



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO

FACULTAD DE ESTUDIOS SUPERIORES ZARAGOZA

CARRERA DE PSICOLOGÍA

**APROPIACIÓN DEL ESPACIO Y EMPODERAMIENTO EN
EL USO DE LA BICICLETA. ESTUDIO DE UN GRUPO DE
MUJERES CICLISTAS DE LA CIUDAD DE MÉXICO**

T E S I S

**QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE
LICENCIADA EN PSICOLOGÍA**

P R E S E N T A:

LÓPEZ HERNÁNDEZ CAROLINA

JURADO DE EXAMEN

DIRECTOR: DR. OMAR ALEJANDRO VILLEDA VILLAFANA

COMITÉ: DRA. ANA MARIA ROSADO CASTILLO

DRA. ALBA ESPERANZA GARCIA LÓPEZ

LIC. IXCHEL TORRES LÓPEZ

MTRA. ANA TERESA PEÑA HERNÁNDEZ



CD. MX.

OCTUBRE 2020



Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

Agradecimientos

Quiero agradecer a mi Director de tesis, el Dr. Omar Alejandro Villeda Villafaña, por lo aprendido, por el tiempo, la dedicación y el apoyo en este proyecto.

A mi asesora la Mtra. Ana Teresa Peña Hernández, por guiarme y compartir su experiencia y las herramientas metodológicas que formaron este trabajo de investigación.

A la Dra. Ana María Rosado Castillo, mi asesora por sus comentarios y revisiones a lo largo de este proyecto.

A mi lectora la Dra. Alba Esperanza García López, por todos sus comentarios que me permitieron aportar a éste trabajo de investigación.

A la Lic. Ixchel Torres López, mi lectora por tomarse el tiempo y la dedicación para aportar y mejorar esta tesis.

Quiero agradecer al grupo de mujeres que forman la “*La Rueda Violeta*”: Citlali, Isabel, Viannei y Zianya por darse el tiempo de compartir sus experiencias tanto colectivas como individuales lo cual fue una pieza fundamental para los resultados de este trabajo de investigación.

A las mujeres de “*Bellas Bielás*”: Coral, Beti, Ingrid, Catalina, Patricia y Gloria por cada rodada compartida, por ser quienes me ayudaran a dar el primer acercamiento a las experiencias que se viven en colectivo al salir en bicicleta en esta Ciudad de hierro.

Al grupo de “*Tesis Entre Mujeres*”: Cinthia, Coral, Maribel, Kika y Lucia, por las tardes y días compartidos los cuales contribuyeron para concluir este proceso no solo académico si no también personal.

A mi madre, por su apoyo moral incondicional no solo en este proceso sino a lo largo de estos años, por escucharme y motivarme a seguir para concluir esta etapa académica.

A mi padre, hasta el lugar donde éste agradezco los aprendizajes y experiencias compartidas te tengo presente en todo momento.

A mis hermanos Venancio y Adrián por preguntar sobre mi proceso y avances de tesis, gracias por reconocer mi esfuerzo y estar presentes siempre, los quiero.

A sus compañeras Beatriz y Leslie por su escucha.

A todos los que integran la familia López, por estar presentes en los diferentes momentos y circunstancias de mi vida.

A mis amigos y compañeros de la Facultad de Estudios Superiores Zaragoza por las experiencias y aprendizajes compartidos.

A las mujeres que buscan construir mundos diferentes, a través de redes de sororidad y acompañamiento en donde se visibilicen las violencias y diferencias que vivimos.

CONTENIDO

Resumen	1
INTRODUCCIÓN	2
Capítulo 1	5
Mujeres apropiándose del espacio en bicicleta. El estado de la cuestión	6
1.1 Un acercamiento a los estudios del uso de la bicicleta: la experiencia de mujeres que se mueven en bici por la ciudad.....	6
1.2 Las diferencias de género en la movilidad en bicicleta.....	16
Capítulo 2	28
Contexto histórico del uso de la bicicleta en la movilidad femenina	28
2.1 La bicicleta a través de la historia	29
2.1.1 La bicicleta por el mundo.....	30
2.2 La movilidad urbana en la Ciudad de México	31
2.2.1 La movilidad en bicicleta en la Ciudad de México	35
2.3 Mujer y bicicleta	37
2.3.2 Violencia en México	44
2.3.4 La rueda violeta en la lucha hacia el empoderamiento.....	46
Capítulo 3	48
Marco Teórico: una aproximación a los conceptos	48
3.1. Problematizando el concepto género.....	50
3.1.2 Entre el empoderamiento y poder	54
3.1.3 Aproximaciones entre el concepto de violencia contra las mujeres y la violencia de género	58
3.1.4 Espacio público vs espacio privado.....	61
3.1.5 Estereotipos de género	67
3.2 Aproximaciones al concepto de movilidad y género	69
3.2. La experiencia en dos ruedas: una mirada desde el Interaccionismo Simbólico y la Etnografía Institucional.....	71
3.2.1 El Interaccionismo Simbólico de Erving Goffman	74
3.2 La Etnografía Institucional de Dorothy Edith Smith.....	76
Capítulo 4	80
Marco metodológico	80
De la experiencia al análisis de datos	80

4.1.En dos ruedas: hacia la construcción del empoderamiento	81
4.2 La recolección de datos: observación participante y grupo focal.....	83
4.3 Análisis de datos desde la metodología de la teoría fundamenta	86
Capítulo 5	88
Resultados	88
Tabla 3.....	88
<i>Análisis cualitativo sobre el proceso de empoderamiento tras el uso de la bicicleta para la apropiación del espacio público de un grupo de mujeres ciclistas de la Ciudad de México</i>	88
La figura 2 se muestran las experiencias tras el uso de la bicicleta en la movilidad femenina	95
La figura 3 muestra los cambios que experimentan las entrevistadas tras el uso de la bicicleta ..	98
La figura 4 muestra la violencia de género que vive el grupo de mujeres entrevistadas	101
La Figura 5 muestra la Vinculación de la bicicleta con los espacios públicos.....	103
La figura 6 muestra el trabajo grupal	106
La figura 7 Muestra el proceso de empoderamiento del grupo de mujeres ciclistas “ <i>La Rueda Violeta</i> ”	109
Capítulo 6	110
Reflexiones finales	110
REFERENCIAS	117
ANEXOS	123
ANEXO 1	123
Consentimiento informado.....	124
ANEXO 2.....	125
Guía de entrevista.....	125
ANEXO 3.....	127
Fotografías.....	127

Resumen

Este trabajo de tesis presenta un análisis sobre cómo se empoderan y apropian del espacio público un grupo de mujeres ciclistas de la Ciudad de México llamado “*La Rueda Violeta*”, que a partir de talleres de mecánica básica y rodadas para principiantes han motivado a que otras mujeres decidan usar la bicicleta. A partir de la perspectiva de género se presentan los diferentes conceptos que nos permiten identificar las diferencias que se viven al transitar en el espacio público, las experiencias positivas que van desde experimentar sentimientos de independencia, libertad, autonomía y empoderamiento y las experiencias negativas como son la violencia de género, los estereotipos de género y la discriminación.

Mediante la psicología social se pretende conocer las problemáticas sociales que se dan a partir de la construcción de género y realizar una aportación crítica a los acontecimientos sociales que viven las mujeres en el espacio público.

A través de diversas propuestas teóricas como El Interaccionismo Simbólico de Erving Goffman y La Etnografía Institucional de Dorothy Edith Smith, se analizan las experiencias de este grupo de mujeres.

Esta investigación es de tipo cualitativa. Los métodos de recolección de datos fueron los grupos focales y la observación participante.

Palabras clave: Género, empoderamiento, movilidad, bicicleta y espacio público

INTRODUCCIÓN

*¡A todas las mujeres:
que con cada pedaleo
buscan construir un mundo diferente,
a las que se organizan,
a las que resisten,
a las desaparecidas,
a las que les quitaron la voz,
a las que se han apropiado de espacios
que se les fueron negados,
a las que se emancipan usando dos ruedas
una forma de hacerse visibles en esta ciudad de hierro,
a las que se transforman día a día,
pedaleando y atacando,
a todas ellas!
Carolina López*

El objetivo de esta tesis fue analizar cómo un grupo de mujeres ciclistas de la Ciudad de México, se ha apropiado del espacio público por medio de la bicicleta y ésta ha influido para el desarrollo del empoderamiento, este estudio se realizó desde una perspectiva de género y la psicología social. Las mujeres de las que se hablará durante esta investigación forman parte del grupo llamado “*La Rueda Violeta*” que busca acercar a más mujeres al uso de la bicicleta como una herramienta de empoderamiento, libertad y apropiación del espacio público, de su tiempo y de sus cuerpos. Este grupo de mujeres busca promover la autonomía e independencia mediante el desarrollo de acciones sororarias que propicien cambios sociales y culturales en torno a las mujeres y su relación con el espacio público y el uso de la bicicleta, mediante la impartición de cursos de mecánica básica de bicicletas y rodadas para principiantes.

Mi interés fue conocer cómo la bicicleta ha figurado como un arma de empoderamiento femenino y apropiación del espacio a partir de las experiencias de este grupo de mujeres en el espacio público, planteándome preguntas que implican pensar en las relaciones de género en la vida cotidiana y social de las mujeres, las problemáticas que atraviesan cuando deciden utilizar la bicicleta como un medio de transporte dentro de la Ciudad en donde, el automóvil se ha vuelto parte del paisaje cotidiano y la inseguridad va en incremento ya que el número de feminicidios y desapariciones es alarmante, y la bicicleta se vuelve una herramienta que les permite tener una mayor movilidad, desplazarse a su propio ritmo y en los horarios que ellas elijan, pero que a pesar de ello no las salva de ser vulnerables.

Como bien sabemos una de las problemáticas sociales que se viven en la Ciudad de México es la profunda desigualdad que trae como resultado una violencia de género que afecta principalmente a las mujeres. Las problemáticas a las que se enfrentan las mujeres en el espacio público son la violencia, el acoso y la discriminación que se ven determinadas por las diferencias en la movilidad y los roles de género.

Esta violencia contiene patrones de carácter cultural y social, ya que tan solo en lo que va del año 2019 se han reportado 1199 víctimas de violencia, 315 homicidios y 151 feminicidios en la Ciudad de México. Los servicios, como el 911, registran llamadas de auxilio por abuso sexual, hostigamiento, violencia de pareja (la mayor parte de los casos reportados), así como violencia familiar.

El iniciar con este trabajo de tesis implicaba conocer la historia de las primeras mujeres, que optaron por usar la bicicleta como medio de transporte, sus experiencias y problemáticas a las que se enfrentaron y por otro lado identificar los beneficios y sus principales motivaciones, para entonces ir construyendo este trabajo de investigación, por lo que me di a la tarea de buscar investigaciones que se acercaran principalmente a las experiencias de mujeres ciclistas y a la movilidad femenina.

Esta tesis está dividida en seis capítulos el capítulo 1, se intitula *Mujeres apropiándose del espacio en bicicleta. Estado de la cuestión* en donde se muestran catorce textos de las investigaciones que se han realizado desde una perspectiva de género en torno a la bicicleta para la apropiación de los espacios y el proceso de empoderamiento en las mujeres y que narrarán las experiencias que viven las mujeres al salir en bicicleta por la Ciudad, todos estos textos realizados en un contexto latinoamericano. El capítulo 2 corresponde al *Contexto histórico de la bicicleta en la movilidad femenina*, donde realizó un recorrido por la historia de la bicicleta, la movilidad urbana en la Ciudad de México abordando la problemática de violencia en el espacio público y el papel de la bicicleta en relación con las mujeres. Por otra parte, en el capítulo 3 se describen los principales conceptos que guían el trabajo de esta investigación por un lado a los que están dentro de los estudios de género: la categoría de género, empoderamiento, violencia de género, poder, espacio público, espacio privado y estereotipos de género y por otro, los que provienen del urbanismo: movilidad en relación al género y el concepto de experiencia el cual se presenta

a partir del Interaccionismo Simbólico de Erving Goffman y la Etnografía Institucional de Dorothy Smith, y el capítulo 4 presenta *El marco metodológico* en el cual se relatan las herramientas metodológicas que se utilizaron para la construcción de esta tesis y para el análisis del grupo focal con el cual se trabajó, el capítulo 5 corresponde al *Análisis de los resultados*, en donde se presenta el análisis conformado por siete familias de categorías núcleo realizadas desde una perspectiva de género, y por último se presenta el capítulo 6 de *Reflexiones finales*, en donde se describen las conclusiones de este trabajo de investigación.

Capítulo 1

Mujeres apropiándose del espacio en bicicleta. El estado de la cuestión

“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

El presente capítulo corresponde al estado de la cuestión, de las investigaciones que se han realizado en torno al uso de la bicicleta para la apropiación de los espacios y el proceso de empoderamiento en las mujeres. Durante la búsqueda de bibliografía pude percatarme de que existen pocos textos que se relacionen con el tema inicial; por lo que me di a la tarea de seleccionar aquellos que se situarán en un contexto latinoamericano y que estuvieran dentro del marco de las experiencias que tienen las mujeres al salir en bicicleta por las calles, lo cual a su vez me permitiría conocer la relación del género con la bicicleta, el vínculo con los espacios públicos y la influencia de esta con el proceso de empoderamiento.

La revisión bibliográfica incluyó catorce investigaciones llevadas a cabo desde una metodología cualitativa cuyas herramientas de recolección de datos fueron: entrevistas a profundidad, grupos focales, la etnografía, revisión bibliográfica, grupos de discusión, fotografía y video documental.

Se realizó un análisis de diferentes textos los cuales se presentan de la siguiente manera, en primer lugar aquellos relacionados con el tema de las experiencias de diferentes mujeres que utilizan la bicicleta como medio de transporte, en segundo lugar, los relacionados a las políticas públicas y movilidad, y en tercer lugar los relacionados con la brecha de género (diferencias) para la movilidad en bicicleta.

Asimismo, al final del apartado presento una nota y tres videos documentales que presentan las experiencias actuales de las mujeres en la Ciudad de México.

1.1 Un acercamiento a los estudios del uso de la bicicleta: la experiencia de mujeres que se mueven en bici por la ciudad

Rivera y Maroto (2015), mencionan que la iniciativa del colectivo ciudadano Guayaquil en Bici ubicado en Ecuador, promueve la participación de la mujer en las calles de la ciudad, mediante la campaña “la bici como derecho humano” y el “informe de la opinión de mujeres relacionada con la convivencia en Guayaquil”(2013); a través de una encuesta, buscan generar un cambio estructural que incluya la percepción cultural de las mujeres en Guayaquil en los espacios públicos; para que mediante las políticas públicas se ejerzan cambios en la percepción de los derechos y la participación en la ciudad. La campaña “la bicicleta como derecho humano” se lanzó el 17 de abril del 2014, la cual fue apoyada por el Comité Permanente de Derechos Humanos, y expuesta ante las autoridades, grupos ciclistas, ciudadanía y medios de comunicación (Guayaquil en Bici, 2014 como se cita en Rivera y Maroto 2015).

Dicha propuesta fue analizada desde seis enfoques en los que el uso de la bicicleta genera implicaciones en la experiencia de la población; los temas incluyen a la equidad de género, los medios de subsistencia, la educación, salud, medio ambiente y el desarrollo.

Los resultados arrojados permitieron conocer que la poca participación de las mujeres en el uso de la bicicleta se debe a que ellas perciben que andar en bicicleta es inseguro lo cual está relacionado con el acoso, la falta de respeto del conductor, el peatón, el ciclista y las mismas autoridades, además de la poca consciencia en la convivencia vial (Guayaquil en Bici, 2014 como se cita en Rivera y Maroto 2015).

Por su parte, Morillo (2014), analizó el relato de mujeres, enfatizando en la importancia de abarcar el tema y conflicto de la movilidad urbana desde las experiencias, saberes e imaginarios, que lleva a un lugar más subjetivo relacionado con el análisis de la construcción de feminidad del grupo de mujeres que se moviliza en bicicleta, sus procesos de empoderamiento y las relaciones que se establecen entre ellas.

Su investigación parte de la premisa de que la experiencia urbana no es neutra y en este sentido la experiencia de las mujeres, tanto como ser sexuado diferente, como por los

roles de género asignados. Además, trabajó con diferentes colectivos ciclistas ubicados en Ecuador como *Andando en bici carajo*, *Biciacción* y *Carishina en bici*. La autora profundiza en temas sobre las motivaciones y conflictos lo cual permite conocer las experiencias, ventajas, desventajas, sensaciones y sentimientos de las mujeres entrevistadas que se movilizan en bicicleta.

Morillo (2014), comenta que la apropiación del espacio público por parte de las mujeres ciclistas está reivindicando sus subjetividades, ya que transforma los imaginarios urbanos y éstas se vuelven agentes de cambio, debido a que se enfrentan a nuevos desafíos en su experiencia en la ciudad y por lo tanto este proceso contribuye a que sus subjetividades sean también cambiantes y a un abanico de posibilidades en cuanto al proceso de empoderamiento femenino.

En su análisis Morillo (2014), encontró en las mujeres entrevistadas como principales motivantes para el uso de la bicicleta al sentimiento de libertad, independencia y seguridad que está traía en relación a su movilidad, ya que les permitía apropiarse de su tiempo y elegir una ruta lo cual contribuía al desarrollo de la conciencia de sí mismas y de sus trayectos; además de que percibían estar menos expuestas a robos o acoso.

Otro aspecto fue que a partir del uso de la bicicleta ellas dinamizaron su relación con la ciudad, sintiéndose más seguras transportándose en ella, lo cual rompe con los horarios o rutas preestablecidas como seguras, alterando así algunas veces inconscientemente y otras conscientemente los límites establecidos entre lo público y privado. A partir del proceso de apropiación del espacio de este grupo de mujeres, se puede contemplar la idea de que este proceso les ha llevado a construir nuevos imaginarios urbanos, y ha llevado a visibilizar otras demandas como es el derecho a la ciudad y a una movilidad alternativa.

A lo largo de su investigación Morillo percibe que la ciudad es productora de política, identidad y cultura, debido a que la bicicleta se torna una herramienta para que las mujeres asuman un rol público en la ciudad, el mismo que fomenta alteraciones en los roles que en el campo privado se ejecutan. El derecho a transitar libremente por la urbe se convierte así en una propuesta política reivindicadora por parte de las mujeres hacia el conjunto de la sociedad, lo cual implica no solo el reconocimiento de sus derechos en el

escenario de la ciudad sino a la inserción de estos en los imaginarios y mentalidades urbanas.

Otro elemento que se transforma al momento de la apropiación del espacio público por parte de las mujeres ciclistas es el hecho del cuestionamiento inminente de los roles de género en la ciudad. Entonces, al momento que las mujeres se visibilizan en este espacio, se da una resignificación de roles que tradicionalmente se les atribuyeron. Los roles de género comprendidos como involuntarios dado que están inscritos en los cuerpos y en un universo que los dota de legitimidad.

La autora considera que el sólo hecho de que la mujer se movilice en bicicleta indudablemente es algo diferente a la norma de género, dado que la mayoría de ciclistas son hombres, lo cual engloba de manera clara el proceso al que se enfrenta la mujer al subirse a la bicicleta, ya que caminar en un cuerpo de mujer significa estar sujeta a expectativas, restricciones y juicios en constante cambio que involucran el cómo vestirse y cómo comportarse; y al colocar el cuerpo de mujer sobre una bicicleta se complican aún más, ya que se generan cambios ante los roles de género preestablecidos, y el sujeto mujer se muestra empoderada de un espacio, de su tiempo y su cuerpo.

Respecto a esto la autora infiere que las mujeres relacionan a la bicicleta con algo que aporta independencia y libertad tangible a sus vidas, más allá de meramente trasportarlas a lo cual llama subjetividad nómada, lo cual es la definición de un sujeto dinámico y mudable que renuncia a una identidad fija, en este caso en específico el grupo de mujeres ciclistas ha logrado rebatir varios constructos sociales como son los roles de género, las características tradiciones impuestas a lo femenino y la relación conflictiva con el espacio público. Morillo concluye que el continuo uso del espacio público por parte de la mujer es la evidencia de un cambio ya que históricamente la mujer fue relegada de la esfera pública.

En este sentido, De la Paz Díaz (2016), menciona que la movilidad está fuertemente relacionada con el empoderamiento de las mujeres, ya que les permite salir de casa y entrar en el dominio público, además de acceder a los lugares y destinos donde quieren o necesitan ir (escuelas, puestos de trabajo, hospitales, tiendas y parques). La capacidad de moverse fuera del hogar, en espacios públicos, y hablar con extraños, aumenta la confianza

de las mujeres en sí mismas, provocando cambios fundamentales en su identidad y en las prácticas de género.

Esta autora presenta un análisis a partir de la experiencia de mujeres que habitan la Ciudad de México las cuales se relacionan con las barreras de accesibilidad para la movilidad cotidiana por lo que considera los siguientes factores:

- *Habilidades y conocimientos* que adquirieron para “andar en bicicleta” en diversos momentos de la vida, *barreras financieras*, la bicicleta es un medio de transporte económico porque requiere poco mantenimiento, ocupa poco espacio, no utiliza gasolina para funcionar y no se tiene que pagar pasaje cada que se utiliza.
- *Horarios y condiciones climáticas*, las participantes tienen preferencia por utilizar la bicicleta durante el día, pues consideran que la tarde y la noche son más inseguras (hay más autos, más tráfico, más estrés, menos visibilidad y más probabilidad de ser asaltadas).
- *Barreras organizacionales* (organización de las actividades diarias), la mayoría de las mujeres entrevistadas utilizan la bicicleta en pequeños lapsos de tiempo a lo largo del día para realizar sus actividades diarias, éstas se relacionan con las tareas del hogar y llevar o traer personas dependientes.
- *Influencia de los apoyos sociales*, la mayoría de los viajes que realizan las mujeres en bicicleta, suelen ser sin compañía, sólo viajan acompañadas cuando se trata de llevar a los hijos a la escuela, visitar a los familiares, pasear o acudir a algún evento. Aunque la mayoría de ellas ha recibido apoyo por parte de sus familiares, pareja o amigos, pero suelen ser las mamás o las suegras las que más se oponen a que viajen en bicicleta, debido al riesgo de sufrir algún accidente.

