



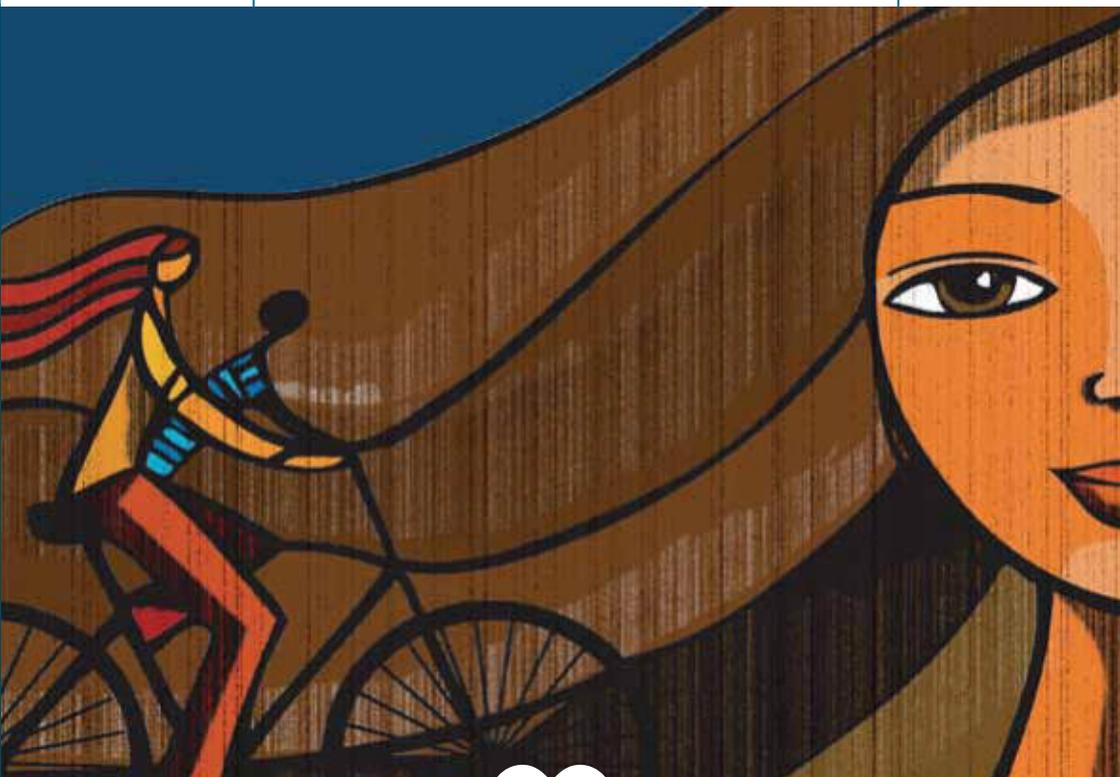
FRIEDRICH
EBERT
STIFTUNG



Aldy Tello
Cecilia Falconí
Ma. Fernanda Porras
Blanca Rivera
Dennis Maroto
Margarita Arias
Caroline Moren
Evelyne Blondeel
Elisa Puga
Galo Cárdenas

Nataly Pinto Alvaro
Gustavo Endara

EDITORA
COORDINADOR



Mujeres EN BICI

UNA EXPRESIÓN DE LIBERTAD QUE TRASCIENDE FRONTERAS

The background is a solid teal color with a repeating pattern of light teal bicycle silhouettes. The bicycles are shown from various angles, some facing left and some facing right, creating a sense of movement and rhythm.

Mujeres EN BICI

UNA EXPRESIÓN DE LIBERTAD
QUE TRASCIENDE FRONTERAS

Mujeres EN BICI

UNA EXPRESIÓN DE LIBERTAD QUE TRASCIENDE FRONTERAS

Primera edición

Autoras y autores:

Aldy Tello

Cecilia Falconí

Ma. Fernanda Porras

Blanca Rivera y Dennis Maroto

Margarita Arias

Caroline Moren

Evelyne Blondeel

Elisa Puga

Galo Cárdenas

Editora: Nataly Pinto Alvaro

Coordinador: Gustavo Endara

ISBN: 978-9978-94-154-6

Impreso en Quito-Ecuador

Diseño e ilustración
graphus® 290 2760

Los contenidos del libro se pueden citar y reproducir, siempre que sea sin fines comerciales, y con la condición de reconocer los créditos correspondientes refiriendo la fuente bibliográfica.

Publicación de distribución gratuita, no comercializable.

El uso comercial y la reimpresión de todos los materiales editados y publicados por la Friedrich-Ebert-Stiftung (FES) está prohibido sin previa autorización escrita de la FES.

Las opiniones expresadas en esta publicación no representan necesariamente las de la Friedrich-Ebert-Stiftung.

© **Friedrich-Ebert-Stiftung (FES-ILDIS) Ecuador**

Av. República 500 y Martín Carrión,

Edif. Pucará 4to piso, Of. 404, Quito-Ecuador

Tel.: (593-2) 256 2103

Casilla: 17-03-367

www.fes-ecuador.org

www.40-fes-ildis.org

 **Friedrich Ebert Stiftung Ecuador FES-ILDIS**

 **@FesILDIS**

Para solicitar publicaciones:

info@fes.ec



CONTENIDO

| | | |
|---|--|--|
| 1 | Presentación |  |
| 2 | Prólogo |  |
| 3 | Mujeres y la bicicleta: una expresión de libertad que trasciende fronteras |  |
| 4 | Voces de las mujeres: experiencias y testimonios |  |
| 5 | Análisis y propuestas |  |
| 6 | Conclusiones y recomendaciones |  |
| 7 | Bibliografía |  |



Mujeres EN BICI

PRESENTACIÓN

Desde su invención en el siglo XIX, la bicicleta ha sido considerada como un instrumento de cambio. Hoy en día, la creciente y caótica congestión vehicular y la contaminación que ello implica, han sido los principales argumentos para transformar el actual modelo de ciudad basado en el auto hacia nuevos modos de transporte más amigables con el entorno social y el medio ambiente, como andar en bicicleta y caminar.

Existen innumerables razones para incentivar el transporte en bicicleta. Prácticamente no contamina, reduce el consumo de recursos fósiles no renovables y contribuye a la actividad física, la salud y el bienestar de quien la usa. Además, el uso de la bicicleta representa una alternativa económica y ágil de transporte que rápidamente se ha posicionado como un símbolo del urbanismo renovado. Al mismo tiempo que es un medio de transporte limpio, innovador y moderno, contagia el entusiasmo por construir ciudades pacíficas, amables y justas. En resumen, ningún otro medio puede transformar tan positivamente una ciudad en lo ecológico y en lo social como la bicicleta.

No obstante todos estos beneficios y a pesar de que su uso se ha incrementado considerablemente a lo largo del planeta en los últimos años, todavía dista

mucho de ser el modo de transporte predominante, especialmente en ciudades en América Latina y el Caribe. En la región, Rosario en Argentina lidera el uso de la bicicleta con apenas el 5,3 por ciento de viajes realizados con respecto a otros tipos de transporte. La falta de infraestructura adecuada, así como la ausencia de políticas públicas que incentiven su uso y desincentiven el del auto, son las principales razones que dificultan la promoción de la bicicleta como modo de transporte urbano.

Si se desagregan las estadísticas entre grupos demográficos, las diferencias son incluso más desalentadoras. A pesar de lo avanzada que pueda estar la infraestructura ciclística o el tejido social que impulse el uso de la bicicleta, la mayoría de ciclistas en las ciudades son hombres. En la región, Montevideo lidera el porcentaje de viajes realizados en bicicleta por mujeres con 40 por ciento. En Quito se estima que entre el 32 y el 38 por ciento de los viajes en bicicleta son efectuados por mujeres, mientras que en una ciudad como Medellín, la cifra alcanza apenas el cinco por ciento.

No obstante, el aspecto de fondo que profundiza la desigualdad de género sigue siendo una cultura patriarcal, jerárquica y sexista que debe ser superada en lo político, económico y social.

A pesar de que el liderazgo y la participación de las mujeres se han incrementado considerablemente, su marginación de la esfera política persiste a nivel mundial como resultado de leyes, prácticas y actitudes discriminatorias. A nivel local, al estar las mujeres marginadas de espacios de decisión pública, la planificación de las ciudades muchas veces todavía refleja patrones que dificultan la reducción de las brechas de género.

Ello repercute por ejemplo, en que las mujeres tengan mayores preocupaciones por su seguridad personal y riesgos en el tráfico. El hecho de que las mujeres sean más vulnerables al acoso sexual y a ser molestadas en las calles eleva su percepción de inseguridad y hace que opten por el uso del automóvil.

Los estereotipos de género persisten, son inculcados desde el nacimiento y perpetuados a lo largo de la vida de las mujeres, lo que define muchas veces sus decisiones. En Latinoamérica, como en tantas otras partes alrededor del mundo, aún se espera que las mujeres realicen la mayor parte de las tareas domésticas, lo que muchas veces involucra realizar un doble trabajo. Ello implica además, aspectos generalmente invisibilizados por la economía que no son remunerados y que recaen injustamente sobre las mujeres.

Esta situación puede y debe cambiar. Por ello, vemos la presente publicación como una oportunidad para desafiar, desde ópticas propositivas y constructivas, los espacios tradicionalmente dominados por los hombres. Así, el libro destaca varias iniciativas generadas por mujeres para fomentar el uso de la bicicleta tomando en cuenta sus patrones de movilidad, las necesidades y los desafíos que persisten para asegurar una movilidad sostenible y balanceada en los aspectos de género. Las voces de las mujeres se complementan con análisis académicos enfocados en generar propuestas y recomendaciones para mejorar las relaciones de género en el transporte no motorizado en particular y la movilidad en general.

Esta publicación es el fruto de una entusiasta discusión organizada junto con la Unión Nacional de Ciclistas de Ecuador (BiciUnión.EC) en el marco del Segundo Encuentro Nacional de Ciclistas de Ecuador, realizado en septiembre de 2015 en Quito. Allí, varias representantes de colectivos de mujeres expusieron sus iniciativas para expandir el uso de la bicicleta en diversos contextos.

La Friedrich-Ebert-Stiftung (FES-ILDIS) en Ecuador es una organización de origen alemán, comprometida en más de 100 países del mundo con los valores de la democracia y la justicia social y desde luego, con la construcción de relaciones de género equitativas. Por ello, nos complace presentar este libro que lo catalogamos como una oportunidad para contextualizar los aportes del liderazgo femenino a la construcción de ciudades más justas y solidarias.

En ese sentido, deseamos agradecer a la BiciUnión.EC y a todas las personas involucradas en este proyecto por sus interesantes aportes. Quisiéramos resaltar especialmente la gentil colaboración de Aldy Tello, presidenta de la BiciUnión.EC, Nataly Pinto Alvaro, editora de la publicación y de María Fernanda Porras, por sus contribuciones para diseñar la idea del libro.

Finalmente, esperamos que la presente publicación sea una invitación a compartir herramientas y soluciones de política pública para expandir el tejido social, contextualizar su rol en la promoción del uso de la bicicleta en Ecuador y sus aportes para fomentar relaciones de género más equitativas que nos lleven a construir *juntas y juntos* mejores formas de vida en nuestros territorios.

Anja Minnaert

*Representante de
la Friedrich-Ebert-Stiftung (FES) en Ecuador
Directora del Instituto Latinoamericano
de Investigaciones Sociales (ILDIS)*

Gustavo Endara

*Coordinador de Proyectos
Friedrich-Ebert-Stiftung (FES-ILDIS)
en Ecuador*



Mujeres EN BICI

PRÓLOGO

Cecilia Vaca Jones
Ministra Coordinadora de Desarrollo Social (2013-2016)

Montar bicicleta no solamente es una forma de hacer deporte o movilizarse, sino que representa un nuevo estilo de vida. Analizar este fenómeno social desde una perspectiva de género resulta sumamente enriquecedor para entender nuevos patrones culturales que inciden en la construcción de sociedades más justas.

“Mujeres en bici: Una expresión de libertad que trasciende fronteras” es un libro que recoge distintas iniciativas de mujeres que han incentivado el uso de la bicicleta buscando la inclusión social y construcción ciudadana para generar un amplio debate en torno a los desafíos, prioridades y perspectivas del uso cotidiano de la bicicleta como medio de transporte urbano y/o como herramienta que genere relaciones de género más justas.

La primera parte del libro describe como el uso de la bicicleta puede generar la inclusión social. Existen múltiples formas de pensar esta inclusión que van desde las barreras que las mujeres debemos superar para poder usar la bicicleta, hasta los tiempos reales que tenemos para dedicarnos al uso de la bicicleta. Recordemos que las mujeres en el Ecuador destinamos menos tiempo que los hombres a la actividad física. Quizás porque en promedio dedicamos mucho más tiempo que los hombres al trabajo no remunerado del hogar. Lograr que más mujeres puedan usar la bicicleta para realizar más actividad física, para transportarse o para ser parte de un colectivo implica que puedan tener más tiempo propio para ellas y quizás redistribuir de mejor forma el tiempo dedicado a las actividades del hogar. Es necesario que como mujeres y sociedad debatamos sobre las brechas que todavía persisten y cómo podemos superarlas.

La segunda parte del libro aborda un problema al que todas las mujeres nos exponemos el momento que decidimos usar la bicicleta, el acoso sexual. Poder entender la profundidad de esta problemática nos permite construir conceptos y herramientas que generen nuevos patrones culturales en el marco del respeto y la equidad. Para pensar que el uso de la bicicleta en nuestro país pueda ser una forma de movilidad alternativa debemos superar este tipo de problemas.

La tercera parte del libro aborda la construcción de ciudadanía y ciudades justas donde se busca rescatar el espíritu esencial de la propuesta de mujeres en bici basada en una expresión de libertad. Nuestra sociedad debe plantearse cambios estructurales en todos sus espacios. Es quizás este enfoque el que desde una perspectiva de política pública resulta fundamental, ya que es necesario incentivar planes y programas que procuren la apropiación de acciones que simbolizen luchas sociales hacia la construcción de ciudadanía y equidad. Programas como la ciclo vía, que busca lograr la movilidad alternativa, requieren de una amplia apropiación de los ciudadanos para que se convierta en un derecho. Los ciclo paseos también constituyen un ejemplo de cómo en algunas ciudades del país se ha logrado que los ciudadanos se apropien de los espacios públicos para expresar su interés por pensar en el uso de las calles con otro fin. Son justamente este tipo de programas que permiten reconceptualizar nuestras ciudades, que permiten a la ciudadanía apropiarse de los espacios públicos.

Finalmente, es obvio que el presente libro, cuya oportunidad, calidad, interés y novedad me permito destacar, no habría sido posible sin los aportes de miles de mujeres que día a día se comprometen por seguir construyendo una sociedad más justa. Confiamos que el debate que esta publicación genere pueda respaldar a que tanto los colectivos de bicicleta como los emprendimientos de mujeres logren sus objetivos. Confiamos en que este tipo de debate genera pactos sociales alrededor de ideas innovadoras que influyen en nuestros propios estilos de vida.

“Es que las mujeres cicleamos para volar, para respirar, para tocar, para sentirnos hermosas, para reír, para elevarnos, para relajarnos, para pertenecer, para sentirnos fuertes, para mejorararnos, para sanarnos, para demostrarles que están equivocados, para sentirnos libres, PARA VIVIR.”



Mujeres EN BICI

MUJERES Y LA BICICLETA: UNA EXPRESIÓN DE LIBERTAD QUE TRASCIENDE FRONTERAS

Nataly Pinto

“La bicicleta ha hecho más por la emancipación de la mujer que cualquier otra cosa en el mundo. La bicicleta brinda un sentimiento de independencia. En el momento en que la mujer se sube a su bici se observa la imagen de la feminidad sin límites.”

Susan B. Anthony,

Líder del Movimiento Estadounidense por los Derechos de la Mujer.

Nataly Pinto: Emprendedora, ciclista urbana e investigadora. Cofundadora de INSPIRA Red, Centro de investigación y capacitación, creado para promover iniciativas ciudadanas y colaborar en la facilitación de procesos de transformación social. Actualmente trabaja en VECO Andino, organización que apoya la agricultura familiar campesina. Así mismo colabora con el colectivo CER Promotora de Ciclismo y con la Bici Unión Ec. en el área de la movilidad sustentable y con Hábitat en el área de paisajismo y agroecología.

INTRODUCCIÓN



El contexto de un determinado territorio influye sobre las dinámicas de movilidad, como la elección del tipo de transporte, la horas para transitar y el presupuesto que planeamos invertir. En consecuencia, no es lo mismo desplazarse en bicicleta en Quito que en California o en Santiago de Chile. Sin embargo, el sesgo de género está presente en todos estos lugares debido a que en un escenario urbano las mujeres tienen menos acceso tanto al transporte público como privado, a pesar de que son ellas las que asumen el mayor gasto en transporte debido al cuidado de la familia y a las actividades asociadas al hogar que hacen que se desplacen de un lugar a otro durante el día (Peters, 2013).

En la región, el porcentaje de viajes en bicicleta realizados por mujeres varía considerablemente. Así por ejemplo, Montevideo lleva la delantera de presencia femenina en las calles con el 40% de trayectos en bicicleta, mientras que en Medellín tan sólo el 5% de viajes en bicicleta son efectuados por mujeres. Quito se sitúa en una posición intermedia con 32% (BID, 2015).

Es importante considerar que la desigualdad de acceso al uso de la bicicleta no sólo está determinada por el género sino por aspectos socioeconómicos que se enmarcan en una cultura patriarcal y jerárquica. La infraestructura segura es una de las cuestiones clave que puede impulsar la equidad de género en cuanto a ampliar el uso de la bicicleta tanto en la ciudad como en el campo, así lo reafirma el reporte de la federación Europea de Ciclistas (ECF) que explica cómo el ciclismo ayuda a cumplir los objetivos globales para el desarrollo sustentable, entre los cuales destaca el empoderamiento de mujeres y niñas (Federación Europea de Ciclistas, 2015).

En el contexto ecuatoriano se han hecho esfuerzos a nivel nacional para que la infraestructura para las bicicletas esté en buenas condiciones en las grandes carreteras regionales que conectan pueblos y ciudades. Los deportistas, los turistas y los habitantes de la zona donde se instala una ciclovía son sin duda quienes se benefician más de esta infraestructura. En las grandes ciudades, por el contrario, observamos la incoherencia de la política pública de movilidad local con la política pública a nivel nacional.

En Quito por ejemplo, en la administración actual, algunas vías fueron despojadas de la separación para el carril exclusivo de bicicletas, desconociendo así la

inversión realizada por la anterior administración. Algunos analistas argumentan que el gasto de implementar los accesorios que permiten separar a los carros de las bicicletas es innecesario pues deberíamos concentrarnos en crear conciencia de convivencia entre los usuarios de las calles. No obstante, a esto último tampoco se le presta atención. Por lo tanto, en un escenario en el cual no estamos educando a los ciudadanos para ser usuarios responsables del espacio público, ni tampoco estamos creando condiciones de seguridad para aquellos que se movilizan en bicicleta, cabe preguntarse si es oportuno invertir recursos en las dos acciones paralelamente. Es decir, si entendemos que mejores vías exclusivas para las bicicletas motivan a más ciudadanas y ciudadanos a elegir esta opción de movilidad, con el consiguiente ahorro de energía y salud que esto implica para toda la ciudad, por qué no crear más alternativas para facilitar la intermodalidad y por otro lado, educar a la ciudadanía para un cambio de actitud hacia una ciudad más amigable, de respeto y reciprocidad.

En Ecuador, el fomento de la bicicleta se lleva a cabo desde diferentes sectores. Por un lado, el Estado nacional y local, que a través de la política pública crea las condiciones para que se desarrolle la movilidad. Los Gobiernos Autónomos Descentralizados cantonales tienen la competencia de tránsito y transporte público y son los que conjuntamente con los equipos de planificación, ordenamiento territorial, desarrollo y ambiente deben diseñar estrategias para mejorar las condiciones de movilidad en sus ciudades. Sin embargo, los mecanismos de apoyo dependerán en gran medida de la voluntad política de la autoridad a cargo.

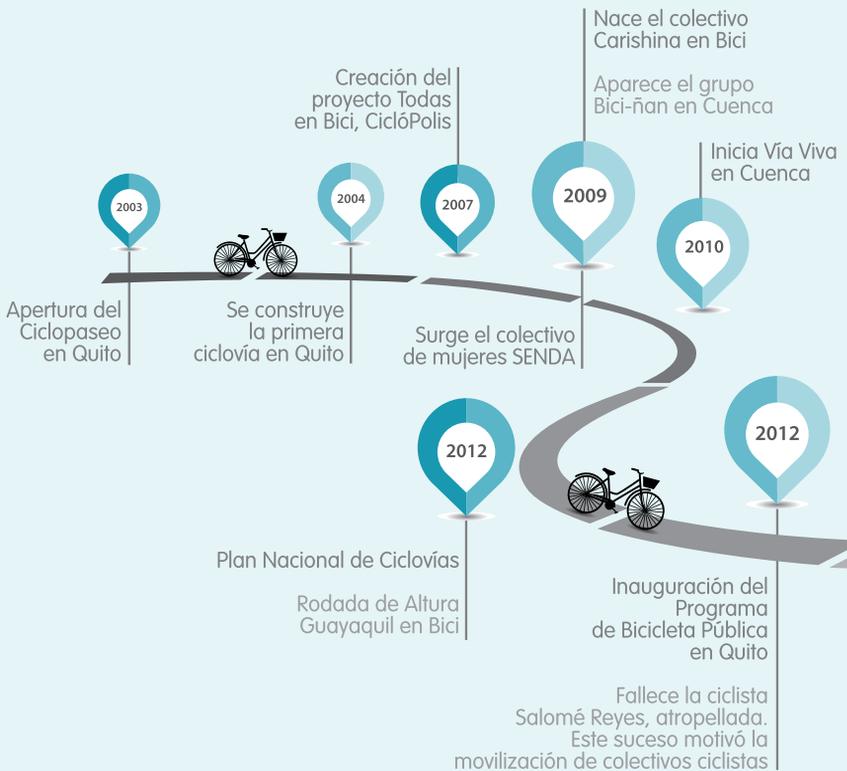
La sociedad civil organizada es otro actor importante para motivar el uso de la bicicleta como medio de transporte cotidiano. En Ecuador existen varios colectivos que han promovido experiencias interesantes para motivar a diferentes públicos a subirse a la bicicleta. Desde niños en las escuelas hasta ejecutivos que van al trabajo en bicicleta (Pinto *et al*, 2015).

Finalmente, desde la iniciativa privada, las tiendas de bicicletas también promocionan el uso de la bicicleta a través de paseos o tours fuera y dentro de las ciudades o a través del montaje de puntos de venta en el ciclopaseo o en eventos especiales.

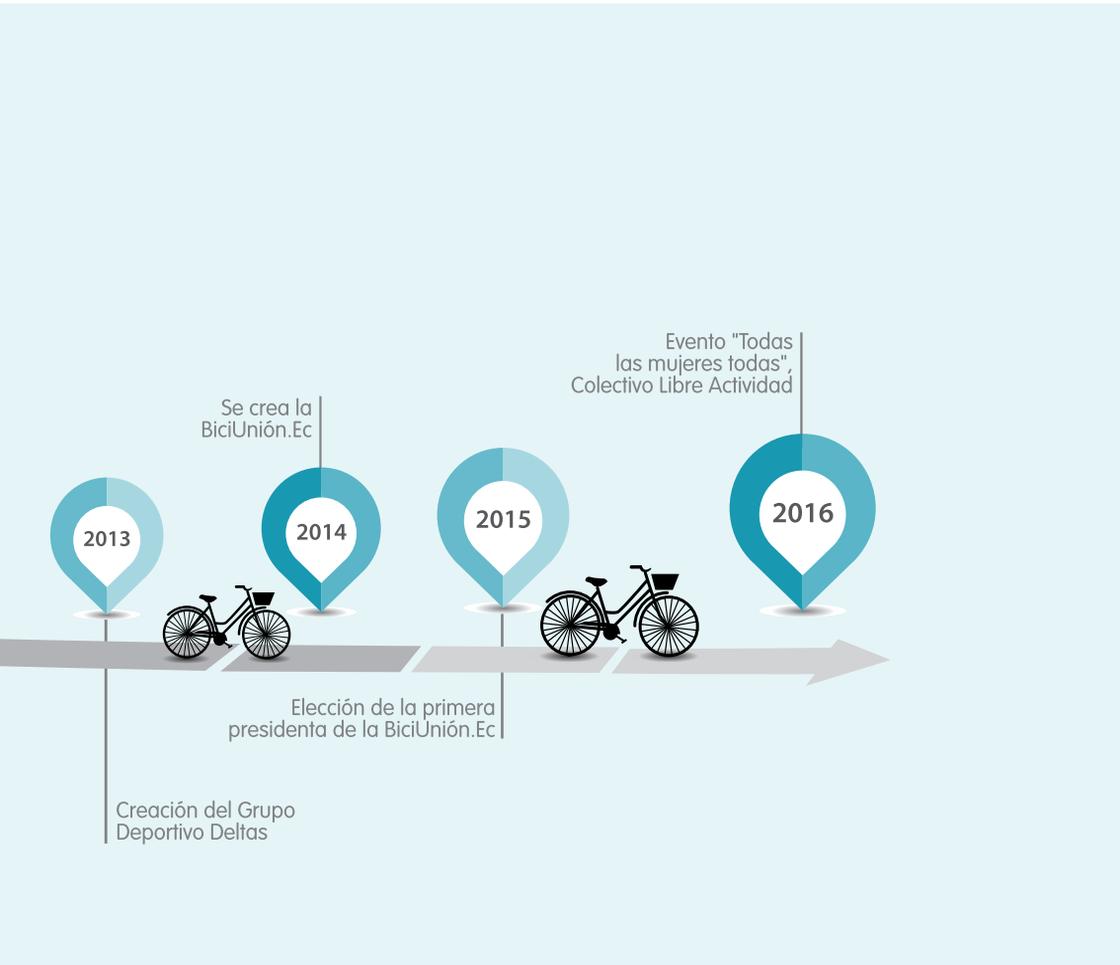
A continuación se incluyen algunos momentos importantes para la bicicleta en el Ecuador que dan cuenta del surgimiento de iniciativas desde los distintos sectores.

GRÁFICO 1

Momentos importantes para la bicicleta en Ecuador y las iniciativas de mujeres



Como se observa en la línea del tiempo, las mujeres han incursionado de distintas maneras en el ámbito del ciclismo urbano o el ciclismo deportivo; algunas a través de la promoción de proyectos e iniciativas para motivar a más mujeres a pedalear, varias en la elaboración de políticas públicas o en la creación de



espacios de recreación y tantas otras más a través de emprendimientos orientados a proporcionar a las mujeres de accesorios y herramientas que mejoren la experiencia de las mujeres al salir en bicicleta.

VOCES DE LAS MUJERES: EXPERIENCIAS Y TESTIMONIOS



En la sección de voces de las mujeres: experiencias y testimonios, observamos más de cerca la experiencia y las impresiones de mujeres pioneras y promotoras del uso de la bicicleta en diferentes lugares de Ecuador. Diversas voces de las mujeres emergen desde Cuenca, Guayaquil y Quito para compartir sus vivencias y visiones de este medio de transporte en el país y lo que falta por hacer. Si bien los textos son multicolores, incluyen testimonios, experiencias y datos que además de fomentar el pensamiento crítico y la reflexión, constituyen un llamado a otras mujeres del país para que continúen motivando el uso de la bicicleta.

Empezamos con la narración de Aldy Tello, presidenta de la Unión Nacional de Ciclistas del Ecuador (BiciUnión.EC), quien nos invita a ser testigos de la historia de la bicicleta y cómo las mujeres se posicionaron para usar la bicicleta en tiempos en que este artefacto era “exclusivo” para hombres. Acto seguido, la autora cuenta sobre la situación de la bicicleta en el contexto ecuatoriano y comparte su experiencia como coordinadora de ciclismo de un grupo de mujeres. Finalmente Aldy, cuenta la historia de una compañera de ruta que se convertirá en la inspiración de muchas mujeres que vemos en la bicicleta un medio de cambio social.

Cecilia Falconí nos cuenta de su experiencia como integrante del Club Deportivo de Mujeres “DELTAS”, los retos y satisfacciones del trabajo en conjunto. A través de las páginas, el lector podrá descubrir el significado de las “DELTAS” de una forma entretenida y familiar. El texto se distingue por mensajes importantes de motivación entrelazados con los testimonios de mujeres que apostaron por aprender a andar en bicicleta y encontrar en el deporte un estilo de vida. Finalmente, Cecilia nos deja los aprendizajes que pueden ser muy útiles para otros colectivos o iniciativas que están en etapa de formación o que han tenido un recorrido y quieren ampliar su actividad.

María Fernanda Porras, fundadora del proyecto “Todas en Bici”, hace hincapié en las iniciativas de acción colectiva para popularizar el uso de la bicicleta en-

tre las mujeres. Luego de constatar las disparidades evidentes en el acceso y uso de la bicicleta como medio de transporte en la ciudad, por ejemplo, que en el Ciclopaseo de Quito solo una de cada cuatro personas era mujer, nació la iniciativa “Todas en Bici” que a su vez impulsa ya desde hace ocho años los talleres “Aprender a Pedalear”. Estos encuentros tienen como objetivo enseñar a mujeres adultas a montar en bicicleta. Hasta la fecha cuentan con más de 500 mujeres graduadas. Adicionalmente, María Fernanda nutre su texto con citas de mujeres que participaron en el programa y cierra con los retos que enfrentamos en la ciudad de Quito y que es común para muchas otras ciudades del Ecuador.

Blanca Rivera y Dennis Maroto nos introducen a los derechos que debemos tener en cuenta las personas que optamos por la bicicleta como medio de transporte. La equidad de género, los medios de subsistencia, la educación, la salud, el medio ambiente y el desarrollo son elementos presentes en su artículo.

La idea de libertad es la pauta transversal que se expresa a través de los diversos relatos que tanto Blanca como Dennis comparten a lo largo del texto. Las dos mujeres han sido gestoras de programas de educación y sensibilización en la ciudad de Guayaquil y ahora como madres continúan con su labor a favor de ciudades más justas.

Margarita Arias narra su visión de andar en bicicleta para recuperar el contacto con lo esencial, con los vecinos, con los olores, sabores, colores que están presentes a lo largo del recorrido. La autora enfatiza en la deconstrucción de posturas machistas que han limitado el uso de la bicicleta por parte de las mujeres históricamente y trae a la luz algunas frases célebres para recordarnos que estos temas ha sido tratados desde hace mucho tiempo, pero que hace falta ponerle más atención y acción.

Por último Evelyne Blondeel comparte dos testimonios que revelan la actitud de rechazo “consciente e inconsciente” de los habitantes de la ciudad desde el ámbito de lo privado. Si no existe un diálogo profundo entre las acciones de los actores públicos y privados, la presencia de la bicicleta se reduce a acciones aisladas sin mayor impacto.

ANÁLISIS



En la sección de análisis se presentan dos artículos que nos permiten observar más de cerca las interconexiones entre la planificación de la ciudad y la movilidad, permitiéndonos expandir nuestra visión hacia una verdadera política pública incluyente y sostenible cuyo eje no sea el vehículo motorizado sino las personas. Sabemos que para que la ciudadanía se anime a optar por la bicicleta como opción de movilidad es necesario tener en cuenta tres elementos: educación, política e infraestructura, cuestiones clave a la hora de reflexionar sobre el transporte urbano sostenible (Pardo, 2006).

En el primer artículo, Elisa Puga nos cuenta del potencial de la bicicleta para crear ciudades más seguras y amigables. Además, sostiene la autora, en el caso de las mujeres, la bicicleta se posiciona como un instrumento que fomenta la autonomía y la autoestima. Elisa examina con agudeza las implicaciones de una política pública sin perspectiva de género. Uno de los elementos centrales que se derivan a partir de este análisis es la violencia que se produce en las calles y que se expresa en la agresividad de los ciudadanos hacia las mujeres que caminan o usan el transporte público.

En las urbes latinoamericanas existe un sinnúmero de estereotipos que ocultan la violencia de género. Un estudio identificó cinco de éstos entre los cuales están: 1) desconocer la violencia cotidiana que viven las mujeres, especialmente de índole sexual, 2) ignorar o relativizar el daño que implica en sus vidas, 3) limitar la violencia de género a ciertos hechos delictivos o algunos grupos sociales, 4) culpabilizar a las mujeres por las conductas agresivas de las que son objeto y, 5) la patologización de la violencia hacia las mujeres (Centro de la Mujer Peruana, 2005).

A continuación, el texto de Galo Cárdenas aborda las visiones de mujeres y hombres en la ciudad y cómo el reconocimiento de estrategias diferenciadas de calidad puede contribuir al diseño de una política pública de movilidad sostenible.

Así mismo, Galo discute sobre nuestro contacto con la ciudad a través de los sentidos, el viaje y los hallazgos en el camino. Si nos detenemos un momento

a pensar en las actividades planificadas para hoy, descubriremos que hemos trazado un mapa mental de la ruta que seguiremos a lo largo del día. Sabemos con certeza qué lugares nos gusta frecuentar y también sabemos qué lugares hay que evitar. Las elecciones de nuestra ruta y del tipo de transporte seguramente estarán condicionadas por alguna experiencia previa, por la información que tenemos a nuestra disposición o por la actividad específica que deseamos realizar, llevándonos a organizarnos según el número de paradas o el destino al que queremos llegar, el presupuesto y hasta el tipo de clima.

En efecto, el modo en el que están configuradas las ciudades actualmente no favorece a las mujeres dado que sus actividades, condicionadas por las relaciones de poder preponderantes, están directamente relacionadas con el hogar y con las actividades no remuneradas (Foro mundial de las mujeres, 2012), lo cual incide en el número de viajes que realizan a diario y que es superior al total de viajes que hacen los hombres para llegar a su destino.

Varios estudios han intentado identificar las diferencias entre hombres y mujeres en términos de movilidad. En el siguiente cuadro, realizado por la GTZ¹ en el 2007 y sistematizado por el BID en el 2013, se distinguen las características generales de la movilidad para cada género; no obstante cabe anotar que estos rasgos pueden variar según el estrato socioeconómico, el origen étnico y otras variables relacionadas con los usos del suelo y la distribución de infraestructuras. Por ejemplo, en las sociedades donde la brecha entre los géneros es menor, es más probable que el hombre también asuma actividades reproductivas y por lo tanto también se hará cargo de llevar a los niños o realizará compras de alimentos en el camino a casa, o si una mujer dispone de un vehículo privado será menos propensa al acoso callejero y tendrá más facilidad para llevar paquetes o bultos. Aún así, el cuadro 1 se aproxima acertadamente al contexto latinoamericano actual y coincide con la observación de patrones de movilidad en la ciudad por género.

1 La GTZ (Cooperación Técnica Alemana) es actualmente la GIZ (Cooperación Internacional Alemana).

CUADRO 1

Características de la movilidad por género

MUJER

- Trayectos numerosos y complejos.
- Rutas variadas y concentradas en áreas geográficas, preferentemente alrededor del hogar.
- Acompañadas por hijos.
- Cargadas con bultos, compras o carritos de bebé.
- Más vulnerables al acoso sexual y a ser molestadas.
- Alta percepción de la inseguridad.
- Valorar la flexibilidad horaria y la iluminación.

HOMBRE

- Trayectos escasos, simples y repetitivos.
- Destinos alejados del hogar.
- Rara vez llevan carga consigo.
- Rara vez sufren acoso sexual o son molestados.
- Baja percepción de la inseguridad.
- Valoran la velocidad.

Fuente: GTZ, 2007. Elaboración: BID, 2013.

A continuación, doy paso a las expresiones de los distintos colectivos y a los análisis académicos. En el capítulo 6 realizo conclusiones y recomendaciones en base a este intercambio de experiencias, vivencias y análisis académico.



Voces de las mujeres:
experiencias y testimonios

**Voces de las mujeres:
experiencias y testimonios**



- **Mujer, ciclismo y libertad**
Aldy Tello 25
- **Club deportivo Deltas**
Cecilia Falconí 37
- **Todas en Bici**
Ma. Fernanda Porras 49
- **Mujeres en Bici, una expresión de libertad que traspasan fronteras**
Blanca Rivera y Dennis Maroto 63
- **Mujeres, ciudad y bicicleta**
Margarita Arias 83
- **En el Día Internacional de la Mujer, 8 Marzo Mujer y Bicicleta**
Caroline Moren 89
- **Testimonios**
Evelyne Blondeel 95

MUJER, CICLISMO Y LIBERTAD

Aldy Tello

Es común escuchar la frase “el ciclismo me da libertad” en nuestro medio, algunas veces solo la repetimos sin comprender lo que implica, pues desconocemos los alcances de esta útil herramienta. Otras veces, simplemente denota la sensación que sentimos al practicarla. En este artículo no me enfocaré necesariamente en feminismo, sino en lo que la actividad en sí significa para las mujeres.

También revisaré un poco de historia, la cual nos remontará al inicio de cómo la bicicleta de alguna manera incidió en un cambio en las mujeres al inicio del Siglo XIX.

● **Aldy Patricia Tello Carhuana:** Nació en Huancayo–Perú, llegó al Ecuador hace 26 años. Ruben Eduardo su hijo, es un ejemplo e incentivo. Inició sus actividades ciclísticas dentro del grupo Ciclistas de la Calle, en Agosto del 2013 y es coordinadora del grupo hace dos años.

Actualmente también es presidenta de la Unión de Ciclistas de Ecuador (Biciunión.EC). Siempre ha buscado la manera de incentivar y desarrollar el ciclismo de distintas maneras. En la mayoría de recorridos va al final, como apoyo, porque recuerda sus inicios en los que su mayor temor era quedarse atrás y no le gustaría que una persona que recién inicia decida abandonar el ciclismo si se encuentra en iguales circunstancias.

CONOZCAMOS UN POCO MÁS DE LA HISTORIA DE LA BICICLETA



La bicicleta es el resultado de la evolución de un juguete, en concreto del *Célérifère* que venía a ser un chasis macizo de madera con forma de animal y con dos ruedas con el que sólo se podía ir en línea recta. Como indica su nombre este juguete nació en Francia y en concreto en París el 1791 en plena Revolución Francesa de la mano del conde Mede de Sivrac. La idea genial de Sivrac fue colocar las dos ruedas en "tándem" en lugar de una al lado de otro como se venía haciendo antiguamente. Este juguete de niños ricos y que los ingleses plagiaron creando su propio Dandy Horse permaneció inalterado por 20 años antes de que alguien le colocase un artillugio para cambiar de dirección.

En 1817, el ingeniero alemán Karl von Drais adaptó la ingeniería de la época aplicada a los vehículos para añadirle la dirección. Estas modificaciones dieron origen a la llamada draisiana, la cual a pesar de que se parecía más a las bicicletas actuales se manejaba como una patineta, es decir, se impulsaba gracias al arrastre de los pies sobre el suelo. Pasaron unos 20 años para que el escocés Kirkpatrick Macmillan incorporase unos cigüeñales en 1839, que a través de elementos mecánicos de tracción, permitían girar la rueda trasera de forma rudimentaria.

Los pedales (pédivelles como lo bautizaron los inventores) como mecanismos para impulsar una rueda son obra de Pierre Michaux y su hijo Ernesto, quienes en 1861 crearon un velocípedo con tracción delantera mediante unas bielas fijas en el eje de la rueda. De esta manera, la bicicleta alcanzaba 5 km/h haciendo 30 vueltas de pedal por minuto, inalcanzable con respecto a la draisiana. Este nuevo vehículo fue bautizado como velocípedo y dio comienzo a la industria de los velocípedos. Los cambios acaecidos durante los años siguientes se dieron básicamente para agrandar la rueda delantera ya que al ser una transmisión directa cuanto más grande era la rueda, se avanzaba con mayor velocidad al pedalear. A su vez, la rueda trasera era cada vez más pequeña para quitarle peso al velocípedo.

1 Bicicleta movida por dos o más personas sentadas una detrás de otra y provista de pedales para cada una de ellas.

Los ingleses continuaron desarrollando el velocípedo y entre 1865 y en 1870 agrandaron la rueda delantera para crear la llamada BI o "High Wheeler". El objetivo era el de conseguir más velocidad con menos peso, pero también con un menor equilibrio. Sin embargo, con una rueda de 1,40 m de diámetro se avanzaba a 4,40 m por pedaleada y si era de 1,70 m la distancia recorrida subía a 8,40 m. Para homogenizar estas bicicletas, los fabricantes estandarizaron la rueda delantera a un diámetro de 1,2 metros y las traseras a 40 centímetros. Hacia 1880 en el Reino Unido ya circulaba la palabra *bicycle* para denominar este vehículo y luego los franceses la tradujeron por *bicyclette*.

Al poco tiempo la bicicleta se puso de moda entre las elites de Europa y Estados Unidos, pues era una forma de entretenimiento. Posteriormente, su uso se popularizó entre las clases medias y bajas. Pronto, se inauguraron clubes de bicicleta para caballeros que se reunían para dar paseos o hacer carreras ciclistas. Era una época en la que se vivía una especie de fiebre por la bici, los diarios dedicaban sus columnas y noticias a los ciclistas urbanos.

Es así como la bicicleta se adentra a la cultura y a la economía, se estima que en 1897 se vendieron 2 millones de bicicletas y una persona de cada 30 tenía la suya.

La incursión de la mujer en el uso de la bicicleta

Aquel invento que en un principio fue el nuevo juguete para el hombre, se convirtió en una herramienta capaz de empoderar a la mujer de manera personal y política.

La emancipación de la mujer es uno de esos elementos de la Historia que gira como una rueda, se repite y vuelve inexorablemente al principio. Una rueda, que tomó impulso a finales del siglo XIX, cuando una recién inventada bicicleta supuso un factor coadyuvante al empoderamiento de la mujer en las llamadas sociedades preindustriales europeas.

Esta nueva creación, utilizada en sus comienzos como un elemento de diversión para los hombres, dotaba a la mujer de una autonomía de movimiento sin parangón hasta el momento. A pesar de no ser un elemento de fácil acceso por

su elevado precio, supuso una auténtica revolución en los usos y costumbres de las mujeres de entorno burgués, que pudieron aumentar considerablemente su radio de acción (limitado hasta entonces a supervisados paseos familiares) y en consecuencia, su libertad.

El rechazo masculino no tardaría en hacerse notar y dichas mujeres fueron señaladas por ejercer una actividad impropia de las damas. La lista de críticas derivadas de tal práctica iba desde aquellas personas que manifestaban que la bicicleta afectaba a la salud de la mujer (esterilidad, abortos, riesgo de contraer tuberculosis), hasta aquellos relacionados con el decoro y la conducta moral que condenaba su uso por cuestiones morales pues se decía que provocaban formas de excitación sexual. Existían miles de prejuicios y razones que prohibían su uso, pues era una época en la que se limitaban los derechos políticos, sexuales y sociales de las mujeres. Así mismo, se argumentó que este vehículo podría deteriorar la delicada esfera de la unidad familiar al permitir a la mujer viajar más allá de sus límites anteriores sin la vigilancia de un marido. A pesar de esto, no faltaron aquellas mujeres curiosas que se atrevieron a tomar la iniciativa de subirse a una. Una de ellas Annie Cohen, una joven carismática, de 23 años y madre de tres hijos, inmigrante judía, oriunda de Lituania, a la cual, dos socios de un club bostoniano le ofrecieron diez mil dólares si recorría el mundo en bicicleta en el lapso de quince meses. La mujer que tenía que mantener a tres hijos aceptó y con éxito logró cumplir la apuesta. Su viaje duró 15 meses, en una bici de acero que pesaba 19 kilos y sin frenos.

Tras el viaje, escribió grandes artículos para el *New York World* bajo el nombre de “*The New Woman*” (La nueva mujer). Su primera historia fue un relato sobre su aventura sobre la bicicleta. “Soy una periodista y una nueva mujer”, escribió, “sí, ese término significa que me creo capaz de hacer cualquier cosa que pueda hacer un hombre”

Un par de años más tarde, Susan Brownell Anthony, líder feminista norteamericana también se convirtió en una ciclista que desafiaría los roles femeninos que imponía la sociedad. Susan declaró ante el *New York Sunday World*: “La bicicleta hizo más por emancipar a la mujer que cualquier otra cosa en el mundo. Le da a la mujer la sensación de libertad y seguridad en sí misma. Cada vez que veo una mujer manejando una bicicleta me alegro, porque es la imagen de la libertad”.

Sin embargo, el despertar de muchas mujeres que rompieron ciertos dogmas en una sociedad machista trajo consigo muchas consecuencias. La escalada de paranoia machista llegó a su punto álgido en 1897, cuando el doctor inglés A. Shadwell publicó en la revista *National Review* un artículo donde detallaba la sintomatología y consecuencias de una nueva enfermedad: "La Cara de Bicicleta"; misma que involucraba una serie de secuelas que afectarían a las mujeres que usen la bicicleta: ojos desorbitados, piel seca, mandíbulas apretadas, labios demacrados.

Como cabría esperar, la reacción ante semejante atropello tendría consecuencias contrarias a las imaginadas. Las mujeres que optaron por seguir pedaleando hacia su libertad se vieron obligadas a camuflarse bajo apariencia de un hombre, que en aquel entonces tenía ciertos rasgos característicos: pelo corto, ropa masculina y un elemento esencial para dicho camuflaje, fumar mientras andaban en bicicleta².

El uso de la bicicleta también incidió en la revolución del mundo de la moda, pues la indumentaria victoriana con vestidos largos, ampones y corsés era bastante incómoda para el pedaleo. Es así como se crearon los *bloomer*, que eran una especie de pantalones bombachos. Algunas mujeres optaron por usar ropa masculina para viajar con más facilidad y el corsé empezó a agonizar y como sabemos años más tarde desaparecía del mundo de la moda femenina³.

Las pioneras de la bicicleta se fueron liberando progresivamente de ciertos corsés sociales lo que supuso un verdadero desafío para la época. Muchas personas imaginaron que las mujeres dejarían de usar la bicicleta, que no era

2 Uno de los símbolos iconográficos que ha pasado a la historia como representante del cambio del siglo, el comienzo de la segunda revolución industrial y el fin de las llamadas sociedades preindustriales, ha sido el cuadro: Mujer fumando sobre bicicleta (circa 1900), a lo que, desde luego, se debe añadir el comienzo de una nueva etapa en el papel de la mujer dentro de la sociedad.

3 Algunos atribuyen a Paul Poiret la liberación de la mujer de ésta prenda tan represiva, otros sugieren que fue Mademoiselle Chanel, sin embargo hoy podemos inferir que la bicicleta fue una gran influencia para que aquellos importantes diseñadores tomaran en cuenta las nuevas necesidades de las mujeres.

más que una moda, que pasaría y sería sustituida por una próxima. Cuan alejada de la realidad quedó esta suposición ya que actualmente podemos apreciar a muchas mujeres haciendo uso de la bicicleta en distintas circunstancias, (deporte, transporte, en fin un estilo de vida).

En la actualidad, muchas mujeres en distintas circunstancias y/o motivos utilizan una bicicleta, tal vez la mayoría desconoce lo que esta máquina significó años atrás, y con el tiempo descubren y sienten la misma satisfacción que sus predecesoras.

Si trasladamos a la actualidad la frase MUJER, CICLISMO Y LIBERTAD, no podemos dejar de mencionar a las ciclistas de Afganistán. La bicicleta vuelve a ser un instrumento útil en la lucha por la emancipación y liberación de la mujer. Las ciclistas del país asiático han encontrado en las dos ruedas una manera de huir de la tiranía machista de la sociedad afgana. Para ellas, la bicicleta es sinónimo de libertad. No es fácil ser mujer en Afganistán. A pesar de que el régimen talibán cayó en el 2001, en varias zonas -muchas de ellas aisladas- la interpretación extremista de la *sharia*, la ley islámica, sigue esclavizando a las mujeres. Desde el uso obligatorio de la burka hasta la prohibición de trabajar fuera del hogar, pasando por la imposibilidad de ser tratadas por médicos varones, los frecuentes abusos físicos y verbales o incluso la prohibición de reír en voz alta, la igualdad aún es una asignatura pendiente y queda mucho camino por recorrer.

Las arraigadas costumbres machistas y la predominancia del hombre sobre la mujer mandan en una sociedad de marcado carácter tradicional y religioso. Prueba de ello son las dificultades a las que se ha enfrentado el equipo ciclista femenino afgano, ha sido foco de insultos, rechazo e incluso ataques contra su integridad física, como el sufrido por Safd Nazari y por Magran (dos integrantes del equipo) cuando fueron empujadas por tres motoristas que intentaban poner fin a su entrenamiento. Esta nueva generación de mujeres parece estar dispuesta a cambiar las cosas a golpe de pedal. En esta lucha, las bicicletas pueden desempeñar una importante batalla.

Pero no sólo el contexto influye en el uso de la bicicleta por parte de las mujeres, también debemos considerar aspectos tales como los trayectos que en su mayoría están concebidos para varones; el acoso callejero; las responsabilidades

que las mujeres tienen en el hogar; la delincuencia y la falta de seguridad; los espacios inadecuados para practicar el ciclismo, entre otros.

Si las mujeres dejaríamos la bicicleta a un lado, la actividad de ciclear se reservaría exclusivamente para los varones, pero nuevamente y abriéndose camino ante estos patrones, vuelven a asomarse las mujeres, aquellas que aún creemos que es posible construir una sociedad amigable, donde se desarrolle una cultura ciclista para ambos sexos.

En nuestro país la tendencia crece y se nota en las distintas maneras de desarrollar esta cultura, en los grupos ciclistas es cada vez mayor la participación de mujeres, las cuales se integran con el mismo trato que se le da a un varón.

Si hablamos de retos, no podemos dejar de mencionar aquellos donde las mujeres han vencido situaciones personales; como coordinadora de un grupo de mujeres ciclistas, conozco directamente a muchas compañeras que por distintos motivos llegan al ciclismo, algunas ya con experiencia, otras en compañía de sus parejas. En este último caso, las mujeres deben hacer su mejor esfuerzo por estar al nivel de los varones, según la visión machista imperante⁴. Pero lo que más me motiva son aquellas mujeres que el destino se encargó de poner una bicicleta en su camino, que necesitaban un empuje divino, una palabra de aliento, que pensaban que la soledad era tan cruel que al visitar su vida solo le traería dolor, son estas mujeres las que le dan un concepto distinto a la palabra LIBERTAD.

Voy a relatar un caso, el cual nos dio una lección a todos los integrantes de nuestro grupo.

Una dama de 43 años llegó una noche al parque con una bicicleta, la misma que dejaba ver una falta de mantenimiento y donde el óxido parecía más un

⁴ Si me quieres debes aprender a andar en bici (pero en algunos casos se olvidan de preguntarles si saben o no andar en bici y enseguida las llevan a las rutas; probablemente así la mujer odiará el ciclismo para toda su vida); otras por salud y estética (dicen que si pedaleo 30 kilómetros al día, bajaré de peso en una semana) y así sucesivamente.

adorno que hacía juego con el sillín forrado de tela. Tímidamente se acercó y pregunto mi nombre, le dije quién era y ella respondió: –Aquí estoy como se lo prometí– por más que trataba de recordar donde la había conocido la memoria me jugó una mala pasada aquella noche. Un poco tímida me dijo: –Aquí traje la bicicleta, la acabo de lavar y le saque toda esa grasa que se había acumulado– yo le respondí: –Bueno ahora súbbase a la bici y acompáñenos– Ella me miró un poco sorprendida y me dijo: –¿Debo de acompañarlos en la ruta?– Le respondí que sí, así que no le quedó otra alternativa que subir a la bicicleta y acompañarnos en el recorrido. Aquella ruta fue una de mis más largas agonías y las del personal de apoyo, pues mientras el grupo avanzaba, nosotros nos quedamos cuadras y cuadras atrás. Éramos tres personas que íbamos tras nuestra nueva compañera, ya que al no poder pedalear muy bien, se bajaba de la bici y corría junto a ella. Para avanzar, dos horas después decidimos abandonar la ruta y acompañarla al punto de salida e indicarle que debía reparar su bicicleta.