Pérez (2011), presenta 41 testimonios de personas que narran por medio de entrevistas su experiencia como ciclistas urbanos. De estas historias las experiencias relatadas por mujeres, permiten conocer cómo viven la ciudad al desplazarse en bicicleta. Las entrevistadas comentan que al salir a la calle en bicicleta optan por buscar una ruta tranquila, y calles poco transitadas, lo cual les permite sentir mayor seguridad, ya que hay

poco tránsito y no circula el transporte público, han optado por no elegir lugares con mayor afluencia de automóviles ya que se han enfrentado a la falta de respeto por parte de los conductores, discriminación relacionada con comentarios que se realizan respecto a que la calle es para autos, además de impedirles el paso o aventarles el auto. Además se genera en ellas mayor seguridad, ya que se transportan mucho más rápido, ubican dónde hay baches, calles en donde se puede transitar y en cuáles no, además comentan que por parte de los automovilistas y peatones no se respetan las ciclovías.

La investigación de Pérez refleja que el hecho de que las mujeres utilicen la bicicleta hace que se sientan menos condicionadas a la práctica frecuente de las personas, como depender de un coche, una tenencia, una gasolinera, entre otros aspectos. Además, les permite cambiar la percepción de la ciudad, ya que las vincula de diferente manera con los espacios generando una mayor convivencia; lo cual a su vez contribuye a mejorar la calidad de vida en la ciudad.

Las investigaciones anteriores permiten ver cómo es que a partir del uso de la bicicleta para la apropiación de los espacios las mujeres desarrollan lo que se conoce desde los estudios de género como empoderamiento, lo cual se relaciona con sus experiencias positivas ya que mencionan sentirse más libres, autónomas y seguras de sí mismas. Por otro lado, las autoras comparten que se presentan experiencias negativas como la falta de seguridad en las calles y el acoso callejero; y otras cuestiones culturales sobre las restricciones y juicios de lo simbólico del cuerpo femenino en el espacio público.

Podemos entender al empoderamiento como la adquisición de autonomía, la cual define Fernández de la Reguera (2014), como el control que la mujer tiene sobre su propia vida, a partir del acceso y uso de recursos materiales y sociales, conocimiento e información, así como de libertad de movimiento y del establecimiento de relaciones de poder equitativas que le habiliten la toma de decisiones sobre aspectos de su vida que considera valiosos gozando de la libertad y otorgando su conocimiento legítimo.

Puga (2015), considera que la manera en que las mujeres y niñas se movilizan son diferentes a las de los hombres, 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. Ella menciona que es común que las mujeres ajusten sus rutinas

y sus trayectos acordes a la disponibilidad de transporte público, a las condiciones de seguridad de las rutas y a sus horarios; por lo que su derecho a la libertad de movimiento está limitado.

La autora posiciona a la bicicleta como un instrumento de empoderamiento ciudadano, y de las mujeres. Sin embargo, la presencia femenina es todavía muy baja; ella comenta que sin realizar un estudio exhaustivo, puede decir que, de cada diez ciclistas, apenas dos son mujeres. Describe que andar en bici “más que un ejercicio físico, (es) un ejercicio político” (Andando en Bici Carajo, 2014 como se cita en Puga, 2015), ya que es una estrategia para negociar el derecho a usar la calle y demandar políticas públicas que materialicen el derecho de los ciclistas a elegir cómo movilizarse.

Al usar la bicicleta, Puga (2015), comenta que los ciclistas construyen a una ciudad diferente 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.

Por ello la bicicleta es un instrumento para la apropiación y recuperación del espacio público dominado por el vehículo privado. La autora identifica que es tanto su potencial que tiene el poder de promover la equidad como instrumento útil para demandar justicia social y espacial. Lo cual, a nivel de las asimetrías de género, permite 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.

Asimismo, explica que la relación entre bicicleta y mujer va más allá de la satisfacción de la necesidad de transporte. Esto debido a que se vuelve una herramienta para el empoderamiento femenino, ya que aumenta la autoestima y la autosuficiencia, además rompe con prejuicios e incide en la construcción de la ciudad. El usar la bicicleta implica romper paradigmas, 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 bicicleta para las mujeres tiene el potencial de trascender a otras dimensiones de su vida.

Además, menciona que movilizarse en bicicleta promueve un cambio ya que una mujer que usa este vehículo de dos ruedas motiva a otra a hacerlo. Demuestra que es posible andar en bicicleta a pesar de todas las restricciones, demuestra que es seguro, que ahorra tiempo y dinero, y se divierte. La bicicleta es un medio de transporte individual que permite el contacto con los demás y con el entorno; por ello es que la experiencia de desplazarse en bicicleta se vuelve colectiva, esto porque se vive la ciudad de manera distinta.

La autora comenta que algunas limitantes para el uso de la bicicleta se relacionan con la falta de cultura vial y puntualiza en que no solo es un medio de movilidad sino que al utilizarla se está generando un ejercicio político relacionado con la reivindicación de derechos, el empoderamiento ciudadano, y la recuperación del espacio público. Para ella es importante que se genere la participación de las mujeres en la planificación de la ciudad, esto con el fin de conocer sus necesidades y empoderar a más mujeres para así romper prejuicios y barreras que limitan el uso de sus derechos; lo cual permitirá construir ciudades con mayor seguridad y equidad.

En esta misma línea, Hernández (2015) muestra mediante un proyecto fotográfico la manera en cómo las mujeres acceden a la bicicleta como alternativa de transporte y desarrollan estrategias de recorrido. La autora muestra una serie de fotografías que se encuentran acompañadas de experiencias de mujeres ciclistas, y de las diferencias que se presentan en la movilidad urbana.

Ella comenta que la práctica ciclista fue muy importante en el desarrollo feminista a finales del siglo XIX y principios del XX. Ya que la bicicleta se convirtió en un objeto que produjo cambios culturales, debido a que, en la época victoriana, la mujer vivía una situación de sometimiento que se expresaba en reglas estrictas y pesados trajes y ceñidos corsés cuando la práctica del ciclismo se popularizó, y pese a los esfuerzos para prohibir el acceso de las mujeres a esta modalidad, una gran cantidad de ellas la adoptaron. Entre otras cosas, se propagó la idea de que la práctica ciclista producía enfermedades en la mujer, otra más increíble fue la que sugería que la mujer se estimulaba sexualmente por el contacto con

el asiento de la bicicleta, por lo que se exigió que éste fuera rígido, y obviamente se escribieron más reglas en torno al uso de la bicicleta, como prohibir que la ropa para ciclismo fuera usada en ámbitos como el de la iglesia, lo que limitaba la posibilidad de trasladarse a esos lugares en la bicicleta.

El uso de la bicicleta por parte de las mujeres generó un cambio necesario en la manera de vestir, pues pedalear con las voluminosas faldas no era tan sencillo. Por lo que se introdujo el uso del pantalón y otras prendas mucho más cómodas. El cambio en la indumentaria “fue mucho más que una transformación estética: trajo un profundo debate moral que cuestionó por completo el rol de las mujeres en varios puntos del globo” (Heylupita, 2013, como se citó Hernández, 2017). El derecho a la movilidad independiente les habría nuevos horizontes, y sobre todo les proporcionaba autonomía.

Todos estos sentimientos de libertad, independencia, solidaridad ciclista, continúan presentes en la experiencia narrada de quienes, un siglo más tarde han elegido la bicicleta como su medio de transporte en las ciudades actuales pobladas de vehículos ocupando el espacio. Del análisis que realiza, se desprende que los motivos por los que una persona se decide para usar la bicicleta son muy variados. Entre los más mencionados están la rapidez y comodidad para movilizarse, la bicicleta como medio de trabajo, la economía, el cuidado al medio ambiente y la salud; pero también se mencionaron otras razones como la de ser agente de cambio o por razones lúdicas.

En lo relativo a las estrategias de traslado, se notan más diferencias entre hombres y mujeres. Una primera está relacionada con las preferencias en la organización de rutas: avenidas principales vs calles secundarias. Más hombres optan por circular por avenidas grandes, al considerar que son rutas más directas. Y ese no fue el único argumento, pues algunos consideraron que disfrutaban la adrenalina al circular en medio el tráfico. Por su parte, más mujeres declararon buscar rutas con calles secundarias y con poca circulación. No obstante, no se puede considerar una diferencia absoluta, pues también hay mujeres que usan las avenidas, y viceversa. En esta elección también cabe mencionar que las mujeres consideran otras dimensiones del salir a la calle, como el hecho de que, en horarios distintos, las calles secundarias pueden estar más oscuras o solitarias, que las principales.

Díaz y Rojas (2017), comentan que en las ciudades las mujeres muestran un patrón de viaje distinto al de los hombres, el cual se genera principalmente por la división de roles en la familia, el trabajo y la comunidad; sin embargo, estas diferencias no son reconocidas por las políticas públicas de movilidad urbana, ya que hay una carencia de información sobre la movilidad de la mujer en latinoamérica; los pocos estudios existentes sobre el tema demuestran que el uso de la bicicleta en las ciudades se masifica a niveles superiores al 10% del reparto modal, lo cual significa que la brecha entre hombres y mujeres disminuye. La explicación del bajo porcentaje de mujeres que utilizan la bicicleta en las ciudades de latinoamérica se encuentra en la combinación de una serie de factores individuales (actitudes y preferencias), sociales (roles familiares que generan patrones de viajes característicos), y físico-ambientales (usos de suelo, densidad, conectividad, accesibilidad, diseño urbano, etc.) (Emond et al., 2009, como se cita en Díaz y Rojas, 2017). Aunque estos factores son diversos y varían de acuerdo con el contexto en que se presentan, hay dos claramente identificados en la literatura sobre el tema: *La bicicleta asociada a la idea de inseguridad*, y *el uso de la bicicleta incompatible con los patrones de viaje de la mujer*.

Aunado a ello, también es posible identificar otros factores, menos estudiados, que inhiben el crecimiento del ciclismo urbano femenino: percepción de riesgo provocada por las características físicas y sociales del entorno en que se realiza el viaje, patrón de expansión urbana extendido y fragmentado que promueve el uso de modos motorizados, carencia de habilidades básicas para andar en bicicleta o para relacionarse de manera segura con los otros usuarios de la vía, prejuicios asociados al ciclismo urbano, ya sea por parte de la sociedad (pedalear es para hombres o para niños) o porque se considera que afecta negativamente al aspecto de la mujer y el acoso contra la mujer ciclista. Uno de los beneficios de la bicicleta es que permite tener una mayor independencia; además diversos estudios señalan que la mujer generalmente tiene menos oportunidades para el desarrollo de la actividad física de baja intensidad, lo cual se traduce en una mejor condición de salud. Por último, menciona que es necesario tener presente la mirada de la mujer para la creación de políticas de movilidad; ya que hay una ausencia de una perspectiva de género, las autoras identifican cinco razones de esta omisión:

1. Hay una severa carencia de información sobre la movilidad de la mujer en Latinoamérica.

2. La mayor parte de los tomadores de decisiones y funcionarios del sector de movilidad son hombres, quienes tienden a aplicar perspectivas de necesidades propias al momento de definir y desarrollar políticas, programas y proyectos.

3. Si bien es cierto que a nivel gubernamental hay mayor conciencia sobre la necesidad de implementar procesos participativos para la generación de políticas y proyectos de movilidad, ellos suelen enfocarse en la validación de propuestas elaboradas.

4. Al interior de las organizaciones comunitarias se replican mecanismos de segregación por género. En este sentido, la mujer usualmente participa en acciones públicas y genera la masa de base en estas organizaciones, pero las labores de dirigencia generalmente son asumidas por hombres (Tabbush y Caminotti, 2015 como se cita en Díaz y Rojas, 2017).

5. Como los procesos de planificación participativa implementados por el Estado usualmente son verticales, favoreciendo la comunicación con dirigentes de la sociedad civil, la información recibida a nivel gubernamental para el desarrollo de políticas de movilidad generalmente contiene un alto sesgo masculino, lo que a su vez refuerza la perspectiva universal del patrón de viajes del hombre señalado en el punto dos.

Moren (2015), comenta que a la mujer se le considera como el “sexo débil”, y que históricamente en el pasado ser mujer y ciclista era considerado engorroso, ya que existían consideraciones médicas y morales que dictaban los distintos papeles que estaban llamados a desempeñar hombres y mujeres, ambos separados por una barrera “natural” erigida sobre una diferencia sexual, y por el orden jerárquico patriarcal donde la mujer debía mantenerse en sometimiento por parte de su marido. El que las féminas pedalearan se consideraba una amenaza a su salud, a su moral y a su reputación. Ella considera que a pesar de estas críticas las mujeres debían movilizarse y luchar; y la bicicleta fue una pieza fundamental, ya que les permitió, participar en deportes y moverse libremente.

Este apartado nos permite conocer cómo la bicicleta se convierte en un instrumento de empoderamiento de la mujer y de la ciudadanía, que contribuye para la apropiación y

recuperación del espacio público y que permite romper con prejuicios y paradigmas; que se generaron en torno a la mujer que usa bicicleta ya que se les consideraba el “sexo débil”, es decir que no era una actividad propia para ellas, se asociaba también con inseguridad y se creía que afecta su moral, salud y la esfera familiar. Además las mujeres que optaron por viajar en bicicleta rompieron los roles al salir fuera de su hogar y fuera de los horarios determinados. Por último este apartado reconoce la necesidad de generar políticas públicas desde una perspectiva de género con la finalidad de romper el sesgo masculino en cuanto a la movilidad.

1.2 Las diferencias de género en la movilidad en bicicleta

Arias (2015), menciona que la fundación *Bici-Ñañ*, lleva a cabo acciones para cambiar los paradigmas en la movilidad, mencionando que al 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 sienten la ciudad de forma diferente.

Por su parte, Arias (2015) resalta la importancia de estudiar a las mujeres ciclistas, por un lado para realizar un “empoderamiento del espacio”, por medio de la visibilización, pues con ello se conseguirá que más mujeres se sumen en las calles, afianzando su libertad, y por otro, la presencia en las calles es un llamado al respeto, a decir somos iguales, somos seres humanos con los mismos derechos.

La autora comenta que estos sentimientos y vivencias del día a día, bajo el sol y bajo la lluvia, convierte a la ciudad más humana y sustentable, no solo para quien va en su bicicleta, sino para quienes la rodean, y por supuesto ha sido un medio de reivindicación de derechos, pues se va pedaleando hacia la emancipación de la mujer.

Huerta y Gálvez (2016), mencionan que a pesar del *boom* ciclista, solo el 35% de quienes la usan como medio de transporte en la Ciudad de Sevilla son mujeres, esto debido a que las pautas de movilidad de mujeres y hombres son diferentes.

La subida de las mujeres a la bicicleta constituyó en su momento una transgresión de los códigos socialmente pactados en ese momento y una sacudida de las representaciones vigentes. En contra de lo socialmente estipulado, un sector de las ocupantes del espacio urbano adoptó una nueva práctica, otra forma de desplazarse y estar en el espacio público.

La asociación entre mujeres y bicicletas ha constituido desde sus inicios un binomio llamativo y recurrente, y en no pocos casos problemáticos, para las sociedades occidentales. Dichas representaciones, alentadas en gran medida por los medios de comunicación, han influido en la concepción que la sociedad tiene de lo que significa montar en bicicleta siendo mujer, lo que resulta apropiado hacer y lo que no; lo que las mujeres, como mujeres, están capacitadas para realizar y lo que escapa a sus posibilidades. Los imaginarios sobre mujeres en bicicleta han dictaminado el tipo de indumentaria, conducción y espacio al que éstas pueden o no tener acceso.

Pero, sobre todo, muestran que la mujer en bicicleta ha estado y sigue estando sujeta a determinadas atenciones, restricciones e interpretaciones por parte de la sociedad a la que pertenece. “Moverse en un cuerpo de mujer”, escribe Sarah Goodyear “significa estar expuesta a un conjunto de expectativas sociales, restricciones y juicios sobre cómo vestir y comportarse. Pon ese cuerpo sobre una bicicleta y las cosas se complican más aún” (Citylab, 2014 como se cita en Huerta y Gálvez, 2016).

Vaca (2015), da a conocer las experiencias de mujeres del Colectivo Carishina en Bici, las cuales comentan que manejar la bicicleta puede llegar a producir en la mujer, confianza en sí misma, tranquilidad e independencia para hacer lo que por su propia autonomía y decisión ellas quieran hacer cuando y como lo deseen. Es decir, las empodera para sentir la fuerza en su interior de llevar a cabo muchos pendientes que tenían en su vida y de romper cadenas de violencia que llevan arrastrando por generaciones, violencia simbólica e incluso física; es entonces que eficazmente la bicicleta se convierte en una herramienta que las mujeres utilizan para reivindicar sus derechos, su derecho a la libertad, a la autonomía y al uso del espacio público. Durante la investigación las mujeres reconocen un antes y un después en sus vidas desde que usaron la bicicleta, la percepción que ellas

tenían del mundo, de su familia y de ellas mismas cambió de manera significativa en muchos aspectos.

La autora menciona que tomar la calle en una bicicleta es un acto simbólico y significativo. Ya que la mujer ha sido desplazada del espacio público, y se cree que debe encargarse exclusivamente del cuidado de la familia, por esto, es importante la reivindicación de sus derechos, desde su bicicleta y tomando la calle como espacio de visibilización, provocando reacciones diversas en la sociedad, desde el malestar hasta el asombro, el punto es dar de qué hablar, es implantar en el imaginario social la idea de la mujer ciclista, que no va por la vereda sino por las calles. “Las mujeres han ido transformando paulatinamente su autorreferencia identitaria de acuerdo con una propuesta de igualdad de derechos y deberes entre géneros y ese cambio comienza a reflejarse en la forma en que actúan y viven” (Troya, 2001: 93 como se cita en Vaca, 2017).

En este caso, se puede evidenciar cómo las y los ciclistas tienen que ganarse su espacio en la calle, en vista de que las políticas públicas respecto a los ciclistas urbanos y su derecho a transitar seguros por la calle son escasas por no decir nulas, al contrario de las posibilidades de circular que tienen quienes manejan automotores, quedando por fuera tanto ciclistas como peatones.

Los hallazgos más importantes encontrados en las historias de vida, destacan:

“Que el aprendizaje de los roles de género está presente a lo largo del desarrollo y crecimiento de las mujeres, los roles de género son bastante diferenciados, la palabra es creadora de sentidos, los cambios fisiológicos marcan un antes y un después en la vida de las mujeres, el miedo a la soledad; y la violencia sexual, física o psicológica es un tema en el que no se prepara a las mujeres, ni en sus hogares ni en la escuela”.

Cada una de las mujeres que conforma el colectivo *Carishina en Bici*, tiene una historia de vida distinta, tienen pendientes en sus vidas que podrán ser diversos, pero que cuando se encuentran en colectivo trabajan todas en conjunto, apoyándose mutuamente y rompiendo conceptos patriarcales.

Por otra parte, Cárdenas (2015), expone que las 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 de diseñar políticas y estrategias para la movilidad sostenible. 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.

Cárdenas para analizar cómo varía la experiencia de montar en bicicleta entre hombres y mujeres indaga en los siguientes aspectos: qué significa la bicicleta en la ciudad, cuál es el rol de las mujeres en el transporte público y cómo estas particularidades sirven para las políticas públicas de movilidad sostenible.

El autor menciona que es muy complejo definir, por qué o en qué aspectos son diferentes hombres y mujeres, pero si se analiza la forma en cómo se perciben sensorialmente los impulsos externos, se puede visualizar mejor esta perspectiva.

El ir en bicicleta o caminar 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 autobús. El contacto directo con los sonidos, el escape de los escapes y la 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 se percibe la ciudad depende del modo de transporte que se escoja 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 o dificultan 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 dominado por el género masculino. Ellos son quienes más la usan para actividades recreativas y para moverse en la ciudad.

Así lo demostró el informe de conteo de viajes en bicicleta publicado por Fundación Biciacción en el año 2014, en el cual se 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.

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.

En cuanto al rol social de la mujer en la movilidad, hay 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 éste, 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 éstas dediquen cuatro veces más tiempo a las labores del hogar que los hombres como se citó en Cárdenas (2015). Este hecho también hace que los patrones de movimiento de las mujeres sean particulares.

Adicionalmente, hay una realidad en México, 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.

Además 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 de la bicicleta como

medio 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, llevan a pensar, 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.

La autora concluye que, 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.