Al día siguiente regresó de nuevo con la bicicleta, me indicó que ya estaba reparada, y le conteste: –¡Qué bueno! Entonces vamos de nuevo a la ruta– Ella me vio nuevamente un poco sorprendida y me dijo: –¿es necesario que vuelva a hacer el recorrido?– Le contesté que claro que sí, que era la única manera. Ella bajó la mirada y nuevamente se subió a la bici y volvimos al ruedo.

Así pasaron dos semanas en las que todas las noches me preguntaba si todavía era necesario hacer los recorridos, a lo que yo aseguraba que era la única manera.

Ella comenzó a superar su falta de práctica y sus debilidades en el ciclismo, y cada día le ponía más empeño y persistía. Para tratar de ganarse la estima de quienes nos quedábamos al final para acompañarla nos traía pan con queso.

Al iniciar su tercera semana se acercó y me dijo que ya no vendería su bicicleta y que seguiría con ella practicando el ciclismo. Tal declaración me sorprendió y le pregunté que cómo así pensaba vender la bicicleta, a lo que ella me respondió:



“Mi esposo y yo nos separamos hace ya más de tres meses, luego de 25 años de matrimonio, mis hijos ya están mayores, no viven conmigo y caí en una grave depresión. Cada noche al regresar de mi negocio y ver la casa sola era una tortura, así que decidí cambiarme de casa. Vendí muchas cosas y no sabía dónde vender la bicicleta de mi marido. Una vez pasando por el parque, vi al grupo y me acerqué donde usted y le pregunté si podía traer una bicicleta para venderla. Usted me dijo que la traiga. Aquella noche que vine por primera vez al grupo, traía la bicicleta con la intención de venderla. Nunca me imaginé que me dijeras que tenía que probarla haciendo el recorrido, y cada noche que regresaba me preguntaba a mí misma, hasta cuándo tenía que demostrarles que la bicicleta funcionaba.

Estuve a punto de darme por vencida, no aguantaba el dolor de piernas al finalizar cada evento, y me decía a mí misma, hoy fue la última vez que salgo en bicicleta. Al día siguiente sin explicármelo estaba rumbo al parque trepada en mi bici.

Con el pasar del tiempo, al finalizar mi jornada laboral y llegar a casa ya no había más llanto ni tristeza, al contrario había una energía que no sabía de donde salía. Sólo esperaba el momento de salir, encontrarme con el grupo y andar en bici.

He superado la separación con mi esposo, decidí continuar practicando el ciclismo. Día a día me pongo nuevos retos, para seguir avanzando. Debo reconocer que gracias a una bicicleta vieja, ahora tengo más confianza en mí misma; sé que puedo vencer obstáculos, tengo más amigos y sobre todo reconozco que nació una nueva mujer”.

Historias como éstas las vivimos casi a diario con aquellas mujeres que participan en nuestros eventos. Dar un paseo en bicicleta brinda seguridad, es una sensación de ser conductoras del camino de nuestra propia vida y saber que podemos elegir seguir o detenernos.

La bicicleta hoy en día es utilizada en muchos países por hombres y mujeres, es un medio de transporte y de entretenimiento bastante agradable, favorable para el ambiente y también para los conductores.

La bicicleta ayudó y ayuda a las mujeres a tomar las riendas de su lucha en favor de sus derechos, pues andar en bici es quizá la mejor metáfora de la libertad y el verbo pedalear equivale a avanzar por el camino de la equidad. La libertad sigue siendo la principal bondad de la bicicleta. Mujeres y hombres, sin importar la edad o el género pueden desplazarse de forma independiente y sin límites por la ciudad, por el barrio, al trabajo o al sitio de distracción.

Cuántas mujeres hoy en día y en el transcurso de la historia concordamos al decir que uno de nuestros mayores aciertos fue el andar en bicicleta, pues significa un reto, competimos con nosotras mismas y eso es una gran motivación. Es por eso que uno de los objetivos de las mujeres que practicamos este deporte es el de crear una cultura de movernos libremente y con seguridad en las ciudades y pueblos, disminuir las excusas y promover el uso de la bicicleta. Todas las mujeres debemos recordar que lo único que puede detener a una mujer en bicicleta son sus frenos.

RECURSOS UTILIZADOS

- Botello, A. (2015). La bicicleta y la emancipación de la mujer. Disponible en: <http://www.ciclosfera.com/la-bicicleta-y-la-emancipacion-de-la-mujer/>
- Cabezas, D. (2014). La bicicleta, un arma poderosa por la igualdad de la mujer en Afganistán. Disponible en: <http://www.ciclosfera.com/la-bicicleta-un-arma-poderosa-por-la-igualdad-de-la-mujer-en-afganistan/>
- Castillo, A. (2015). Las mujeres en bicicleta: Una historia de libertad. Disponible en: <https://elblogdeleternofemenino.wordpress.com/2015/02/22/las-mujeres-en-bicicleta-una-historia-de-libertad/>
- Terra (2005). Breve historia de la bicicleta. Disponible en: <http://www.terra.org/categorias/articulos/breve-historia-de-la-bicicleta>

CLUB DEPORTIVO DELTAS

Cecilia Falconí

Deltas fue creado en marzo del año 2013. Nacimos como producto de la escisión de otro club. La separación ocurrió porque algunas de las integrantes del club, que llegó a tener como 20 socias, diferíamos con su presidenta acerca de cómo construir la agrupación y fuimos expulsadas del grupo. El proceso fue bastante dramático y tuvimos unos dos meses de reuniones largas y duras acerca de quién decidía sobre los uniformes, para qué y dónde buscar auspicios, cuál sería la misión del club, hasta que ocurrió la separación y 11 de nosotras decidimos formar un nuevo club.

Lo primero que hicimos fue escoger un nombre. Debía ser corto y fácil y transmitir algo acerca de nuestra visión sobre el ciclismo para mujeres. Entonces se nos ocurrió el nombre Deltas. La Delta no solo es una letra griega; también sugiere la forma en que algunas aves migratorias se organizan para recorrer grandes distancias. La forma de delta les permite romper la resistencia del aire y llegar a su destino gracias al esfuerzo y trabajo en equipo.

Cecilia Falconí: Tiene 54 años. Es médica salubrista y participa activamente en el ciclismo desde hace alrededor de 6 años. Forma parte del grupo de fundadoras de Deltas.

Cuando el líder se cansa, se traslada al final de la formación y otra ave asume la delantera. Estas imágenes nos recuerdan nuestro origen y cómo vemos el deporte, como una forma de ser libres, de llegar más lejos. Pienso que esta descripción resume mucho de lo que somos y de nuestros valores que explico en los siguientes párrafos.

- **Romper la resistencia del aire y llegar al destino gracias al esfuerzo y trabajo en equipo**

En todos los entrenamientos, largos y cortos, nos animamos mutuamente para superar nuestros miedos y limitaciones. Es increíble lo poderosa que puede ser la fe que te tiene tu grupo para ayudarte a superar tus límites. Pedaleas y compartes con chicas que están completamente convencidas de que puedes superar cualquier meta. Cada nuevo logro (descender un talud terrorífico, subir una cuesta maldita, recorrer una distancia que parecía eterna, soportar el frío y el cansancio, llegar a una meta sin importar el lugar, pero llegar) es aplaudido y encomiado, fotografiado, alabado... ¡Cuánto bien nos hace sentirnos queridas y aceptadas por nuestras compañeras!

- **Cuando el líder se cansa, se traslada al final de la formación y otra ave asume la delantera**

Concebimos el liderazgo como una responsabilidad compartida. El club tiene una directiva pero el trabajo se organiza por comisiones: auspicios, uniforme, responsabilidad social, paseos y carreras, escuela de ciclismo, comunicación, eventos, etc. Las comisiones manejan su trabajo y cada año acordamos los planes y presupuestos. Nuestra presidenta comparte las decisiones con la directiva. Hay chicas que trabajan más, como quienes monitorean el trabajo de los grupos de entrenamiento, o quienes organizan los paseos; hay épocas en las que otras también deben dedicarse, como cuando se organizan eventos sociales o como cuando se diseñan y encargan uniformes, o se buscan auspicios. Cada grupo de entrenamiento tiene una coordinadora, que se encarga de asegurar que todas paguen la cuota, de confirmar que van a clases, de informar si hay alguna novedad. No hay lideresas míticas, únicas o sacrificadas. El club no se identifica con una persona, sino con muchas.

- **El ciclismo como deporte**

En primer lugar nos interesa el ciclismo deportivo. Algunas de nosotras se trasladan en bicicleta en la ciudad, pero no nos hemos dedicado al ciclismo urbano; lo nuestro es entrenar para mejorar nuestro estado físico y técnica, y nos animamos mutuamente a participar en competencias deportivas. No todas hacen esto último y no es obligación competir para formar parte del club. Todos los grupos tienen, a más de sus entrenamientos, paseos mensuales en los que recorren distancias más largas o rutas más técnicas.

Creemos que hace falta que más mujeres participen seriamente en este y todos los deportes. Tenemos inclusive un grupo de niñas, donde pequeñas desde los seis años aprenden a dominar la bici. Es increíble ver cómo, para ellas, las diferencias que la sociedad marca entre hombres y mujeres no aplican: desarrollan destrezas y valor, técnica y resistencia física como cualquier niño varón de su edad.

- **El ciclismo como libertad y camino para llegar más lejos en todos los sentidos**

Comparto aquí dos testimonios que ilustran cómo lo que experimentamos trasciende los límites de lo deportivo para convertirse en una forma de empoderamiento, en un motor de cambios profundos en nuestras vidas. A continuación, presentamos unos testimonios de nuestras compañeras:

TESTIMONIO



“Mi meta al iniciar en Deltas no fue una meta física al 100%, por el hecho de mi discapacidad auditiva profunda siempre tuve problemas en el equilibrio y desconfianza al subirme a la bici, sin embargo decidí que nunca era tarde para aprender; por estar razón es que entré a Deltas, pero no era esa solo la única meta que tenía, al tener recientemente el implante coclear quería aprovechar de un deporte que no solo me haga perder el miedo y ganar físico y que me de paz interna, quería aprovechar que en la bici puedo llegar a lugares que normalmente no se puede acceder y que me brindaba una magia absoluta el hecho de que podía disfrutar de mil sonidos que no había conocido y disfrutar la combinación de los mismos, es decir desde cómo suena la llanta con el lodo mientras al lado tuyo pasa un riachuelo.

Para mí eso es fue lo más grande que pude hacer en Delta. Con todo lo aprendido en Deltas puedo decir que he descubierto el mundo de los sonidos de la naturaleza y puedo decir que le perdí el miedo a la bici y el miedo a mí misma de no poder hacer las cosas y que al tener claras mis metas supe que las principales no solo eran: sacar físico o ganar la carrera o llegar en un buen tiempo; mi meta principal es y seguirá siendo el hecho de que he descubierto que a través de la bici puedo llegar a cada sonido que me falta por descubrir y cada lugar que me pueda brindar esto.

No es una meta muy deportiva que digamos pero considero que es una de las causas que hace que haga bici y bueno como persona con discapacidad creo que es un mérito que me subí y no paso tanto en el suelo.

Deltas ha sido mi escuela donde he aprendido técnica y he ganado físico, pero lo más importante es que gané la confianza en mí y me mostró que tengo mucho por descubrir.”

Ana Belén Chiriboga
13 de noviembre de 2015

TESTIMONIO



“¡Hola chicas!

Me encantó esta propuesta, desde hace un año me uní al grupo, y la verdad que ustedes me devolvieron la alegría de vivir, hacer lo que me encanta: montar bicicleta, ir mejorando cada día, sentir que mi cuerpo se fortalece y rompe todas las barreras mentales y físicas, pero sobre todo sentirme viva cuando monto mi bicicleta es un sentimiento indescriptible, más aún después de un diagnóstico de cáncer y saber que no tienes asegurada tu vida ni nada de lo que alguna vez dimos por sentado.

¡Mi meta es seguir viva! ¡Vencer el cáncer con mi mejor medicina! El ciclismo...

Pues es este maravilloso deporte el que me ha dado la motivación que necesitaba para ver la vida de otra manera, hacer amistades que jamás habría podido conocer en otras circunstancias.

No puedo más que decirles gracias por esta oportunidad de formar parte de este grupo y por todo el apoyo que siempre he recibido de todos, empecé a entrenar con ustedes cuando aún estaba recibiendo mis últimas quimioterapias pero siempre recibí de los profesores y amigas ciclistas esa motivación y apoyo en los buenos momentos y también me tuvieron mucha paciencia en los días malos.

El camino ha sido largo, cirugías y un tratamiento muy duro, pero ¡todo ha sido más llevadero gracias a ustedes!!!

Espero que me quede muchos años más de vida y miles de kilómetros que pienso recorrer junto a ustedes.”

Anahí Briceño

13 de noviembre de 2015

TESTIMONIO



“Desde pequeña tuve bici y nos divertíamos con mis primos en nuestras casas o en una quinta de la familia en Puembo. De pequeña nunca sentí cansancio en las cuestas ni miedo en las bajadas, era solo recreación. Retomé la bici a los 19 años, cuando mi papi me regalo una bici para incentivarme a hacer deporte. Salía los fines de semana al ciclopaseo con amigas de vez en cuando, nada muy constante. Mi hermano empezó a entrenar y competir en bici de montaña y admiraba mucho su esfuerzo y dedicación para madrugar a entrenar, a mi novio también le gustaba la bici y me impulsaba a hacerlo constantemente, pero nunca lo tomé muy en serio, hasta que conocí a una Delta hermosa, Karlita Morales, que me contaba de los paseos, los entrenamientos, el chévere grupo que eran las Deltas y decidí unirme gracias a ella.

A partir de ese día mi vida cambió, había tenido problemas de ansiedad que se fueron yendo conforme pedaleaba más y me divertía en los paseos, entrenamientos y las diferentes actividades que realizamos como Deltas.

Mi meta retadora desde que empecé fue divertirme, hacer ejercicio de una manera constante, conocer gente que comparta el gusto por la bici y tener un pasatiempo que me haga bien. No fue terminar una vuelta al Cotopaxi, un Huairasinchi o el medio Iron Man, sino empezar por lo esencial, lo que me hace bien, el contacto con la naturaleza, los paisajes en lugares a los que solo llega la bici, el tener más energía y sobre todo el empezar el día con un lindo grupo de amigas con las que nos reímos, nos motivamos, nos caemos y nos volvemos a levantar.

Gracias a las Deltas he cumplido mi muy retadora meta de cambiar mi estilo de vida y mejorar mi salud”.

*Andrea Cobos Vela
13 de noviembre de 2015*

LA ESCUELA DE CICLISMO



Lo siguiente, después de definir nuestros valores, fue construir la escuela de ciclismo e invitar a más mujeres a participar; en ese tiempo, nuestra misión incluía el constituirnos en el primer club deportivo femenino del Ecuador. Ahora somos alrededor de 140 y entrenamos en grupos, dedicadas a desarrollar técnica, estado físico y nos preparamos para competir, tanto en bicicleta de ruta como en bicicleta de montaña. Tenemos cuatro entrenadoras mujeres y siete entrenadores varones.

El financiamiento

Todas aportamos con una cuota mensual; la mayoría se va para pagar a los entrenadores y un poco se reserva para el club. Además tenemos auspiciantes, que nos ayudan a financiar los uniformes, apoyo para las chicas que corren en carreras, transporte para paseos largos, eventos y el entrenamiento de algunas chicas que auspiciamos.

Algunos aprendizajes

No todo el camino ha sido fácil. Algunas lecciones nos quedan, cuando entramos en nuestro cuarto año de vida:

- **El crecimiento es chévere pero plantea desafíos**

Cuando empezamos y abrimos nuestra página de Facebook, tuvimos un crecimiento explosivo: ¡prácticamente todas las semanas se sumaban más chicas! Y no le negamos la entrada a nadie. Pero esa rápida expansión también nos trajo problemas. Por ejemplo, a algunos entrenadores les cuesta aceptar que se les impongan ciertas reglas y se haga un seguimiento a su trabajo. Hemos tenido algunas defecciones, y en algunas ocasiones varias chicas han salido del club, siguiendo al entrenador. Algunas chicas sienten que sus necesidades particulares no son tomadas en cuenta. Ya no nos sabemos el nombre de todas (nos reconocemos por el uniforme). Quienes trabajan en la escuela de ciclismo están muy ocupadas todo el tiempo, así como el coordinador de los entrenadores.

- **El deporte nos ha hecho amigas, pero es necesario pensar en el colectivo**

Pocas experiencias forjan amistades tan fuertes como el deporte. Para muchas de nosotras, el club es nuestro principal lugar de interacción social, o uno de los más importantes. Pero al mismo tiempo, debemos mantener la identidad colectiva, los valores del club. Por ejemplo, si una alumna es más hábil o más fuerte que sus compañeras de grupo, debería poder moverse a otro grupo donde pueda continuar desarrollando sus habilidades. Algunas no quieren hacerlo – valoran más la relación con sus amigas que la necesidad de seguir avanzando. A otras les cuesta aceptar la llegada de nuevas alumnas, en una suerte de regreso a épocas colegiales donde las “nuevas” eran mal vistas... Otros grupos están tan concentrados en su entrenamiento, que se olvidan de ir a los paseos y de compartir con las demás. Este es un desafío: ¿cómo madurar para ser más incluyentes, para aceptar y valorar a todas?

- **¿Cómo conseguir auspicios que no nos limiten o comprometan nuestros valores?**

Los auspicios son necesarios para financiar nuestras actividades. El auspiciante busca visibilidad de su marca, chicas en podios, menciones en el Facebook. Todo esto está muy bien. El problema llega cuando hay auspiciantes que quieren exclusividad, o que promueven productos reñidos con nuestros valores. Es necesario recordar quiénes somos y resistir a la tentación.

- **¿Cómo apoyar el crecimiento deportivo de nuestras campeonas?**

Hay chicas que destacan y son buscadas ávidamente por tiendas deportivas o marcas; algunas han terminado dejando el grupo, no solo porque entrenan a un ritmo mucho más intenso, sino porque el auspiciante les exige usar su uniforme. En principio no nos oponemos a que nuestras integrantes den este paso – es parte de ser un semillero, un lugar para que las más talentosas se proyecten como deportistas de élite. Pero siempre da pena...

- **¿Cómo hacer un aporte efectivo a la comunidad?**

Auspiciamos los entrenamientos, paseos, bicicletas y uniformes de dos chicas jóvenes y muy buenas deportistas, cuyos padres no pueden cubrir los costos. También visitamos a un asilo de ancianos una vez al año y donamos ropa para niños que lo necesitan. Pero seguimos preguntándonos cómo hacer realidad nuestra visión, sin caer en la caridad.

Por otro lado, hemos participado en programas de radio y foros, contando nuestra experiencia; por ejemplo, en el panel sobre mujeres y ciclismo de la semana de la sostenibilidad, en el año 2015. También nos hemos sumado a la iniciativa de proponer al Municipio de Quito que no destruya la pista asfaltada del Parque Bicentenario, que es un espacio seguro para entrenar y es utilizado por ciclistas deportivos y recreativos de toda la ciudad.

¿CÓMO VEMOS EL FUTURO?



Hoy, nuestra misión es *“Construir una comunidad de mujeres y niñas que buscan su realización personal mediante la práctica del deporte en un ambiente de libertad, compañerismo y transparencia retribuyendo a la comunidad y al medio que nos rodea”*. Nuestra visión nos llama a *“Construir un grupo femenino que cuente con una escuela de formación y semillero de ciclistas; que sea referente del deporte por sus valores y su aporte a la comunidad”*.

Estas son metas ambiciosas y, para nosotras, muy válidas. Como puede verse al leer estas páginas, no pretendemos formular un planteamiento sobre política como resultado de nuestra experiencia, y no entramos en ella para demostrar alguna ideología o convicción particular. Tenemos un enfoque basado plenamente en el crecimiento personal. Cada una de nosotras proyecta lo que aprende en el grupo hacia su vida como deportista, mujer, madre, ciudadana, activista, profesional, pareja, ama de casa... lo que salga de aquello contribuirá al aporte que todas y cada una de nosotras haremos a la sociedad.

Nota final

En nuestro último paseo anual, en diciembre de 2015, pedimos a alumnas, entrenadores y familiares que expresaran sus sentimientos y aspiraciones sobre las Deltas usando palabras, dibujos y materiales diversos. Los grupos mencionaron cosas como fuerza y energía, amistad, superación, retos, fiesta, libertad, disciplina, naturaleza, solidaridad, esfuerzo, diversión, grandes subidas y grandes bajadas. Otros graficaron su sueño de que el club esté en todo el país y de que integre a más mujeres de menores ingresos y a más niñas. Otros soñaron con organizar una carrera solo para mujeres. También dibujaron a mujeres rodeadas por halos brillantes, tristes en oficinas y felices sobre las bicicletas, recorriendo caminos con sol y árboles, animadas por sus entrenadores, subidas en podios. Un grupo construyó dos puertas que se abrían para descubrir montones de caras felices. Estas imágenes nos permiten intuir que estamos avanzando hacia donde queremos llegar.

TODAS EN BICI

Ma. Fernanda Porras

*Cuando aprendí a pedalear, solo pensé ¿por qué no lo hice antes?
Consuelo 48 años, 2015*

NUESTRO COMIENZO



¿Por qué no aprenden a pedalear las mujeres? esa fue la pregunta que nos hicimos un grupo de mujeres hace ya ocho años. Decidimos entonces investigar y lo hicimos en el Ciclopaseo semanal, proyecto emblema de la ciudad de Quito que tiene el objetivo de promover el uso de la bicicleta en la ciudad y al que concurren más de 15 mil usuarios de la bici los domingos. En 2008, realizamos conteos y observamos que por cada mujer habían tres hombres en bicicleta.

Ma. Fernanda Porras: Mujer quiteña de 36 años, Psicóloga Clínica, mamá de Simón y Julia, usuaria de la bici, fundadora del proyecto “Todas en Bici”, coordinadora y profesora del taller “Aprende a Pedalear”, consultora e investigadora social.

Para ella la bicicleta es una herramienta que te permite soñar pero además hacer de ese sueño una realidad.

Por otro lado, en 2009, CiclóPolis y Grupo Faro realizaron un estudio denominado "Movilidad sostenible, un tema urgente de política pública" para el cual realizaron encuestas a usuarios del Ciclopaseo de Quito y la Ciclo Q, primera ciclovía implementada en la ciudad. Se estableció para este estudio una muestra representativa de las personas que utilizan la bicicleta los domingos en este espacio, y es así que se determinó que "el tiempo promedio que las personas dedican a esta actividad es 2,5 horas, donde el 38% de los usuarios son mujeres y el 62% hombres" (Robles, 2009).

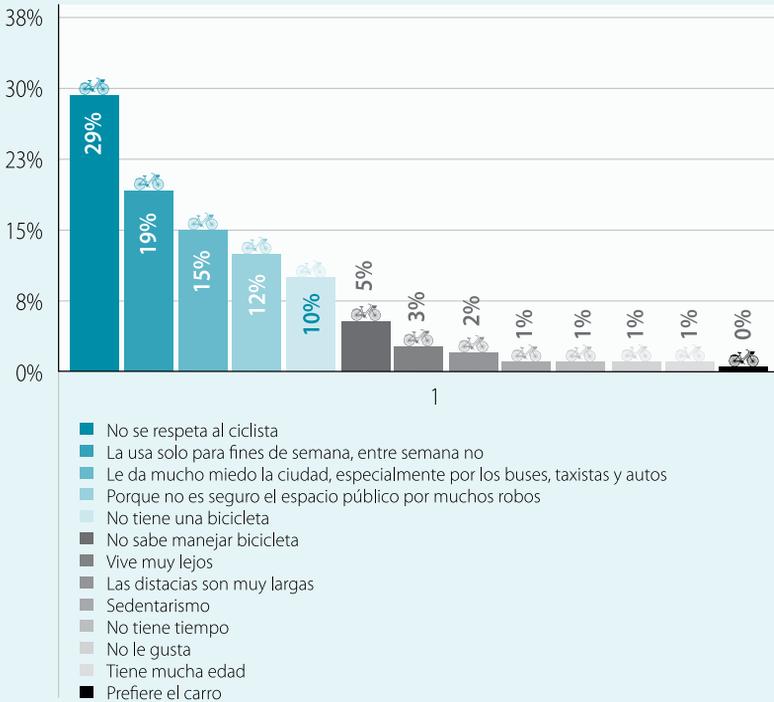
Otro dato importante que arrojó el estudio es que este espacio constituye la única opción de distracción, entretenimiento o deporte que tiene una cantidad importante de personas, pues si no existiese este espacio el 32% de usuarios se quedaría en casa, siendo la mayor proporción mujeres; es decir 5.000 mujeres estarían en casa.

En el Cuadro 1 realizado por la Fundación Ciclópolis (2009) y con base al estudio antes mencionado, se presenta las razones por las cuales las personas manifiestan que no utilizan la bicicleta como un medio de transporte alternativo.

Las respuestas fueron interesantes, pues ubicaban que las principales razones por las que no se usa la bici están relacionadas con la falta de una cultura de respeto al ciclista, pero además porque algunas personas desconocen cómo hacerlo.

CUADRO 1

Razones para la falta de uso de la bicicleta



Fuente: Robles 2009.

Con estos datos anteriormente presentados y luego del análisis de los mismos, en los cuáles se determinaba que una de las razones por las que no se usa la bici es por desconocimiento, por falta de cultura ciclística y además por la ausencia de espacios adecuados y seguros para que las mujeres salgan en bicicleta y no se queden en sus casas, decidimos crear un proyecto específicamente para trabajar con mujeres y para mujeres. Así nació el proyecto “Todas en Bici”, el cual es hasta la actualidad uno de los proyectos vigentes de la Fundación CiclóPolis. Esta iniciativa tiene por objetivo principal, apoyar a las mujeres a utilizar la bicicleta y mirando en retrospectiva, estimo que lo ha logrado.

Se decidió entonces crear los talleres “Aprender a Pedalear” para enseñar a mujeres adultas a pedalear, también se hicieron cursos de mecánica para mujeres, de formación para instructoras, conversatorios sobre movilidad alternativa, paseos nocturnos y fuera de la ciudad para mujeres, seminarios internacionales, entre otras varias actividades pensadas para motivar el uso de la bici y generar una cultura ciclística en la mitad de la población de nuestra ciudad, las mujeres.