Hernández, Huerta y Martín (2016), afirman que las pautas de movilidad de mujeres y hombres han sido diferentes, debido a las realidades y necesidades de desplazamiento, lo cual se relaciona con los espacios, actividades y roles asignados; ya que la bicicleta no ayudaba a esa construcción de la feminidad tejida al entorno privado y basada en el recato, la compostura, la mesura, principales cualidades de lo que se entendía que debía ser una “buena mujer”. La falta de normalización del uso de la bicicleta entre las mujeres se relaciona, con determinados factores socioculturales, con la percepción del uso de la bicicleta como una “cosa de hombres”, algo que está cambiando, así como con las percepciones de miedo e inseguridad que sienten, sobre todo, frente al tráfico. Si ser mujer y ser hombre tiene significados e implicaciones diferentes en la vivencia del espacio público y de la propia corporalidad, también la tiene en las formas de desplazarse. Las

mujeres se enfrentan al desafío de superar ciertas barreras culturales, que tienen que ver con la asignación de roles y la configuración del espacio urbano en el que se mueven. El artículo distingue entre factores personales y socioambientales que influyen de manera directa e indirecta en el uso ciclista en las mujeres, los cuales se relacionan a su vez con la educación, y asimilación de roles femeninos instaurados por la cultura dominante y los impuestos por el diseño y dinámicas del espacio público. Los primeros tendrían que ver con la forma en que una mujer desarrolla su autoimagen y sus propias habilidades corporales y psicológicas, y operan sobre todo en fases tempranas de la vida de esta, fundamentalmente su infancia y adolescencia, al cual se suman las formas de socialización diferenciadas y los roles de género. Por otro lado, se encuentran los condicionantes del entorno físico y social en el que esas mujeres se desplazan cotidianamente: configuración del espacio público, tipo de ambiente en el que se mueven, formas de relación con el resto de actores sociales del escenario urbano, tareas concretas que tienen que realizar atendiendo a su rol de cuidadora o abastecedora del hogar; dentro de éste se identificaron tres factores claves: 1. La percepción de inseguridad en un espacio que es vivido como estresante o “poco amable” para circular en bicicleta, 2. Ambientes socialmente masculinizados, lo cual tiene que ver con el diseño y construcción del espacio público, los cuales a su vez se relacionan con los valores y discursos que imperan en la sociedad en la que se desenvuelven y 3. El comportamiento sexista en el espacio urbano lo cual hace que el desplazarse en bicicleta implique un obstáculo añadido.

Este apartado permite visibilizar las diferencias que se presentan en la movilidad femenina, el hecho de que las mujeres decidan tomar las calles en una bicicleta se convierte en un acto simbólico y lleno de significados ya que reivindica el ejercicio de los derechos por medio del empoderamiento del espacio y del rol social de la mujer en la movilidad, lo cual desafía las barreras culturales, sociales y políticas ya que se carece de programas de movilidad que reconozcan las problemáticas desde una perspectiva de género.

A continuación, se presentan tres reseñas de videos documentales y una nota periodística que muestran las experiencias de diferentes mujeres que se movilizan en bicicleta en diferentes espacios y delegaciones de la Ciudad de México.

Pskowski (2017), en su nota *En la ciudad de México, la mejor aliada de una ciclista es otra ciclista*, describe las problemáticas a las que se enfrentan las mujeres ciclistas en la Ciudad de México y las agrupaciones que están trabajando para apoyar a otras mujeres a usar bicicleta, como lo es *la rueda violeta* y *mucha morra*. La autora inicia comentando que una de las principales problemáticas es el acoso callejero, ya que se ha vuelto un hecho generalizado en la Ciudad de México, y un 72% de las mujeres han reportado haber sido víctimas de algún tipo de violencia sexual. El acoso es solo uno de los retos que las ciclistas mujeres de la ciudad tienen que enfrentar. A pesar de ser un 52.6 % de la población en la CDMX, solo una de cada seis ciclistas es mujer. Según datos de la Secretaría de Medio Ambiente de la Ciudad de México (Sedema), de 2008 a 2016, el porcentaje de mujeres ciclistas ha variado entre un 10% y un 13%.

Lamentablemente los estudios públicos no han profundizado en por qué el porcentaje de mujeres en bicicleta no ha incrementado, esto debido a la falta de programas gubernamentales que se enfoquen en la brecha de género existente en este medio de transporte. Aunque otro factor que puede incidir es que las mujeres presentan distintas necesidades de movilidad a la de los hombres, debido a que tienen trayectos numerosos y complejos y rutas variadas, las cuales se ven acompañados por una alta percepción de inseguridad. Por ejemplo, los viajes de los hombres se caracterizan por tener trayectos escasos, simples y repetitivos; con una baja percepción de inseguridad.

A su vez, las ciclistas de la Ciudad de México también han identificado barreras para las mujeres, Isabel Méndez integrante de *“La Rueda Violeta”*, considera que la estructura de las familias tiene un impacto. En muchas de ellas son los hombres los que tienen bicicletas y las mujeres no. También está el tema de la mecánica, para las principiantes, un miedo principal es que vayan a tener un problema mecánico que no puedan resolver. Desde la niñez las mujeres tienen pocas oportunidades para aprender sobre estos temas; pero ellas también ven discriminación en los talleres de bicicleta.

Otro grupo de mujeres ciclistas es *“Mucha Morra”*, Alejandra Medina, explica que su principal objetivo es promover el ciclismo femenino en la ciudad, y vincular a las mujeres a través de redes como Facebook y WhatsApp, ellas organizan carreras urbanas y

convocan a charlas sobre temáticas como ciclo-turismo para mujeres y rodadas nocturnas para que las mujeres principiantes se atrevan a salir en ruedas.

Al final de la nota la autora menciona que la Secretaría del Medio Ambiente (SEDEMA, 2016), ha invertido en programas como Eco Bici, un sistema de bicicleta pública, aunque éste no ha sido explícitamente diseñado para mujeres, un 37 % de los usuarios del programa son mujeres, equivalente al 10% de ciclistas en total; otro es la Biciescuela, un programa de educación para potenciales ciclistas que se lleva a cabo los domingos y durante el verano, también tiene beneficios directos para mujeres, donde el 54% de participantes son mujeres. A pesar de que existan estos programas Sedema no ha contribuido a cerrar la brecha de género en el ciclismo humano.

Por otra parte, Breton (2017), en el video documental *Mujeres rodando*, muestra las experiencias y vivencias positivas de cinco mujeres que utilizan la bicicleta como medio de transporte, tanto en la ciudad como en el Edo. De México. Por medio de entrevistas, las mujeres comparten que uno de los principales motivos por los cuales usan bicicleta, es porque es un medio que les permite sentir su libertad ya que pueden moverse a diferentes lugares sin depender del transporte, además es un medio de transporte ecológico, económico y rápido que permite mayor integración con la comunidad y con su cuerpo.

Ellas consideran que al utilizar la bicicleta se presenta un cambio de actitud, ya que no se enfrentan a las problemáticas del transporte público como el microbús, metrobús y metro, además de que su uso trae consigo beneficios económicos y permite un mayor contacto con la tierra y con la comunidad. Además la bicicleta les permite apropiarse de los espacios de manera segura convirtiéndose en una herramienta que rompe con las reglas impuestas por la sociedad ya que las empodera y les sirve para trasladarse a los lugares que ellas decidan, además este hecho les hace reconocer su cuerpo y cuidarlo.

Al final del documental ellas invitan a más mujeres a subirse a la bicicleta, mencionando que si no se sienten seguras lo mejor es iniciar buscando acompañamiento con otros grupos de mujeres y ciclistas.

En este sentido, González y Hernández (2017), por medio del documental *Yo soy una de ellas*, realizan una serie de preguntas con el fin de conocer la opinión, experiencias y

situaciones a las que se enfrentan tres mujeres de la Ciudad de México al usar la bicicleta para lo que es la apropiación del espacio. El video inicia preguntado qué está pasando por qué no hay más mujeres en bicicleta, qué es lo que detiene a las mujeres que no detiene a los hombres, a lo cual se responde que en el país se está viviendo mucha violencia de género, lo cual repercute en el miedo que tienen las mujeres al salir en bicicleta ya que se sienten expuestas. Posterior a ello las tres mujeres entrevistadas mencionan que la bicicleta las hace sentirse empoderadas, pero a pesar de ello han notado una marcada diferencia de género, esto por la discriminación que se genera por parte de los hombres al subestimar sus habilidades al andar en bicicleta, aunado a esto se presenta una falta de educación vial para convivir de una manera segura con los automovilistas y peatones.

Para ellas la bicicleta les permite vincularse con la ciudad de una forma distinta, ya que hay mayor independencia y no dependen del transporte público para conocerla. Además, les permite conocer la capacidad de su cuerpo y saber hasta dónde se pueden llegar, esto ellas lo relacionan, con mayor seguridad y fuerza personal.

Knoll (2017), a través de la nota documental presenta el evento que se realizó en agosto del 2017, llamado *Clitoral Mass MX*, en donde las mujeres ciclistas de la ciudad de México se reunieron para hacer respetar sus derechos en las calles, por medio de una rodada y así visibilizar y vincular a otras mujeres para combatir la cultura de discriminación que se vive en las calles. En el video se comenta que las bicicletas son cada vez más populares entre los nueve millones de habitantes de Ciudad de México, sin embargo solo uno de cada diez ciclistas es mujer.

Durante el video se observan dos entrevistas realizadas a las ciclistas organizadoras, una de ellas es Valeria Tapia, quien comenta que el objetivo principal del evento es para hacerse respetar al salir a las calles ya que ella considera que una de las principales problemáticas a las que se enfrentan las mujeres al salir en bici es la discriminación por parte de los automovilistas, ya que las ciclistas no son respetadas cuando van en bici ni debajo de la bicicleta, además de los comentarios de discriminación que se realizan acerca de que las mujeres no pueden ir en bici al trabajo o a la escuela, así mismo otra de las situaciones a las que se enfrenta es la violencia y el acoso callejero, por ello la importancia

de vincular a otras mujeres para hacer comunidad ya que ha observado que cada vez son más las mujeres que deciden usar la bicicleta.

Otra mujer entrevistada fue Laura Endoqui, quien comenta que *Clitoral Mass MX*, es un evento que busca vincular a otras mujeres que se mueven en bicicleta para generar un espacio libre de violencia en donde se pueda conversar y hablar de temas que en los espacios mixtos no se pueden tocar, ella piensa que en la Ciudad de México hay pocos espacios de mujeres en los cuales se permita compartir sus experiencias y menos de mujeres que se transportan en bicicleta, lo cual se relaciona con la violencia que se vive dentro de las organizaciones y grupos ciclistas ya que se sigue presentando el machismo, lo cual limita el desarrollo de las mujeres además de la violencia vial por parte de los automovilistas, los cuales creen que los ciclistas no tienen derecho a usar la calle además por el hecho de ser mujeres creen que no saben usar la bicicleta.

Para concluir con el estado de la cuestión es importante comentar que durante la búsqueda bibliográfica se encontraron pocas investigaciones realizadas en México, por lo que me parece importante generar estudios desde un enfoque de género, esto con el fin de conocer desde una mirada distinta las experiencias de las mujeres, y generar nuevas políticas públicas para la movilidad de las ciclistas en la ciudad.

Por otro lado, los textos presentados permiten conocer las asimetrías y problemáticas a las que se enfrentan las mujeres que deciden utilizar la bicicleta como un medio de transporte, los cuales a su vez se ven relacionados con problemas culturales, discriminación, estereotipos, y violencia de género.

Asimismo, intentan visibilizar las acciones que se han realizado a nivel Latinoamérica, para crear iniciativas que incentiven a más mujeres a subirse a la bicicleta, esto no solo con el fin de transportarse; sino que se busca ir más allá y romper los límites preestablecidos para las mujeres.

Ya que la bicicleta es como mencionan los autores una herramienta que permite vincular la participación de las mujeres con las calles, el espacio público que en un momento parecía ser exclusivo de los hombres, autos u otros medios de transporte, pero no pensado para y de las mujeres.

Las investigaciones realizadas muestran ciertas similitudes la primera de ellas es el interés por dar respuesta al porqué las mujeres no optan por usar la bicicleta, todas ellas realizadas desde una manera subjetiva permite conocer las experiencias de diversas mujeres, mexicanas, ecuatorianas, colombianas y argentinas, que han decidido utilizar este medio no solo para trasladarse por la ciudad sino para cambiar los paradigmas al insertarse al espacio público y apropiarse de éste.

El resultado del análisis denota las diferentes problemáticas a las que se enfrentan las mujeres al atreverse a usar la bicicleta, unas que parten desde el entorno familiar en donde se cree que las mujeres deben fungir con roles determinados como son los cuidados del hogar, los cuales se ubican en el espacio privado, otros con los aspectos culturales en los cuales se creía que la mujer no debía exponerse a las calles o montar en una bicicleta, otros con la violencia y el acoso callejero y algunos más con la infraestructura de las ciudades.

En conclusión, las mujeres al momento de decidir apropiarse de la ciudad por medio de una bicicleta pasan por un proceso de empoderamiento, esto porque ahora ya no dependen de alguien más para transportarse, genera en ellas una mayor seguridad y libertad, generándoles sentimientos de bienestar, de mayor movilidad y sobre todo impacta la manera en que se relacionan con la ciudad y los espacios.

Capítulo 2

Contexto histórico del uso de la bicicleta en la movilidad femenina

*“¿En qué habrá afectado a nuestra existencia el hecho de ser mujeres? ¿Qué oportunidades, exactamente, nos han sido dadas y cuáles nos han sido negadas?”
Simone de Beauvoir*

En el capítulo anterior el estado de la cuestión se presentó la revisión bibliográfica de las investigaciones que se han realizado en torno al uso de la bicicleta para la apropiación de los espacios y el empoderamiento en las mujeres, lo cual nos permitió conocer las experiencias y problemáticas a las que se enfrentan las mujeres que deciden utilizar la bicicleta como un medio de transporte, los cuales se relacionan con aspectos culturales que van desde el entorno familiar en donde se cree que las mujeres deben llevar a cabo los roles preestablecidos (ocuparse de las tareas domésticas o el cuidado de los hijos), las cuales se ubican en el espacio privado; otros relacionados con la discriminación, en donde a la mujer se le posicionaba como el sexo débil, los estereotipos que mencionaban que el que las mujeres salieran en bicicleta era una actividad impropia; y violencia de género.

Sin dejar de lado a los relacionados con el derecho a la ciudad, en donde se demanda una mayor infraestructura y la generación de políticas públicas desde una perspectiva de género.

A lo largo de este capítulo se presenta el contexto social y cultural en el que se ubicaban las mujeres que durante su cotidianidad decidieron apropiarse de un espacio por medio de una bicicleta. Se inicia con una breve historia de la bicicleta, en donde se mencionan los principales países que hasta ahora se han sumado al uso de la bicicleta, posterior a ello, se aborda la movilidad urbana en la Ciudad de México y se describen las políticas públicas que se han diseñado para la implementación de la bicicleta como medio de transporte; por último, se habla acerca de las primeras mujeres en bicicleta y las problemáticas a las que se enfrentaron y se presenta al grupo de estudio de esta investigación “*La Rueda Violeta*”.

2.1 La bicicleta a través de la historia

Con la finalidad de contextualizar este capítulo es importante realizar un recorrido histórico de la invención de la bicicleta, para así entender la relevancia que este velocípedo significó para el empoderamiento femenino.

La historia menciona que la primera bicicleta fue creada en París en 1791, tras el invento del *Célerifère* realizado por Mede de Sirvrac, el cual era un chasis macizo de madera con dos ruedas que solo avanzaba en línea recta. Este fue mejorado en 1817 por el Alemán Karl von Drais, quien adaptó la ingeniería de la época para añadirle dirección dando como resultado la llamada *draisiana*, la cual se manejaba como una patineta, es decir que se impulsaba gracias al arrastre de los pies sobre el suelo. En 1839 el escocés Kirkpatrick Macmillan, incorporó unos cigüeñales lo cual permitió a la rueda trasera girar de forma rudimentaria.

Para 1861, Pierre Michaux y su hijo Ernesto crearon un velocípedo con tracción delantera con bielas fijas en el eje de la rueda y pedales que permitían impulsar la rueda, lo cual hacía que la bicicleta alcanzara una velocidad de 5 km/h al moverse; en este periodo se inicia con la industria de lo que se llamó velocípedo.

Entre los años 1865 y 1870 los ingleses desarrollaron el velocípedo agrandando la rueda delantera para crear la llamada BI o “High Wheeler”, lo cual permitió conseguir mayor velocidad con menos peso, pero también con un menor equilibrio. Para homogeneizar estas bicicletas, los fabricantes estandarizaron la rueda delantera a un diámetro de 1,2 metros y las traseras a 40 centímetros. (Tello, 2015).

Treinta años después el Escocés Robert William Thomson, sustituiría las ruedas de madera por neumáticos hinchables que serían perfeccionados después por el inventor de cámara de aire John Boyd Dunlop. Tuvieron que pasar sesenta años para que el inglés Kemp Starley diera forma a la conocida “bicicleta de seguridad” la cual incorporaba frenos y dos ruedas de tamaño similar, terminado con esto la evolución de la bicicleta, las actuales bicicletas que se ven circular por las calles no han sufrido variaciones significativas frente a su último prototipo. (Cabezas, 2016).

2.1.1 La bicicleta por el mundo

(Beltrán 2003, como se cita en De la Paz, 2012) menciona que el uso de la bicicleta como alternativa de movilidad tiene beneficios para la salud, economía, el medio ambiente y el entorno familiar; además contribuye para mejorar la calidad del aire, a pesar de ello, son pocas las ciudades que han desarrollado programas para promover su uso.

El autor comenta que los primeros países de Europa que usaron la bicicleta fueron los países bajos como Ámsterdam y Dinamarca; en donde es más común ver un mayor número de bicicletas que de habitantes, ya que en estas ciudades todos los grupos de la población la usan. De los países en Europa se incluyen: Alemania, Austria, Suiza, Bélgica, Italia, Francia y Gran Bretaña.

En América del Norte se han realizado algunos estudios en donde se comenta del renacimiento del uso de la bicicleta en países como Canadá que incluyen a Montreal, Toronto y Vancouver y en Estados Unidos que incluyen a Chicago, Minneapolis, Nueva York, San Francisco y Washington. En ambos países el uso de la bicicleta es principalmente por las universidades y barrios burgueses que se encuentran en el centro de estas ciudades.

Los primeros países en promover desde las políticas públicas y el Estado el uso de la bicicleta como un medio de transporte alternativo en América Latina son Colombia y Brasil, ciudades en donde se tiene una visión de movilidad y planeación urbana, lo cual ha contribuido a la creación de infraestructura que permita a peatones y ciclistas convivir y recuperar el espacio público. Por su parte, en La Habana Cuba el uso de la bicicleta se utilizó para los traslados cotidianos, disminuyendo así la circulación de autobuses en la crisis de los años noventa.

El mismo autor menciona que en Asia es posible identificar dos países que utilizan la bicicleta en la movilidad cotidiana: China y Japón.

China era conocida en los años ochenta como “el reino de las bicicletas”, ya que la mayoría de los habitantes se trasladaban en bicicleta a todas partes; aunque en la actualidad su uso ha disminuido debido al aumento del automóvil.

En Japón la bicicleta es un medio de transporte cotidiano aceptado por la mayoría de la población para realizar diversas actividades como compras y viajes, este país cuenta con una gran cantidad de “parkings” habilitados para sus transportes, la incidencia de robo de bicicletas es baja ya que se le reconoce como delito y éstas cuentan con matrículas para su fácil identificación.

Este apartado nos permite conocer cómo fue la evolución de la bicicleta a través de los años, y los primeros países percursores en el uso de esta en su sistema de movilidad como Europa, América del Norte, América Latina y Asia, en donde por medio de infraestructura y políticas públicas de inclusión se ha logrado que la convivencia entre peatones, ciclistas y otros medios de transporte sea favorable.

2.2 La movilidad urbana en la Ciudad de México

Al hablar de la movilidad Jirón (2007) menciona que, es necesario entender el movimiento, las experiencias, significados, las prácticas sociales y culturales que se presentan en ella, debido a que es un medio por el cual pueden analizarse fenómenos contemporáneos que ayudan a cuestionar diversas dimensiones sociales.

A continuación, se presenta una breve definición para introducir el concepto de movilidad el cual se profundizará en el capítulo siguiente.

Los conceptos que se presentan en este apartado se eligieron con relación a la movilidad en los espacios públicos, lo cual a su vez permitirá comprender cómo y de qué manera se han generado las políticas públicas para la inclusión de la bicicleta como un medio de transporte en la ciudad.

Duque (2007), menciona que la movilidad debe ser comprendida como un derecho al libre desplazamiento en condiciones óptimas de relación entre el medio ambiente, el espacio público y la infraestructura. (Duque, 2007 como se cita en Macías, 2015).

Para Méndez (2017), la movilidad es un atributo de los individuos que se relaciona con la capacidad de movimiento y el cambio dentro de un contexto de cualquier tipo; el cual puede analizarse a partir de los desplazamientos y de los diversos motivos de esté.

Cabe mencionar, que el uso de la bicicleta en la movilidad urbana es una alternativa que busca disminuir la dependencia al automóvil, además es un medio de transporte para la apropiación del espacio y para generar una ciudad más humana, que permite la equidad social y la recuperación del espacio público. (Macías, 2015). Además, su uso tiene beneficios visibles para el usuario y la sociedad, ya que favorece la convivencia urbana, mejora la calidad del aire, no produce ruido, ayuda a respetar los espacios comunes, reduce el tráfico, los accidentes de tránsito, mejora los tiempos de traslado y las condiciones de accesibilidad, lo cual contribuye para disfrutar la ciudad; y se convierte en un modo transporte individual de bajo costo.

En el artículo XIII, de la Carta Mundial del Derecho a la Ciudad (2012), se hace un llamado al derecho al transporte y movilidad pidiendo se garantice el derecho de movilidad y circulación en la ciudad a través de un sistema de transporte público accesible a todas las personas, por medio de un plan de desplazamiento urbano e interurbano; creando así medios de transporte adecuados a las diferentes necesidades sociales (de género, edad y discapacidad) y ambientales, a un precio razonable y adecuado a los ingresos de la población. Lo cual servirá para estimular el uso de vehículos no contaminantes y establecerá áreas reservadas a los peatones de manera permanente o para ciertos momentos del día. Macías (2015).

A través de esto se busca integrar a la bicicleta como un vehículo cotidiano en la ciudad, pero no solo basta con esto, es necesario generar mayor infraestructura y presupuesto en programas de movilidad ciclista para integrar este vehículo a la red de transporte, por lo tanto, se hacen necesarias las políticas públicas para que más personas utilicen este medio de transporte y así tener ciudades más sustentables y humanas.

El éxito de la bicicleta como alternativa de movilidad en los traslados cotidianos se debe a la implementación de políticas que incluyen a la bicicleta como un medio de transporte, de lo cual en México se carece, ya que hasta hace pocos años era considerada un medio de recreación y deporte, a diferencia de otros países en donde la bicicleta forma parte de las políticas de transporte habitual.

Aunado a ello, en la actualidad la tasa de motorización se ubica en un 9.6 % anual lo que supera la tasa demográfica actual de 1.26 % del país (CTS México, 2009 y CONAPO,

2006 como se cita en Pérez, 2015). Contribuyendo a ésto diariamente millones de personas invierten tiempo para trasladarse y su viaje se vincula con el grado de bienestar y rendimiento en sus labores. La mayoría de los traslados se llevan a cabo en periodos mayores a una hora, debido a la congestión vial y a la dispersión urbana. Los principales medios para desplazarse son el transporte público con un 49.48% y el transporte no motorizado con un 25.93%. A pesar de que el uso del automóvil va en aumento solo el 24.59 % del total de los viajes se realizan por este medio.

Es así como la bicicleta se convierte en un medio de transporte flexible, eficiente, económico y accesible, y su uso en las ciudades mexicanas ofrece la posibilidad de transformar el entorno urbano ya que genera lugares saludables, sostenibles, equitativos y competitivos, permitiendo a las personas recuperar el derecho a la ciudad. Además se ha convertido en un medio de transporte rápido y eficiente para realizar viajes de hasta 5 kilómetros con una velocidad promedio de 16.4 km/ h, comparado con la velocidad promedio de otros medios de transporte como la de un automóvil en hora pico, convirtiéndose en una opción ideal para viajes cortos (colonia, entre colonias y viajes más largos.) Promoviendo así la equidad y la seguridad pública en las calles, ya que se hace un mejor uso del espacio vial, esto porque que una bicicleta solo requiere de 3m² a en comparación con un auto que requiere 60m², o el transporte público.

Al respecto, Macías (2015) afirma:

“La tendencia mundial indica que las ciudades con altos porcentajes de ciclistas son percibidas como lugares más seguros y más humanos. Al aumentar el uso del espacio público, se crea un sistema cívico de seguridad informal que transforma la vía pública en un espacio más incluyente y con un tejido social más robusto.” (pág. 47).

Por su parte, Soledad (2012), describe el contexto de la movilidad en bicicleta en la Ciudad de México, señala que en el año 2007, la bicicleta comenzó a ser considerada dentro de los programas de gobierno en materia de movilidad como el “programa de corredores de movilidad no motorizada 2006-2012; y el plan verde de la Ciudad de México propuesto en el 2008, que tenían como objetivo principal incrementar los viajes en bicicleta.

Dichos programas se explican a continuación:

- El Programa de Corredores de Movilidad No Motorizada (2006-2012), fue diseñado por La Secretaria de Medio Ambiente del Gobierno del Distrito Federal (SMA), en marzo del 2007, el cual se compone de dos ejes fundamentales. 1. Infraestructura: que incluye realizar una red de 300 km de ciclovías en la Ciudad de México, estacionamiento para bicicletas en los sistemas de transporte, museos y estacionamientos públicos, señalamientos para el peatón y para el ciclista, la modificación del reglamento y adecuaciones legales para alentar el uso de la bicicleta como un medio de transporte y 2. Comunicación y difusión, que alude a las campañas informativas respecto al uso de la bicicleta.
- Plan verde en de la Ciudad de México, realizado en agosto del 2008, busca incentivar la movilidad no motorizada y disminuir los altos índices de contaminación.
- Estrategia de movilidad en bicicleta en la Ciudad de México (EMB), presenta los proyectos y acciones para el uso masivo y seguro de la bicicleta en la ciudad.
- Mejor en bici, un programa que inició en el 2008, con el préstamo de bicicletas a menor escala.
- Bicicleta pública “Ecobici”, un sistema urbano individual utilizado como complemento del transporte público.

En la actualidad existe el programa “muévete en bici” y el ciclotón, cuya finalidad es incentivar a más personas a utilizar la bicicleta, sin embargo estos programas logran incrementar el número de ciclistas los domingos, lejos de capacitar a los ciclistas a utilizar la bicicleta como un medio de transporte.

Las iniciativas creadas para promover el uso de la bicicleta en la Ciudad como medio de transporte son “la escuela de ciclismo urbano”, cuyo objetivo es crear en las personas habilidades para el uso de la bicicleta en sus desplazamientos.

A pesar de que existen programas para incrementar el uso de la bicicleta en la Ciudad, estos son deficientes para incrementar la movilidad en bicicleta en la cotidianidad,

lo cual quizá esté relacionado con la falta de políticas públicas que incluyan a la bicicleta como un medio de transporte sustentable.

2.2.1 La movilidad en bicicleta en la Ciudad de México

Es importante mencionar que como tal no existen estadísticas a nivel nacional que muestren el impacto del uso de la bicicleta como medio de transporte, pero para tener un referente general de la Zona Metropolitana se tomaron los resultados de la encuesta de Origen-Destino en hogares de la Zona Metropolitana del Valle de México (EOD), realizada en el 2017.

Dicha encuesta, brinda información sobre la movilidad espacial cotidiana de las personas que habitan la Zona Metropolitana del Valle de México, sus patrones de viaje, características de sus viajes, modos de transporte, horarios y la finalidad de sus desplazamientos. Este estudio se convierte en una herramienta para la generación y planeación de la infraestructura vial, urbana y el desplazamiento; además permite conocer las características demográficas en la movilidad cotidiana.

La encuesta se realizó en marzo del 2017, en las 16 delegaciones de la Ciudad de México y en 59 municipios conurbados del Edo. De México y el Municipio de Tizayuca Hidalgo, en la cual se entrevistó a la población mayor a 6 años que utiliza algún medio de transporte.

De los resultados de la encuesta tomamos aquellos que se relacionan con el uso de la bicicleta como medio de transporte para desplazarse en la Zona Metropolitana.

En cuanto al uso de la bicicleta, la encuesta indica que la proporción de hogares con bicicleta es destacable, ya que en la Zona Metropolitana del Valle de México el 35% de la población dispone de bicicletas, en la Ciudad de México un 28% y en los municipios conurbados del Edo. De México y Tizayuca un 42% de la población tiene bicicletas dentro de sus hogares. (INEGI, 2017).

La encuesta permite conocer que la población de la Ciudad de México utiliza la bicicleta como medio de transporte para trasladarse al trabajo, salir a la escuela y regresar a

su hogar, en cambio, en los Municipios Conurbados (MC) del Estado de México y Tizayuca predomina su uso para transportarse a la escuela.

José Manuel¹, realizó un análisis comparativo de la encuesta Origen – Destino realizada en el 2007, con la del año 2017. De la cual obtuvo lo siguiente: en el año 2007 se realizaron alrededor de 435 mil viajes en bicicleta en la ZMVM, para el año 2017, esta cifra aumentó a 720 mil viajes diarios.

En la CDMX según los datos del EOD 2007 se realizaron 107 mil viajes diariamente y en los datos arrojados en el EOD 2017, se han realizado 240 mil viajes en bicicleta cotidianamente, lo que representa un incremento en el número de viajes.

Además, esta encuesta comenta que los viajes en bicicleta en los MC correspondían a 327 mil viajes, en contraste con los datos de la reciente EOD realizada en 2017, la cual refleja un aumento total de 479 mil viajes.

También, se destaca la importancia del incremento del uso de la bicicleta por parte de las mujeres en la Ciudad de México en los resultados de la EOD 2007, por cada diez viajes en bicicleta, dos eran realizados por mujeres y en la reciente EOD 2017, por cada diez viajes en bicicleta ahora son tres los realizados por mujeres, es decir que en el 2007 se realizaron 22 mil viajes en bicicleta en la CDMX, y en el 2017 se realizaron 58 mil viajes, mostrando un incremento, lo cual equivale al 3 veces más al número de viajes realizados en diez años.

Otro estudio que nos permite conocer de manera porcentual el uso de la bicicleta en la movilidad en la Ciudad de México es el conteo ciclista realizado por el Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo (ITDP) en el 2013, en los resultados se identificó que la mayoría de los ciclistas está concentrada en tres grupos; el grupo uno en la edad de 20 a 29 años, el grupo dos en el de 30 a 39 años y el tercer grupo de entre 40 a y 49 años.

Asimismo, su trabajo muestra el incremento de los distritos que aumentaron sus viajes en bicicleta los cuales fueron Del Valle, Nápoles, Ciudad Universitaria, Bosques de

¹ Mi diario urbano (2018). *El uso de la bicicleta, la EOD 2007 y la EOD 2017*. Ciudad de México Tomado de: <http://midiariourbano.blogspot.com/2018/04/el-uso-de-la-bicicleta-la-eod-2007-y-la.html>

Aragón, Teleférico de Ecatepec, Condesa, Chapultepec-Polanco, Tepepan, Morelos y Padierna.

En cuanto al género de las y los ciclistas se observa un aumento de las mujeres en bicicleta de un 21 %, tras la entrada en operación del sistema de bicicleta pública, Ecobici en el 2010. La bicicleta utilizada por género en el 2013 de los 3245 hombres contados para Ecobici fue de 63 %, de los cuales, el 19 % usa bicicleta de montaña y el 18 % una bicicleta híbrida. De las 914 mujeres, el 81% circulaba en Ecobici, el 9 % en bicicleta de montaña y el 6 % en una bicicleta híbrida.

Como observamos se torna difícil tener de manera exacta y precisa cuantas personas de la población mexicana utilizan la bicicleta para transportarse ya que se carece de datos estadísticos, pero también este apartado deja ver que del año 2007 al 2017 se incrementó del uso de la bicicleta como un medio de transporte en los habitantes de la zona metropolitana y en áreas conurbadas.

2.3 Mujer y bicicleta

La bicicleta fungió como herramienta en la emancipación femenina en el siglo XIX, ya que permitió experimentar libertad y un mayor desplazamiento en los espacios públicos otorgando mayor independencia y autonomía.

Tello, (2015) comenta que el uso de la bicicleta por parte de las mujeres trajo consigo un empoderamiento personal y político, ya que las dotaba de una autonomía de movimiento que se acompañaba de una auténtica revolución en los usos y costumbres de las mujeres de entorno burgués. La autora comenta que las mujeres que optaron por utilizarla fueron señaladas por ejercer una actividad impropia de las damas, debido a la creencia de que su uso afectaba a su salud causando esterilidad, abortos y riesgo de contraer tuberculosis; además de las cuestiones morales pues se decía que provocaban formas de excitación sexual. Existían 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. Asimismo, se argumentó que este vehículo podría deteriorar la esfera familiar al permitir a la mujer viajar más allá de sus límites sin la compañía de su marido.

A pesar de estos señalamientos hubo mujeres que se atrevieron a tomar la iniciativa de subirse a una, tal es el caso de Annie Cohen quien a sus 23 años y siendo madre de tres hijos, recorrió el mundo en 15 meses en una bicicleta de acero y sin frenos.

Tras su viaje publicó un artículo para el New York World bajo el nombre de “The New Woman” (La nueva mujer), en el cual relataba su viaje en bicicleta mencionando “soy una periodista y una nueva mujer, lo cual significa que me creo capaz de hacer cualquier cosa que pueda hacer un hombre”. (Tello, 2015).

Años más tarde, la líder feminista Norteamérica Susan Brownell Anthony, también declaró en 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”.

A pesar de ello, en 1897 publicó en la revista National Review, que las mujeres podrían sufrir la enfermedad conocida como “la cara de la bicicleta” la cual causaba síntomas como ojos desorbitados, piel seca, mandíbulas apretadas y labios demacrados. Tras dicha declaración las mujeres se vieron obligadas a vestir bajo la apariencia de un hombre, que en aquel momento se caracterizaba por pelo corto, ropa masculina y cigarrillo mientras paseaban en bicicleta.

Además, el uso de la bicicleta también revolucionó la forma de vestir ya que se dejaron los largos y ampunos vestidos y los corsés que hacían incomodo el pedaleo; y se crearon los bloomer una especie de pantalones bombachos.

En la década de 1890 la bicicleta influyó en el movimiento por la igualdad de los Derechos Civiles entre hombres y mujeres y por la liberación femenina. Además, se convirtió en un icono del movimiento de liberación femenina y de los derechos de igualdad entre los hombres y las mujeres. Líderes feministas del movimiento sufragista como María Pognon, Susan Browneell y Frances Willard, desafiaron los roles femeninos presentándose en bicicleta a actos públicos y manifestaciones.

Corona (2017), comenta que la bicicleta ha sido conceptualizada, desde sus orígenes, como un elemento de transformación social de primer orden en el que también ha tenido

cabida la llamada emancipación femenina. La cual es un medio para el establecimiento de la igualdad social y la liberación de las mujeres, y que fue utilizado como medio de expansión de la igualdad de los derechos sociales e impulso el cambio social a finales del siglo XIX.

Esta autora menciona que la bicicleta reivindicó el contexto socio-político y cultural de las mujeres, ya que no fue un instrumento pensado en las mujeres como menciona Championnière: “La bicicleta ha nacido ayer: apenas se ha encontrado su forma definitiva; está llamada a modificar las relaciones sociales; la consecuencia más curiosa de este movimiento es la adopción de la bicicleta por la mujer, o mejor dicho, la adaptación de la mujer a la bicicleta”

La importancia de la bicicleta para la emancipación de las mujeres establece una relación causa-efecto, debido a que está presente en diferentes fenómenos y momentos de su vida, por lo tanto, fue un fenómeno histórico que determinó la liberación de ataduras y convicciones morales del siglo XIX.

A pesar de que la bicicleta fue reivindicadora, las mujeres lucharon contra el orden natural de las cosas para hacerse visibles en el mundo de ciclismo, ya que se les negaba la participación en eventos deportivos y había mujeres que no tenían acceso a ella. Por otro lado, la mujer ciclista fue erotizada creando con ellas fotos y carteles donde aparecían mujeres inmóviles utilizadas solo como objetos.

En la actualidad, Méndez (2017), identifica que la movilidad en bicicleta por parte de las mujeres es menor, lo cual alude al género, ya que de las personas que ella entrevistó la mayoría, presentan diferencias marcadas que se dan a la reacción que tiene los hombres a diversas circunstancias que se relacionan con el tipo de distancia, enfrentarse a situaciones de violencia y otras con la cuestión del miedo. Otras más se relacionaron con la cuestión estética en donde a la mujer se le percibe como poco compatible con la bicicleta ya que se considera que deben tener una buena imagen y las relacionadas con el contexto de inequidad impuesto por la situación social de la mujer en la ciudad.

Por su parte, Trejo (2015), plantea que son menos las mujeres que usan la bicicleta en el mundo, lo cual se relaciona con la brecha de género, ella toma una cita Stoscheck la

cual dice: “¿Cómo vamos a lograr una cultura de la bicicleta y de sustentabilidad si las mujeres, la mitad de la población, no las están utilizando?”. Afirmo que las principales barreras se relacionan con el patriarcado y una historia de opresión realizada por la religión, el gobierno, la familia y la cultura; además de que las mujeres son más vulnerables en el espacio público y es más probable que sean víctimas de violencia lo cual se vuelve una limitante en la movilidad para las mujeres ya que casi todas han experimentado violencia verbal o acoso sexual en la vía pública al usar la bicicleta.

Otra barrera que ella atribuye es la concebida por el género y el sexismo de la sociedad, el cual se relaciona con el rol que la mujer debe ocupar (ser pasivas, el sexo débil, menos violentas, sumisas), por otro lado, se cree que ellas no tienen derecho a ocupar los espacios públicos ya que están destinadas para estar en casa y si salen, deben hacerlo acompañadas por un hombre.

Esto también se refleja en etapas tempranas, ella identifica que a las niñas no se les enseña a pedalear ya que es visto como una actividad masculina, dando como resultado que mujeres adultas no sepan pedalear y que disminuya la confianza en sí mismas.

Además el papel del género establece que las mujeres deben realizar el trabajo productivo como también el reproductivo, es decir salir a trabajar y a su vez, realizar el trabajo doméstico, el cuidado de los hijos, las personas mayores, realizar las compras, cocinar, aseo de la ropa y el tener estas responsabilidades significa para ellas menos tiempo e independencia.

La autora comenta que la movilidad de las mujeres se diferencia de la de los hombres ya que ellas realizan viajes en cadena con la finalidad de realizar compras, ir a la escuela, al trabajo, el cuidado de los hijos o actividades como deporte o de recreación.

La movilidad en este sentido puede ser entendida como medio para analizar fenómenos contemporáneos y servir para cuestionar diversos niveles de las dimensiones sociales. Por ejemplo, el uso de la movilidad para comprender implicancias de género otorga la posibilidad de visibilizar complejidades espaciales de las desigualdades de género que van más allá de la distinción entre espacio público o privado (Jirón y Zunino, 2017) como se cita en Méndez, 2017).

La movilidad revela aquí una gran complejidad de estrategias cotidianas que se enfrentan y la manutención en muchos casos de patrones patriarcales pese al discurso de la igualdad de género (Jirón, 2007).

Después de remontarnos al pasado podemos darnos cuenta de que la bicicleta fue un invento que en su primer momento se pensó para diversión y juego, pero que con el paso de los años fue mejorando hasta convertirse en un medio de transporte popular y de fácil acceso, pero en el contexto de las mujeres significó una herramienta para ayudarlas a apropiarse de los espacios públicos, de su tiempo y cambiar los roles femeninos establecidos; quizá en la actualidad continúan presentándose no de manera tan notoria, pero como se presentó en el estado de la cuestión las problemáticas relacionadas con los estereotipos, la discriminación y la violencia continúan presentes.

2.3.1 Mujer, violencia y espacio público en México

En México como en otros países la violencia de género está presente y afecta a hombres y mujeres. Aunque en el caso específico de las mujeres ésta se presenta en diferentes ámbitos de su vida, por ello en este apartado se define violencia contra las mujeres y la violencia de género, lo cual nos permitirá comprender cómo se vive desde el espacio público; y así situar a las mujeres que utilizan la bicicleta como un medio de transporte en la Ciudad de México.

Para esta tesis se definirá lo que es la violencia contra las mujeres, después de ello se presenta el concepto de lo que es la violencia de género, el cual se desarrollara de manera profunda en el capítulo correspondiente al marco teórico.

El Glosario de Términos de Violencia Contra la Mujer (2010) define a la violencia contra las mujeres como: “la violación de los derechos humanos y las libertades fundamentales, que limitan total o parcialmente a la mujer en el reconocimiento, del goce y ejercicio de sus derechos y libertades” (Convención Interamericana para prevenir, sancionar y erradicar la violencia contra la mujer, 1999).

Dicha violencia afecta a todas las mujeres de la sociedad sin importar clase, edad, nivel educativo, raza, etnia y religión.

A su vez La Asamblea General de Naciones Unidas (ONU, 2013), define la violencia de género “*como todo acto de violencia basado en el género que tiene como resultado posible o real un daño físico, sexual o psicológico, incluidas las amenazas, la coerción o la privación arbitraria de la libertad, ya sea que ocurra en la vía pública o en la vida privada*”. Que incluye la violencia física, violencia sexual, violencia psicológica, la violencia relacionada con la explotación, la violencia reproducida a nivel de la comunidad en general donde se incluye las violaciones, los abusos sexuales, el hostigamiento y la intimidación sexual, el tráfico de mujeres y la prostitución forzada; así como la violencia perpetuada por parte del Estado.

Por su parte, El Fondo de Población de Naciones Unidas (UNFPA), comenta que la violencia por motivos de género se presenta tanto en hombres como mujeres, pero esta se dirige y afecta específicamente a las mujeres; la cual se vincula con la desigualdad y distribución asimétrica del poder en las sociedades patriarcales (Monárrez, 2009, como se cita en Díaz, 2017).

Lagarde (2004), menciona que la violencia de género es una violencia misógina, que se da por el simple hecho de ser mujer y por estar ubicada en una posición de desigualdad de género, que ella traduce como opresión, subordinación, discriminación, exclusión, marginación y explotación; además esta violencia se presenta en el ámbito familiar, laboral, educativa, en la comunidad, en las instituciones y en los actos de feminicidio. (Díaz, 2017).