¿POR QUÉ EL ÉNFASIS EN LAS MUJERES?



La movilidad, al igual que todos los otros temas importantes relacionados con la convivencia en las ciudades, ha sido miope en relación a las mujeres. Las políticas públicas desarrolladas e implementadas sobre este tema en Quito no se han enfocado en atender las necesidades específicas que tenemos las mujeres para desplazarnos de un lado a otro por la ciudad. Es mucho más fácil masificar todo, lo cual ha sido la tendencia de la mayoría de las grandes ciudades alrededor del mundo, sobre todo en el tema de la movilidad; por eso frases como “es necesario masificar el transporte público” tienen tanta acogida en ciudades como la nuestra. Sin quitarle mérito a los beneficios que tienen los grandes sistemas de transporte en relación al tema de la movilidad para las ciudades, considero que aún les falta mucho por mirar las particularidades de las mujeres como usuarias de los mismos.

Esa fue una de las grandes enseñanzas de este proyecto, pues justamente nos percatamos de que en esta sociedad las mujeres aún necesitamos alternativas diferenciadas para convivir en sociedad. Podría mencionar varias de las áreas en las que se requieren de acciones específicas para mujeres, pero centraré el análisis en el tema de la movilidad.

Las mujeres de Quito, nos movilizamos a través de varios medios de transporte en la ciudad, utilizamos el transporte público, autos privados, bicicletas, motos y también caminamos. Al igual que todas las personas, dependemos de nuestro presupuesto, capacidades físicas y actividades; para escoger la alternativa que mejor nos convenga. Sin embargo, las mujeres enfrentamos realidades distintas a los hombres cuando nos movilizamos, por lo tanto se generan necesidades diferenciadas que en la mayoría de los casos son invisibilizadas.

En el transporte público, las mujeres somos víctimas de acoso y abuso sexual, se producen roces incómodos, somos amenazadas, no nos ceden el puesto cuando estamos embarazadas, somos insultadas y además culpabilizadas por recibir este tipo de trato. Bastará recordar el hecho que fue de conocimiento público en nuestra ciudad, cuando en noviembre de 2010 una chica manifestó que fue víctima de abuso sexual al interior del Trolebus. Ella denunció al agresor al interior del bus, para lo cual el chofer no hizo mucho y solo mencionó que el señor ya se bajaba de la unidad, y el responsable del área de comunicación de este Sistema de Transporte dijo que iba a realizar una campaña masiva para que las mujeres dejen de ir con ropa provocativa en los buses. Las respuestas frente a este hecho fueron tan sorprendentes que puso a muchas personas de Quito a exigir medidas de atención frente a estos hechos.

Si manejamos un vehículo motorizado somos permanentemente insultadas, pues existe una creencia de que “las mujeres al volante somos peligro constante” y se atribuye a que somos las que causamos accidentes de tránsito y somos incapaces de poder estacionarnos de manera prolija. Hasta la fecha actual no existe ningún estudio realizado que compruebe este supuesto tan naturalizado en nuestra sociedad.

Por otro lado, si decidimos usar la bicicleta, nos ven como arriesgadas en una ciudad poco amigable con los ciclistas. Muchas de las veces nos apoyan por haber tomado la responsable decisión de haber optado por la bici como medio de transporte, pero si algo nos sucede mientras vamos en ella, somos culpabilizadas y se nos juzga injustamente porque nos exponemos, casi como que irresponsablemente, al peligro que significa andar en bici por las calles de Quito. No somos nosotras las que nos exponemos a tener ese tipo de accidentes, existen varios factores que inciden para que estos sucedan. El casi nulo respeto por el prójimo puede ser una de las razones principales, mucho más aún por las mujeres que en las calles realizan actividades consideradas como riesgosas.

Caminar es otra aventura de terror, pues se escuchan por todos lados los famosos “piropos” ofensivos, vulgares y que por sobre todo a la mayoría de las mujeres nos fastidian. Además se puede mencionar los ataques sexuales de los que son víctimas las mujeres en la calle, cuando salen a sus trabajos, regresan a sus casas o simplemente caminan por la ciudad. Existen casos de mujeres violadas en las calles, abusadas sexualmente, insultadas y amenazas

por responder frente a estas diversas formas de violencia. En Ecuador, según la Encuesta Nacional de Relaciones Familiares del INEC (2012) 1 de cada 4 mujeres ha vivido violencia sexual. De ese número el 6,7% declara haber sido víctima de violación siendo el espacio público - comunitario el tercer escenario donde se producen este tipo de violencias con el 21% de casos reportados en esta encuesta (Camacho, 2014).

Se dice entonces que esas agresiones las recibimos por la forma en que vestimos, por las horas en las que nos decidimos a caminar, más aún si son en la noche, por no estar en casa seguras o por no ser lo suficientemente atentas frente a los riesgos, como si se tratara de andar por la vida y por la calle siempre en riesgo, en estado de vulnerabilidad.

Por estas razones es que, desde la experiencia de este proyecto, creemos que las mujeres tenemos necesidades específicas frente al tema de la movilidad, pues las situaciones antes descritas no les pasan a los hombres, nos pasan a las mujeres y a todos los que representan a lo femenino dentro del mundo de las diversidades sexuales.

En resumen, el proyecto "Todas en Bici" busca generar alternativas para mejorar las condiciones de movilidad de las mujeres, especialmente si deciden usar la bicicleta. Hacemos un proyecto donde las que planifican, crean, coordinan y ejecutan mayoritariamente somos mujeres, pues nosotras conocemos cuáles son nuestras reales necesidades.

DE LO BUENO, MUCHO



Una de las actividades con mayor acogida ha sido la de los talleres "Aprende a Pedalear", los cuales han logrado graduar a 511 mujeres en 8 años. Nosotras nos especializamos en enseñar a mujeres adultas que nunca han aprendido a montar en bicicleta, o que alguna vez lo intentaron y creyeron que no lo iban a lograr.

Estos talleres tienen una metodología pensada y diseñada específicamente para enseñar a otras mujeres a pedalear y fue construida colectivamente

con otras organizaciones que promueven el uso de la bicicleta con mujeres, especialmente con “Las Macletas”¹ de Chile y Angela Van der Kloof² de Holanda, quienes aportaron muchísimo para el nacimiento de este proyecto.

Además, los cursos tienen una planificación diseñada para que en 8 clases, las mujeres no solo aprendan a pedalear, sino que además aprendan mecánica básica, convivencia ciudadana por las calles, mecanismos de protección, pero por sobre todo, aprendan a conocerse y sentirse, como ellas siempre lo dicen; “verdaderamente libres”.

La graduación se realiza con un recorrido por el Ciclopaseo dominical, en el cual ellas muestran todas sus destrezas aprendidas, además de demostrarse a sí mismas que son capaces de cumplir sus metas, se sienten poderosas. Para las instructoras esta experiencia es muy enriquecedora, ya que como bien lo dijo Paulo Freire “enseñar no es transferir conocimiento, sino crear las posibilidades para su propia producción o construcción”, es decir una solo sirve de guía para que las mujeres que vienen a nuestros grupos se conozcan.

Algunos datos interesantes:

- De las 511 mujeres participantes en nuestro proyecto, el 100% de las mismas ha aprendido a pedalear, sin registrar ni un solo caso en que una mujer no haya terminado el curso.
- Las edades de las mujeres beneficiarias de nuestros cursos son desde los 14 años hasta los 72 años de edad, sin que hayamos registrado ningún accidente grave con las participantes.
- Se han tenido 15 instructoras capacitadas específicamente para enseñar a pedalear y 6 coordinadoras del proyecto.

¹ Organización de Mujeres ciclistas que tienen una escuela para enseñar a mujeres a montar en bicicleta en Santiago de Chile.

² Consultora sobre movilidad para empresa Mobycom de Holanda, quien ha fundado una escuela para enseñar a mujeres musulmanas a usar la bicicleta por la ciudad.

- Se han realizado 36 ediciones del programa: “Aprende a Pedalear” para mujeres en la ciudad de Quito desde el año 2008 hasta el año 2015.
- Ninguna de las participantes se ha retirado del taller, todas han terminado el curso con un nivel de ausentismo muy bajo, esto se debe a que el acompañamiento a las mujeres del curso es integral, pues no solo hay espacios de encuentro los días de clase, sino que se generan varias actividades para que ellas se motiven y no dejen de asistir al taller.
- Este proyecto se inició con el auspicio internacional de una organización no gubernamental holandesa que promueve la movilidad alternativa. El proyecto se ha mantenido en el tiempo autofinanciando los cursos, es decir las mujeres participantes deben costear los montos que se generan para la realización de los mismos.

El derecho a la recreación, ¿es posible?



Son varias las actividades que promocionamos a través del proyecto “Todas en Bici” y que hacen que las mujeres disfruten este espacio. Se reúnen entre iguales, se identifican en sus miedos y se apoyan mutuamente, se dan cuenta que logran cumplir sus metas, que aprenden a pedalear, que pueden ocupar los espacios de manera divertida y además que pueden ejercer su derecho a la recreación, derecho que se les ha olvidado, sobre todo a las mujeres adultas que cumplen funciones de madres, esposas, trabajadoras y donde estos espacios no son tan frecuentes.

Entendemos que “la recreación es más organizada que el juego, y casi siempre consiste en pasatiempos activos desde el punto de vista físico” (UNICEF, 2004). Son por tanto las actividades que se realizan sobre todo por diversión pero que generan actividad física. La mayoría de las mujeres de los talleres “Aprende a Pedalear” mencionan que este es un espacio en el que encuentran una actividad que a la vez de permitirles aprender, también les ayuda a vencer sus miedos y además les genera diversión, pues realmente se divierten como niñas cuando vienen a las clases.

Este es un punto importante que se ha logrado con estos talleres, pues nosotras buscamos enseñar a pedalear a las mujeres no solo para que se movilicen en bicicleta, sino también para que tengan un tiempo para ellas, para pensar sobre sus sueños, que no se olviden de éstos y; que además se den cuenta que pueden cumplirlos, que son capaces de eso y mucho más.

“Nunca pensé que podría lograr subirme en una bicicleta y pedalear, nunca pensé que podría hacer tantas cosas, hoy empiezo a darme cuenta de lo que puedo lograr”

Margarita 56 años, estudiante Aprende a Pedalear 2010

Por otro lado, un tema importante para este proyecto es promover el ejercicio para las mujeres pues “la inactividad física ocasionó alrededor de 1.9 millones de muertes en el año 2.000 en todo el mundo, y se estima que causó entre el 10 y el 16 % de todos los casos de diabetes y de cáncer de mama y colon, y cerca del 22 % de los casos de cardiopatía isquémica” (UNICEF, 2004). Por tanto con esta iniciativa varias de las mujeres del “Aprende a Pedalear” empiezan a establecer una rutina del uso de la bicicleta que empieza por asistir todos los domingos al Ciclopaseo semanal. Empiezan a ejercitarse luego de mucho tiempo de no haberlo hecho.

“No me pierdo ni un solo ciclopaseo, es increíble mirar como avanzo y avanzo, lo que antes creía imposible ahora lo hago todos los domingos”

Guadalupe 57 años, estudiante Aprende a Pedalear 2011

El deporte y la recreación evitan enfermedades, reducen el estrés y producen placer en el cuerpo y en el alma, aumentan el autoestima de las mujeres y las hace sentir “libres”.

*“Sobre la bicicleta me siento como nunca antes, me siento poderosa”
Lorena 48 años, Aprende a Pedalear 2012.*

Han sido ocho años ya de increíbles experiencias, de sonrisas, lágrimas, abrazos, nervios, cansancio y muchas, muchas mujeres que aprendieron a mirarse por dentro, a sentirse fuertes, libres y orgullosas de ellas mismas. Ocho años de inmensos aprendizajes, de bienvenidas y despedidas, de recuerdos, fotos y mensajes motivantes. Ocho años de comprobarnos que definitivamente los espacios de mujeres son sencillamente encantadores y donde existe mucha magia. Espero que sean más los años de seguir construyendo y realizando sueños entre mujeres.

¿HACIA DÓNDE DEBEMOS Y QUEREMOS IR?



Cada vez son más grandes las ganas de seguir generando espacios para las mujeres en los temas de movilidad, espacios donde las voces de las mujeres sean realmente escuchadas, de las mujeres de a pie, de a pedal, y a veces, de autos. Hay varios logros, se cuenta con ciclovías seguras para andar en bicicleta, tenemos el Ciclopaseo todos los domingos, un poco más de consciencia por parte de los conductores de autos frente a los ciclistas, logros generados por la gente generosa que opta por moverse en bicicleta para mejorar las condiciones de vida de una ciudad que crece como loca y de manera desordenada.

Cada vez son más visibles las necesidades de las mujeres frente al tema de la movilidad, creo que cada vez más mujeres decidimos movernos en bicicleta para no contaminar, para llegar más rápido, para ahorrar, para ocupar y exigir nuestro derecho a ocupar el espacio público de manera segura, para hacer ejercicio, para disfrutar, para sentirnos felices y que el viento nos roce la cara. Si algo nos ha enseñado este proyecto, es justamente que las mujeres somos tan diversas, que tenemos varias necesidades y que además estamos dispuestas a vencer nuestros miedos, hasta en el tema de movilidad. No obstante, para eso necesitamos algunas garantías.

Todas las mujeres que han pasado por “Aprende a Pedalear” mencionan que usarían la bicicleta para ir al trabajo si existiesen ciclovías seguras por todo el trayecto que las lleve a sus destinos. Por tanto, deberíamos avanzar en la construcción de más ciclovías por Quito, pues si bien hay varias mujeres que manejan sus bicicletas por las calles compartiendo espacio con los autos, hay otras que prefieren contar con una infraestructura específica para este tema.

Las participantes del taller mencionan también que usarían la bicicleta si existiesen parqueaderos seguros en los lugares a los que frecuentan, por ejemplo, bancos, supermercados, instituciones que proveen servicios básicos, universidades, entre otros. Si bien es cierto que se ha avanzado mucho en este tema, aún existen varios lugares que no cuentan con espacios seguros, pues los parqueaderos son ubicados en lugares no adecuados, no seguros y en ciertos casos hasta tienen un costo. Esta medida debería ser ampliamente implementada para promover el uso de la bici pero, por sobre todo, para garantizar la seguridad de todas las personas que optan por ello.

El tema de la seguridad en las calles es también importante. Varias mujeres temen que les roben cuando van en sus bicicletas, y no solo por lo material, sino por su misma seguridad e integridad. Hemos visto situaciones riesgosas que muchas mujeres enfrentan en las calles, como el acoso callejero, y las más graves relacionadas a la violencia sexual. Para este tema se deberían generar acciones que promuevan la ocupación del espacio público por parte de toda la comunidad, que las calles tengan vida, que sean agradables, que cuenten con servicios innovadores. De esta manera se lograría que estos espacios no sean tan inseguros. Adicionalmente, se deben generar acciones educacionales y comunicacionales que permitan ir transformando patrones socioculturales que consideran a las mujeres “objetos”, que las cosifican³, que legitiman la violencia que se ejerce sobre ellas. Se deben generar reflexiones a todo nivel sobre este tema, en todos los espacios y así solidarizarnos con esta realidad para cambiarla.

3 Estimar y transformar en cosa a alguien o algo que no lo es.

Nosotras, como proyecto “Todas en Bici” queremos seguir haciendo los cursos “Aprende a Pedalear”, que sean cada vez más las mujeres que se suben a las bicis. Nuestro próximo reto es llegar a los barrios, enseñar a las mujeres en sus barrios, con sus vecinas, hijas, madres, sobrinas, entre otras. Generar espacios para pensar la ciudad desde la mirada de las mujeres, quienes son las que la viven con mayor intensidad, pues recorren varios trayectos en el día para ir a sus trabajos, llevar a los hijos, hacer las compras, pasear por los parques y muchas más actividades diarias.

Esperamos seguir apoyando a que muchas mujeres enfrenten sus miedos, se suban a las bicis, sientan el viento en la cara y esa maravillosa sensación de libertad. Seguir apoyándonos para cambiar esta ciudad, para hacerla más humana, para enseñar a las nuevas generaciones que hay formas más solidarias de convivir.

Queremos disfrutar al máximo de lo que hacemos, y enseñar a pedalear es una de las actividades más bonitas que se nos ha ocurrido generar, porque una sola puede enseñar lo que sabe y ama, y nosotras amamos pedalear.

BIBLIOGRAFÍA

- CAMACHO, G (2014) "La violencia de género contra las mujeres en el Ecuador: Análisis de los resultados de la Encuesta Nacional de Relaciones Familiares y Violencia de Género contra las mujeres" Consejo Nacional para la Igualdad de Género.
- Ecuadorinmediato (2010). Norman Wray: Acoso sexual deber ser inaceptado y rechazado por la sociedad en su conjunto. Disponible en: http://www.ecuadorinmediato.com/index.php?module=Noticias&func=news_user_view&id=138671&umt=..
- Robles M. (2009). Hacia una movilidad sustentable en Quito: el potencial como medio de transporte alternativo. Reverdeciendo las Políticas No. 1. Grupo Faro
- UNICEF (2004). Deporte recreación y juego. Disponible en: http://www.un.org/wcm/webdav/site/sport/shared/sport/pdfs/Reports/2004-04_UNICEF_Deporte_recreacion_y_juego.pdf

MUJERES EN BICI UNA EXPRESIÓN DE LIBERTAD QUE TRASCIENDE FRONTERAS

*Blanca Rivera
Dennis Maroto*

Blanca Rivera

A los 7 años junto con mi hermana mayor empezamos con la curiosidad de andar en bicicleta en la finca de mis padres en el cantón Colimes, población que se encuentra aproximadamente a una hora y media de la ciudad de Guayaquil. Nos parecía extraordinario como los niños y adultos utilizaban caballos, canoas

Blanca Rivera: Ingeniera en gestión turística e investigadora de iniciativas culturales para la seguridad ciudadana. Con el apoyo de distintas ONG y la empresa privada ha realizado varios emprendimientos en el ámbito cicloturístico y cultural en Guayaquil. Como activista y gestora cultural ha coordinado activamente la organización de eventos que promueven la convivencia vial, los derechos humanos y el empoderamiento ciudadano de los espacios públicos en Guayaquil.

Dennis Maroto: Licenciada en Turismo de la Escuela Superior Politécnica del Litoral (ESPOL). Magister en Gestión y Planificación de Proyectos Agroturísticos y Ecológicos de la Universidad Agraria del Ecuador (UAE). Consultora en turismo. Docente y gestora cultural y de movilidad urbana sostenible.

y bicicletas para trasladarse de un lugar a otro dentro de este cantón de la provincia del Guayas, y donde aún no empezaba el boom de las motos o tricimotos (Diario El Universo, 2008) que existe hoy en día. Fue aquí donde nos estrellábamos contra los árboles y la tierra para poder tener equilibrio hasta que finalmente lo logramos y desde ese entonces quisimos andar en bicicleta de arriba abajo, solo que nuestro escenario de acción sería nuestro barrio, Guayacanes en la ciudad de Guayaquil.

Al empezar a escribir este artículo y bajo el título “una expresión de libertad que trasciende fronteras”, resultaba imposible no recordar ese día en que mi hermana me soltó la bicicleta y pude por pocos segundos mantener el equilibrio antes de caerme, pero lo seguí intentando por varias ocasiones hasta lograrlo. Recuerdo volver a Guayaquil y mostrarles a mis mejores amigos del barrio como ya habíamos aprendido a pedalear y como efecto dominó, la bicicleta se volvió el medio de recreación más importante para los niños de nuestra cuadra. Salíamos a descubrir nuevas fronteras, la ciudadela Samanes (ubicada al norte de la ciudad de Guayaquil) que aún a principios de la década de los noventa estaba en construcción y los montículos de cemento y árboles se prestaban para nuestra exploración hasta antes que cayera el sol. Esa sensación de libertad de la que hace alusión el título de este artículo es representado por cada una de las tardes en las que salíamos con mis amigas del barrio a andar cada vez un poco más lejos.

Precisamente, la libertad que nos produjo la bicicleta en el barrio nos llevó a crear desde los 10 años un club ecológico; así fue como dimos nuestros primeros pasos del activismo en la ciudad, si algo nos parecía que afectaba nuestro entorno y el medio ambiente entonces investigábamos con ayuda de nuestros padres, escribíamos una carta a la alcaldía y dábamos una sugerencia. Pedíamos espacios a los medios de comunicación, hacíamos encuestas de puerta a puerta y, casi siempre, nos financiábamos con ventas de jugos y ensaladas de frutas que entregábamos a domicilio en bicicleta para financiar nuestras múltiples campañas a favor del medio ambiente.

No sería precisamente la bicicleta la causa principal para empujarnos a hacer estas cosas, sino que sería una herramienta más que a través de la metáfora de la libertad producida nos impulsaría a ir más allá de los límites trazados, donde

la voluntad siempre es más fuerte que el acostumbrado “No se puede”. Como mencioné anteriormente, hago esta introducción con el fin de explicar por qué seguimos insistiendo en que la bicicleta no es el fin sino el medio, desde donde podemos hacer varias aproximaciones para empoderarnos de nuestros miedos, de nuestras calles, de nuestros espacios públicos, de nuestras ciudades, de nuestros cantones, de nuestro país y, por qué no, de nuestra región.

Dennis Maroto

En el año 2013 se despierta en mi el “desempolvar la bici”, y en el cual recurro para contar permanentemente conmigo a la bicicleta que mi padre me compró a los 12 años (mucho más grande de lo esperaba) y que tuve que recuperar de su casa ya con 32 años. Entre tanto tuve dos gratas experiencias que viví y que me permitieron ver desde otra óptica a la bicicleta: mi primera “Rodada de Altura” en Guayaquil (desarrollada por Guayaquil en Bici), y el octavo Congreso de Ciclovías Recreativas de las Américas (CRA) en la ciudad de Lima, los cuales marcaron este “andar y gestar” en el movimiento ciclístico urbano, no desde el punto de vista deportivo, sino como una alternativa de transporte dentro de la ciudad.

Dentro de mi desarrollo profesional también me involucro con la operación de paseos en bici, enmarcados en el mercado turístico y con la finalidad de empezar a educar desde casa, invito a sobrinas y amigas; asombrándome en gran medida porque muchas de ellas hoy por hoy no saben andar en bicicleta, premisa que me impulsa más para afianzar la postura y la investigación del ¿Por qué las mujeres guayaquileñas no andamos en bicicleta?

INQUIETUDES INICIALES



Al hablar de la bicicleta y la mujer partimos de algunas preguntas iniciales ¿Cómo es posible a través de la bicicleta buscar alternativas que empoderen a las niñas y mujeres de nuestra sociedad?, y ¿Cómo cambiamos la perspectiva victimaria a la que se nos ha acostumbrado, por un enfoque activo y participativo en la construcción de una realidad equitativa?

Durante el tiempo que contribuimos con el colectivo ciudadano Guayaquil en Bici, aprendimos aspectos interesantes que nos motivaron a promover campañas y actividades con un fuerte enfoque de género (aunque el objetivo principal del colectivo es la movilidad sustentable). Sin embargo, falta mucho para lograr una profunda comprensión del valioso rol que tienen las mujeres en nuestra sociedad siendo madres, hijas, amas de casa, profesionales, etc. y cómo esto influye en el tipo de transporte que eligen.

La bicicleta no es la finalidad sino el medio para poder vincular la participación de la mujer en las calles de la ciudad. Las campañas “La bici como derecho humano” y el “Informe de la opinión de mujeres relacionada con la convivencia vial en Guayaquil”, a través de una encuesta, generaron una profunda necesidad de buscar un cambio estructural que incluye tanto la forma como percibimos culturalmente las mujeres en Guayaquil nuestros espacios públicos y cómo pueden institucionalmente las políticas públicas ejercer cambios en la percepción de los derechos y participación en la ciudad.

La bicicleta como derecho humano

Al lanzar la campaña “*La bici como derecho humano*” el 17 de abril del 2014, apoyados por el Comité Permanente de los Derechos Humanos, se expusieron las directrices de la propuesta ante autoridades, grupos ciclistas, ciudadanía y medios de comunicación (Guayaquil en Bici, 2014). Muchos entendidos del derecho empezaron a cuestionar si la bicicleta o el hecho de pedalear en la ciudad pueden constituir un derecho humano. La respuesta para ello no ha sido tarea fácil y seguimos creyendo que a través de un reconocimiento institucional que tenga esta visión se pueden dar cambios estructurales en políticas culturales, sociales, ambientales y económicas que vincularían a la

bicicleta más allá de un simple objeto recreativo. Esta afirmación la analizaremos a través de seis enfoques en las que el uso de la bicicleta genera implicaciones en la experiencia de la población en temas de: equidad de género, medios de subsistencia, nivel de vida adecuado, educación, salud, medio ambiente, trabajo digno y desarrollo.

Distintas organizaciones buscan reivindicar derechos a través de distintos canales. Por ejemplo, en México, el colectivo BICITEKAS, lanzó un documento propositivo titulado “Políticas públicas para construir una ciudad más humana” (Bicitekas, 2013). En Chile, Bici Cultura, hizo algo similar al hablar de la “*Bici como derecho ciudadano*” y enviarlo al Congreso como propuesta (Bicicultura, 2013).

Nosotras decidimos crear una campaña continua donde la bici es una herramienta para reivindicar estos derechos que muchos ciudadanos desconocen que tienen. Esta campaña es llevada a cabo con el objetivo de promover el uso de la bicicleta y aportar en la creación de políticas públicas que consideren aspectos económicos, culturales, sociales y ecológicos que generen un ámbito de realización de todos los derechos humanos, asumiendo estas necesidades como imprescindibles para garantizar la igualdad de oportunidades y la eliminación de todas las formas de discriminación.