Asimismo Lagarde, argumenta que este tipo de violencia daña la vida y el mundo de las mujeres ya que es ejercida desde cualquier sitio, dañando su integridad como personas, e implica la pérdida de la libertad (de posibilidades), hasta la pérdida de su vida. También, relaciona la violencia de género con una función política la cual tiene como objetivo la dominación de las mujeres, lo cual permite debilitarlas y menguar su capacidad de respuesta, de defensa y acción; afirmando que la violencia genérica produce en gran cantidad de mujeres uno de los recursos más importantes del control patriarcal: el miedo. Por tanto, la violencia de género contra las mujeres, también afecta sus áreas económicas, jurídicas, políticas, su moralidad, su aspecto psicológico, sexual y corporal.

Los hechos violentos que pueden experimentar las mujeres son desde un grito, una mirada, un golpe, el acoso, el abandono, el olvido, la invisibilidad y la negación de sus derechos, hasta el uso de las armas mortales en su contra. (Lagarde, 2004).

La presentación de estos diferentes conceptos nos permite concluir que la violencia de género puede vivirse desde diferentes ámbitos, ahora es importante situarnos en el contexto del grupo de estudio del presente trabajo el espacio público.

Al respecto, Delgado (2007), menciona que el espacio público es un lugar donde se ejerce el derecho a hablar y al hacer con relación a los espacios públicos, pero también es un lugar donde se confrontan relaciones de poder, así como la búsqueda y el ejercicio de libertades individuales y colectivas.

Pero este lugar que puede concebirse como un espacio de todos es un escenario donde se generan exclusiones, como afirma McDowell (2000,) como se cita en (Zúñiga, 2014), que es el caso de las mujeres y la violencia que enfrentan al incursionarse en el espacio público. Así, el espacio público se vuelve un lugar de disputa, en donde las mujeres mantienen una lucha por legitimar su presencia y salvaguardarse de la violencia cotidiana que se vive.

Monárrez (2011), menciona que las mujeres son objeto de múltiples actos de agresión física, verbal y sexual, como miradas lascivas, tocamientos, interpelaciones groseras, ataques sexuales y agresiones físicas, los cuales son estudiados como formas de acoso sexual.

A su vez (Delgado, 2007 como se cita en Zúñiga, 2014), comenta que los factores de inseguridad afectan más a las mujeres que a los hombres, lo cual se relaciona con la forma en cómo se organizan las ciudades, las condiciones de vida e infraestructura y el equipamiento urbano en los espacios públicos.

Contribuyendo a ésto (Fuentes y Peña, 2011 como se cita en Zúñiga, 2014), comentan que las ciudades se han vuelto más violentas y los espacios públicos son lugares en donde se ejerce de manera recurrente la violencia en contra de las mujeres.

En cuanto a las experiencias que pueden vivir las mujeres en su movilidad son desde los piropos, tocamientos, violencia verbal, violencia física o agresiones sexuales y en

el caso más lamentable la muerte o el feminicidio. Los cuales pueden ocurrir al desplazarse a sus sitios de trabajo, escuela, o al realizar a sus actividades cotidianas

La violencia de género con relación la movilidad se relaciona a su vez con diversos aspectos como los roles y relaciones de género, el urbanismo y las actividades de la vida cotidiana. (Díaz y Jiménez, 2003 como se cita en Zúñiga, 2017). Por tanto, la movilidad cotidiana de las mujeres se muestra vulnerable debido a los elementos espaciales y temporales como la distancia, la disponibilidad y los horarios del transporte, sumado a esto el miedo que se genera a través de los medios de comunicación y la policía donde se posiciona a las mujeres como objetos potenciales a ser violentadas.

A través de los datos mencionados podemos darnos cuenta que el hecho de ser mujeres representa estar expuestas y vulnerables a ser objetos de violencia, en donde en algunos casos aunque existan organizaciones sociales y gubernamentales el problema continua presentándose en la vida cotidiana, en la vida privada, en el espacio público, en espacios gubernamentales y por parte del estado-

2.3.2 Violencia en México

La Organización de las Naciones Unidas (ONU, 2017), comenta que en México son asesinadas siete mujeres al día, y esta cifra incrementa ya que en el mundo cada año 64 mil mujeres y niñas son asesinadas.

El Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), en la Encuesta Nacional Contra las mujeres (2016), reporta que el 66 % de mujeres de 15 años y más que hay en el país han enfrentado violencia de cualquier tipo: emocional, física, sexual, económica, patrimonial o discriminación laboral. La cual ha sido ejercida por diferentes agresores: su pareja, esposo, novio, familiares, compañeros de escuela o de trabajo, autoridades, amigos, vecinos; y personas extrañas. El 53% de mujeres reporta haber experimentado violencia en algún lugar público.

En el 2016 se registró que cada 10 decesos en mujeres fueron causados por accidentes, las muertes por violencia intencional o asesinato son de 2813; lo cual representa un promedio de siete mujeres asesinadas durante el 2015 y ocho durante el 2016.

En el 2016 las entidades que presentaban las tasas más altas de homicidios en mujeres eran Baja California, Colima, Chihuahua, Guerrero, Estado De México, Michoacán, Morelos, Oaxaca, Sinaloa, Tamaulipas y Zacatecas.

El origen de violencia parte de la discriminación y la desigualdad estructural de género, ya que las mujeres deben enfrentarse a las normas sociales, valores y estereotipos negativos que normalizan la violencia y culpabilizan a las víctimas.

En el transcurso de este año hemos escuchado hablar de desapariciones y feminicidios en la Ciudad de México, a pesar de que exista la Ley de Acceso de las mujeres a una Vida Libre de Violencia (2006), para hacer frente a estas situaciones esta parece no ser de gran utilidad.

De acuerdo a las cifras de ONU Mujeres (2017) el 81.4 % de las mujeres en México afirman sentirse inseguras de vivir o transitar en la vía pública debido a los diferentes grados de violencias en las calles (espacio público y en la casa) algunas mujeres consideran que el usar la bicicleta las hace menos vulnerables ante el acoso callejero que es mayor cuando son peatones, aunque eso no evita la violencia verbal como piropos por parte de los hombres de “como quisiera ser bicicleta, mamacita y no te vayas a caer chiquita”.²

En este sentido, Martínez (2018), realizó una reseña en donde comenta que la bicicleta salva a las mujeres del acoso y la violencia, menciona que desde el año 2015, la Ciudad de México es parte del “programa global de ciudades seguras libres de violencia contra las mujeres y niñas” mismo que hasta hoy no es efectivo ya que las mujeres que habitan la ciudad siguen siendo vulnerables. Entrevistó a seis mujeres que narran su gusto por la movilidad en bicicleta, éstas afirman sentirse más seguras en bicicleta que trasladándose en transporte público, aunque otras opinan que también se vuelve un transporte inseguro ya que hay pocas reglas y mucho machismo, además, el acoso callejero que se genera a todas horas y en cualquier zona, al igual que el metro o cualquier otro medio de transporte. La violencia y el acoso se relacionan con la manera de vestir cuando van en bicicleta; pero se suma la violencia vial y la discriminación por parte de los automovilistas.

² Indigo, S. (2017). *Sobrevivir en la CDMX como mujer y ciclista*. Reporte Indigo Ciudad de México. Recuperado de: https://www.reporteindigo.com/reportes/mujeres_ciclistas_cdmx/

Villanueva (2017), hace una reseña del llamado que realizan las mujeres ciclistas para erradicar la violencia, mencionado que uno de los problemas más grandes al que se enfrentan es el acoso, ya que reciben chiflidos, gritos e incluso hasta nalgadas cuando van montadas en bicicleta.

Es importante mencionar la violencia vial por parte de los automovilistas, ya que se presentan casos de muerte por atropellamiento, o daños a la salud de las y los ciclistas.

2.3.4 La rueda violeta en la lucha hacia el empoderamiento

En este apartado se presenta de manera breve al grupo de estudio “*La Rueda Violeta*”, el cual inició el 8 de marzo del año 2016, conformado por Citlali de 39 años, Viannei de 38 años, Zianya de 38 años, Carina de 35 años, Andrea de 35 años e Isabel de 29 años; quienes pertenecen a diferentes delegaciones de la ciudad como: Coyoacán, Iztapalapa, Benito Juárez, Cuauhtémoc y el Estado de Querétaro.

Ellas se conocieron por medio de rodadas nocturnas y prácticas de montañismo a partir de ello identificaron la necesidad de crear espacios para que más mujeres se acerquen a la bicicleta, mediante la reivindicación, empoderamiento y apropiación del espacio público. El nombre de “*La Rueda Violeta*” representa en cierto sentido la lucha de feminista (representada por el color violeta en los primeros movimientos feministas) y el violeta hace alusión a las “violetas de Anáhuac” uno de los primeros periódicos fundados en México por mujeres y dirigido a mujeres el cual tenía como objetivo compartir nuevos conocimientos.

Las actividades que realizan son talleres de mecánica básica para bicicleta dirigido a mujeres que quieren iniciarse en el uso de la bicicleta, debido a que han identificado que uno de los principales obstáculos a los que se enfrentan las mujeres al salir en bicicleta a la calle está relacionado con el miedo a sufrir un problema mecánico (ponchaduras, falla de frenos), por ello es que el generar talleres de mecánica es una iniciativa para que no existan limitantes en el uso de este vehículo.

Otra de las actividades que realizan son rodadas de práctica para que las mujeres principiantes, se acompañen y aprendan a moverse en bicicleta por la ciudad. Ellas buscan

que sus espacios estén libres de violencia y se establezca una red de apoyo entre mujeres ciclistas.

Este grupo se dio a conocer por medio de redes sociales como Facebook y actualmente operan un blog en el cual comparten los eventos, las experiencias y recomendaciones para hacer de la movilidad en bicicleta algo seguro, dentro de sus redes sociales ellas comparten diferentes eventos que se realizan en otros grupos de mujeres ciclistas para que de esta manera se genere un red más grande de mujeres en ruedas.

Para conocer a profundidad las actividades del grupo y su relación con el proceso de empoderamiento se realizó una sesión de grupo focal, y los resultados obtenidos se presentarán en el capítulo cinco de este trabajo.

Capítulo 3

Marco Teórico: una aproximación a los conceptos

¿Para qué sirve la reflexión feminista si no es para leer en términos nuevos el significado del género y de los conflictos alrededor de éste?

Marta Lamas

“...La bicicleta permite a cada uno controlar el empleo de su propia energía; el vehículo a motor inevitablemente hace de los usuarios rivales entre sí por la energía, el espacio y el tiempo...”

Iván Illich

“...Los fenómenos sociales se comprenden desde la perspectiva del actor, lo verdaderamente importante es recuperar las experiencias personales sobre cómo se ve y percibe la realidad...”

Berger y Luckmann

En este capítulo se presentan los principales conceptos que servirán como guía para el desarrollo de la investigación. Por un lado, se abordan los conceptos que se ubican dentro de los estudios de género tales como: género, empoderamiento y poder, violencia de género, espacio público, espacio privado y estereotipos de género.

Por otro lado, se retoma del urbanismo el concepto de movilidad con relación al género y por último, el concepto de experiencia el cual se estudiará a partir del Interaccionismo Simbólico de Erving Goffman y la Etnografía Institucional de Dorothy Smith.

Este bagaje teórico sirve para analizar desde la psicología social y los estudios de género cómo se desarrolla el proceso de empoderamiento en un grupo de mujeres que deciden apropiarse de los espacios públicos a través del uso de la bicicleta.

Con relación a la psicología social, Ibáñez (2004) menciona que es una disciplina que estudia cómo los fenómenos psicológicos están determinados y conformados por procesos sociales y culturales. Dicho autor la presenta desde un corte sociológico, lo cual significa que en la aproximación a la disciplina se enfatiza en la importancia de la historicidad de los fenómenos sociales y del conocimiento que podemos elaborar sobre ellos, ya que muestran el carácter cambiante de la realidad social y se aleja de la necesidad de considerar a los fenómenos psicosociales como acontecimientos universales prefijados y propios de una naturaleza humana que trascendería sus determinantes culturales. Él

menciona que los fenómenos psicológicos están socialmente contruidos, de manera que lo social y lo psicológico son las dos caras de la misma moneda, ya que a la hora de explicar y comprender la relación entre lo social y lo psicológico concibe la presencia de la dimensión simbólica como un factor determinante; lo cual sirve para comprender e interpretar los procesos psicosociales en sus dimensiones históricas y simbólicas.

Por lo que la psicología estudia los procesos psicológicos básicos que se dan en un individuo, mientras que la psicología social estudia la manera en que estos procesos psicológicos se ven afectados por fenómenos sociales; es decir que se encarga del estudio de la construcción social de los procesos psicológicos.

Por otro lado, González y Felipe (2016), mencionan que la psicología social estudia cómo los pensamientos, emociones y comportamientos individuales se forman por efecto del contacto con otras personas. Lo cual permite conocer los fenómenos que ocurren al común de las personas y observar con mayor agudeza el mundo social y sus relaciones; también incrementa la objetividad para juzgar los actos humanos y colabora en la comprensión de los comportamientos y su relación con las situaciones, no sólo para analizar a los demás, sino para entender mejor las propias reacciones.

A partir de lo descrito es importante mencionar que esta investigación se realiza desde una mirada psicológica y social, y se complementa con los estudios de género como se verá más adelante.

Cabe señalar que los estudios de género tienen como objetivo estudiar las relaciones socioculturales entre mujeres y hombres y parten de la premisa de que el concepto mujeres y hombres, es una construcción social, y no un hecho natural, la cual, está atravesada por relaciones de poder y siempre acotada a un tiempo y lugar determinados (Scott, 1996, p.29).

Gomáriz ³ (citado en Gamba, 2008), comenta que los estudios de género son el segmento de la producción de conocimientos que se han ocupado del ámbito de la

³Gamba, S (2008) *¿Qué es la perspectiva de género y los estudios de género?*. Diccionario de estudios de Género y Feminismos. Agenda de mujeres Tomado de : <http://www.mujeresenred.net/spip.php?article1395>

experiencia humana de las mujeres, en donde se presenta el análisis de la construcción social de las relaciones de poder que se da entre los géneros.

Partiendo de esto nos introduciremos a nuestros principales conceptos iniciando con la problematización del concepto género, lo cual nos ayudará a comprender la relación del proceso de empoderamiento en el caso específico de esta investigación, de un grupo de mujeres que usan la bicicleta; asimismo conocer el papel de lo femenino en el espacio público y su diferencia con el espacio privado, en donde se sitúa tradicionalmente a las mujeres, traduciéndose en desigualdades, discriminación y violencia.

3.1. Problematizando el concepto género

Joan Scott, menciona que para el estudio del género es importante partir de dos premisas, la primera hace referencia a que: "El género es un elemento constitutivo de las relaciones sociales basadas en la diferencia que distingue los sexos" y, la segunda, El género es una forma primaria de relaciones significativas de poder". (Scott, 1990, p.44).

A partir de ello es necesario conocer de dónde surge este concepto por lo cual es menester remontarse a los primeros movimientos feministas, los cuales buscaban que desde diferentes disciplinas se pudiera comprender y explicar las condiciones de subordinación que sufrían las mujeres y se reconociera la desigualdad que existía entre hombres y mujeres; y es así como estos movimientos emplean el género como una forma de referirse a la organización social de las relaciones entre los sexos.

Por su parte Marta Lamas (1999), comenta que el feminismo académico anglosajón impulsó el uso de la categoría *gender* (género) para diferenciar las construcciones sociales y culturales de la biología.

El primer antecedente de la acepción de *gender*, que se creó para distinguir lo que se deriva de la biología de lo que se construye en lo social, fue a finales de la década de 1940, por Simone de Beauvoir, quien esbozó el significado de género con la frase: "*No se nace mujer, se llega a serlo*". Planteó que lo que hace que las hembras humanas lleguen a ser "mujeres" no es su biología, sino el conjunto de procesos culturales y psicológicos que les asigna ciertos roles y estereotipos, además sostuvo que los datos biológicos de sexo solo

cobran significado a través de los sistemas culturales de la interpretación. Es así como De Beauvoir, concluyó que las características humanas “femeninas” son adquiridas por las mujeres mediante el complejo proceso individual y social, en vez de derivarse “naturalmente de su anatomía”. (Lamas, 1994)

Más adelante la construcción del concepto género en su contexto social y cultural lo realizó Gayle Rubín (1986), quien lo define como el conjunto de disposiciones por el que una sociedad transforma la sexualidad biológica en productos de la actividad humana y en el que se satisfacen esas necesidades humanas transformadas. (De Barbieri, 1993). Para Rubín, el sistema sexo / género es un conjunto de acuerdos a partir de los cuales una sociedad transforma la sexuación en un producto de la actividad simbolizadora humana; con este producto cultural cada sociedad establece un conjunto de normas a partir de las cuales la materia cruda del sexo humano y de la procreación es moldeada por la intervención social, y se satisface de una manera que se considera “natural”.

Joan W. Scott (1997), define al género como una forma primaria de relaciones de poder. Ella planteó cuatro elementos que lo constituyen: 1. Los símbolos y los mitos culturalmente disponibles y sus representaciones múltiples (los arquetipos culturales de los dos sexos son la madre y el guerrero, con características de género como abnegación, ternura y pasividad, por un lado y, por otro, agresividad, fuerza y violencia), 2. Los conceptos normativos que manifiestan las interpretaciones de los símbolos y se expresan en doctrinas religiosas, educativas, científicas, legales y políticas para afirmar categoría y unívocamente el significado de varón y mujer masculino y femenino, 3. Las instituciones y organizaciones sociales de las relaciones de género (el sistema de parentesco, la familia, el mercado de trabajo segregado por sexos, instituciones educativas, la política); y 4. La identidad, tanto la individual como la colectiva. (Lamas, 2016)

Scott, apunta que varios son los usos del concepto género y uno de ellos es que se ajusta a la terminología científica de las ciencias sociales y que se desmarcan de la política del feminismo. Por lo que su uso se vuelve descriptivo ya que se reduce el género a un concepto asociado a los estudios de las cosas relativas de las mujeres, además señala que este se emplea también para designar las relaciones sociales entre los sexos. Es entonces que para ella la categoría género aparece no solo como forma de hablar de sistemas de

relaciones sociales o sexuales, sino también como una forma de situarse en el debate teórico.

Por otro lado, Lagarde (1996), menciona que el género es la categoría correspondiente al orden sociocultural configurado sobre la base de la sexualidad: ésta a su vez, definida y significada históricamente por el orden genérico. Por lo tanto, el género es una construcción simbólica y contiene el conjunto de atributos asignados a las personas a partir del sexo. Es entonces que la categoría de género es adecuada para analizar y comprender la condición femenina y la situación de las mujeres, y lo es también para analizar la condición masculina y la situación de los hombres. Es decir, el género permite comprender a cualquier sujeto social cuya construcción se apoye en la significación social de su cuerpo sexuado con la carga de deberes y prohibiciones asignadas para vivir, y en la especialización vital a través de la sexualidad.

En cuanto a la psicología social y los estudios de género ésta la define como “un sistema ideológico cuyos distintos procesos orientan el modelaje de la representación social diferenciadas por los sexos, determinando formas específicas de la conducta asignada en función del sexo biológico” (Flores, 2001). A partir de esta definición psicosocial el género se concibe como un sistema de regulación social que orienta estructuraciones cognitivas diferenciadas construidas a partir de un dato biológico que normativiza las nociones de masculino y femenino. No obstante, el dato biológico por sí mismo no determina la normatividad cultural de las modalidades en que se constituye simbólicamente la diferencia de roles sexuales.

Por tanto, el sistema ideológico de género es construido en torno a una noción de diferencia fundamental, establecida en términos de oposición “natural” entre los sexos. El procedimiento básico del sistema ideológico de la diferencia consiste en destacar las diferencias socialmente establecidas, mientras reduce o elimina similitudes. (Flores, F. 1993; 1995, 1996; 1997; Flores, F. y Díaz, A. 2001).

Por lo que el género se convierte en una categoría social que busca describir todos aquellos componentes del sexo que son resultado de prescripciones culturales sobre lo adecuado para hombres y mujeres respectivamente, reforzando de este modo las categorías masculina y femenina, así como el sistema de roles de género. Por lo cual se dispone a

analizar la realidad sociocultural en áreas como el trabajo, el estatus social, el liderazgo, el poder o la propia estructuración social (Jayme, 2002).

El género hablando psicológicamente cuenta con las siguientes características:

- 1) Solo hay dos géneros, tanto como sexos, en una especie, humana que se define como sexuada desde el punto de vista de la reproducción.
- 2) Los géneros están jerarquizados, el masculino es dominante y el femenino el subordinado; por lo que es el masculino el que debe diferenciarse del femenino para que se mantenga la relación de poder.
- 3) La estructura de los géneros es invariable en el tiempo y en el espacio, es decir que las características que los diferencian se mantienen constantes a pesar de los cambios, variaciones, permutaciones etc.; que haya a corto, mediano y largo plazo.
- 4) El género es vinculante, es decir que ambos géneros son antitéticos en la medida en que lo masculino depende de lo femenino y viceversa. Aunque se considera que estas características vinculantes se están rompiendo en nuestros días, tras los cambios que experimentan las mujeres, que dejan de ser el sostén de los hombres. (Sau, 2004, p. 110)

Fernández (2012), menciona que el estudio de la categoría género en las ciencias sociales permite comprender las asignaciones y expectativas socioculturales que se construyen con respecto a las diferencias sexuales: las actividades y creaciones de las personas, el hacer en el mundo, la intelectualidad y la afectividad, el lenguaje, concepciones, valores, el imaginario, las fantasías, los deseos, la identidad, la autopercepción corporal y subjetiva, el sentido de mismicidad, los bienes materiales y simbólicos, los recursos vitales, el poder, la capacidad para vivir, posición social, estatus, oportunidades, el sentido de la vida y los límites propios.

A partir de lo mencionado el concepto de género nos permite analizar y comprender la condición femenina en los diferentes contextos sociales. Lo cual es fundamental para identificar cómo es que a partir de que se reconocen las diferencias entre los sexos se pone atención a los procesos que se generan tal es el caso del proceso de empoderamiento, el cual será expuesto en el apartado siguiente.

Para esta investigación se retoma la definición de género propuesta por Lagarde (1996) al referirse a él como una categoría correspondiente al orden sociocultural configurado sobre la base de la sexualidad: la sexualidad a su vez definida y significada históricamente por el orden genérico. Por lo tanto, el género es una construcción simbólica y contiene el conjunto de atributos asignados a las personas a partir del sexo. Es entonces que la categoría de género es adecuada para analizar y comprender la condición femenina y la situación de las mujeres, y lo es también para analizar la condición masculina y la situación de los hombres. Es decir que el género permite comprender a cualquier sujeto social cuya construcción se apoye en la significación social de su cuerpo sexuado con la carga de deberes y prohibiciones asignadas para vivir, y en la especialización vital a través de la sexualidad.

Lo anterior, será útil para el objeto de estudio e identificar las diferencias que se presentan a partir de las discrepancias sexuales entre hombres y mujeres en relación al uso de la bicicleta, ya que a partir del análisis de la categoría género pueden reconocerse tanto las experiencias positivas que pueden experimentar las mujeres que decidieron hacer de este medio un transporte, que incluyen experiencias de bienestar, motivación, cuidado, reconocimiento, autoestima y vinculación con la ciudad; y por otro lado reconocer las experiencias negativas por la condición de género tales como problemáticas de violencia de género que van desde algo físico, psicológico, sexual, político, estructural e institucional, las cuales de manera desagradable se presentan al transitar los espacios tanto públicos como privados, que dan como resultado una serie de estereotipos (sexo débil, frágil, no sabe usar la bicicleta) y discriminación tanto por parte de la población como del Estado debido a la carencia de políticas públicas que incluyan a la bicicleta dentro de la movilidad en la Ciudad de México.

3.1.2 Entre el empoderamiento y poder

El concepto de empoderamiento fue introducido en los estudios de género como una herramienta analítica que permite conocer el impacto del desarrollo sobre las mujeres. Dicho término aparece en la segunda ola del feminismo que arranca en la década de los sesenta, el cual fue estudiado por autoras como Maxine Molyneux, Carolyn Moser y Kate

Young, las cuales abrieron una nueva clasificación a la cual se le llamó enfoque de empoderamiento. Es entonces donde se plantea visibilizar de una forma estratégica las relaciones de poder existentes entre los géneros (León, 2001).

Una de las tareas del movimiento feminista en América Latina era transformar la conciencia de las mujeres, quienes creían que para ello era necesario empoderarlas, lo cual permitiría en sus vidas generar un proceso de transformación en las estructuras sociales.

Al hablar del término empoderamiento debemos clarificar los términos de poder, las relaciones de poder, y el poder como relación social. Para conocer los alcances del empoderamiento es importante mencionar que el poder se concibe como un procedimiento para forzar los deseos, doblegar las voluntades, ya sea seduciendo, convenciendo, castigando o comprando (Ibáñez, 1983).

Por otro lado, Rowlands menciona que el poder condiciona la experiencia de las mujeres en un doble sentido: es una fuente de opresión en su abuso y fuente de emancipación en su uso. Las relaciones de poder pueden, entonces, significar dominación, como también desafío y resistencia a las fuentes de poder existentes o servir para obtener control sobre ellas (León, 2001).

León (2001) clasifica el poder en dos tipos, el poder suma cero y el poder suma positivo. El poder *suma-cero* es aquel en el cual el aumento de poder de una persona o grupo implica la pérdida de poder de otra persona o grupo. Este es un poder *sobre*, un poder dominador, controlador, que tiene la capacidad de imponer decisiones sobre otro; plantea que este es el poder más común y que generalmente cuando hablamos de poder estamos hablando de este tipo de poder.

El segundo tipo de poder es el poder *suma-positivo*, el cual se genera mediante el poder que tenga una persona o un grupo que incrementa el poder total disponible. La autora menciona que este poder es generativo y productivo, ya que permite compartir el poder y favorece el apoyo mutuo. Este es un “*poder para*” que invoca la solidaridad para el cambio y un “*poder con*” que permite generar solidaridad y alianzas, que se conjuga con un poder *desde dentro* y remite a la capacidad de transformar la conciencia propia y reinterpretar la

realidad en que nos movemos. Esta noción de poder se ubica en el núcleo del concepto de empoderamiento.

León (2001), afirma que las mujeres han sido objeto en la sociedad de las diferentes clases de poder *sobre*, del poder *suma-cero*, el cual es un poder dominador que las invisibiliza y las posiciona en un lugar de desempoderamiento, lo cual no significa que ellas no han tenido poderes; sino que estos son limitados socialmente y no se reconocen como tales, ya que son poderes de lo privado, de lo doméstico y en gran medida, de lo familiar; es entonces que el empoderamiento es un proceso que se manifiesta en diferentes escenarios y representa un desafío en las relaciones de poder existentes ya que busca obtener mayor control sobre las fuentes de poder.

En este sentido, Cherlier y Caubergs (2007), mencionan que el empoderamiento se considera como el proceso de adquisición de *poder* en el ámbito individual y colectivo. Ya que designa en el individuo o en una comunidad, la capacidad de actuar de forma autónoma, pero a la vez los medios necesarios y el proceso para lograr esta capacidad de actuar, de tomar decisiones en sus elecciones de vida y en las sociedades.

Rowlands (citado en León, 2001) menciona que el término empoderamiento puede entenderse entonces como “un potencial para ser utilizado en la planeación del desarrollo de manera que garantice que las necesidades de las mujeres sean abordadas”.

Por otro lado, en el Informe de la Cuarta Conferencia Mundial sobre la Mujer (1995)⁴, párrafo 13, se presenta al empoderamiento de las mujeres como una estrategia clave del desarrollo: “el empoderamiento de las mujeres y su plena participación en condiciones de igualdad en todas las esferas de la sociedad, incluida la participación en los procesos de toma de decisión y el acceso al poder, son fundamentales para alcanzar la igualdad, el desarrollo y la paz”.

(Sharma 1980, como se cita en León, 1997) comenta que el término de empoderamiento incluye una gama de actividades que van desde la autoafirmación individual hasta la resistencia colectiva, la protesta y la movilización para desafiar las

⁴Departamento de Coordinación de Políticas y de Desarrollo Sostenible (DCPDS). Naciones Unidas (1995). Informe de la cuarta conferencia mundial sobre la mujer. Beijing Tomado de: <http://www.un.org/esa/gopher-data/conf/fwcw/off/a-20.sp>

relaciones de poder. Por lo cual el proceso de empoderamiento de las mujeres busca desafiar las relaciones patriarcales para generar un cambio en el control tradicional de los hombres sobre las mujeres.

A través del empoderamiento, las mujeres obtienen acceso a un nuevo mundo de conocimientos que les permiten ampliar sus opciones, tanto en sus vidas personales como públicas.

Dentro de la psicología social el empoderamiento es un constructo que busca la comprensión del sujeto y su comportamiento psicosocial en la pluralidad de formas del ejercicio del poder. Sánchez (2002), comenta que el empoderamiento puede entenderse como un proceso intencional, intersubjetivo y continuo de conversión de los individuos en sujetos conscientes de sí mismos, de las circunstancias y del entorno social, mediante la acción comprensiva, crítica y transformadora sobre sus propias interacciones sociales.

En la presente investigación, se entenderá al empoderamiento como la herramienta de adquisición de *poder* tanto en el ámbito individual y colectivo. La cual permite a las mujeres actuar de una forma autónoma y generar los medios necesarios para desafiar las relaciones de poder establecidas tradicionalmente sobre ellas. (Cherlier y Caubergs, 2007).

El identificar el impacto del proceso de empoderamiento de un grupo de mujeres ciclistas dentro de la ciudad, desde una mirada psicológica permite conocer el grado de desarrollo, individual y el colectivo tras el uso de la bicicleta para la apropiación de los espacios públicos, ya que como se ha mencionado a lo largo de este apartado dicho proceso lleva implícito una lucha de poder, un poder que se ha pensado pertenece a la figura masculina, y a su vez condiciona la experiencia de las mujeres ya que en su caso extremo este sirve para obtener el control sobre ellas, e invisibilizarlas; dando como resultado una desigualdad entre los géneros.

El conocer el proceso de empoderamiento que se genera en las mujeres del grupo de estudio, servirá como una herramienta de análisis ya que desde su propia experiencia, se identificarán las acciones que las han llevado a la construcción de este proceso, el cual les ha permitido desafiar las reglas preestablecidas por el orden social de género y ocupar un espacio en la Ciudad, ya que como vimos en algún momento ésta fue distribuida en primer

lugar para el ser masculino y en segundo para los autos, ya que no se cuenta con infraestructura que permita una mayor movilidad, y las experiencias que viven las mujeres al salir por los espacios públicos en ocasiones se ven inmersas en un clima de violencia en el peor de los casos y en el caso positivo de una experiencia de vida satisfactoria y de bienestar ya que ellas se perciben con mayor seguridad, autonomía y libertad.

3.1.3 Aproximaciones entre el concepto de violencia contra las mujeres y la violencia de género

La violencia consiste no sólo en el uso de la fuerza física, sino también en otras acciones como agresiones verbales, intimidación, restricciones a la libertad o la privación de medios para la subsistencia y el desarrollo personal, la negligencia o el abandono.

Buvinic (citado en Galindo y Antonio, 2010) considera que la violencia es una situación compleja que obedece a factores psicológicos, biológicos, económicos sociales y culturales, la cual se presenta en lo individual, la familia, la comunidad y dentro de la sociedad.

En la Declaración de Naciones Unidas sobre la Eliminación de la Violencia contra la Mujer, artículo 1, se define la violencia contra las mujeres como:

“Todo acto de violencia basada en la pertenencia al sexo femenino que tenga o pueda tener como resultado un daño o sufrimiento físico, sexual o psicológico para la mujer, inclusive las amenazas de tales actos, la coacción o la privación arbitraria de la libertad, tanto si se producen en la vida pública o privada”⁵

Por otro lado, la Ley de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia del Distrito Federal (artículo 3, párrafo XXI), menciona que la violencia contra las mujeres es toda acción u omisión que, basada en su género y derivada del uso y/o abuso del poder, tenga por objeto o resultado un daño o sufrimiento físico, psicológico, patrimonial,

⁵ Naciones Unidas Derechos Humanos (1990). *Declaración sobre la eliminación de la violencia contra la mujer*. Tomado de: <https://www.ohchr.org/SP/ProfessionalInterest/Pages/ViolenceAgainstWomen.aspx>

económico, sexual o la muerte a las mujeres, tanto en el ámbito público como privado, que limite su acceso a una vida libre de violencia.⁶

La Organización de las Naciones Unidas, considera que la violencia contra la mujer constituye una manifestación de relaciones de poder históricamente desiguales entre el hombre y la mujer, que han conducido a la dominación de la mujer, y que la violencia hacia la mujer es uno de los mecanismos sociales fundamentales por los que se refuerza a la mujer a una situación de subordinación y debilidad respecto al hombre.

Delgado (2005), comenta que la violencia de género, su visibilización y tematización como constructo científico es reciente y aparece a partir de las aportaciones teóricas de la tercera ola del feminismo. Ella hace mención de que esta violencia no solo son las agresiones físicas, psicológicas o sexuales que infringen a las mujeres, sino que la violencia de género es una forma de relación que otorga privilegios en función del sexo, y que utiliza las agresiones para mantener esta asimetría relacional que subordina a las mujeres. (Bourdieu citado en Delgado, 2005).

Galindo y Antonio (2010), en el Glosario Sobre la Violencia Contra las Mujeres, definen a la violencia de género como las formas de violencia basadas en las diferencias adscritas socialmente para las mujeres y los hombres; lo cual implica que la violencia de género no tenga como únicos blancos a las mujeres o las niñas, sino también a los niños y minorías sexuales. Por ello, los ejercicios violentos de poder basados en la identidad de género o en la orientación sexual de las víctimas son clasificados en la categoría de violencia de género. (Valasek, 2010 citado Galindo y Antonio, 2010)

Gil y Lloret (2007), por su parte agregan que la violencia de género puede ser entendida como todo tipo de violencia que no sólo hace referencia al ámbito material, es decir, a las agresiones físicas y a la falta de recursos económicos, sino también al ámbito simbólico, que incluye las emociones, deseos y carencias a la hora de establecer relaciones

⁶ Gaceta Oficial del Distrito Federal (2008). *Ley de acceso de las mujeres a una vida libre de violencia del Distrito Federal*. Ciudad de México. Tomado:<http://www.aldf.gob.mx/archivo-cc071ca6d1dcf0ab590d0efe316cf0b6.pdf>

afectivas con las personas, derivadas de la forma como se entienden y se construyen la masculinidad y la feminidad en la época actual.

Izquierdo (1998), menciona que el término violencia de género hace referencia a aquellas formas de violencia que hunden sus raíces en las definiciones y relaciones de género dominantes en una sociedad dada.

San Segundo (2016), alude que la violencia de género lleva implícita una concepción de la mujer como ser inferior al hombre, y por lo tanto, supeditada y subordinada al mismo, la cual tiene a su favor el hecho de basarse en factores de carácter cultural y no puramente biológico. Además, lleva consigo el símbolo más brutal de la desigualdad en nuestra sociedad, que se dirige sobre las mujeres por el hecho mismo de serlo, por ser consideradas por sus agresores carentes de los derechos mínimos de libertad, respecto y capacidad de decisión.

Por su parte, El Instituto Nacional de las Mujeres (2008), señala que la violencia de género es una violencia estructural hacia las mujeres, con el objeto de subordinarlas al género masculino; que se expresa a través de conductas y actitudes basadas en un sistema que acentúa las diferencias, apoyándose en los estereotipos de género. En donde se presentan actos de coacción y la privación de la libertad, así como toda acción hacia la víctima sin su consentimiento que vaya en detrimento de su dignidad, como humillaciones, persecuciones, prohibición de sus derechos tales como el derecho al empleo, a decidir sus amistades, a tener contacto con sus familiares, a elegir la cantidad de hijas /os que desea tener y en general, a gozar de su libertad como ser humano.

Dicha institución afirma que estas situaciones que viven las mujeres son parte de una situación generalizada que no distingue etnia, clase, religión o edad, pero su diferencia es cuando este tipo se originada desde la consideración machista de que la mujer es inferior y por tanto debe estar bajo el control del hombre.

En este sentido, Lagarde menciona que la violencia de género está presente de manera generalizada, en la vida de las mujeres en grados y modalidades diferentes, afecta sus vidas y su desarrollo; y contribuye de manera estructural a la vigencia de la desigualdad de género. En donde debe tenerse una consideración ya que esta se ejerce contra las

mujeres por el simple hecho de ser mujeres y se ubica en las relaciones de desigualdad en relación con los hombres en la sociedad, y en las instituciones civiles y del Estado.

Dentro de las modalidades de la violencia de género contra las mujeres se presentan los siguientes tipos de violencia: física, sexual, psicológica, económica, patrimonial; que ocurren en todos los ámbitos de sus vidas.

A partir del reconocimiento de la violencia de género o violencia contra las mujeres y sus diferentes formas y modalidades cabe señalar que como menciona Lagarde ésta se genera y se perpetúa por el solo hecho de ser mujer o estar ubicada en el género femenino, la cual puede presentarse tanto en espacios públicos como privados.

Una de las problemáticas a las que nos enfrentamos todas las mujeres es la violencia de género como deja ver el apartado anterior ésta puede desarrollarse desde el entorno familiar en donde se posiciona a lo femenino como el sexo débil aquel que debe estar sometido y en la vía pública al experimentar acoso, violencia verbal, física, institucional y estructural. Este apartado permite ver que la violencia hacia las mujeres es un hecho generalizado y normalizado tanto en los espacios en casa, en la escuela, en el espacio público, instituciones y medios de comunicación, dando como resultado casos lamentables de desapariciones y feminicidios, es importante mencionar que la tarea de esta investigación no es solo abarcar la problemática de violencia de género, si no presentar las diferentes maneras en las cuales se experimentan en la vida cotidiana de las mujeres, en específico de un grupo de mujeres ciclistas.

Para finalizar mencionaré que son diversas las formas y los grados que podemos vivir de violencia, pero sin duda considero que la más grande es la impuesta estructuralmente por la sociedad que desde una mirada patriarcal denota la desigualdad entre los géneros la cual perpetua e impide el desarrollo de las mujeres.

3.1.4 Espacio público vs espacio privado

En épocas pasadas, la presencia de las mujeres en los espacios públicos se ha considerado inapropiada, por ello desde diferentes disciplinas (geografía, urbanismo,

antropología, psicología, sociología y arquitectura) se han desarrollado estudios sobre la dicotomía entre lo público y lo privado y la delimitación con los espacios femeninos.

Arendt (1998), comenta que es difícil crear una delimitación de lo público y lo privado ya que la condición humana se hace más evidente si se trata de aplicar estos dos conceptos en diferentes momentos de la historia, y en concreto de la historia de las mujeres. Ella hace mención de que para algunas feministas esta dicotomía es una característica universal, transhistórica, y transcultural de la existencia humana, ellas buscan que se realice una separación entre las esferas pública y privada en la teoría y en la práctica liberal.

Para esta tesis es importante diferenciar entre lo que se denomina espacio público y espacio privado, las características de éstos y las actividades que se realizan, lo cual servirá para ubicar la presencia del grupo de estudio con relación al mundo social; y las diferencias que se presentan respecto al género.

Jesús (2008), comenta que en la actualidad para conocer el espacio público debe considerarse a la política, economía, cultura dentro de su análisis y por otro lado a la religión. Ya que, si se considera el espacio público como únicamente político, en efecto es un espacio vetado a las mujeres durante milenios, pero no solo a las mujeres sino a los hombres en ciertos espacios y tiempos, lo cual estaba relacionado en primer lugar con la clase más que, con el género, ya que eran grupos poderosos los que tenían acceso al espacio público.

Soto (2016), menciona que el efecto del género en la construcción simbólica denota límites que se han impuesto culturalmente a las mujeres, donde se les ha ubicado topográficamente en la casa, en la cocina, en la iglesia o en el mercado, lo cual tiene como característica principal la reclusión, la invisibilidad y el silencio; por ello es por lo que el género se observa simultáneamente en lo social y lo espacial.

Además, menciona que una de las problemáticas cuando hablamos del género y el espacio, es la percepción del espacio el cual se presenta como algo neutro, homogéneo e indiferenciado, lo cual implica no reconocer las profundas diferencias que se dan entre los hombres y las mujeres en la organización y utilización del espacio; y es así como el espacio

se nos presenta como el resultado de una sociedad sin diferenciación entre hombres y mujeres lo cual entiende que los hombres son la norma.

Otra problemática que observa es la naturalización de las dicotomías geográficas, tales como público-privado, calle-casa, ciudad-suburbio, trabajo-hogar, reproductivo-productivo, mente-cuerpo que han servido para reforzar los roles sobre lo femenino y lo masculino; lo que afecta directamente al ordenamiento urbano y la estructura espacial. Por lo tanto, lo femenino se asocia a la emoción, el cuerpo y lo privado; mientras que la racionalidad, la mente y lo público quedan entrevistados a los dominios de lo masculino.

En este sentido, Rubín (2015), define el concepto de espacio público como el lugar de encuentro entre grupos sociales complejos y diferencias que exhiben la condición sociocultural de la vida urbana. En donde se presentan diversas formas de privatización, fenómenos de exclusión social, desigualdad y pobreza.

Bolos (citado en Amorós 2004), menciona que cuando se habla de espacios públicos, se debe reconocer que es el lugar donde se desarrollan las actividades más importantes de una sociedad, por otro lado, es un espacio donde se concentra el poder, se distribuye y se negocia. Por lo que lo público se asocia por un lado, con lo que es de interés general o de utilidad común para todos los que pertenecen a una colectividad y por otro lado a la autoridad que surge de ella; así, la autora concluye que lo público se convierte en un acto político. La esfera pública está conformada por lo público (libertades de expresión, prensa, reunión y comunicación) y lo privado (derechos de privacidad), los cuales son componentes de la sociedad civil moderna y límites de poder estatal.

Habermas (citado en Rubín, 2015), define al espacio público como el ámbito de formación democrática de opinión pública en torno de temas de interés general, donde los ciudadanos acceden y se relacionan en forma libre, racional y voluntaria. Que se concibe como un escenario de la intermediación entre la esfera privada y el Estado.

Ramírez (2015), comenta que en América Latina lo público es el espacio de vida social, donde no sólo se encuentran grupos sociales complejos y diversos, sino que se producen relaciones sociales desiguales entre la ciudadanía, las instituciones y la ciudad. Por lo cual lo público alude al espacio de todos, a diferencia de lo privado y lo corporativo,

y se desarrolla con la búsqueda de espacios de expresión, comunicación y participación en la vida pública.

Por otro lado, Barbieri (1996), se refiere a lo público como un ámbito de acción para las mujeres, ya que es un espacio de conocimiento y reflexión de la sociedad sobre sí misma y de las propuestas y acciones colectivas que tienden a mantener o alterar el estado de cosas vigentes en la sociedad y en sectores particulares de esta.