A continuación, detallamos estas cotidianidades referentes a nuestros derechos como ciudadanas:

1 Equidad de género: La bicicleta y la mujer

Partiendo de esta concepción de la bicicleta como herramienta para hacer aproximaciones sobre la sociedad ecuatoriana, analizamos cómo ciertos derechos humanos, de los que el Estado ecuatoriano es firmante, son vulnerados en diversas circunstancias y donde se busca garantizar estos derechos. Específicamente para la elaboración del presente artículo nos extendemos dentro del punto de la campaña que trata sobre la bicicleta y la mujer. Si bien hablamos de derechos vulnerados en nuestra sociedad, la equidad de género es resaltada con fechas como el Día Internacional de la Mujer (08 de marzo), Día Internacional de la Familia (15 de mayo), Día Internacional de la Eliminación de la Violencia contra la Mujer (25 de noviembre), Día de los Derechos Humanos (10 de diciembre) (Organización

de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (UNESCO), s.f.); programas como “Pinta al Mundo de Naranja” (Organización de las Naciones Unidas, s.f.), “Respeto a tu Pareja” (Sputniknews, 2015), “Ante el maltratador, tolerancia cero” (Ministerio de Sanidad, Servicios Sociales e Igualdad de España, 2008) entre otras. Las campañas y los días emblemáticos parecen no ser suficientes para rescatar la importancia del rol de la mujer y sus derechos. Hablamos de equidad y no de igualdad porque estamos conscientes que no somos iguales, sino que en nuestra condición de mujeres (niñas, madres, solteras, casadas, viudas) la realidad en la sociedad ecuatoriana sigue siendo discriminatoria al invisibilizar o minimizar temas como el acoso callejero o la dependencia patriarcal en ciertos hogares.

Basados en estos dos puntos específicamente este enfoque de la campaña hace un claro énfasis en medio de transporte independiente y la lucha contra el acoso callejero.

1.1 Medio de transporte independiente

Nos impactó positivamente conocer el trabajo de un grupo activista femenino en Uganda, “*Ride for a Woman*” (Ride for a woman, s.f.), que se ocupa del tema de la equidad de género desde la bicicleta, pues aseveran que, en comunidades con altos índices de pobreza, es decisión y mérito de la madre si sus hijos estudian o no, por lo que la movilización de ellos hacia las escasas escuelas depende de su buena voluntad. Este grupo activista femenino enseña a mujeres adultas a pedalear en muchos casos por primera vez para que puedan llevar a sus hijos a las escuelas. Además, les enseñan mecánica básica y coordinan programas donde adquieren bicicletas gratuitas de segunda mano. Inicialmente, ellas han sido criticadas por ir en contra de comunidades patriarcales que no conciben a mujeres utilizando independiente este medio de transporte para poder desplazarse y realizar actividades cotidianas que realizan sólo los hombres.

Quizá nos parezca que esta realidad no es la misma en nuestra ciudad, pero muchas mujeres, no sólo en nuestras comunidades y pueblos

indígenas, afros y montubios, también se ven a expensas de que sea el padre, el hermano, el abuelo o el tío quien pueda llevar o traer a las mujeres de la casa para que estén “seguras”. Este comportamiento genera una inseguridad continua para desplazarse por sí solas y, a la vez, un enajenamiento de cualquier espacio público en la ciudad que represente un peligro a la seguridad personal de las mujeres.

El crear espacios propicios para romper con los paradigmas de inseguridad y la dominancia patriarcal, constituye un reto que puede ser abordado tanto desde la sociedad civil como desde las instituciones públicas con actividades y políticas públicas que permitan la utilización de espacios seguros y la activación comunitaria. Así, se da paso al empoderamiento de cientos de mujeres que no sienten que sus ciudades y sus pueblos les pertenecen, permitiéndoles desplazarse libremente en ellos ya sea en bicicleta, en bus, a pie o en cualquier otro medio de transporte.

1.2 Acoso callejero

En un contexto más citadino y muy pegado a la realidad guayaquileña el reto está más ligado al irrespeto por la agresión verbal y muchas veces física que perciben las niñas y mujeres en las calles al estar expuestas a palabras y gestos obscenos independientemente de que caminen a pie, o se movilicen en auto o en bicicleta. La acostumbrada “Rodada de Altura” evento realizado por el día de la mujer a cargo del colectivo Guayaquil en Bici, ha buscado en los últimos 3 años hacer un fuerte énfasis en este tema. Muchos hombres creen que hemos exagerado a cuenta de la equidad de género. Además, consideran “normal brindar piropos por ser guapas” y no comprenden el enfado por parte de las mujeres. Sin embargo, a través de experiencias narradas, pancartas, campañas y otras actividades, cada año se evidencia una gran incomodidad de parte de las guayaquileñas con respecto al acoso. Junto al apoyo de compañeros ciclistas, amigos, parejas, hijos e hijas, quienes comparten y están sensibilizados con el mensaje, las y los participantes de la “Rodada de Altura” han generado una nueva conciencia sobre lo que representa la violencia o el maltrato verbal en nuestra sociedad.

La propuesta desde nuestra perspectiva no debe estar ligada simplemente a campañas en contra del acoso callejero. Si bien estas son complementarias para visibilizar la problemática, existe una fuerte responsabilidad desde las políticas públicas que interpretan los hechos como malestares culturales y no como situaciones que impiden y limitan a una buena parte de la población femenina de transitar tranquilamente y con seguridad por los espacios públicos de las distintas ciudades.

2 Medios de Subsistencia

Considerando el subsistir bajo la premisa de mantener la vida o seguir viviendo, la bicicleta se convierte en el medio de desplazamiento independiente que permite a la mujer poder desplazarse y realizar cualquier tipo de actividad que requiera durante el día; y en el cual hace uso únicamente de sus piernas como fuente de energía para activar su operación; o en ciertos casos de sus manos si presenta algún tipo de discapacidad.

En Guayaquil, como en otras ciudades del país, la población ha optado por buscar su medio de subsistencia en las ventas ambulantes de productos; en muchos casos las personas usan triciclos o incorporan ruedas a sus puestos para facilitar y agilizar el transporte de sus productos (Diario El Telégrafo, 2014).

2.1 Trabajo digno

Considerando los datos del último censo del Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INEC) del año 2010, Guayaquil cuenta con una población de 2.350.915 habitantes, siendo 1.192.694 mujeres y 1.158.221 hombres. Al considerarse una de las principales ciudades del país, reconocida por el constante flujo económico y la abundante actividad comercial, es una oportunidad para que surjan necesidades y/o deseos que requieren cubrirse dentro de los espacios públicos (Instituto Nacional de Estadísticas y Censos, 2010).

El trabajo en triciclos o carretas viene siendo limitado desde años atrás en Guayaquil para este grupo, en tanto es considerado informal,

pero sobre todo que “desurbaniza o desfavorece” la imagen urbana y de ciudad regenerada. Sin embargo, no se presentan alternativas para una correcta organización en la que se beneficien todos los ciudadanos y pueda impulsarse una economía alternativa (Diario Metro Ecuador, 2015).

En este sentido, resulta interesante observar más de cerca las experiencias de Europa que pueden aplicarse en base a las realidades de nuestras ciudades para desarrollar propuestas efectivas, y respetuosas de los derechos no solo humanos, sino con el medio ambiente también. Algunos estudios como ‘Empleos y creación de trabajo en el sector del ciclismo en Europa’ de la Federación Europea de Ciclistas (2014) subrayan que “si el 3% de trabajos que aporta la industria del ciclismo en Europa fuera doblada, el número de trabajadores sobrepasaría la cifra de más de 1 millón para 2020” (European Cyclists’ Federation, 2014). En base a experiencias, con voluntad política pueden aplicarse a mediano plazo incentivos para los siguientes subsectores: venta al por menor de bicicletas (pequeños negocios/repación), industria de la bicicleta, infraestructura para bicicletas, turismo en bicicleta, servicios en bicicleta (relacionados a sistemas de alquiler de bicicletas municipales y el empleo de los servicios de logística ciclística).

2.2 Nivel de vida adecuado o seguridad

En este punto nos referimos al “Informe de la opinión de mujeres relacionada con la convivencia vial en Guayaquil”, que realizamos como parte del colectivo ciudadano Guayaquil en Bici. Al no contar con información estadística ni de organizaciones locales y nacionales en la que la bicicleta forme parte estructural de su cultura, o enmarcadas en líneas de movilidad, género, salud; planteamos desarrollar una encuesta que permita contar con datos confiables del por qué es mínima o limitada la participación de la mujer en el uso de la bicicleta en la ciudad. La tercera “Rodada de Altura” permitió entrevistar a doscientos noventa asistentes para contar con información más certera.

Los resultados de la encuesta nos permitieron conocer lo siguiente:

- El 42% de las personas encuestadas salen en bicicleta en grupo de amigos o con la familia, y el 15% en grupos ciclísticos.
- El 55% de las personas encuestadas percibe que andar en bicicleta en la ciudad es inseguro, y un 31% lo considera demasiado inseguro.
- El 36% de las personas encuestadas percibe un ambiente agresivo en la ciudad para andar en bicicleta, y el 27% lo considera muy agresivo.
- El 50% de las personas encuestadas percibe a la sociedad guayaquileña como inconsciente con respecto a la convivencia vial, y el 32% como poco consciente.
- El 42% de las personas encuestadas indicó que, si tuviera un espacio público y seguro para andar en bicicleta en la ciudad, lo haría siempre que fuera posible, y el 26% indicó que saldría todos los fines de semana (Guayaquil en Bici, 2014).

No se cuenta a la fecha con una actualización de datos confirmada, sin embargo, se puede concluir en base al monitoreo de redes sociales de los diferentes grupos ciclísticos de Guayaquil que el uso de la bicicleta por parte de mujeres se ha incrementado lentamente tanto a nivel deportivo como urbano. A continuación nombramos algunas razones para ello:

- a) Pese a contar con Leyes como la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, el Reglamento a la Ley de Tránsito; el Código Orgánico Integral Penal; y la existencia de instituciones como Ministerio de Transporte y Obras Públicas, Agencia Nacional de Regulación y Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, la Comisión de Tránsito del Ecuador; y la creación de nuevas organizaciones como la Autoridad de Tránsito Municipal (Guayaquil); encargadas tanto del desarrollo de la infraestructura como de la seguridad del conductor y peatón, observamos que la gran mayoría de mujeres que desean salir en bicicleta prefieren hacerlo acompañadas, por la falta de seguridad que perciben en la ciudad. Si salen solas, lo hacen dentro de sus ciudadelas (cerradas); lo cual está relacionado no sólo con el aspecto del acoso, sino con la falta de respeto del conductor, del peatón, del ciclista, inclusive de las mismas autoridades que no respetan ni hacen

respetar los derechos de las y los ciclistas, permitiendo el parqueo de vehículos en las ciclovías creadas con ese fin.

- b) La exposición en las calles sin seguridad para el y la ciclista puede culminar en la muerte, el atropellamiento o robo; en tanto se han presentado sucesos (al momento en los que se refieren solo a hombres) que se han hecho públicos y otros únicamente se comparten a través de las redes sociales de grupos de ciclistas. Muertes conocidas públicamente como la del ciclista Roberto Santos en noviembre de 2014 (Diario El Telégrafo, 2014) en la Vía a la Costa, generaron campañas como la "Pedaleada Blanca" (Diario El Universo, 2014). En ella se reunieron diferentes grupos ciclísticos de la ciudad para concientizar a la comunidad y exigir respeto al ciclista en las vías, no solo en esta vía, sino en los tramos que se encuentran en el centro de la ciudad, así como en la Vía a Samborondón donde los atropellamientos y robos de bicicletas son habituales, la cual es frecuentada por grupos pequeños de entre 3 y 5 ciclistas (Diario El Telégrafo, 2015).
- c) Existe desinterés por parte de las autoridades para considerar a la bicicleta dentro de sus estadísticas de tipo de vehículos involucrados en siniestros de tránsito, en los cuales se encuentran: automóvil, moto, camioneta, jeep, bus, camión, otros (tráiler, especial -transporte de valores, grúa, etc.-, volqueta, furgoneta y tanqueros (Agencia Nacional de Tránsito, 2016).
- d) Hay además una falta de infraestructura vial adecuada y conectada en base a un estudio que permita identificar a los grupos sociales que tienen bicicleta propia para trasladarse de manera directa, y/o que usan el sistema de transporte masivo; así como parqueos seguros donde puedan dejarla estacionada posterior a su traslado. El incremento de parqueos se ha dado a paso lento en la ciudad y no necesariamente cuentan con seguridad. En espacios públicos, como el Malecón Simón Bolívar, Parque Lineal del Salado, Parque Samanes, en calles como Vélez y Tungurahua, Esmeraldas y Primero de Mayo y en algunas instituciones públicas, como la Universidad de las Artes o el IECE; existen parqueaderos seguros. No obstante, en muchas ocasiones interrogan a las personas antes de parquear (Diario El Universo, 2014).

En centros comerciales existe una falta de parqueos seguros. Por ejemplo, miembros del Colectivo Libre Actividad intentaron parquear sus bicicletas en un centro comercial, pero los guardias de seguridad no les permitieron. Ellos argumentaron que solo existe un área de estacionamiento para motos, no para bicicletas (Libre Actividad, 2016). En edificios y/o condominios empresariales, muchas veces las administraciones no cuentan con parqueaderos aptos para bicicletas, sin mencionar que no es de su interés tener posturas responsables con el medio ambiente. En mi caso, por ejemplo, al intentar parquear mi bicicleta en el edificio donde laboraba, la administración del edificio no me lo permitió. Incluso el guardia que intentó prestarme ayuda casi pierde su empleo y me vi obligada a usar los parqueaderos aledaños en el Malecón Simón Bolívar (Diario El Universo, 2005).

3 Educación

Dentro de este contexto se consideran dos puntos: Educación en las aulas y desarrollo académico de niños, niñas y adolescentes.

3.1 Educación en las aulas

Creemos que el acceso a la educación es un derecho que toda la ciudadanía debería ejercer; y desde este punto, es fundamental que para lograr un alcance en la población para lograr tener un mayor alcance, la formación vial comience desde los más pequeños. De esta manera, iniciamos una campaña sobre la “Bici como derecho humano” como un piloto en escuelas públicas y privadas de la ciudad durante tres meses en la que se destacaron los derechos a los que somos merecedores al formar parte de la ciudad y también los deberes al momento de compartir la vía pública (Guayaquil en Bici, 2015). Por su parte la Comisión de Tránsito del Ecuador (CTE) también ha desarrollado programas de educación vial, como parte de sus competencias. Sin embargo, éstos se basan en temáticas como: señalética, prevención de accidentes, leyes de tránsito, entre otros; donde el vehículo “estrella” de la vía es el auto, posteriormente la moto, y finalmente el peatón; la bicicleta aún no está considerada como alternativa de movilidad (Diario El Universo, 2015).

3.2 Desarrollo académico de niños, niñas y adolescentes

La falta de un medio de transporte cómodo y práctico para la familia se convierte en un limitante para el acceso a la educación en áreas rurales y periféricas de las ciudades, ello repercute en un bajo desarrollo académico de niños, niñas y adolescentes por la dificultad del traslado debido a las largas distancias que tienen que recorrer para poder llegar a las escuelas. Este problema se agrava debido a la falta de desayuno, la fatiga al caminar; e inclusive el malestar familiar para agilizar la llegada al establecimiento educativo. Así, la bicicleta se presenta de manera limitada en la ciudad, al ser considerada como un medio de transporte para gente pobre o de limitados recursos. Programas como "Rutas Solidarias" del Ministerio de Educación (MINEDU) de Perú han servido desde el 2012 para brindar bicicletas a los colegios rurales. Esto permite a las y los estudiantes ahorrar tiempo, tener más disponibilidad y energía para hacer sus tareas, lo cual eleva su autoestima y mejora su rendimiento (Ministerio de Educación de Perú, 2014).

4 Salud

Pedalear está de moda, pero es mucho más que eso; a pesar de que es considerada una alternativa desde el punto de vista estético tanto para quienes dada su apretada agenda prefieren usar la bicicleta dentro de un gimnasio, como para quienes la usan disfrutando de los espacios públicos y/o al aire libre; su uso frecuente trae beneficios en su salud. Silencioso, ecológico y también saludable para los usuarios, así es el transporte en bicicleta por la ciudad, según una investigación de la Universidad de Cambridge, el University College de Londres y la Escuela de Londres de Higiene y Medicina Tropical y publicada en British Medical Journal (BMJ). Además, los beneficios de la actividad física repercuten positivamente en una amplia gama de enfermedades que incluyen la depresión, enfermedad cardíaca, diabetes tipo 2 y el accidente cerebrovascular (ABC.es, 2014).

El gasto público en salud puede ser reducido siempre y cuando existan programas de prevención que pueden aplicarse, no solo en escuelas sino en los grupos de tercera edad con el debido acompañamiento de personal profesional que promueva los beneficios que conlleva la práctica continua

y/o de acuerdo a la intensidad que pueda ejecutar este segundo grupo conforme a su nivel de motricidad. La Organización Mundial de la Salud (OMS) indica en su Estrategia Mundial sobre Régimen Alimentario, Actividad Física y Salud, que la actividad física en los adultos mayores consiste en actividades recreativas o de ocio, desplazamientos (por ejemplo, paseos caminando o en bicicleta), actividades ocupacionales (cuando la persona todavía desempeña actividad laboral), tareas domésticas, juegos, deportes o ejercicios programados en el contexto de las actividades diarias, familiares y comunitarias (Organización Mundial de la Salud, 2016)

La organización PeopleForBikes, por ejemplo, menciona que “en el ciclismo, el mayor aumento que estamos notando es entre las personas de mayor edad (más de 50 años)” y la organización 8-80 Cities, con su mensaje “Si es bueno para alguien de 8 años y alguien de 80, es bueno para todos”, sostiene que los estadounidenses mayores manejan bicicleta para mejorar su salud, hacer diligencias, mantenerse jóvenes, animar sus vidas sociales y ahorrar dinero en el transporte (AARP The Magazine, 2015). Así, estas organizaciones destacan que una población adulta mayor activa genera menos gastos a nivel de salud pública por su participación dentro de la sociedad.

Programas de bicicletas públicas como Ecobici de México (Ecobici, 2016), B-cycle de Canadá (BCycle, 2016), Vélo’v de Francia (Velo’v, 2016), entre otros, benefician no sólo a sus habitantes que pueden compartir las bicicletas, sino de visitantes que empiezan a ver a estas ciudades como referentes en temas de movilidad sustentable y amigable.

Una declaración sobre movilidad en las ciudades, en la cual se considere la importancia de la bicicleta como derecho humano, garantizará el apoyo de autoridades locales y estatales al trabajo de los colectivos ciclísticos guayaquileños que apoyan el uso de medios de movilización alternativos.

5 Medio ambiente (calidad de aire)

El medio ambiente es considerado uno de los derechos de tercera generación debido a que tienen un carácter supranacional. Por tanto, es quizás el más reiterado cuando se debate el tema de la bicicleta y la ciudad; al ser considerado en la actualidad por las autoridades desde el punto

de vista de consecuencias del cambio climático y que se ha generado por el uso insostenible del auto. Mensajes alusivos como “menos carros, menos contaminación”, “una bici más y un carro menos”, “la bicicleta como el transporte ecológico”; y la campaña “Hazla de Tos” (Hazla de Tos, 2016) impulsada por la Red Nacional de Ciclismo Urbano de México (BICIREN) han despertado el interés del impacto de la contaminación vehicular, junto con esto fomentar la movilidad sostenible y mejorar la calidad del aire al insistir que no son sólo los ciclistas o los peatones los que se ven afectados y vulnerables por la mala calidad del aire sino todos los habitantes de la ciudad.

El y la ciclista en su andar diario expone su salud al respirar las emisiones contaminantes de los automóviles. El mensaje es el de garantizar que ciudades más sanas sean derecho de todos y todas; que niños, niñas y adolescentes puedan transitar por las calles sin contaminación y en el marco de una cultura de paz.

Es importante destacar que la exposición crónica a la contaminación del aire se asocia con:

- Incremento de problemas cardiovasculares y respiratorios, como el aumento de ataques de asma (Samet y Krewski, 2007; Romieu *et al.*, 2008);
- Nacimientos prematuros, retraso en el crecimiento intrauterino, bajo peso al nacer, síndrome de muerte temprana y mortalidad infantil (Maisonet *et al.*, 2004; Lacasana *et al.*, 2005; Wigle *et al.*, 2007; Kampa y Castanas, 2008);
- Crisis en la salud de niños con asma (Barraza *et al.*, 2008; Hernández *et al.*, 2009; Rojas-Martínez *et al.*, 2007; Escamilla *et al.*, 2008);
- Algunos tipos de cáncer y problemas del sistema nervioso (Curtis *et al.*, 2006). (El poder del consumidor, 2013).

6 Desarrollo (Alternativa al capitalismo).

El modelo de desarrollo actual capitalista centra al consumismo como uno de sus ejes principales (adquisición de todo tipo de bienes materiales), no obstante, si limitamos el consumo, reducimos también los niveles de contaminación. Es entonces que impulsamos casa adentro el uso de la bicicleta, de manera especial en distancias cortas; como ir a la tienda, visitar a los amigos del barrio, salir en grupo a comer, etc. oportunidades que se incrementan al empezar a ser modelo dentro de nuestro círculo. El derecho al desarrollo del ser humano no depende a toda costa del petróleo y el consumo de sus derivados. Existen soluciones alternativas con visión sostenible para nuestra sociedad y que son posibles de aplicar sin necesidad más que de la voluntad propia, es ahí que la bicicleta juega un rol interesante como potenciadora de cambios.

CONCLUSIÓN



Las autoridades deben garantizar a la ciudadanía el derecho de movilidad y circulación segura en la ciudad, con un sistema intermodal de transporte digno que incluya la implementación de una red de bicicleta pública en sectores estratégicos.

Se debe promover la integración progresiva de los comerciantes informales, quienes realizan oficios en bicicleta, incorporando estos sectores vulnerables de la sociedad a la economía urbana que además resaltan nuestra cultura.

Es necesaria la creación de un Observatorio de Movilidad Ciudadana que contribuya con la generación de información por parte de las universidades, gobiernos locales y movimientos sociales, para que aporten con instrumentos que sirvan para medir la seguridad en nuestra ciudad, entendida en sentido amplio, como la posibilidad de desarrollo ciudadano.

Resumiendo lo antes expuesto, la bicicleta no puede ser tomada simplemente como un objeto deportivo, recreativo o de transporte, sino como una herramienta de hacer política y de garantizar derechos a una sociedad que actualmente busca el buen vivir. Sin embargo, no desde una mera declaración sino más bien desde una interiorización de cada uno de los puntos anteriormente mencionados; trabajando en este proceso desde los barrios, recintos, comunidades, y empresas públicas o privadas donde nos desenvolvemos; creando conciencia y considerando que todos somos políticos porque somos ciudadanos con la capacidad de proponer cambios estructurales. Así, puede mejorar la convivencia y el entorno en las ciudades, donde la mujer cumple su rol como estudiante, madre, ama de casa, emprendedora, empresaria, donde la inclusión y la equidad sean respetadas buscando establecer "Ciudades seguras y sin violencia de género".

BIBLIOGRAFÍA

- AARP The Magazine. (2015). Las bicicletas no son solamente para niños. *AARP The Magazine*.
- ABC.es. (16 de 02 de 2014). Obtenido de <http://www.abc.es/salud/noticias/20140216/abci-bicis-saludables-201402141523.html>
- Agencia Nacional de Tránsito. (2016). *Siniestros 2015*. Quito.
- BCycle. (08 de 01 de 2016). Obtenido de <https://www.bcycle.com/>
- Bicultura. (04 de 12 de 2013). *Bicultura*. Obtenido de <http://www.bicultura.cl/organizaciones-de-ciclistas-demandan-que-la-bicicleta-sea-un-derecho-ciudadano>
- Bicitekas. (2013). *Bicitekas*. Obtenido de <http://bicitekas.org/wp/wp-content/uploads/2014/05/Recomendaciones-a-M.A.-Mancera-Mayo-2014-OK.pdf>
- Diario El Telégrafo. (18 de 05 de 2014). Los piqueos de paso son parte del arte culinario guayaquileño. págs. <http://www.letelegrafo.com.ec/noticias/guayaquil/1/los-piqueos-de-paso-son-parte-del-arte-culinario-guayaquileno> .
- Diario El Telégrafo. (26 de 11 de 2014). Piden se investigue muerte de ciclista.
- Diario El Telégrafo. (31 de 03 de 2015). Motorizados roban bicicletas de competir y se las llevan en hombros.
- Diario El Universo. (03 de 09 de 2005). Edificios con cerebro propio.
- Diario El Universo. (20 de 04 de 2008). Los tricimotos, un servicio ilegal que espera regularizarse. *El Universo*.
- Diario El Universo. (04 de 12 de 2014). Pedaleada para pedir respeto en carreteras.
- Diario El Universo. (01 de 08 de 2014). Se inaugurarán parqueos para bicicletas en Guayaquil.
- Diario El Universo. (03 de 06 de 2015). A través de niños se busca dar educación vial a adultos.
- Diario Metro Ecuador. (10 de 06 de 2015). Sancionarán a comerciantes informales que trabajen en la vía pública.
- Ecobici. (08 de 01 de 2016). Obtenido de <https://www.ecobici.df.gob.mx/>
- El poder del consumidor. (06 de 02 de 2013). *El poder del consumidor*. Obtenido de <http://el poderdelconsumidor.org/transporteeficiente/rockeros-y-poetas-componen-rola-para-exigir-un-aire-limpio/#sthash.XI7Cix1f.dpuf>

- European Cyclists' Federation. (2014). *Cycling Works. Jobs and Job Creation in the Cycling Economy*. Obtenido de European Cyclists' Federation. <http://www.ecf.com/wp-content/uploads/141125-Cycling-Works-Jobs-and-Job-Creation-in-the-Cycling-Economy1.pdf>
- Guayaqui. (s.f).
- Guayaquil en Bici. (14 de 04 de 2014). *Guayaquil en Bici*. Obtenido de <https://www.facebook.com/guayaquilenbici/photos/a.852630754753243.1073741840.143833975632928/852631108086541/?type=1&theater>
- Guayaquil en Bici. (14 de 04 de 2014). *Guayaquil en Bici*. Obtenido de <http://www.guayaquilenbici.org>
- Guayaquil en Bici. (12 de 06 de 2015). *Guayaquil en Bici*. Obtenido de <https://www.facebook.com/guayaquilenbici/photos/pb.143833975632928.-2207520000.1452915860/1116932948323021/?type=3&theater>
- Hazla de Tos. (08 de 01 de 2016). Obtenido de <http://hazladedtos.bicired.org/>
- Instituto Nacional de Estadísticas y Censos. (2010). *Censo de Población y Vivienda 2010*. Quito.
- LibreActividad.(26de01de2016).Obtenidode<https://www.facebook.com/libreActividad/photos/pb.184670214917185.-2207520000.1455556209./1095713537146177/?type=3&theater>
- Ministerio de Educación de Perú. (15 de 09 de 2014). Obtenido de <http://www.minedu.gob.pe/noticias/index.php?id=28445>
- Ministerio de Sanidad, Servicios Sociales e Igualdad de España. (14 de 12 de 2008). Obtenido de <http://www.msssi.gob.es/campannas/campanas08/toleranciaCero.htm>
- Organización de las Naciones Unidas. (s.f). *ONU Mujeres*. Obtenido de www.unwomen.org
- *Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (UNESCO)*. (s.f). Obtenido de www.unesco.org
- Organización Mundial de la Salud. (08 de 01 de 2016). Obtenido de http://www.who.int/dietphysicalactivity/factsheet_olderadults/es/
- Ride for a woman. (s.f). Obtenido de Ride for a woman: <http://ride4awoman.org/>
- Sputniknews. (08 de 04 de 2015). Futbolistas españoles lanzan una campaña contra el machismo y el maltrato.
- Velo V. (08 de 01 de 2016). Obtenido de <http://www.velov.grandlyon.com/dramático> – tuvimos unos dos meses de reuniones largas y duras acerca de quién decidía sobre los uniformes, para qué y dónde buscar auspicios, cuál sería la misión del club, hasta que ocurrió la separación y 11 de nosotras decidimos formar un nuevo club.