Aunado a ello, Amorós (1994), menciona que el espacio público es más valorado y de mayor reconocimiento ya que es lo que está expuesto a la mirada pública, por lo cual tiende a masculinizarse y reconocerse. Por ello, al ser el espacio público un espacio de reconocimiento es el de los grados de competencia, por lo tanto, del más y del menos.

Amorós (1994), considera que las actividades femeninas (las que se consideran como tal), son las menos valoradas socialmente, fuera cual fuere su contenido, porque este puede variar, son las que no se ven y no son objetivo de aprobación pública; ya que en este espacio no hay forma de discernir los distintos niveles de competencia con ciertos parámetros objetívalos. Por lo cual ella nombra al espacio privado como el espacio de las idénticas, el espacio de la indiscernibilidad, porque es un espacio en el cual no hay nada sustantivo que repartir en cuanto a poder prestigio ni reconocimiento, ya que son las mujeres las que pertenecen a este espacio.

Desde el punto de vista de Amorós podría considerarse el patriarcado como una especie de pacto interclasista, metaestable, por el cual se constituye en patrimonio del género de los varones en cuanto se autoinstituyen como sujetos del contrato social ante las mujeres que son el principio de las pactadas. Ella comenta que el principio de este pacto es que es que el poder se constituye como patrimonio del género de los varones; en este pacto las pactantes no están en igualdad de condiciones.

Bolos (2008), por otro lado, describe al espacio privado como el espacio de lo femenino en donde se mantiene a las mujeres excluidas del ámbito laboral, del ejercicio del poder y de los asuntos públicos.

Por su parte, Barbieri (1996), apunta a que al espacio privado se le reconoce como el ambiente natural femenino, de lo domestico, el espacio físico de la vivienda y de las relaciones familiares e íntimas.

A partir de que reconocemos los atributos del espacio público y el espacio privado, es importante hablar de la relación del género y el espacio urbano. Al respecto, Soledad (2011), menciona que es en el espacio urbano donde se actualizan y ponen en juego las nociones culturales de género, que se concretan en actividades, prácticas y conductas realizadas cotidianamente. Ella propone que el análisis de la vinculación entre el género y el espacio urbano debe llevarse a cabo a partir de las siguientes aproximaciones analíticas:

1. Se debe partir del hecho de que el espacio urbano fue pensado y construido desde la perspectiva del género masculino, por lo cual, en el proceso de planificación y diseño urbano, las necesidades de las mujeres no son reconocidas.
2. La falta de visibilidad de las mujeres en la vida urbana está acompañada de la adscripción de los roles establecidos, los cuales contribuyen a la generación de estereotipos de lo femenino (madre-madre, ama de casa y esposa). Lo cual reduce las posibilidades de movilidad de las mujeres en la ciudad.
3. La disociación de los espacios para vivir, trabajar, consumir y recrearse, tienen efectos diferenciales establecidos por el género, además el no reconocimiento de las mujeres en el trabajo doméstico y asalariado tiene como consecuencia desigualdades espaciales. Disociación entre lugares de trabajo y el lugar implica para las mujeres dobles desplazamientos para cumplir con sus tareas en el espacio público y en el privado.
4. Investigaciones de mujeres en las ciencias sociales, entre ellas principalmente sociólogas y antropológicas, se han orientado a evidenciar el desdibujamiento de las nociones público y privado, debido a las apropiaciones del espacio urbano por grupos específicos de mujeres.

Para concluir Fernández (2012), señala la escisión del género en la vida, en donde se genera una división en los atributos del espacio público, ya que en éste se dan las actividades de lo productivo, renumerado, moderno con progreso científico, técnico, con movilidad, conectado con el comercio, la ganancia, la política y los asuntos internacionales,

lo contrario a lo concebido en el espacio privado, donde se ubica lo reproductivo, estático, tradicional, conservador, y no remunerado.

Por lo que la idea de lo masculino y el de ser hombre aparece vinculado al ámbito público, el poder, la excelencia, eficacia y racionalidad, lugar donde está lo visible, tangible, es el único donde el trabajo es remunerado, medible. En cambio, lo femenino se ubica en lo privado, domestico, familiar, del cuidado de los otros, de los afectos, de la reproducción de la vida del trabajo no remunerado, invisible y que aparece como propio de las mujeres por naturaleza.

Como se menciona dentro de este apartado la aparición de las mujeres en la vida pública fue segregada, si recordamos en capítulo dos de esta tesis, el que la mujer fuera vista en la esfera pública acompañada de una bicicleta era algo que se consideraba indebido ya que estaba fuera de las normas y roles establecidos, ya que eran ellas las que debían estar encargadas del cuidado de los hijos y del hogar, dentro de un espacio privado.

Entonces la bicicleta fungió como herramienta femenina ya que permitió que las mujeres experimentaran mayor libertad, mayor desplazamiento en los espacios públicos, independencia y autonomía.

Pero por otro lado se presentaban prejuicios y razones que les prohibían su uso las cuales podemos relacionar con la cuestión social, cultural y sexual ya que se creía que el usar la bicicleta causaba infertilidad y se relacionaba con temáticas de virginidad y excitación sexual. Ya que como se menciona en el espacio público se presentan todas aquellas situaciones que denotan poder, política, vinculación con otras personas y nuevas experiencias, pero también se presentan diferencias en cuanto a las actividades que realizan las mujeres a diferencia de los hombres.

Para concluir con este subtema debemos mencionar que en todo el proceso histórico de la vida de las mujeres el ocupar los espacios públicos siempre ha sido una constante lucha. En primer lugar por el derecho a salir a los espacios y en segundo, romper con las normas lo cual implica ya no depender de una figura masculina para ocupar los espacios públicos y tercera las dotaba de una mayor movilidad y acceso a la educación, trabajo, y salud; esto podría considerarse como un proceso de adquisición de empoderamiento ya que

se nos permitió reconocernos y visibilizar las experiencias de vida que se compartían, y así crear nuevas herramientas de trabajo y colectividad como el caso del colectivo de mujeres ciclistas que se estudia en la presente investigación.

3.1.5 Estereotipos de género

La psicología denomina a los estereotipos como una serie de creencias y suposiciones compartidas acerca de determinados grupos humanos. El Diccionario de Psicología lo define como una opinión preconstruida acerca de una clase de individuos, grupos u objetos que reproduce formas esquemáticas de percepción y prejuicio.(Galimberti, 2006).

Muñiz (1989), por su parte define a los estereotipos como convicciones prefabricadas acerca de la clase de individuos, grupos y objetos; opiniones hechas usos establecidos o expectativas. Las cuales se relacionan con las ideologías entendidas como el sistema que determina los valores de una sociedad; y que encuentran en los estereotipos un elemento constitutivo de gran importancia.

Larralde y Ugalde (2007), en el glosario de género definen a los estereotipos como creencias sobre colectivos humanos que se crean y comparten en y entre los grupos dentro de una cultura determinada. Además, señala que existen estereotipos sexuales en los cuales se reflejan las creencias sociales sobre las actividades, los roles, rasgos, características o atributos que caracterizan y distinguen a las mujeres de los hombres; los cuales funcionan como imágenes culturales que se asignan a los sexos.

Para la psicología los estereotipos de género (EG) son un esquema que permiten explicar las diversas maneras a través de las cuales los hombres y mujeres se representan socialmente en el mundo y así mismos dentro de él, simplificando y distorsionando la realidad, pero pudiendo así ordenar y retener información que puede ser útil para afrontar nuevas situaciones (Barberá, 2004).

En relación con lo anterior, Galindo y Antonio (2010), clasifican a los estereotipos de género como un subtipo de estereotipos sociales en general, el del género se desarrolla

como un conjunto de creencias de origen y desarrollo sociohistórico, relativas a lo que es un contexto cultural específico se considera normal y tipo de las mujeres y en los varones.

Aguirre (citado en Galindo y Antonio 2010), señala que los estereotipos de género hacen referencia a la dicotomía sexual que refleja las creencias populares sobre los rasgos físicos, las actividades y los roles que caracterizan a los hombres y a las mujeres.

Bosch, Ferrer y Gili (1999), comentan que los estereotipos de género incluyen diversas creencias populares sobre diversas dimensiones, entre las cuales están los rasgos de personalidad, las conductas correspondientes al rol, las ocupaciones laborales o la apariencia física que se consideran característicos de los hombres y de las mujeres y que diferencian a los unos de las otras.

En la presente tesis, se entenderá como estereotipos de género al esquema que permite explicar las diversas maneras a través de las cuales los hombres y mujeres se representan socialmente en el mundo y así mismos dentro de él, simplificando y distorsionando la realidad, pero pudiendo así ordenar y retener información que puede ser útil para afrontar nuevas situaciones (Barberá, 2004).

Este apartado deja ver que los estereotipos de género han imperado a lo largo de la historia, y han sido construidos socialmente dotando de atributos a hombres y mujeres respecto a los roles y actividades que deben desarrollan tanto en la vida público como en lo privado.

El hablar de los estereotipos de género nos permite conocer el contexto actual de la dicotomía sexual respecto del grupo de mujeres ciclistas ya que aún se presentan diferentes estereotipos en relación con el género femenino y el uso de la bicicleta, (como que son el sexo débil, no cuentan con buenas habilidades para salir en bici por la ciudad), además de creencias en épocas pasadas en donde se creía que el uso de la bicicleta podía causar infertilidad, enfermedades como la cara de la bicicleta e incluso estimulación sexual.

El analizar los estereotipos de género atribuidos al uso de la bicicleta referente al género femenino dejará ver que en la actualidad, la segregación hacia las mujeres continúa posicionándolas en algunos casos como el sexo débil y carentes de habilidades para ocupar

el espacio público, por otro lado, también se visibilizara que estos estereotipos pueden deconstruirse y otorgarle el poder a las actividades y acciones de las mujeres.

3.2 Aproximaciones al concepto de movilidad y género

La movilidad ha sido definida desde diferentes disciplinas para este trabajo se presentan diversas definiciones provenientes del urbanismo y utilizadas desde las ciencias sociales. Es importante mencionar que al hablar de movilidad debemos tener en cuenta las diferencias que surgen tanto en la vida cotidiana como en los espacios públicos.

Para entender estas diferencias a continuación se presentan las siguientes definiciones:

La Ley de Movilidad del Distrito Federal (2017), define a la movilidad como el conjunto de desplazamientos de personas y bienes que se realizan a través de diversos modos de transporte, que se llevan a cabo para que la sociedad pueda satisfacer sus necesidades y acceder a las oportunidades de trabajo, educación, salud, recreación y demás que ofrece la Ciudad.⁷

Ramírez (2009), define a la movilidad como la cualidad o atributo de los individuos referida a su capacidad de movimiento o cambio de un contexto de cualquier tipo.

Por su parte, El Manual Integral de Movilidad Ciclista para Ciudades Mexicanas (2011), define la movilidad como el movimiento físico, incluyendo el viaje realizado a pie, en bicicleta, transporte público, taxi, automóvil particular o cualquier otro modo motorizado (Litman, 2003), la cual se evalúa en términos de distancia recorrida y velocidad; ya que considera que entre más viajes se realizan, se llega a más destinos.

Asimismo, el Informe Especial sobre el Derecho a la Movilidad en el Distrito Federal, define a la movilidad como una práctica social de desplazamiento de todas las personas a través del tiempo y del espacio para acceder a distintos bienes, servicios y

⁷ Gaceta Oficial del Distrito Federal. *Ley de movilidad del Distrito Federal* (2017). Ciudad de México Tomado de: <https://www.sedema.cdmx.gob.mx/storage/app/uploads/public/5a6/78d/fd9/5a678dfd96d28237463389.pdf>

destinos de interés y demanda; el cual está ligado con el movimiento de las personas, sus necesidades y deseos para moverse.

Por otro lado, Jirón (2017), señala que la movilidad es el medio para analizar fenómenos contemporáneos y sirve para cuestionar diversos niveles de las dimensiones sociales. Ya que el fin de la movilidad no solo es comprender el movimiento, sino también las experiencias y los significados que emergen de la misma, lo cual permite crear avances importantes en términos interdisciplinarios a los estudios de transporte, la planificación urbana o estudios de infraestructuras.

Ella menciona que la movilidad sirve para el empoderamiento de las mujeres y la inmovilidad forzada para mantener a las mujeres en un papel de subordinación y perpetuar las relaciones de género tradicionales.

Jirón se enfoca en estudiar la movilidad interdependiente y la movilidad del cuidado ya que considera que las relaciones sociales y cotidianas no son neutras, si no que están cargadas de negociaciones en donde se presentan distintas condicionantes de género, ciclo de vida y poder adquisitivo.

Los diversos papeles femeninos inciden de esta manera en la movilidad: en sus movimientos diarios, las mujeres tienen que desempeñar tareas productivas, así como ocasionales papeles comunicatorios.

Jirón menciona que el enfoque de movilidad cotidiana no solo se refiere al desplazamiento físico de las personas desde un espacio a otro en el territorio, sino que también se observan los significados de estas movilidades en consecuencia con la vida social, cultural, económica y físicas, y por otro lado a las experiencias de las personas sobre su desplazamiento.

Dicho enfoque nos sirve para entender la relación entre sociedad, tiempo y el espacio, que sirve para explicar las formas en las que nos movemos y la calidad de nuestras vidas.

Hoy en día las experiencias de movilidad reflejan que la accesibilidad es diferente respecto a los espacios de educación, empleo, salud, recreación entre otros. Ya que la experiencia de movilidad no es homogénea y es diferente para hombres, mujeres y niñas y

niños, y estas diferencias surgen a partir del género ya que cada uno experimenta de manera diferenciada la movilidad; teniendo consecuencias en la vida cotidiana y la calidad de vida urbana.

Por otro lado Levi, (citado en Soto, 2016), comenta que el acto de viajar en sí mismo representa la libertad de movimiento y potencializa la apropiación del espacio público, donde se presentan factores socioculturales como la seguridad e inseguridad, la amenaza física o verbal en contra de las mujeres los cuales son obstáculos para su pleno ejercicio; ella hace referencia que mediante la apropiación se da la accesibilidad y movilidad.

Por otro lado, lo femenino y lo masculino están simbólicamente asociados a lo público y lo privado, y es dentro de estas imágenes geográficas donde se codifica binariamente el género en el espacio. Lo anterior significa vincular a la movilidad con aspectos como la división de trabajo, actividades según el género, acceso a los recursos diferenciados, identidades de género de los sujetos, el género como código simbólico y el medio ambiente construido según el género.

Como hemos leído al hablar del concepto de movilidad debemos tener en cuenta las diversas experiencias tanto las positivas como negativas que se presentan, además la implicación que tiene la movilidad para el empoderamiento y apropiación del espacio. Acompañado a esto también debemos poner atención a las diferencias que se presentan al movilizarnos por la ciudad ya que como describe este apartado la movilidad no es nada homogénea y diferentes son los desplazamientos y las actividades que realizan los hombres a diferencia de las mujeres.

3.2. La experiencia en dos ruedas: una mirada desde el Interaccionismo Simbólico y la Etnografía Institucional

Para este apartado iniciaré contextualizando lo que es la corriente teórica del Interaccionismo Simbólico la cual inició tras las aportaciones de Herbert Blumer y George Herbert Mead, posterior a ello presento la aportación realizada por Erving Goffman y la perspectiva de la Etnografía Institucional realizada por Dorothy Smith.

Las principales raíces de la corriente del interaccionismo simbólico devienen de la filosofía y la sociología, principalmente en las ramas del pragmatismo y el conductismo. El pragmatismo es una filosofía que concibe la acción humana como un proceso creativo y continuo, en el que los individuos infieren conocimientos sobre el estado de la realidad al que se enfrentan. Para el pragmatismo, el significado de cualquier pensamiento esta dictado por la conducta y su interés fundamental consiste en comprender la relación que mantiene la experiencia con la producción de significados y pensamientos.

Por otro lado, el conductismo se preocupaba por las conductas observables de los individuos, y aquellos estímulos que provocan las respuestas y conductas en cuestión.

Blumer (1937), fue quien acuñó el término de interaccionismo simbólico y se orientó completamente del pragmatismo hacia el interaccionismo psíquico, éste hace referencia a que los significados de los símbolos no son universales y objetivos, sino que los significados son individuales y subjetivos en el sentido de que es el receptor quien ~~el~~ ~~que~~ los “asigna” a los símbolos de acuerdo al modo en como los “interpreta”.

En sus inicios, el interaccionismo simbólico batallaba en dos frentes, el primero contra el conductismo reduccionista y el segundo las teorías sociológicas, en especial del funcionalismo estructural.

Para Blumer tanto el conductismo como el funcionalismo estructural se centraban en factores como estímulos externos y normas las cuales estaban constituidas por la conducta humana, las cuales desde su perspectiva ignoraban los procesos cruciales por los que los autores confieren los significados y las fuerzas que actúan sobre ellos y sobre sus propias conductas.

Para Blumer era claro que los conductistas eran reduccionistas psicológicos, ya que subrayaban la influencia de los estímulos externos sobre la conducta humana, por lo cual se opuso a toda teoría psicológica que ignoraba el proceso por el que los autores construían el significado, en donde los actores tienen *self* y de que se relacionan con sí mismos. Así mismo, también se oponía a las teorías sociológicas, en especial al funcionalismo estructural que suponía que la conducta humana esta dictada por macrofuerzas exteriores.

Es importante mencionar que fue Blumer quien se centró en factores culturales y socio-estructurales tales como “el sistema social”, “la cultura”, “la posición del estatus”, “el rol social”, “la costumbre”, “la institución”, “la representación colectiva”, “situación social” y “los valores”. Lo cual permitió poner atención a las situaciones que ocurrían en los actores en relación a los factores sociales como veremos más adelante.

Ya se mencionó que el interaccionismo simbólico fue influenciado por el pragmatismo y el conductismo y fue George Herbert Mead, quien a partir de ellos busco dar una perspectiva desde el reduccionismo y el sociologismo.

El trabajo de Mead partía de tres premisas básicas: 1) El análisis de la interacción entre el actor y el mundo, 2) una concepción del actor y del mundo como procesos dinámicos y no como estructuras estáticas; y 3) la enorme importancia asignada a la capacidad del actor para interpretar el mundo social.

Para Mead, las unidades de estudio era el acto que comprendía tanto aspectos encubiertos como aspectos descubiertos de la acción humana. Dentro del acto se presentan cuatro fases fundamentales e interrelacionadas del acto: 1) el impulso el cual se presenta tras el estímulo sensorial inmediato y la creación del actor al estímulo, y la necesidad de hacer algo como respuesta, 2) la percepción en donde el autor busca y reacciona a un estímulo relacionado con el impulso, 3) la manipulación, una vez que el objeto ha sido percibido, el siguiente paso es la manipulación del objeto o en términos más generales, la acción que la persona emprende con respecto a él; y 4) la consumación del acto, la cual equivale a emprender la acción que satisface el impulso original.

Mead considera que el acto no solo se presenta en una sola persona, sino que también existe el acto social en donde se implica a dos o más personas. Este acto se ve acompañado de gestos que actúan como estímulos dentro del proceso social general y se dotan de una conversión de gestos significantes, cumpliendo así con una función de organización social en la sociedad humana.

Mead apunta a que los símbolos significantes (gestos), hacen posibles la interacción simbólica, es decir que las personas interactúan con otras personas no solo con gestos sino también con símbolos significantes.

Más tarde Mead, analiza desde una perspectiva pragmática la mente, en donde sus conceptos centrales son el *self*, el lugar donde ocurre el proceso social de la comunicación. Dentro del *self* él identifica dos aspectos o fases que denomina el “yo” y el “mi”, en el “yo” se presentan la innovación del proceso social, nuestros valores más importantes; y este permite desarrollar una personalidad definida. Por otro lado, el “mi” se refiere al conjunto organizado de actitudes de los demás que uno asume, es decir es la adopción del otro generalizado. Por lo que el “mi” permite al individuo vivir cómodamente en el mundo social y el “yo” hace posible el cambio de sociedad.

3.2.1 El Interaccionismo Simbólico de Erving Goffman

Influenciado por los trabajos de Mead, Erving Goffman realiza una reflexión en torno a los procesos de interacción en la vida cotidiana tomando como punto de partida el Interaccionismo Simbólico.

Antes de iniciar presento la definición que realiza Herbert Blumer (1982) para referirse al interaccionismo simbólico como:

“La expresión de interacción simbólica que hace referencia, al carácter peculiar y distinto de la interacción, tal y como se produce entre los seres humanos. Su peculiaridad reside en el hecho de que estos seres humanos interpretan o definen las acciones ajenas sin limitarse únicamente a reaccionar. Y su respuesta no se elabora directamente como consecuencia de las acciones de los otros, sino que se basa en el significado que otorgan a estas acciones. De esta manera, la interacción humana se ve mediatizada por el uso de los símbolos, la interpretación o la comprensión del significado de las acciones del prójimo. En el caso del comportamiento humano, tal mediación equivale a intercalar un proceso de interpretación entre estímulo y la respuesta.”

Partiendo de esta definición, Goffman considera que cualquier persona en una interacción determinada es un actuante que lleva a cabo una representación frente a un público y adopta expresiones con el fin de controlar las impresiones de su público como veremos a continuación.