MUJERES, CIUDAD Y BICICLETA

Margarita Arias Vega

Creo profundamente que es posible movilizarse en bicicleta, la Ilustre Municipalidad de Cuenca me otorgó un reconocimiento por promover esta actividad como un medio de cuidado del ambiente, el 30 de octubre de 2009.

Estudí una Licenciatura sobre Género y Desarrollo en la Universidad de Cuenca, pues la sociedad machista como es, no consideraba que la recreación es un requerimiento humano que no calza solo en los hombres. En ese tiempo, vi desde mi experiencia con grupos de mujeres, que la recreación era un tema que dejaba a las mujeres fuera de este derecho humano. Hoy en la ciudad hay

● **Margarita Arias Vega:** Nacida en Santa Ana de los ríos de Cuenca en 1964, con 2 hijos, una hija, y abuela de Juliana. Siempre estuve ligada a la bici, de pequeña íbamos a la escuela en Bicicleta, cuando se podía. Mi hijos fueron grandes bicrosistas y cuando dejaron el deporte para ir a la universidad me integré al mundo de las bicis, primero como instructora de spinning y luego me di cuenta que era posible utilizarla para movilizarme dentro de la ciudad, por su puesto las necesidades hacen que las personas nos convirtamos en eternos creadores.

un movimiento inmenso donde las noches y las mañanas muchísimas mujeres y hombres por su puesto, hacen bailoterapia.

Puedo ver jóvenes, mujeres y hombres que llegan cada día a la universidad manejando su bicicleta, y me siento orgullosa de haber sido la pionera de este cambio cultural en la ciudad.

Sobre la Fundación Bici-Ñañ

La fundación BICI-ÑAÑ nació con el sueño y la ilusión de cambiar los paradigmas en la movilidad, con Manuel Larriva, activista cuencano por los derechos de los ciclistas, realizamos muchísimos proyectos, en espera de ser atendidos por los diferentes Ministerios, la Municipalidad e incluso la Prefectura. Nacimos en diciembre de 2009, pero creo que nacimos antes de tiempo. Realizamos una serie de actividades nuevas, que hoy son el sustento de otras, como son las salidas nocturnas o las salidas de fin de semana a recorrer la ciudad.

Participamos en la realización de las primeras placas para las bicis de “soy un auto menos”, o los convenios con la Universidad y el Municipio para hacer los primeros sellos para carros que decían “respeto al peatón y al ciclista”. Hoy nos hemos convertido en portavoces de las necesidades del día a día de las y los ciclistas, y hemos participado del Plan de Movilidad de la Ciudad.

Hablar de mujer y bicicleta como una categoría más del feminismo, una categoría de derechos, pensando en el significado que representa el hecho de ser mujer en el mundo y sus luchas por la equidad y los derechos, es hablar de una necesidad que surge de la vivencia en la calle, pues hombres y mujeres sentimos la ciudad de forma diferente.

Seguramente un lugar obscuro le es indiferente a un hombre, pero a una mujer aquellos espacios están vedados por la inseguridad; difícilmente a un hombre le mandan a la cocina o le echan piropos en torno a su género, cuando va en bicicleta. Lo reconozco también, he podido sentir que por el hecho de ser mujer, muchos conductores me ceden el paso.

Es una responsabilidad estudiar a este grupo humano del que no tenemos mucha información, por lo que urge generar datos a fin de sumar a la lucha

de las mujeres en el mundo, una categoría de mujer y bicicleta desde una perspectiva feminista, desde una perspectiva de ser humano.

Pronto se llevará a cabo la conferencia Hábitat III en la ciudad de Quito¹, (un evento para puntualizar un nuevo modelo de desarrollo urbano sostenible, la urbanización planificada estratégicamente para mitigar el cambio climático, promoviendo la equidad, el bienestar y la prosperidad compartida), donde se viene hablando de construir “ciudades a escala humana”, de “ciudades sustentables”, frases que suenan como si vinieran de otro mundo, sin embargo representan la necesidad de volver la mirada a un pasado no lejano donde la gente caminaba por la calles y se movilizaba en bicicleta como algo normal, necesario, del momento.

Recordando a Galeano a través de uno de sus escritos “...algunos médicos como Philippe Tissié, advertían que la bicicleta podía provocar aborto y esterilidad, y otros colegas aseguraban que este indecente instrumento inducía a la depravación, porque daba placer a las mujeres que frotaban sus partes íntimas contra el asiento”², podemos comprender mejor porqué a las mujeres, particularmente, en Cuenca les era difícil subirse a una bicicleta. Hoy afortunadamente hemos superado estos conceptos.

Como mencionaba anteriormente, ciudades a escala humana, ciudades sustentables, y esto alude a dos responsabilidades de los gobiernos locales, una que refiere a espacios seguros en las calles, espacios segregados para los diferentes actores de la movilidad, bicicletas, peatones y motorizados; y el otro que se trata del espacio público en general, calles, parques, etc., que cuenten con el mobiliario que invite a ser usado, con iluminación y seguridad. Todo esto debería acompañarse de una campaña que promueva el respeto y el uso de diferentes modalidades en el transporte.

Sin duda, la ocupación del espacio público lo convierte en un lugar seguro, invita a su uso, por ello la importancia de que las mujeres ciclistas hagamos un

1 <http://www.habitat3.org/the-new-urban-agenda>

2 Los hijos de los días. Segunda edición. Pág. 199. Galeano Eduardo.

“empoderamiento del espacio”, visibilizando nuestra presencia, pues con ello conseguiremos que más mujeres se sumen en las calles, afianzando su libertad, y por otro lado, nuestra presencia en las calles es un llamado al respeto, a decir somos iguales, somos seres humanos con los mismos derechos.

Esta no nueva pero si novedosa movilidad en bicicleta para las mujeres, produce una serie de cambios en el comportamiento, diría unos internos, que llevan a un encuentro con el ser y otro con el espacio circundante.

De lo interno, del alma, de aquello que fusiona el cuerpo y la mente. En el pedaleo constante, es donde se encuentra aquello que muchos llaman paz, y que no es otra cosa que una mirada al interior, donde se produce música de risas y llantos. Una manera de comprender el mundo, de entender la necesidad de ser uno con la tierra, de romper los miedos enquistados en el ser, resultado de una sociedad machista, que ha hecho que las mujeres seamos víctimas de nosotras mismas.

Y, un encuentro con la ciudad, que quizá se convierta en único, pues con el tiempo se recupera el concepto de vecindad, y uno aprende a solidarizarse con aquello que pasa alrededor, se aprende también a utilizar todos los servicios que están presentes en el barrio, la panadería, la peluquería, el zapatero, la tienda, el bazar, la señora de los periódicos, y lo más extraordinario todas nos hacemos llamar “vecinas”, un término y concepto que va desapareciendo porque la gente hoy no mira nada, pasamos en el vehículo como seres superiores, fuera de él, nada sirve, en tanto y cuanto no sea útil.

Estos sentimientos y vivencias del día a día, bajo el sol y bajo la lluvia, convierte a mi ciudad en una ciudad humana, sustentable; eso es calidad de vida, no solo para quien va en su bici, sino para quienes la rodean, y por su puesto ha sido un medio de reivindicación de derechos, pues vamos pedaleando hacia la emancipación de la mujer.

Como dice Gandhi³: “Sé tú el cambio que quieras ver en el mundo”, entonces, me animo y sigo pedaleando con la esperanza de que otras mujeres se animen a sentir aquello que lo llamo “el espíritu de libertad”.

Finalizo con la pregunta: ¿Cómo podemos desde la participación ciudadana, generar políticas públicas, según la constitución vigente, para que nuestros gobiernos locales, bajo el amparo de una política pública consideren el tema de la movilidad en bicicleta como algo necesario y urgente sobre todo en nuestras ciudades intermedias? Virginia Woolf sostenía que “no hay barrera, cerradura ni cerrojo que alguien pueda imponer a la libertad de la mente”⁴.

En este sentido tampoco hay camino, ni montaña, ni pista, que me impida rodar en mi bici, orgullosa de ser “mujer en bicicleta”.

3 <http://www.proverbia.net/citasautor.asp?autor=197&page=3>

4 Una habitación propia. Virginia Woolf. Pdf <http://www.planetadelibros.com/editorial/seix-baral/9>

EN EL DÍA INTERNACIONAL DE LA MUJER, 8 MARZO MUJER Y BICICLETA

Opinión a propósito del quinto Foro Mundial de la bicicleta en Santiago de Chile

Caroline Moren

Cuando solicitaron comentar sobre dos términos del mismo género, y por ser bicicleta mi fiel medio de transporte, pensé que sería fácil, y al andar fue un vuelo de idea, mezcla de historia, emancipación de la mujer, dictadura de la belleza, libertad, magia, tiempo o lograr dedicar algo de él con nuestros seres queridos. Bueno, soy mujer, y en un momento pienso varias cosas... En que hay que dar almuerzo a mi hija y a su mascota, hablar de laboro con mi socia, buscar los interminables útiles escolares, ir al supermercado, etcétera.

Según distintos periódicos franceses relatan de mujeres pioneras que montaron en bicicleta desoyendo necias precauciones. Fueron causa de que miraran con inconcebible prevención el uso de la bicicleta. Ser ciclista

Caroline Moren Elorza: Es abogada e integrante de la asociación chilena "Vive la Bici" que busca generar ideas para hacer que las calles se vean llenas de gente usando la bici. Mayor información en www.vivelabici.cl Contacto: caroline.moren@vivelabici.cl

no fue nada fácil. Ser ciclista mujer y ciclista debió resultar más engorroso todavía en una sociedad al cerrarse el siglo antepasado. Sobre la figura de la mujer, significativamente considerada como “*sexo débil*”, trenzaban toda una amalgama de consideraciones médicas y morales, sibilina e imbricadas en la mentalidad de la época, que daban sustento a los distintos papeles que estaban llamados a desempeñar varones y mujeres, ambos separados por una barrera “*natural*” erigida sobre la diferenciación sexual. Consideraciones además valederas de orden jerárquico patriarcal donde la mujer se mantuviera en su estado “*natural*” de sometimiento al marido. En este estado su “*carrera*” más importante no será otra que el matrimonio y la “*meta*” los hijos.

Observaciones de tipo moral y estéticas también recaerían sobre el traje ciclista que, lejos de pasar por un asunto baladí, resultó ser uno de los inconvenientes en el acceso de la mujer a la bicicleta. Razones higiénicas y de bienestar habían impulsado a las ciclistas al abandono del traje usual de largas faldas y corsé, bastante incómodo y peligroso para montar en bicicleta, para adoptar un atuendo más racional que dejaría al descubierto sus tobillos y piernas, provocando el consiguiente escándalo de moralistas. La mofa, el menosprecio y la crítica maldiciente de los reaccionarios, tiznaron de atezados matices el telón de fondo de su incorporación velocipédica, no en vano lo que se disputa es un episodio más de la lucha de la mujer por su emancipación (Macón y Gómez Alonso, 2001). Veamos lo que escribió un escandalizado columnista del periódico “*Münchner Zeitung*” en 1890:

“Las numerosas personas que transitaban a lo largo de la Maximilianstrasse, tuvieron que soportar un espectáculo a la vez desconsolador y enervante. Esto pasó el domingo a mediodía. Una pareja se abrió camino rápidamente en una bicicleta tándem. La señora vestía una falda floreada de seda, mostrando escandalosamente sus pantorrillas a todas las miradas, debidas al esfuerzo de pedalear. Esta fiera amazona, desprovista de todo pudor continuó su ruta sin la menor perturbación. ¿Es esta una nueva disciplina deportiva del ciclismo? ¿Es que está permitido escupir de esta forma sobre la moral pública? ¿Hemos asistido a una acción publicitaria a favor de ciertas representantes de la ‘feminidad’? ¿Qué hace la policía?”

Atrás quedaron aquellas críticas que cuestionaban cómo las mujeres debían movilizarse, cuando y con quién, considerando que el pedalear para las féminas amenazaba su salud, moral y reputación. En esta lucha, la bicicleta fue una pieza fundamental. Cambió hasta la moda, permitiendo agregar a la consagrada falda, los “*bloomers*”, precursores de los pantalones, para desplazarse en bicicleta, participar en deportes y moverse libremente. Llevan el nombre de la valiente Amelia Bloomer, mujer con sólo dos años de educación formal, que fundó su propio diario y luchó por el sufragio de la mujer en Estados Unidos. Sin duda, la bicicleta ha sido vehículo del desarrollo y la libertad. No sólo eso: nos lleva directo a la salud (La voz de la Comunidad, s/f).

HOY, LA DICTADURA DE LA BELLEZA



Hoy, en una sociedad influenciada por la dictadura de la belleza, con espacios publicitarios sobrevalorando la extrema delgadez, brotan cifras del 80% de las mujeres occidentales se sienten insatisfechas con su cuerpo, según un informe de la Unión Europea. Si bien, en Chile no existen estadísticas claras, expertos en la materia estiman que serían similares, apoyándose en el aumento de desórdenes alimenticios que afectaría a más del 10% de la población femenina.

El modelo de belleza femenina, hasta en muñecas que se ofrecen en el mercado nacional, son el prototipo de una mujer anoréxica. (Es más, me confieso, que siendo pequeña, a esa muñeca con medidas de modelo extremadamente delgada, con su cabellera larga, rubia dorada, le cortaba sus mechas y la abandonaba en su eterno baño de espuma; declarándome inocente de mi descuido infantil, al ser una de las tantas víctimas de esta especie de acoso psicológico publicitario.)

Suma y sigue, la cirugía estética, convirtiéndose en un producto de consumo al alcance de más bolsillos, sin considerar riesgos y dudosas condiciones en que se ofrecen, para intentar asegurar el no fracaso o vencer el miedo al rechazo.

Terminaré esta bola de nieve, casi siempre, con problemas psicológicos o rindiéndome a la esclavitud de dudosa belleza.

SALUD Y TRANSPORTE



Somos buenas inversionistas en tiempo, salud y belleza.

Empecemos a buscar un medio de transporte práctico en que pueda desplazarme de un lado a otro, en distancias inferiores o superiores a 10 kilómetros, sin tanto esfuerzo; que auxilie a mejorar mi autoestima, sociabilidad, equilibrio mental. El tiempo que normalmente destino introduciéndome como sardina en el Metro o el bus, continuaría con el encierro de otro tanto en un gimnasio o conversando con un psicólogo. Si utilizo la bicicleta, tres en uno: transporte y ejercicio (físico y mental) y el tiempo correctamente ahorrado lo compartiré con mi hija u otras entretenencias.

Buscar un medio de transporte sostenible y consiente en mi ciudad, como andar en bicicleta, frente al desproporcionado papel que está adquiriendo el vehículo particular motorizado, causando grandes costos ambientales, económicos, sociales y culturales. Hay temas que pueden cambiar si en algo colaboramos. La contaminación de Santiago, hoy extendiéndose a otras ciudades; el nivel de sedentarismo en la población, mejorar la calidad de vida, tratando de descongestionar y descontaminar calles, mejorar la utilización de espacios urbanos, lograr humanizar las calles. Todos causan dolores de cabeza a distintas autoridades, aquí traemos la aspirina, también termino femenino, la bicicleta.

Algo frívolo puede ser bicicleta y alta costura, según entrevista dada por Giorgio Armani, tras exhibición de la película "Más allá de las nubes", 1995, dirigida por Michelangelo Antonioni y Wim Wenders. "Una escena: una mujer en bicicleta pedalea, casi flota, entre la niebla y las columnas de los soportables vacíos de Ferrara. Está de espaldas, sola, avanza despacio y decidida, un poco distante e inalcanzable, como un sueño lejano. Es una imagen pura, directa, sencilla." Es una escena Armani. La mujer es Inés Sastre y el fotograma es de "Crónica de una amor que nunca existió", una de las historias de la película, vestida como tantas otras, por el mago de la moda italiana.

Vivamos magia, libertad, belleza, independencia, sensualidad de la bicicleta. Todo femenino.

BIBLIOGRAFÍA

- Cabañas, G. (2008). Bicicleta y medios de comunicación: "La señora vestía una falda floreada de seda, mostrando escandalosamente sus pantorrillas". Disponible en: <http://blogs.elcorreo.com/elrepecho/2008/11/28/bicicleta-y-medios-comunicacion-la-senora-vestia-falda/>
- Macón, E. y Gómez Alonzo, M. (2001). La difícil incorporación de la mujer española a la "locura" velocipédica del siglo XIX". Revista Digital Efdedeportes. Disponible en: <http://www.efdeportes.com/efd43/velocip.htm>
- La Voz de la Comunidad (s/f) Bivicilízate para Vivir Mejor", Nº 5, Pág. 1.



TESTIMONIOS

Evelyne Blondeel

TESTIMONIO



Lugar: Parqueadero de un elegante hotel en Quito

Fecha: 8 de diciembre de 2015 – Evento: Reconocimiento al Voluntariado Corporativo: “MIL GRACIAS”

Llegando con mi bicicleta a un elegante hotel en Quito, recibo los gentiles saludos de unos ocho guardias. Cuando pregunto a uno de ellos dónde dejar la bicicleta, me responde que no es posible. Después de una pequeña discusión me dejan bajar al parqueadero de los carros. Ahí abajo en la entrada del parqueadero encuentro un lugar con señalización “EXCLUSIVO BICICLETAS” donde puedo dejar mi bicicleta después de una pequeña lucha con otra bicicleta que ya está encadenada con la única barra “EXCLUSIVO BICICLETAS”.

Después de dos horas, cuando el evento en el hotel concluyó, regreso al parqueadero para encontrarme con la primera bicicleta, mi bicicleta y una tercera bicicleta. Es entonces que me costó bastante liberar mi bicicleta sin dañar la cadena para poder regresar tranquila a mi trabajo. Saliendo del parqueadero tengo una pequeña conversación con la guardia del mismo, preguntándole si podría avisar al gerente de esta inconveniencia.

Evelyne Blondeel: Belga, 27 años, Ingeniera de profesión, Deportista de pasión, Artista de corazón. A ella no le gustó vivir en Quito hasta el día que la dieron acceso al sistema BiciQ, y después fue aún más feliz cuando se compró su propia Cleto Pink Panther. Vivieron felices para siempre.

TESTIMONIO



Lugar: Parqueadero de un centro comercial quiteño

Fecha: 10 de febrero de 2016 –

La compra de una botella de agua tónica

Desde mi trabajo hasta un centro comercial muy concurrido toma unos cinco minutos a pie. Pero como aquel día estaba andando en bicicleta, tuve que encontrar un lugar donde dejarla. Llegando a la entrada del centro comercial había una señalización 'bicicletas prohibidas'. Tuve que dar la vuelta por todo el edificio del centro comercial para poder llegar a otra entrada. Ahí nuevamente me encontré con la misma señalización 'bicicletas prohibidas'. Como no tenía idea de dónde se encontraba la entrada para bicicletas, ignoré el símbolo y entré al parqueadero. Ahí me detuvo inmediatamente uno de los guardias. Me explica que la única entrada para bicicletas está al otro lado. Después de una pequeña conversación –entendí que no era su culpa y que las órdenes siempre vienen de arriba– me despedí para seguir buscando la única entrada de bicicletas. Después de una pequeña búsqueda –no había entrada– encuentro la única opción por la calle lateral. Entrando al parqueadero del centro comercial por segunda vez, me saludó uno de los guardias y me abrió el lugar –tipo perrera– 'exclusivamente para bicicletas'. Después de registrarme –tengo que dejar mi nombre y número de pasaporte– puedo por fin ir a comprar mi botella de agua tónica.

En la caja, la dependiente quiere ayudarme con la cancelación del parqueadero. Pero cuando quiero dar mi ticket de bicicleta, me explica que ella solo puede facilitar la salida de los carros. Por tanto, debo buscar a otra cajera en otro lugar del centro comercial.

Cuando esta cajera quiere cancelar mi ticket, el sistema se encuentra fuera de función y tuve que esperar unos minutos para poder recibir otro que me deja salir gratis. Sin embargo, tuve que comprar unos chocolates más porque el agua tónica no alcanzó para cubrir el monto mínimo de cuatro dólares que permite tener derecho a dos horas de parqueadero gratis con mi bicicleta.

Esta misma noche conversábamos con los amigos sobre cómo solucionar el tema de movilidad en la capital del país, acompañados por un refrescante Gin Tonic, y –por bendición disfrazada– unos chocolates más.



Análisis y propuestas
Análisis y propuestas



contenido

- Transformando la ciudad con enfoque de género: el rol del ciclismo urbano y la movilidad
Elisa Puga 101
- La experiencia de montar en bici en la ciudad es diferente para los hombres y las mujeres ¿Cómo aprovechar estas sutiles diferencias a favor de la movilidad sostenible?
Galo Cárdenas 111

TRANSFORMANDO LA CIUDAD CON ENFOQUE DE GÉNERO: EL ROL DEL CICLISMO URBANO Y LA MOVILIDAD

Elisa Puga C.

¿Por qué uso bicicleta? Bueno, porque me otorga autonomía y siento que puedo lograrlo todo, además me gusta, para mí es como ir de paseo, veo la ciudad, su gente, me siento independiente y creo que ayudo a cambiar las cosas. No voy en bici a todo lado porque no hay suficientes ciclovías y no me siento segura rodando en la calle junto a los autos, tampoco la uso en la noche porque creo que es medio peligroso, peor regresando sola. Cuando no uso la bici camino o ando en bus, y a veces en carro. Me gustaría poder usar más veces la bici.

Elisa Puga: Socióloga de profesión, y urbanista por vocación. Posee una maestría en gestión urbana y desarrollo en Holanda, y está interesada en construir ciudades más humanas. Cuenta con experiencia en planificación e investigación. Su trabajo se enfoca en temas de espacios públicos de calidad, movilidad sustentable y su vinculación con el uso del suelo, y el rol de la sociedad civil en el desarrollo de la ciudad. Contactos: elisapugac@gmail.com

El 80% de las quiteñas siente miedo de utilizar el transporte público, mientras que el 67% ha sufrido alguna agresión verbal de tipo sexual (El Comercio, 2015). ¿Por qué sucede esto? Bueno, porque no nos sentimos seguras. La aglomeración de los buses, hace de este un espacio propicio para que se den actos de acoso sexual. Si a ello sumamos el riesgo de robos, entendemos por qué la gente no quiere usar transporte público. Ni siquiera caminando estamos libres de alguna forma de violencia. Tenemos que afrontar las miradas morbosas, los comentarios con doble sentido y los pitos de los autos, por lo que movilizarnos día a día sin sentirnos acosadas es casi imposible. Para muchas, caminar en la calle o tomar un bus nos hace sentirnos expuestas, vulneradas, y objetivadas. Algunas, (la mayoría), escogen la indiferencia ante estos actos. Unas pocas, exhiben algún tipo de reacción o reclamo, frente a lo cual no es sorprendente recibir alguna burla o agresión como respuesta. Hay mujeres que evitan lo que más pueden caminar por la calle, y prefieren movilizarse solo en carro o taxi. Mientras otras no se sienten libres de vestir a su gusto para evitar cualquier tipo de comentario.

Las maneras como las mujeres y niñas se movilizan en la ciudad son diferentes a las de los hombres¹ debido al tipo de experiencias que ellas viven a diario, por lo que sus necesidades son específicas, y están asociadas sobre todo a condiciones de seguridad e independencia. Es común que las mujeres ajusten sus rutinas y sus trayectos acorde a la disponibilidad de transporte público, a las condiciones de seguridad de las rutas y a sus horarios. Ello se da en un entorno marcado por el excesivo número de autos, un sistema de transporte público de baja calidad, poco eficiente, y percibido como inseguro, y la limitada infraestructura y condiciones inadecuadas para el uso de modos de transporte no motorizados, sumado a patrones culturales que normalizan la violencia contra la mujer.

Como consecuencia, su derecho a la libertad de movimiento está limitado. Y a pesar de que un sistema de movilidad sustentable puede ser un poderoso mecanismo de inclusión, en la práctica, la ausencia dicho sistema en nuestra ciudad fomenta la exclusión. De hecho, la falta de infraestructura adecuada e

¹ Los viajes realizados por mujeres se diferencian de aquellos realizados por hombres, son considerados viajes en cadena ya que por lo general combinan varias actividades, son de múltiples destinos, implican múltiples viajes, e implican mayor tiempo y dinero (ONU Mujeres, 2016).

integrada, así como la ausencia de políticas sostenidas, reduce la libertad de elegir el modo de transportarnos. Para quienes usan la bicicleta, esta situación los marginaliza aún más y los expone a un sinnúmero de peligros (Morhayim, 2012: 6). A pesar de no contar con las condiciones óptimas, en los últimos años, el uso del caballito de acero en Quito se ha incrementado. Y justamente esta práctica cotidiana, que para muchas ciclistas llega a ser un estilo de vida (Morhayim, 2012), tiene un gran potencial oculto que se está desperdiciando.

¿Cuál es el rol de la bicicleta en este escenario? Básicamente, además de satisfacer la necesidad de movilizarnos, la bicicleta constituye un instrumento de empoderamiento ciudadano, y por qué no, de las mujeres. Tanto así que ahora es común ver ciclistas cruzando la ciudad, sea en las ciclovías o en las calles, en bicicleta privada o pública. Incluso podemos afirmar que se han convertido en parte del paisaje urbano. No obstante, la presencia femenina es todavía muy baja; sin un estudio exhaustivo, podríamos decir que de cada 10 ciclistas, apenas 2 son mujeres.

Cambiar esta situación y motivar a que más mujeres usen este medio de transporte, requiere repensar la ciudad, rediseñar el sistema de transporte con un enfoque multimodal y proveer las garantías necesarias para que quienes decidan utilizar este medio lo hagan en condiciones de seguridad adecuadas.

DE LA LIBERTAD DE MOVIMIENTO AL DERECHO A LA CIUDAD



El derecho a la ciudad, es el derecho de cambiar nosotros al cambiar la ciudad (Harvey, 2008: 23). La decisión de pedalear en Quito es justamente una forma de ejercer este y otros derechos, como el de la seguridad que es uno de los aspectos más vulnerados de las mujeres y niñas. Por lo tanto, el derecho a la movilidad es un mecanismo para ejercer el derecho a la ciudad, entendiéndolo más allá del acceso a los recursos y facilidades urbanas. Es el derecho y la libertad de dar forma a nuestra ciudad, de diseñar, repensarlas y vivirlas bajo otros parámetros, otros anhelos, otros modelos (Harvey, 2008).

¿Por qué utilizar la bicicleta tiene el poder de transformar la ciudad? Para ser ciclista urbano no hay que saber de ciclismo de montaña, ni saber hacer trucos, y mucho menos ir a grandes velocidades. Basta saber usar la bicicleta, tener un poco de valor para lanzarse a una ciudad que aún no está preparada para ella, y una buena dosis de precaución y paciencia para lidiar con conductores que no reconocen el derecho del ciclista a moverse en la ciudad y para respetar al peatón y sus espacios. He aquí el potencial inclusivo de la bicicleta, gracias a su carácter universal y democrático. Prácticamente cualquiera puede usarlo, independiente de su origen, edad, género o condición social (Miralles-Guash y Cebollada, 2003).

Andar en bici “más que un ejercicio físico, [es] un ejercicio político” (Andando en Bici Carajo, 2014), y una estrategia para negociar su derecho a usar la calle y demandar políticas públicas que materialicen el derecho de los ciclistas a elegir como movilizarse. Al usar la bicicleta, los ciclistas construyen una ciudad diferente (influyen su entorno) desde sus actividades cotidianas y al mismo tiempo retan el modelo de movilidad hegemónico y demandan con acciones una visión sustentable de las políticas de movilidad. Es decir, mientras pedalean, demuestran que otra ciudad es posible, y que la solución a los problemas de tráfico y movilidad, no es tener más vías, sino incorporar otros modos de transporte en el sistema.

“El grado en que los ciudadanos tienen el derecho a la ciudad se define por la producción social y el control de los espacios públicos” (Morhayim, 2012: 13). Y justamente la bicicleta es un instrumento para la apropiación y recuperación del espacio público dominado por el vehículo privado. Su potencial es tal, que tiene el poder de promover la equidad como instrumento útil para demandar justicia social y espacial. A nivel de las asimetrías de género, contar con libertad de movimiento además de proveer seguridad, incrementa la posibilidad de que mujeres y niñas disfruten de los espacios públicos, de vivir sin temor al acoso, y de acceder a las oportunidades que el entorno urbano ofrece. Es así que cuando los actores políticos toman en serio² a los modos de transporte no motorizados y los integran al sistema de movilidad e invierten en ellos, las

2 No como una alternativa residual o como un compromiso electoral.

mujeres y niñas tienen mayor flexibilidad para organizar sus traslados. Ya no tienen que cambiar sus rutas, horarios, ni forma de vestir, y no tienen que gastar más dinero ni tiempo, ya que es la ciudad la que se adapta a ellas, y no ellas a la ciudad. Además, el abanico de opciones al que pueden acceder se expande desde posibilidades de estudio y trabajo, hasta opciones de diversión, a las que por el horario nocturno pueden verse restringidas.

BICICLETA Y MUJER: UN POTENCIAL ESCONDIDO



*Cuando ando en bici me siento dueña del mundo,
siento que puedo lograr todo lo que yo quiera.*

La relación entre bicicleta y mujer va más allá de la satisfacción de la necesidad de transporte. El poder de empoderamiento femenino que tiene la bicicleta la hace un instrumento muy fuerte para fomentar autoestima y autosuficiencia, romper con prejuicios y para incidir en la construcción de la ciudad. Es así que el potencial del “caballito de acero” como herramienta de libertad y emancipación ha estado asociado al inicio del movimiento feminista, sobre todo en Estados Unidos e Inglaterra. Citando a Susan B. Anthony, activista feminista, “la bicicleta ha hecho más por la emancipación de la mujer que cualquier otra cosa en el mundo”, según una entrevista realizada en 1896 (Ramírez, 2013).

Usar la bici implica romper paradigmas. Implica perder el miedo a las calles, demandar respeto de los autos, romper prejuicios de que no es una actividad para mujeres, que para ellas es más peligroso, o que ellas no tienen las mismas capacidades que los hombres. El efecto de independencia que genera andar en bici para las mujeres, tiene el potencial de trascender a otras dimensiones de su vida. Además, implica la toma de conciencia del impacto que las decisiones personales tienen sobre la ciudad. No es casual leer en muchas bicicletas, frases como “un auto menos”, que también es un usuario de transporte público menos,

un contaminante menos, un parqueadero menos. Ello se traduce también en la capacidad de influenciar su entorno, sus amigos, familia, y colegas, pero también a los transeúntes con quienes se cruza en su trayecto, los automovilistas que están atorados en el tráfico, los usuarios del transporte público.

Movilizar en bicicleta promueve un cambio ya que una mujer que usa este vehículo de dos ruedas motiva a otra a hacerlo (pedagogía del ejemplo). Una mujer en bici llama la atención. Demuestra que es posible andar en bici a pesar de todas las restricciones. Demuestra que es seguro, que ahorra tiempo y dinero, que se divierte, se relaja, se ejercita, entre otros. Con su ejemplo otras chicas ven que andar con tacos, con vestido o con ropa de oficina, no es ningún limitante para usar la bicicleta. De alguna manera su elección cotidiana interroga a las demás, si ella puede, ¿por qué yo no puedo?, o genera ideas como "no parece tan difícil andar en bici", "se ve divertido usar la bici". Si pensamos en términos generacionales, y observamos en nuestras calles, las mujeres que usan bicicleta son sobre todo mujeres jóvenes. Ello implica un potencial de transmitir a las próximas generaciones otra forma de movilizarse. En general, la bicicleta usada por una mujer, tiene el potencial de motivar a otros, incluidos los hombres, a movilizarse en ella.

La bicicleta es un transporte individual que protege³, pero que no limita el contacto con los demás y con el entorno. Por lo tanto, la experiencia de moverse en dos ruedas, es una experiencia colectiva ya que al pedalear las posibilidades de captar los detalles de la ciudad e interactuar con su gente y el espacio es mayor.

CIUDADANÍA Y BICICLETA



Una ciudad segura y amigable para niñas y mujeres, lo es para todos. Y los sistemas de movilidad son un elemento que contribuye significativamente para construir una ciudad más equitativa y a escala humana. Pero, ¿Cómo hacemos que más mujeres usen la bici?

3 No hay el riesgo de contactos inapropiados como el transporte público.

En términos de planificación, incorporar a las mujeres en este proceso es clave. Entender sus experiencias y sus necesidades en el “campo de batalla” (calles), y no detrás de un escritorio es fundamental para transversalizar el enfoque de género en la política pública. Recoger sus opiniones, conocer sus patrones de viajes y sus sugerencias son también herramientas útiles para planificar. Y si además implementamos políticas que fomenten y otorguen garantías al uso de la bicicleta, se logrará ampliar las opciones de transporte con que cuentan las mujeres para mejorar sus condiciones de movilidad y accesibilidad. Medidas orientadas hacia favorecer la intermodalidad incorporando en la cadena de viajes modos de transporte no motorizados y acceso a espacios públicos de calidad y con alta funcionalidad, es también necesario para crear condiciones de seguridad.

Otro aspecto importante, es reconocer el rol y fortalecer el activismo que se genera alrededor del uso de la bicicleta, y las relaciones de apoyo que se tejen a través de él. Quito cuenta con algunas organizaciones de la sociedad civil que promueven y demandan políticas para el uso seguro de este medio de transporte. El poder de estos grupos, (entre los que se incluyen grupos de mujeres y mixtos) radica no solo en presionar a la administración municipal para incorporar el ciclismo urbano dentro de sus políticas, sino también proponer ideas, brindar apoyo desde su experiencia, legitimar las decisiones, vigilar, y evaluar la labor municipal. Además, son ellos quienes “ponen ciclistas en las calles”, es decir fomentan el uso de la bici con el ejemplo, o a través de procesos formativos⁴.

Una de las principales barreras que disuaden el uso de la bicicleta es la carencia de una cultura de respeto hacia este modo de transporte. Sin embargo, el simple hecho de contar con ciclistas en las calles, motiva la convivencia vial entre modos. La idea es desde el uso cotidiano de la bici sensibilizar (junto con políticas de movilidad sustentable) a la gente y enseñar a compartir la calle que es un espacio público. No nos olvidemos que la bicicleta es un vehículo, no motorizado, pero a la final vehículo y su lugar es la calle, o en carriles exclusivos,

⁴ Las experiencias de los grupos orientados a trabajar con mujeres, revelan que el uso de la bicicleta constituyen experiencias transformadoras para la vida de sus participantes, decidan o no moverse permanentemente con este medio.

no en las veredas. Además, la bici fomenta la pacificación del tránsito, puesto que los automovilistas deben estar pendientes, ceder espacio, ir más despacio y dar derecho de vía. A la larga genera cambios permanentes que benefician no solo a ciclistas, sino también a peatones y a las futuras generaciones. No olvidemos que mientras más ciclistas haya, más seguro es andar en bici.

CONCLUSIONES



El uso de la bicicleta para transportarse en la ciudad es más que una elección de movilidad, es un ejercicio político anclado en la reivindicación de derechos, el empoderamiento ciudadano, y la recuperación del espacio público. Esta práctica que gana cada día más adeptos, constituye una forma de ejercer el derecho a la ciudad re-construyendo, desde las actividades cotidianas, el entorno en que habitamos. A su vez, el ciclismo urbano se ha llegado a convertir en algo más que un modo de movilización. Representa una elección de estilo de vida, anclado a valores y creencias, y un modelo diferente de ciudad, pensado en la gente.

Transformar nuestra forma de transportarnos es cambiar nuestra forma de vivir las ciudades y de relacionarnos. Cambiar nuestro modelo de movilidad para garantizar condiciones de seguridad y flexibilidad en los trayectos de mujeres y niñas, es una estrategia para su inclusión social y el ejercicio de sus derechos. Por ello es importante su participación en la planificación de la ciudad, y el reconocimiento de sus necesidades específicas; y al mismo tiempo, aprovechar el potencial de la bicicleta para empoderar a la mujer y romper prejuicios y barreras que limitan el goce pleno de sus derechos. El fin último no es construir más ciclovías *per se*, sino diseñar una ciudad segura, y equitativa donde mujeres y niñas no pierdan su libertad por el hecho de ser mujeres. Ello implica desarrollar otra forma de hacer políticas públicas, y entender que la movilidad sustentable tiene el poder de configurar las experiencias urbanas.

BIBLIOGRAFÍA

- Andando en Bici Carajo (2014). Disponible en: <https://andandoenbicicarajo.wordpress.com/about/>
- El Comercio (2015). El transporte público de Quito activa sus frenos contra el acoso a la mujer. Disponible en: <http://www.elcomercio.com/actualidad/transporte-quito-proyecto-acoso-mujer.html>
- Harvey, D., (2008). The Right to the City. *New Left Review*, 53, pp.23–40.
- Miralles-Guasch, C. y Á.C. i F., (2003). Movilidad y transporte . Opciones políticas para la ciudad. [Mobility and transport: policitcal options for the city]. Fundación Alternativas. Madrid. Disponible en: www.falternativas.org/.../fa70_15-11-06_doc25.pdf
- Morhayim, L., (2012). From counterpublics to counterspaces : Bicyclists 'efforts to reshape cities. *JSSJ*, 5, pp.1–19. Disponible en: <http://www.jssj.org/?s=morhayim&x=0&y=0>
- ONU Mujeres (2016). Transporte público seguro para las mujeres y niñas. Disponible en: <http://www.endvawnow.org/es/articles/252-transporte-publico-seguro-para-las-mujeres-y-ninas.html>
- Puga Elisa, (2014). Self-organization and urban cycling in Quito: the role and influence of civil society in alternative mobility policies and planning. Disponible en: <http://thesis.eur.nl/pub/31011/>
- Ramírez, J. (2013). Mujeres y bicicleta, una historia de libertad. Disponible en: <http://labicikleta.com/mujeres-y-bicicleta-una-historia-de-libertad/>

LA EXPERIENCIA DE MONTAR BICI EN LA CIUDAD ES DIFERENTE PARA LOS HOMBRES Y LAS MUJERES ¿CÓMO APROVECHAR ESTAS SUTILES DIFERENCIAS A FAVOR DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE?

Galo Cárdenas

Las diferentes visiones, que tienen los hombres y las mujeres del ambiente urbano creado (infraestructura de transporte, calles, avenidas y parques), la percepción sensorial de la ciudad, los roles socialmente creados y cómo se ven estos dos géneros el uno al otro, son elementos olvidados al momento

Galo Cárdenas: Ciudadano que camina y hace bici para vivir. Trabaja por ciudades más justas e inclusivas a través de la sostenibilidad en el transporte. Después de liderar por dos años Fundación Biciacción, estudió una Maestría en el mismo campo (Transporte Sostenible) en la Universidad de Leeds-Reino Unido. Su investigación se centra en las diferencias cualitativas y cuantitativas de la experiencia de usar bicicleta en las ciudades entre hombres y mujeres. La intención de todo: mejorar la calidad de vida en las urbes. gc@movilidadec.com

de diseñar políticas y estrategias para la movilidad sostenible. En el contexto urbano, la gobernanza de las ciudades va tomando cada vez más importancia y la promoción de la movilidad sostenible se va posicionando en la agenda urbana mundial como una solución al problema del crecimiento urbano desordenado, con el automóvil como su eje de desarrollo. Sin embargo, los resultados en el cambio hacia una movilidad sostenible parecen aún lejanos en el país.

Resulta complejo imaginar cómo se ve la movilidad sostenible en las ciudades, pero el libre ejercicio de pedalear y caminar de forma segura nos proporciona una fácil visualización del concepto contemporáneo de éxito en las ciudades. Sin embargo la promoción del uso de la bicicleta debe también guardar la equidad de género como su pilar. La masificación de este modo no puede prescindir de estrategias específicas para los diversos grupos sociales. En el caso específico de las mujeres, entender el rol social y la relación con el espacio público provee un cambio de orientación en la planificación urbana y la inclusión de aspectos cualitativos, mejorará la diversidad en el espacio público y definirá el tono de este cambio hacia la sostenibilidad.

Al incorporar estos factores en las políticas de movilidad sostenible, se abre un rango amplio de opciones para mejorar la calidad de vida de los ciudadanos. Pero también ofrece la posibilidad de visualizar cómo se construyen las realidades para interactuar con la ciudad y sus modos de transporte. Finalmente, estas ideas plantean el reto entre tomadores de decisión, profesionales, activistas y ciudadanos para que el conocimiento genere conciencia de los problemas que enfrentan las ciudades.

INTRODUCCIÓN



Los hombres y las mujeres tenemos sutiles diferencias físicas, pero grandes en nuestros roles sociales. Estos han sido heredados y construidos por la sociedad, por eso en esta perspectiva me va a ser muy difícil separarme de lo aprendido y heredado para poder ser objetivo y sin prejuicios. Por lo que el lector tendrá que intentar sacar sus propias conclusiones de la información científica y de las opiniones expresadas en este texto.

El transporte hace la ciudad y al mismo tiempo la ciudad hace el transporte, pero también se puede decir que el transporte nos define, ya que nuestro modo de transporte está relacionado a nuestra condición social, género, identidad, cultura, creencias e incluso ideología. Pero para analizar cómo varía la experiencia de montar bici entre hombres y mujeres propongo indagar en los siguientes aspectos: qué significa la bicicleta en la ciudad, cuál es el rol de las mujeres en el transporte y cómo estas particularidades sirven para las políticas de movilidad sostenible.

Es muy complejo definir, por qué o en qué aspectos somos diferentes hombres y mujeres, pero si se analiza la forma como percibimos sensorialmente los impulsos externos, podemos visualizar mejor esta perspectiva. Cierta información científica (no conclusiva) indica que las mujeres tienen una mayor aversión al riesgo que los hombres. Por eso puede ser percibido que las mujeres son más cautelosas y muchos científicos apuntan a estos factores emocionales como la causa para que evolutivamente los humanos conserven sus vidas al cuidado de sus madres. Es decir, que la evaluación del riesgo puede ser definitiva para conservar la vida, pero también para tomar decisiones. En un entorno urbano, si las mujeres evalúan diferente el riesgo, las decisiones del transporte se verán influenciadas por factores como: falta de luz en una calle, sensación de abandono en una parada de bus, dificultad para caminar con coches o carriolas que transportan niños, veredas en mal estado o reputación de ciertas zonas o barrios. Si bien esta interacción con la ciudad varía de persona a persona, existen ciertos patrones que cuando son analizados desde lo empírico y lo científico, nos proveen nociones importantes para la planificación urbana y la mejora de la calidad de vida en nuestras ciudades.

Desde lo vivencial, la ciudad nos provee una experiencia cuando la recorremos, la percibimos con todos los sentidos, pero también están entramadas sensaciones y emociones con las cuales construimos nuestra realidad. El olor a pan fresco, las humeantes comidas típicas, el calor y el sonido que emiten los motores a combustión son elementos con los que se construye la realidad individual de cada ciudadano. Existen diferentes tipos de movibilidades, la física nos permite movernos espacialmente de un lugar a otro, la virtual a través de imágenes o tecnología que nos permite visualizar los lugares y la narrativa o imaginaria que nos permite ver lugares a través de la tradición oral (Urry, 2007) . De estas, la

espacial o física nos permite navegar la ciudad (en algunos casos disfrutarla) como un proceso exploratorio, del ser humano que le gusta experimentar y sentir la emoción de viajar. Por lo tanto, la gente, no solo viaja para llegar a sus destinos, sino también por lo que descubre en el trayecto. En la mitad de nuestros viajes está un ecosistema llamado ciudad, que con todos sus elementos -incluidos los ciudadanos- vibran a un ritmo característico. Esta experiencia urbana es construida a partir de la percepción sensorial, pero no es igual para todos.

LA BICICLETA Y LA CIUDAD



Las urbes en el mundo enfrentan retos importantes en su gobernanza y gestión. Según los prospectos de urbanización publicados por las Naciones Unidas a través de su agencia Hábitat, para el año 2050 más del 66% de la población mundial vivirá en zonas urbanas, es decir los próximos siglos tendrán el enfoque urbano como su eje. Este hecho requiere soluciones efectivas, rápidas y de bajo costo para los problemas que surgen del crecimiento desordenado y la sobrepoblación. El transporte es la causa y la solución de muchos de ellos, por lo que juega un importante rol en el desarrollo urbano. Este provee accesibilidad y oportunidades a sus habitantes pero también genera efectos negativos, dónde los más vulnerables son las víctimas. A su vez el transporte configura la ciudad: sus servicios, facilidades y actividades cotidianas que desarrollan los ciudadanos. Por lo cual, este elemento dinámico es un protagonista en la agenda urbana mundial.

Durante la última década ha habido un reconocimiento de la importancia del transporte como un pilar para el desarrollo urbano sostenible. Hasta tal punto, que la movilidad sostenible es el eje en los nuevos objetivos de desarrollo urbano sostenible impulsados por las Naciones Unidas (2015). Sobre esta base muchas ciudades y países han puesto al transporte público masivo y al uso de la bicicleta como su protagonista para taclear el cambio climático y acercarse a la visión de ciudades, justas, saludables y sostenibles. Esto ha convertido a la bicicleta y la caminata en el símbolo de progreso y vanguardia debido a sus múltiples beneficios sociales, económicos y ambientales.

El transporte en todos sus modos (automóvil, bicicleta, público masivo, caminata) y la ciudad interactúan continuamente y definen la dinámica de la urbe. Este proceso de doble vía, hace que por un lado las infraestructuras de transporte (calles, avenidas y sistemas) delinee la ciudad. Por otro lado, hace que las relaciones sociales que se dan en ella definan al transporte. Es decir, que las ciudades crecen o se compactan a la par de los sistemas de transporte y al mismo tiempo la sociedad y sus necesidades generan las demandas de transporte. En toda esta interacción existe un factor clave: durante el último siglo las ciudades han seguido el ritmo del auto. Las nuevas infraestructuras y visiones del transporte han estado centradas en el favorecimiento del flujo del auto a la mayor velocidad posible. Los efectos negativos de este desarrollo son ampliamente discutidos, criticados y últimamente también han sido incorporados en los discursos de los líderes políticos locales y nacionales. Sin embargo, la planificación urbana todavía se centra en el vehículo privado y sus usuarios.

El auto dentro la ciudad genera efectos negativos como: contaminación ambiental, accidentes de tránsito y segregación socio-espacial. Esta última es causada por las infraestructuras de transporte y el mismo tráfico vehicular que expulsa de la calle a la gente afectando la interacción social. Así lo demuestra D. Appleyard y M. Lintell (1972) en su informe de calidad ambiental de las ciudades realizado a principios de los años setenta. En este informe se compara tres calles con similares características pero con diferentes flujos vehiculares. Appleyard y Lintell (1972) demuestran que entre mayor flujo vehicular, existen menos interacciones sociales en la zona. Es decir, que entre más tráfico de autos, menos lazos de amistad se entabla entre vecinos y existe menos conocimiento de los problemas de la comunidad. Así, los vehículos funcionan como muros: reducen las oportunidades de conocernos entre nosotros, intercambiar productos, servicios, favores y hasta experiencias.

Contrariamente a esta idea, el uso de la bicicleta y la caminata nos acerca al prójimo y ha desencadenado procesos de participación ciudadana que son ejemplos regionales. En Ecuador, los grupos organizados que promueven el uso de la bicicleta como modo de transporte han conseguido importantes avances en la masificación de este modo. Por ejemplo, la inclusión en leyes nacionales, ordenanzas locales e incluso en la planificación nacional. Adicionalmente estas organizaciones han provocado procesos sociales de agremiación, capacitación

y sensibilización, dónde gradualmente se ha posicionado en la opinión pública el respeto a estos modos de transporte limpios. Si bien existe una diversidad de organizaciones e individuos que promueven el uso de la bicicleta, todos han aportado en la construcción de un tejido social para resolver necesidades individuales y colectivas.

Estos grupos organizados y usuarios de la bicicleta interactúan con un ambiente urbano que no está diseñado para ellos: el flujo vehicular es la prioridad. Este factor hace que la calle sea un elemento agresivo, deshumanizado que genera sensación de peligro, a pesar de ser en ella dónde sucede la vida y dónde se da la relación e interacción social. La bicicleta y la caminata nos permiten conocer mejor la ciudad y sus detalles, pero también los procesos de agremiación alrededor de la bicicleta nos acercan el uno al otro. Estos modos de transporte son el facilitador que permite una mejor relación con el ambiente urbano. El ir en bicicleta o caminar nos permite capturar detalles con nuestros sentidos que por la velocidad inherente al auto se pierden al no estar a una escala favorable para los humanos.

Peatones y ciclistas, de hecho, perciben una ciudad diferente que los conductores de autos y pasajeros de bus. El contacto directo con los sonidos, esmog de los escapes y vibración de los motores genera sensaciones diferentes y que no son perceptibles cuando se está dentro de un vehículo. Adicionalmente, la sensación de vulnerabilidad y el miedo se contraponen a la emoción y libertad que proporciona el uso de la bicicleta en la ciudad. Por lo tanto, la forma como percibimos la ciudad depende del modo de transporte que escogemos y a su vez el modo de transporte está asociado a factores sociales, económicos incluso geográficos y espaciales. En el caso del género y la bicicleta, las percepciones son diferentes entre hombres y mujeres. La aversión al riesgo, la violencia de género, la opinión de los seres queridos y otros, son factores que determinan -en algunos casos dificultan o impiden- el uso de la bicicleta. Una calle oscura no es percibida ni evaluada de la misma manera, pero también el rol en el hogar producto de la construcción social de las labores de hombres y mujeres son definitivas al optar por la bicicleta.

En un contexto general, el uso de la bicicleta es dominada por el género masculino. Ellos son (somos) quienes más la usamos para nuestras actividades recreativas y para movilizarnos en la ciudad. Así lo demostró el informe de

conteo de viajes en bicicleta publicado por Fundación Biciacción en el año 2014, dónde encontró que en un punto de la ciudad de Quito con alta afluencia de ciclistas solo el 15% son mujeres (Fundación Biciacción 2014). Esta realidad se replica en varios estudios en Sudamérica que concluyen que las mujeres aún no se suben a la bicicleta. Al contrario, países como Holanda, Dinamarca y Alemania, que tienen altos niveles del uso de la bicicleta, registran porcentajes más parejos entre hombres y mujeres. Las razones que subyacen en este hecho son varias, pero es importante apuntar al rol que tiene la mujer en el transporte y en la sociedad, acompañado de la percepción que las mujeres tienen del ambiente urbano construido.

Al final, la relación con la ciudad nos define, ya que esta es producto de nuestras relaciones sociales y visión propia de ella. El auto ha sido el intruso inesperado que ha dejado efectos negativos que se pueden ver y sentir, pero también algunos menos perceptibles como el detrimento de interacción social en nuestras comunidades. Estos factores hacen que la bicicleta y la caminata no solo aparezcan como una opción de movilidad limpia, si no como el elemento que genera tejido social y construye procesos de participación ciudadana. En el marco de todo, está la influencia del rol social tradicional de la mujer en la movilidad, que abre un campo importante en el debate de la ciudad, bicicleta y el género.

EL ROL SOCIAL DE LA MUJER Y LA MOVILIDAD



Existen diferentes formas para explicar la relación entre las mujeres y la movilidad pero de una u otra forma las mujeres, sus patrones y actividades en la sociedad delimitan el transporte y a su vez el transporte y sus infraestructuras influyen en la vida de las mujeres. Esta forma figurativa se basa en que el transporte, o la falta de este, afecta directamente la vida de las mujeres ya que muchos de sus viajes se relacionan directamente con la dinámica familiar y social. Por una parte, la baja o limitada movilidad (asociada a los quehaceres domésticos, aspectos culturales o violencia de género) explica la falta de oportunidades y la inequidad en este grupo social. Por otro lado, las labores familiares promueven

la movilidad de las mujeres en distintos medios de transporte y generan una relación e interacción con el ambiente urbano construido.

La construcción social que hace que las mujeres cumplan el rol de “amas de casa”, se ve reflejada en que estas dediquen cuatro veces más tiempo a las labores del hogar que los hombres (INEC 2012). Este hecho también hace que los patrones de movimiento de las mujeres sean particulares. Revisando los números al respecto del género, en la encuesta de Movilidad realizada para el Metro de Quito en el año 2012, el 12% de la población se dedica a los quehaceres domésticos y de este segmento poblacional el 44,7% no viajó en el día de la encuesta y el 55,3% que viajó tiene labores asociadas al hogar como: realizar las compras, retirar o dejar a los hijos de la escuela y demás actividades asociadas al mantenimiento del núcleo familiar (MDMQ, 2012). Al respecto del modo de transporte, la mayoría de viajes de las amas de casa se hacen en transporte público y caminando. Este hecho no menor, hace que quienes se benefician en mayor medida de las mejoras en las condiciones de caminata y el servicio de buses sean mujeres y niños. Pero también abre una dimensión para analizar la interacción y relación que las mujeres tienen con el entorno urbano, ya que al caminar para tomar el bus o utilizar la bicicleta, en ciertos casos, se genera un contacto más cercano con la ciudad.

Este contacto influye en las mujeres en sutilezas como: presencia de escalones y veredas en mal estado, iluminación, ruido o presencia de personas de apariencias amenazantes en la calle. Estos factores se manifiestan cuando mujeres con niños prefieren caminar mayores distancias para evitar escalones o pasos a desnivel, realizar viajes más largos en bus o tomar más de una frecuencia con tal de evitar paradas poco iluminadas o desviarse de su ruta en bicicleta para ir acompañadas de otras personas. Estas decisiones y comportamiento de viaje, no están reflejadas en los números o encuestas tradicionales que se realizan antes, durante y después de la implementación de sistemas de transporte, pero tienen una influencia definitiva en la movilidad de una ciudad. Este factor da una nueva perspectiva que reta a la planificación urbana tradicional y al tomarlos en cuenta abre un abanico de posibilidades para alcanzar la sostenibilidad en los sistemas de transporte.

Adicionalmente, hay una realidad en el país: los hombres utilizan más la bicicleta que las mujeres. Esto se puede explicar por varios motivos. El rol social,

mencionado anteriormente, hace que desde edades tempranas los niños asocien el juego con elementos masculinos o femeninos. Así, las bicicletas en muchos de los casos, no son parte de los regalos y caja de juguetes de una niña. Varios estudios indican que el estar familiarizado con una bicicleta o usarla en edades tempranas es el factor de mayor incidencia para que una persona adulta deje su vehículo y opte por la bicicleta. Es decir, que si una persona nunca ha estado cerca de una bicicleta sin restricciones, es muy difícil que en edades adultas opten por ella. En este ejemplo se manifiesta cómo el rol social puede incidir en las decisiones que se toman como adultos.

A más de la construcción social que inmovilizan o movilizan para cumplir con las labores del hogar, las mujeres también tienen que sortear la violencia en la calle y en muchos casos la opinión negativa de sus seres queridos: la opción bicicleta como modo de transporte tiene un factor emocional. Las calles que de por sí expulsan a la bicicleta y al peatón, generan un aire de desencanto al tomar en cuenta la violencia de varios frentes. Estos factores mezclados con la autoconfianza que se debe tener para usar la bicicleta, dificultan la masividad de este modo de transporte entre las mujeres. La planificación urbana y la opinión popular, nos lleva a pensar fríamente, que lo único necesario para que haya más ciclistas en las calles es tener infraestructura, pero poco se ha hecho por mejorar la experiencia urbana como modo de fomento del uso de la bicicleta. El mejoramiento de la experiencia urbana, se puede hacer mejorando los aspectos cualitativos del transporte. Es decir, incrementar la diversidad en el espacio público, mejorar la iluminación y el aseo pueden tener mejores resultados si se combina con campañas de entrenamiento del uso de la bicicleta entre mujeres y de respeto de los hombres hacia ellas.

En conclusión, el rol de las mujeres en la movilidad no es solo un aspecto cuantitativo que se visualiza y predice en encuestas, informes y números. Existe un componente cualitativo que no ha sido explorado a profundidad y que configura la experiencia sensorial y emocional del espacio público. Pero también la interacción del rol social y los factores emocionales, definen el comportamiento, las decisiones de viaje en la ciudad y la elección del modo de transporte. Por esto urgen los nuevos enfoques en la planificación con ideas frescas e innovadoras que acerquen más la sostenibilidad como un elemento central en la movilidad.

REFLEXIÓN FINAL



Las personas construyen a la ciudad de la misma manera que la ciudad construye a las personas. El transporte define la ciudad y la ciudad define al transporte. La curiosidad del ser humano nos lleva a explorar, aprender y movernos. El ejercicio de la movilidad urbana no es una simple pérdida de tiempo para llegar de nuestro origen a nuestro destino, el movernos nos permite interactuar con los otros, conocernos y reconocernos. Al mismo tiempo que la forma como nos movemos nos identifica, también genera desconexiones entre los ciudadanos.

El desarrollo urbano que ha tenido al auto como eje ha provocado efectos negativos, que pueden ser percibidos con nuestros sentidos, en la dinámica comunitaria y en la construcción de tejido social. Como consecuencia de esto, el ambiente urbano diseñado para privilegiar el flujo de vehículos, ha expulsado al ser humano y ha plasmado un ambiente de desencuentro y peligro. Este ambiente no es percibido de igual manera por hombres y mujeres, y a su vez las necesidades y patrones de movimiento en la ciudad son diferentes para cada género.

La bicicleta en la ciudad actúa como un facilitador entre este ambiente hostil, el acceso a la ciudad, a sus infraestructuras y servicios. Pero en un contexto de planificación urbana, la bicicleta simboliza a la movilidad sostenible, que tiene como sus ejes el equilibrio entre lo social, ambiental y económico, sin perjudicar a la generación actual ni a las venideras.

En consecuencia, muchos países y ciudades la han tomado como su símbolo con diversos resultados. Adicionalmente la bicicleta en la ciudad ha desencadenado importantes procesos de participación ciudadana y agremiación en el Ecuador, que son referentes regionales por sus logros positivos. Sin embargo la participación de la mujer en el ciclismo es aún escasa: solo el 15% de los viajes en bicicleta son hechos por mujeres (Fundación Biciacción, 2014). Aunque aparentemente esta cifra se incrementa, responde a una tendencia en la planificación urbana que aún es dominada por el género masculino.

La relación de las mujeres y la movilidad es especial. Las laborales familiares ancladas al rol social construido, tiene sus efectos sobre los patrones de movimiento. Por una parte, las mujeres no viajan y por otra realizan varios viajes, mayoritariamente a pie o en transporte colectivo, asociados al mantenimiento del hogar. Esta cercanía que las mujeres tienen con el ambiente urbano producto de la caminata hace que las necesidades se centren en una buena calidad de espacio público y que ofrezca las garantías para movilizarse en la ciudad de forma segura y cómoda. Así también los detalles en el espacio público y sus cualidades definen los modos de transporte y el comportamiento de viaje que no siempre responde a los tradicionales datos y metodologías para predecir o planificar el transporte.

A continuación y para finalizar, se mencionan cinco políticas de movilidad sostenible en torno a la promoción del uso de la bicicleta y el género.

1. Cambiar la perspectiva en la promoción del uso de la bicicleta. Promover las emociones de libertad, independencia y seguridad en lugar del lenguaje violento y confrontativo.
2. Mitigar los efectos negativos del ambiente urbano creado para privilegiar el flujo de vehículos y a su vez crear zonas urbanas amigables que compaginan con la idea de la escala humana.
3. Satisfacer las necesidades específicas de movilidad de las mujeres a través de la inclusión de programas que fomenten la caminata en zonas escolares y en los barrios, incluyendo factores de diversidad, seguridad y confort.
4. Incrementar líneas de investigación académica de factores cualitativos en el transporte, y la relación de la mujer con el ambiente urbano, es decir la ciudad como tal.
5. Crear la política multisectorial de movilidad sostenible en diferentes escalas de gobernanza. El Gobierno Nacional debe definir objetivos y metas para los Gobiernos Autónomos Descentralizados (GADs) y estos, a su vez, tengan herramientas y profesionales a cargo de cumplir los objetivos de ciudad que mejoren sus localidades.

BIBLIOGRAFÍA

- Appleyard, D., & Lintell, M. (1972). The environmental quality of city streets: the residents' viewpoint. *Journal of the American Institute of Planners*, 38(2), 84-101.
- Fundación Biciacción (2014). Informe conteo fotográfico de viajes en bicicleta: Impactos y retos para la ciudad. Disponible en: http://www.biciaccion.org/index.php?option=com_content&view=article&id=1405:conteo-fotografico-de-viajes-en-bicicleta&catid=84
- Instituto Nacional de Estadísticas y Censos, INEC. (2012). Encuesta de Uso del Tiempo. Disponible en: http://www.ecuadorencifras.gob.ec/documentos/web-inec/Usos_Tiempo/Presentacion_%20Principales_Resultados.pdf
- Naciones Unidas, ONU. (2015). Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS). Disponible en: <http://www.nu.org.bo/objetivos-de-desarrollo-sostenible-ods/>
- Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, MDMQ. (2012). Estudio de Factibilidad de Implementación Primera Línea del Metro de Quito. Quito. Disponible en: <http://www.metrodequito.gob.ec/metro.php?c=1322>
- Urry, J. (2007). *Mobilities*. Polity. Cambridge

Conclusiones, recomendaciones
y pistas de acción

**Conclusiones, recomendaciones
y pistas de acción**



CONCLUSIONES, RECOMENDACIONES Y PISTAS DE ACCIÓN

Nataly Pinto Alvaro

Los estudios, así como los testimonios recogidos coinciden en que los factores que más influyen en la elección de la bicicleta como medio de transporte son: la seguridad, la educación, la infraestructura y la señalización (Sibley, 2010).

Derechos para circular en bicicleta

La bicicleta ha probado ser un medio interesante para promover la equidad y la inclusión. Sin embargo, el respeto de los derechos de los ciclistas es todavía muy débil, y como plantea Elisa Puga, en nuestro país la ausencia de un sistema de movilidad sustentable más bien genera exclusión. A pesar de que el Estado, en las instancias nacionales y locales tiene la obligación de velar por mejores sistemas de transporte, como sucedió en la alcaldía de Bogotá o de Seúl, donde se observó un fuerte compromiso desde las autoridades, no es menos importante el rol que pueden desempeñar los ciudadanos como gestores de buenas prácticas de movilidad. Desde luego, el escenario ideal es aquel en el cual tanto los ciudadanos como los gobiernos actúan en conjunto por mejorar las

condiciones de movilidad en un territorio (Pardo, 2006) y por lo mismo priorizan las opciones de caminata o ciclismo.

Dennis Maroto y Blanca Rivera se refirieron a la campaña “Rodada de Altura” en Guayaquil, que busca fomentar el respeto hacia la mujer para crear entornos de mayor tranquilidad y convivencia. Las campañas orientadas a sensibilizar a la ciudadanía requieren ir de la mano con los cambios de comportamiento que se expresan a través de mensajes informativos y persuasivos y actividades específicas respectivamente (Pardo, 2006). Por ejemplo, si las personas escuchan información sobre las bondades de la bicicleta y además reciben un pase gratis para pedalear por vías seguras y señalizadas, tienen un doble incentivo para replantearse sus creencias sobre las opciones de movilidad. Si por el contrario, sólo se brinda información, es probable que el mensaje no llegue a tener mayor impacto.

Así mismo, es importante recalcar que para que los colectivos y las iniciativas de ciudadanos orientadas a fomentar el uso de la bicicleta en públicos femeninos y en general, sean efectivas, se requiere poner en marcha acciones y campañas que inviten al diálogo y a la acción propositiva en lugar de generar confrontación sin propuestas de solución, pues esto sólo desemboca en estrategias que pierden peso en el tiempo y que no se cristalizan en cambios transformadores.

¿Dónde van a parar los subsidios?

En vista de que existen distintas tendencias de movilidad para hombres y mujeres, vale la pena interpelar la gestión y el funcionamiento actual del sistema de transporte. En otros lugares del planeta, el transporte público es gratuito para aliviar el pago de las personas con escasos recursos y para democratizar el acceso a mujeres y hombres por igual. Si bien la gratuidad completa no ha funcionado en todos los casos, la idea de crear subsidios diferenciados para mujeres, ancianos, estudiantes o grupos de bajos ingresos sí ha tenido mejores impactos. En Ecuador, donde la gasolina es subsidiada, es interesante pensar en un esquema para transferir el subsidio del transporte privado hacia el transporte público (Fajardo, 2015).

Reinventarnos en época de crisis

La facilidad de desplazarnos en bicicleta por el poco espacio que ocupa y la agilidad con la que nos transportamos de un lugar a otro nos invita a pensar en el ahorro que podríamos generar si invirtiéramos un poco más en generar las condiciones para hacer de nuestras ciudades accesibles para peatones y ciclistas por igual.

Innumerables estudios dan cuenta de las externalidades positivas que genera la movilidad en bicicleta en términos de salud, medio ambiente, economía, interacción social, entre otros.

La crisis actual representa una oportunidad para pensar dónde colocamos los recursos y cuál es el impacto que esperamos tener. Si sabemos que las infraestructuras para la movilidad motorizada son bastante costosas, en especial por el mantenimiento, podríamos canalizar los recursos hacia otras alternativas costo-eficientes que eleven la calidad de vida de los ciudadanos, como es el caso de las líneas exclusivas para bicicletas y buenas veredas, andenes y rampas.

La bicicleta sería un medio de transporte todavía más eficiente si quienes la usan no tuvieran que detenerse en varias intersecciones para analizar la mejor ruta por la calle, exponiéndose a incontables peligros, ante la ausencia de carriles exclusivos y personal de tránsito consciente.

Así mismo, la empresa privada puede contribuir a crear mayor visibilidad de la bicicleta como medio de transporte, ofreciendo buenas condiciones de estacionamiento u otro servicio para atraer a más ciclistas a los establecimientos comerciales o residenciales. Tanto Evelyne Blondeel como Dennis Maroto comparten las experiencias de dos centros comerciales con poca o ninguna posibilidad de parquear la bicicleta de forma segura, lo cual nos lleva a repensar sobre nuestra elección de ir a estos establecimientos en otra ocasión. Las empresas privadas deben estar conscientes de que con el devenir del tiempo enfrentarán públicos más exigentes. En el futuro debemos pensar cómo la bicicleta podría incluso ser una herramienta dinamizadora de las economías locales.

Aprender a montar bicicleta desde la infancia

Aprender a montar la bicicleta en edades tempranas fortalece la autoestima de los niños. El superar el obstáculo de mantener el equilibrio le dota a la niña o al niño de confianza para intentar y persistir pero teniendo en cuenta posibles factores de riesgo y cómo actuar ante eventuales caídas. Blanca Rivera compartió su experiencia de aprender a montar en bicicleta en la infancia y cómo esto impactó a otros niños del barrio que se contagiaron de las ganas de aprender.

Así mismo, Galo Cárdenas mencionó la importancia de aprender a montar en bicicleta desde pequeños pues esto aumenta la posibilidad de crear una masa crítica de ciudadanos que estén dispuestos a usar la bicicleta en la vida adulta. Si desde pequeños aprendemos que caernos no es un fracaso sino una posibilidad de aprendizaje y mejora, estaremos más preparados para enfrentar los eventos adversos que pueden ocurrir en la vida adulta y podremos ser más resilientes, es decir, saldremos fortalecidos de las experiencias.

La agresividad en las calles y la autonomía

Es imprescindible que la política pública aborde el tema de la violencia de género si pretendemos crear ciudades más justas e incluyentes en donde las ciudadanas y ciudadanos por igual se sientan libres para desarrollarse a plenitud. Si reconocemos en la bicicleta una herramienta de cambio que empodera a las mujeres y les concede el sentimiento de autonomía para simplemente “no depender” y realizar sus actividades con seguridad y tranquilidad entonces apostarle a esta alternativa es una opción válida para enfrentar los estereotipos que limitan a la mujer a cierto tipo de actividades y que además la condicionan según el contexto en el cual cada una se desenvuelve. No es lo mismo movilizarse en bicicleta para una mujer que vive en el centro o el hipercentro¹ de una ciudad a moverse en la periferia o en zonas periurbanas.

¹ El hipercentro de Quito es la zona delimitada por: Al sur: Calle Ambato; al oeste: Av. América-calle Imbabura; al norte: Av. El Inca; al este: Av. 6 de Diciembre - Av. 12 de Octubre - Av. Gran Colombia. Fuente: Secretaría de Movilidad.

Empleo y Desarrollo Sustentable

La bicicleta puede promover el crecimiento económico sustentable e inclusivo en vista de que la industria de la bicicleta, por ejemplo la prestación de servicios y turismo en bicicleta, crea más empleo por el mismo nivel de ganancia que otro sector de transporte. De acuerdo al ECF por cada millón de euros de ganancia, el sector de las bicicletas crea 4,9 empleos a tiempo completo, más que la industria aeronáutica (3,9 empleos) y que la industria automovilística (1,6 empleos) (Federación Europea de Ciclistas, 2015). En Ecuador, hay un sector de la población que usa la bicicleta o el triciclo como medio de trabajo para realizar transporte de carga, movilizar a pasajeros, promover una campaña de publicidad, ofrecer alimentos o bebidas y prestar algún servicio.

Sin embargo, en el país el trabajo autónomo no recibe el apoyo que merece y las condiciones para realizar trabajos en bicicleta o en triciclos son difíciles. Así mismo, observamos que aún persiste la inequidad territorial, pues algunos sectores de la ciudad de Quito, por ejemplo, donde hay más presencia de bicicletas o triciclos no cuentan con las infraestructuras que faciliten la movilidad en bicicleta (Herrera, 2011).

Así mismo, la bicicleta contribuye a la creación de ciudades resilientes puesto que este medio de transporte no es dependiente de tecnologías complejas (Federación Europea de Ciclistas, 2015). En muchas ciudades, el 50% de los envíos y entregas de paquetes y correspondencia se pueden hacer en bicicleta (Federación Europea de Ciclistas, 2015).

Libertad

Las palabras autonomía y libertad son recurrentes a lo largo de los artículos del libro, y las connotaciones son diversas. Por ejemplo, la libertad de la que nos hablan Aldy Tello y Margarita Arias tiene que ver con aquella sensación de ser capaces de lograr lo que nos proponemos sin ataduras ni culpas.

Por otro lado, Cecilia Falconí alude a la libertad que experimentan nuestros cuerpos en movimiento, el alcanzar horizontes inexplorados y ser testigos de vencer nuestros propios límites.

Elisa Puga por su parte nos invita a reflexionar sobre la libertad desde una perspectiva política en lo que respecta a la elección entre diferentes opciones de movili-

dad pues al momento actual éstas son muy limitadas o no son de buena calidad. Las formas de pensar la libertad son diversas. También podemos relacionar la libertad con la equidad y en consecuencia, es fundamental considerar que la equidad de género pasa por igualar el uso de tiempo, o al menos reducir las brechas, entre los diversos géneros. Por lo general, en Ecuador, las mujeres asumimos una mayor carga de tareas en el hogar que los hombres lo cual resta nuestro tiempo libre. De acuerdo a la Encuesta Nacional de Empleo, Desempleo y Subempleo del año 2012, las mujeres dedican 24 horas semanales a realizar actividades domésticas, 18 horas más que los hombres que utilizan 6 horas (INEC, 2012).

Otro aspecto importante que impacta nuestro sentimiento de libertad es la independencia de movilizarnos libremente en las calles sintiéndonos seguras. Es difícil que las mujeres, especialmente en las grandes ciudades, salgan solas a pasear por la noche. Ecuador no es la excepción sino más bien un ejemplo de lo que sucede en el mundo. En India, las mujeres detienen sus actividades en el momento en que ya no circula más el transporte público (ITDP, 2015). Es por esto que mejorar el transporte público y volverlo multimodal como es el caso de los taxis que transportan bicicletas es vital y urgente para elevar la equidad entre los géneros.

Cambio climático

El uso de la bicicleta se ha posicionado en algunas ciudades del mundo como un elemento importante para reducir la contaminación ambiental, auditiva y visual y así disminuir los efectos del cambio climático. De hecho en varias ciudades se discuten estrategias locales de cambio climático que incluyen a la bicicleta como parte de la evolución hacia un modo de transporte amigable no sólo con el ambiente sino también como medio para generar tejido social. Las estrategias se expresan en los Planes de Movilidad Sostenible y constituyen una actuación integral para llevar a los municipios a conseguir una movilidad más eficiente en el uso de la energía, menos contaminante y, en general, una mejora de la calidad de vida de la ciudadanía. En resumen la idea es utilizar formas de transporte más sostenibles, que hagan compatible el desenvolvimiento económico con la cohesión social y la defensa del medio ambiente (Red Española de ciudades por el clima, 2016).



Mujeres EN BICI

UNA EXPRESIÓN DE LIBERTAD QUE TRASCIENDE FRONTERAS

BIBLIOGRAFÍA

- BID. (2013). Guía para la Integración de la Perspectiva de Género en los Sistemas de Transporte Urbano que Optimizan la Movilidad. Retrieved from <http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getdocument.aspx?docnum=38712784>
- BID. (2015). Ciclo-inclusión en América Latina y el Caribe: Guía para impulsar el uso de la bicicleta.
- Centro de la Mujer Peruana. (2005). *El Miedo a la calle: la seguridad de las mujeres en la ciudad*. Disponible en: <https://www.scribd.com/doc/239963867/El-Miedo-a-La-Libertad-Erich-Fromm>
- Fajardo, L. (2015). *¿Debe ser gratuito el transporte público?* Disponible en : http://www.bbc.com/mundo/noticias/2015/02/150210_economia_transporte_publico_gratuito_lf
- Federación Europea de Ciclistas. (2015). Cycling delivers on the global goals.
- Foro mundial de las mujeres. (2012). Carta Mundial por el Derecho de las Mujeres a la Ciudad. *Revista Paz Y Conflictos*, 7221, 197–208.
- Herrera, L. (2011). *¿Quién cuenta la historia de la bicicleta en Quito?* Disponible en: <https://andandoenbiciclarajo.wordpress.com/2011/04/20/%C2%BFquien-cuenta-la-historia-de-la-bicicleta-en-quito/>

- ITDP (2015). Life choices dictated by transit: Women and mobility in India. Disponible en: <https://www.itdp.org/life-choices-dictated-by-transit-women-and-mobility-in-india/>
- Pardo, C. F. (2006). Sensibilización ciudadana y cambio de comportamiento en transporte sostenible, 92. Retrieved from [http://cicloviarecreativa.uniandes.edu.co/espanol/promocion/anexos/Sensibilizacion ciudadana y cambio comportamiento.pdf](http://cicloviarecreativa.uniandes.edu.co/espanol/promocion/anexos/Sensibilizacion%20ciudadana%20y%20cambio%20comportamiento.pdf)
- Peters, D. (2013). Gender and Sustainable Urban Mobility.
- Pinto, N.; Fuentes, F.; Alcívar, D. (2015). La situación de la Bicicleta en Ecuador: avances, retos y perspectivas. Quito, FES-ILDIS
- Red Española de ciudades por el clima. (2016). El uso de la bicicleta contra el cambio climático. Retrieved from <http://www.bicielx.es/bicielx/es/style/el-uso-de-la-bicicleta-contra-el-cambio-climatico>
- Sibley, A. (2010). Women 's Cycling Survey : Analysis of Results.

Mujeres en Bici

UNA EXPRESIÓN DE LIBERTAD QUE TRASCIENDE FRONTERAS

MUJER, CICLISMO Y LIBERTAD

Aldy Tello

CLUB DEPORTIVO DELTAS

Cecilia Falconí

TODAS EN BICI

Fernando Porras

MUJERES EN BICI, UNA EXPRESIÓN DE LIBERTAD QUE TRASPASA FRONTERAS

Blanca Rivera y Dennis Maroto

MUJERES, CIUDAD Y BICICLETA

Margarita Arias

EN EL DÍA INTERNACIONAL DE LA MUJER, 8 MARZO MUJER Y BICICLETA

Caroline Moren

TESTIMONIOS

Evelyne Blondeel

TRANSFORMANDO LA CIUDAD CON ENFOQUE DE GÉNERO: EL ROL DEL CICLISMO URBANO Y LA MOVILIDAD

Elisa Puga

LA EXPERIENCIA DE MONTAR EN BICI EN LA CIUDAD ES DIFERENTE PARA LOS HOMBRES Y LAS MUJERES ¿CÓMO APROVECHAR ESTAS SUTILES DIFERENCIAS A FAVOR DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE?

Galo Cárdenas