Para Goffman el Interaccionismo Simbólico se denomina por medio de la interacción de la vida social, la cual se representa mediante un teatro el cual nombró *enfoque dramático o dramaturgico de la vida cotidiana*; este enfoque se caracteriza a partir de las siguientes premisas: La actuación: la cual es definida como las actividades que realizan las personas en un cierto periodo ante un conjunto de observadores. Las expresiones adoptadas por los actores pueden ser explícitas (lenguaje verbal), o indirectas (gestos y posturas corporales), y pueden provenir también de objetos que el individuo lleva consigo (ropa, accesorios) y del propio medio o entorno en el que tiene lugar la situación de interacción. Para que esta actuación se realice el individuo dispone de un segundo elemento: la fachada, la cual es una representación colectiva que es empleada intencionalmente o no por el individuo, la cual abarca dos elementos: el medio, lo que está al margen de la persona; y la fachada personal, compuesta por insignias del cargo o rango, el vestido, el sexo, la edad y las características raciales, el tamaño y el aspecto, el porte, las pausas del lenguaje, las expresiones faciales, los gestos corporales y otras características semejantes” (Goffman, 2006).

Goffman menciona que también existe la presencia de una fachada social la cual tiende a institucionalizarse en función de las expectativas estereotipadas a las cuales da origen y tienden a dar un significado al margen de las tareas específicas que en ese momento resultan ser realizadas en su nombre, convirtiéndose en una representación colectiva y en una realidad empírica por derecho propio. Por ello, cuando un actor adopta un rol social establecido descubre que se le ha asignado una fachada en particular.

Y el tercer elemento lo constituye el escenario, en donde los actuantes ponen en escena los valores comúnmente asociados a ciertas posiciones sociales (roles), ya que cuando los individuos actúan en la vida cotidiana, cumplen un papel o rol que es asignado a cada uno de los personajes que lo representa.

El interaccionismo simbólico es una teoría útil que nos sirve para identificar y conocer la experiencia de mujeres que utilizan la bicicleta para apropiarse de espacios en la Ciudad de México. A través de mirar, la vida cotidiana de estas mujeres, es decir sus escenarios, podemos identificar sus actuaciones, las cuales sin duda están cargadas de

elementos que tienen que ver con sus identidades de género, las cuales representan y escenifican, y son identificadas por los demás actuantes.

Este tipo de actuaciones de género, por llamarlo de alguna manera denota una experiencia particular como mujer ciclista que está cargada de elementos culturales, políticos y sociales, de los cuales incluso abrevan los aparatos de gobierno para construir derechos del tipo viales, por ejemplo, orientados a la protección de las mujeres.

Identificando así una realidad social en donde las mujeres están en desigualdad frente a los varones tal como plantea Joan Scott, quien alude que el género es un elemento constituido de las relaciones sociales basadas en la diferencia y del poder; Simone de Beauvoir apunta a que el ser mujer no es un hecho biológico sino, que este hecho es asignado por un conjunto de procesos culturales y psicológicos que establecen ciertos roles y estereotipos, por lo que las características femeninas son adquiridas por un complejo proceso individual y social, lo cual a su vez se relaciona con la aportación que realiza Lagarde, al comentar que el género es una construcción simbólica constituida por los atributos asignados a las personas a partir del sexo; y esta construcción simbólica señala Soto (2016) denota los límites que se han impuesto culturalmente a las mujeres lo cual muestra la invisibilidad social y espacial en los espacios públicos y en la movilidad femenina.

Dejando ver las problemáticas relacionadas al género y el espacio y a las dicotomías geográficas entre lo público y privado, lo cual puede observarse en la vida urbana de las mujeres, que se ve acompañada de una adscripción de roles establecidos, y estereotipos de lo femenino en cuanto al grupo de estudio de esta tesis podemos identificar que estas mujeres rompen con algunos de los roles preestablecidos al salir en bicicleta por la Ciudad y empoderarse mediante las experiencias en la vida pública.

3.2 La Etnografía Institucional de Dorothy Edith Smith

Otra autora que contribuye al estudio de las problemáticas del mundo cotidiano es la socióloga canadiense Dorothy Edith Smith, quien por medio de la genealogía feminista, y sus experiencias (ama de casa y madre criando sola a dos hijos), observó que existe una

relación jerárquica entre las formas de conocimiento científico y conocimiento cotidiano por lo que propone “la etnografía institucional” (EI), la cual se apoya de una ontología de lo social y una epistemología del punto de vista; ella menciona que las escenas del actor en la vida cotidiana están moldeadas por formas de organización social que no se pueden comprender desde un discurso meramente sociológico.

La tarea principal de la etnografía institucional es describir la coordinación de las actividades del actor en el mundo cotidiano, y tiene como objetivo visibilizar las maneras en que el orden institucional crea las condiciones de la experiencia. Smith realiza una disyunción entre la experiencia y las formas en que la experiencia se expresa socialmente, ella apunta a que las mujeres al inscribir nuestras experiencias dentro del lenguaje patriarcal nos enfrentamos a diversas dificultades.

El estudio de la etnografía institucional tiene dos objetivos principales: 1) Se interesa por producir mapeos de las tramas del poder en los complejos institucionales que dan forma a las experiencias de las personas para que estas puedan tener un mayor margen de maniobra y decisión; y 2) Trata de construir conocimientos y métodos para descubrir las instituciones y las relaciones de poder de la sociedad occidental contemporánea, explorando aquellos procesos que tienen un poder generalizador sobre los escenarios locales y particulares. Por ello ésta permite analizar los procesos de institucionalización, es decir, los mecanismos a través de los cuales las experiencias con todas sus singularidades, diferencias, desigualdades y especificidades; se traducen para ser versiones asimilables y estandarizables para el funcionamiento de una institución.

Smith menciona que el concepto de “institución” hace referencia a las relaciones que forman parte del aparato de dominación y que se organiza en torno a una función como la educación, los servicios de salud, la ley etc. Por otro lado, utiliza el concepto de “relaciones de dominación” para referirse a la coordinación compleja y enorme del trabajo de las personas. Otro concepto que utiliza es el de “textos” los cuales define como una asociación de palabras o imágenes con cierta forma material definida, que contribuyen y regulan las actividades institucionales que establecen la capacidad de acción, de control y movilidad de otras personas.

Desde la propuesta de la EI, Smith busca construir una sociología para las mujeres, ya que se da cuenta de que estas no aparecen ni como agentes, ni sujetos en las relaciones de dominación, debido a que se encuentran bajo la subordinación, ella considera que mediante este método de investigación se daba paso a las realidades de la vida cotidiana de las personas y de sus experiencias para descubrir que lo social se extiende más allá de las experiencias.

Más adelante Smith (1987), en su investigación “*el mundo cotidiano como problemático: una sociología feminista*”, menciona que las personas experimentan sus mundos cotidianos desde una posición particular en la sociedad, ya que se organizan por relaciones sociopolíticas que no son directamente observables; que dan como resultado una problemática en la vida cotidiana ya que tiene como punto de partida desestabilizar las relaciones de poder y género.

Smith argumenta que la organización social de género está oculta si se le ve desde el punto de vista de los hombres. Smith sostiene que solo es posible ver cómo se integra todo el sistema de relaciones dominantes desde el punto de vista de aquellos grupos cuya "parte en la división general del trabajo es producir las condiciones de su propio gobierno y la existencia de la clase dominante". Por lo cual ella desde este punto de partida analiza una sociología para las mujeres donde se busca sustentar, que el punto de vista y el conocimiento de las mujeres pueda ser reconocido y validado.

Desde el punto de vista de la etnografía institucional, podemos observar que se muestran relaciones sociales diferenciadas desde la concepción de género en donde el papel de la mujer fue invisibilizado y solo fue vista como objetivo, posicionándola en la esfera doméstica, del cuidado y de lo familiar, lo cual le impedía la participación en lo intelectual, la económica, y lo político, lo que sentaba las bases de las relaciones de dominación; para Smith estas relaciones de dominación son formas de conciencia y organización objetiva, debido a que se construyen externamente a las personas y lugares particulares.

Ahora si ubicamos a nuestro objeto de estudio “*La rueda violeta*” en la institución de la esfera pública, un espacio en el que se denotan relaciones de dominación establecidas por orden genérico en donde se excluía a las mujeres, vemos que las experiencias de la vida cotidiana y de movilidad femenina se ven influidas por un margen cultural como lo es la

heteronormatividad, en donde los sujetos se ven contruidos por un discurso social, el cual tiene como resultado opresión, discriminación, estereotipos y situaciones de violencia; determinados por el conglomerado de normas y reglas en relación a hombres y mujeres.

Por lo que para este trabajo entenderé a la experiencia como la acción corporal única de las personas que se origina en el diálogo, hablado o escrito, entre personas particulares y en lugares particulares en el que se da un intercambio de conciencia, reconocimiento, percepción y aprendizajes (Smith, 2005).

Para la presente investigación, esta metodología nos permite acotar el contexto de experiencias, tiempo y espacio de la historia de las mujeres, tal es el caso de las mujeres ocupándose del espacio público y reapropiándose de éste por medio de una bicicleta, en donde el orden social y político condiciona la experiencia de las mujeres, tal como se vio en el primer y segundo capítulo de este trabajo; ya que si observamos desde las experiencias nos posicionamos en un mundo social masculinizado, pero si reflexionamos un poco en la lucha del poder y la construcción del empoderamiento, las mujeres hemos adquirido diversas herramientas que nos han permitido enfrentarnos y reconocer las problemáticas, además reconocer sentimientos, emociones y motivaciones de las mujeres que se mueven en bicicleta por la ciudad.

Capítulo 4

Marco metodológico

De la experiencia al análisis de datos

“El hecho definitorio de la investigación naturalista es su respeto por la naturaleza del mundo social”

Herbert Blumer

“El grupo es un sistema social abierto a otros grupos y al entorno sociocultural. Las relaciones intergrupales y el entorno sociocultural condicionan tanto los significados como las relaciones intergrupales”

Ayesterán

En este apartado se presentan las herramientas metodológicas para la construcción de esta investigación, la cual tiene como objetivo analizar desde un enfoque de género cómo el grupo “*La Rueda Violeta*”, mujeres ciclistas de la Ciudad de México se han apropiado del espacio público a través del uso de la bicicleta; y que busca responder las siguientes interrogantes: ¿Cuáles son las acciones de movilidad que llevan a cabo las integrantes del grupo “*La Rueda Violeta*” para la apropiación de espacios?, ¿Qué acciones realizan para enfrentarse a la violencia en su transitar por las calles?, ¿Cómo se relaciona la apropiación de los espacios con el desarrollo del empoderamiento en las integrantes del grupo? y ¿Cómo es su experiencia al transitar los espacios públicos después de pertenecer al grupo “*La Rueda Violeta*”?

Es importante mencionar que lo que se quiere conocer es cómo se genera el proceso de empoderamiento tras el uso de la bicicleta en la movilidad femenina.

En cuanto a la perspectiva de género, se analizará la experiencia⁸, en la movilidad de las integrantes del grupo, lo cual nos permitirá conocer las problemáticas, experiencias positivas y negativas a las que se enfrentan al transitar en el espacio público, en donde la cuestión de género juega un papel importante. A partir del análisis de los resultados obtenidos se busca conocer cómo se desarrolla el proceso de empoderamiento a través del uso de la bicicleta en un grupo de mujeres.

⁸ Para esta tesis se entenderá a la experiencia como aquellas situaciones que forman parte de la vida cotidiana y que son parte de un constructo social.

4.1. En dos ruedas: hacia la construcción del empoderamiento

Para conocer las experiencias de las integrantes del grupo de mujeres “*La Rueda Violeta*”, se eligió una metodología cualitativa, ya que a través de ésta conoceremos los fenómenos que se presentan en la vida social y pública de las participantes, al transitar los espacios públicos en la Ciudad de México, asimismo buscamos que nuestras informantes fueran parte de un grupo socialmente relevante o muestra homogénea, en donde compartieran un interés similar por el uso de la bicicleta lo cual permitió acercarnos al grupo de estudio y conocer cada una de sus experiencias y similitudes.

Patton (1990), menciona que las muestras homogéneas, nos permiten describir a un subgrupo en particular a profundidad, esto con la finalidad de focalizar sobre un tema específico. Además este tipo de muestreo para grupos focales típicamente reúne a personas de antecedentes y experiencias similares tal es el caso del grupo de estudio de esta tesis.

Otra de las razones por la cual se eligió el método cualitativo, fue porque nos permite explicar fenómenos sociales desde el interior, es decir cómo las personas construyen el mundo a su alrededor, lo que hacen o lo que les sucede en términos que sean significativos y que ofrezcan una comprensión llena de riqueza.

Para el investigador cualitativo el conocer las experiencias, interacciones y documentos en su contexto natural, tiene un significado importante ya que le permiten desarrollar modelos, tipologías o teorías (más o menos generalizadas) como formas de descripción y explicación de cuestiones sociales (o psicológicas). (Angrosino, 2012).

El plantear la investigación surgió tras mi asistencia a un taller de mecánica básica para bicicletas, el cual llamó mi atención ya que se hacía una invitación exclusivamente para mujeres, que desde mi experiencia como mujer ciclista no había experimentado, al acudir a este encuentro y espacio las diferentes mujeres compartieron sus diversas experiencias y ellas mismas identificaban diferencias en el uso de la bicicleta por el género, la mayoría compartía experiencias similares tanto positivas como negativas tras su movilidad en bicicleta y algo importante fue que justo el moverse en bicicleta para ellas significa de alguna u otra manera sentirse empoderadas.

A partir de ello, inicié mi búsqueda de un grupo constituido, que trabajara con propuestas para promover en otras mujeres el uso de la bicicleta; tenía presente que este grupo debía cumplir algunas características sino específicas si prácticas. En primer lugar, que utilizaran la bicicleta en su vida cotidiana, segundo, que se ubicaran en la Ciudad de México; y al final que ellas se identificaran como grupo.

A partir de esta búsqueda pude conocer al grupo “*La Rueda Violeta*”, formado por seis mujeres de las cuales, cinco pertenecen a diversas Alcaldías de la Ciudad y una al estado de Querétaro. Sus datos se presentan en la tabla 1.

Tabla 1

Características sociodemográficas de las integrantes del grupo “La Rueda Violeta”

Nombre /seudónimo	Edad	Alcaldía /Municipio	Ocupación	Estado Civil	Escolaridad	N.º de hijos
Isabel	30 años	Benito Juárez	Estudiante	Soltera	Cursando maestría	0
Viannei	39 años	Cuauhtémoc	Servidora pública	Soltera	Maestría	0
Andrea	35 años	Querétaro	Empleada	Soltera	Licenciatura	0
Carina	35 años	Iztapalapa	Empleada	Soltera	Licenciatura	0
Citlali	39 años	Benito Juárez	Editora	Soltera	Licenciatura	0
Ziannca	25 años	Coyoacán	Estudiante	Soltera	Cursando maestría	0

Fuente: Con datos obtenidos de elaboración propia

Se entrevistó a un segundo grupo “*Bellas Bielás*” el cual se empleó como piloto esto con la finalidad de comprobar que los objetivos planteados en el guion de entrevista fueran útiles para el objetivo de esta investigación.

Tabla 2

Características sociodemográficas del grupo “Bellas Bielás”

Nombre /seudónimo	Edad	Delegación /Municipio	Ocupación	Estado Civil	Escolaridad	N.º de hijos
Ingrid	33 años	Cuauhtémoc	Diseñadora	Soltera	Licenciatura	0

			Gráfica			
Beatriz	45 años	Tlalpan	Negocio propio de bicicletas	Soltera	Licenciatura	0
Patricia	32 años	Cuauhtémoc	Psicóloga /Grafóloga	Soltera	Licenciatura	0
Gloria	33 años	Cuauhtémoc	Administración de empresas	Soltera	Licenciatura	0
Coral	28 años	Benito Juárez	Programación	Soltera	Licenciatura	0
Catalina	37 años	Cuauhtémoc	Profesora de Frances	Soltera	Cursando maestría.	0

Fuente: Con datos obtenidos de elaboración propia

4.2 La recolección de datos: observación participante y grupo focal

Para la recolección de los datos se utilizó la técnica de observación participante y grupo focal.

Álvarez (2003), menciona que el observador como participante cumple la función de observador durante periodos cortos, esto con la finalidad de establecer el contexto para las entrevistas u otros tipos de investigación. El investigador es alguien conocido y reconocido, pero se relaciona con los “sujetos” del estudio únicamente en calidad de investigador.

Bernard (1988), comenta que la expresión “observación participante”, es una combinación del rol del investigador (de alguna forma participante) con la técnica misma de recogida de datos (la observación).

El trabajo de campo se realizó por medio de la asistencia a las actividades que las chicas realizaban como talleres de mecánica básica y rodada para principiantes; ésto con la finalidad de identificar a las integrantes del grupo y tener un primer acercamiento.

La observación me permitió obtener información de manera directa y rápida, además de conocer a las mujeres que integran el grupo “*La Rueda Violeta*”, e identificar su dinámica de trabajo, su organización y la difusión de sus diferentes actividades y eventos.

El trabajo de campo se realizó durante el mes de noviembre y diciembre del 2017, con mi asistencia al taller de mecánica básica y la rodada para principiantes organizada por

el grupo de estudio. Además, se asistió como observador participante a las rodadas nocturnas realizadas por “*Bellas Bielias*”, esto de febrero a agosto de 2018.

También se utilizó la técnica de grupo focal, por medio de la cual se logró enriquecer la investigación y conocer las diversas experiencias desde la propia voz de las integrantes del grupo.

Álvarez (2003), define al grupo focal como una técnica de investigación social que privilegia el habla, cuyo propósito radica en propiciar la interacción mediante la conversación acerca de un tema u objeto de investigación, en un tiempo determinado, en donde el principal interés es captar la información de pensar, sentir y vivir de los individuos que conforman el grupo.

Para llevar a cabo el grupo focal se siguieron los pasos recomendados por Álvarez (2003):

- 1) Número de integrantes: cada grupo debe tener entre siete y diez, aunque suele trabajarse con cuatro y seis personas, debido a la comodidad y a la velocidad de obtención de resultados. El conformar grupos pequeños permite que todos los miembros expongan sus diferentes puntos de vista y que en la charla haya aportaciones de los diferentes participantes.
- 2) Programación de sesiones: las cuales se organizarán en horarios compatibles con la vida cotidiana de los participantes y en lugares accesibles para ellos o acordes con los compromisos del investigador, este se guía con el cronograma de actividades del investigador. Para esta parte se recomienda que las invitaciones se realicen de forma personalizada, vía telefónica o por algún otro medio, en donde el participante sienta que se le necesita; además explicar con más detalle sobre las dudas y los temas que se trataran, pues no siempre es suficiente la información general que reciben en la invitación. Dentro de este paso es importante confirmar días antes la participación de las personas, ya que pueden presentarse imprevistos respecto a los cuales el investigador no puede intervenir.
- 3) Duración: se considera que una sesión debe durar entre una y dos horas. El tiempo muchas veces dependerá de la propia dinámica del grupo. Pero se recomienda no exceder tres horas por lo que se debe determinar el número de preguntas a cubrir en ese tiempo; para cumplir el objetivo planteado.

- 4) Guía: debe tener un listado de temas (dirigidos al objetivo de investigación), para ello es importante tomar en cuenta que el grupo de discusión no consiste en obtener respuestas a preguntas concretas ni lograr el consenso, sino facilitar un intercambio de opiniones y puntos de vista alrededor de cuestiones consideradas relevantes a la luz de los objetivos de la investigación. Para ello, se deben evitar preguntas cerradas, ya que se corre el riesgo de provocar respuestas condicionadas; evitar preguntas dicotómicas, ya que al investigador no le interesan los *sí* y los *no*, los *todo* ni los *nada*; eliminar ¿los por qué?, ya que tales preguntas, orillan a los participantes a dar respuestas breves, aprovechar las preguntas imprevistas o no programadas, que traerán riqueza en la información, identificar que la secuencia para la obtención de las respuestas se debe seguir, generar preguntas abiertas ya que generan gran cantidad de información.
- 5) Conducción: esta se debe realizar por un moderador, el cual debe tener habilidad para el trato con las personas, ser empático para estimular la participación del grupo. Debe tener conocimiento del tema, para dirigir el discurso al objetivo original; además de la ética en el manejo de la no omisión de juicios de valor, la no intrusión y la capacidad de escuchar y de comunicarse claramente.
- 6) Inicio: en esta fase se presentan tres momentos: bienvenida y presentación, normas básicas o encuadre técnico y agradecimientos.
- 7) Lugar de reunión: por lo general las reuniones se llevan a cabo en puntos determinados por el investigador, como aulas, casa de alguno de los integrantes, escuelas, oficinas; se debe pensar en un lugar neutro que espacialmente no represente amenaza o incomodidades que condicionen las respuestas de los participantes.
- 8) Materiales: los materiales dependerán del diseño de la investigación y de las modalidades de recolección de datos que se decidan; por lo general se requiere de grabadora, micrófono, batería, videocámara, plumas, etc.
- 9) Habilidades durante la conversación: se deben evitar muletillas sobre todo aquellas que denotan algún juicio de valor.
- 10) Análisis: estará determinado por el marco teórico del tema de estudio.

Mediante estos pasos se llevaron a cabo dos grupos focales, el primero se tomó como un grupo piloto que sirvió como herramienta para conocer acerca del contexto que viven las mujeres ciclistas durante su transitar en la Ciudad de México y la relación con el objetivo de estudio. Y el segundo se realizó con el grupo de estudio propiamente dicho.

Este primer piloteo se realizó el 8 de julio del 2018 con “*Bellas Bielás*”, en una sesión de 2 horas con 24 min, este grupo estuvo conformado por seis mujeres ciclistas, en donde una de sus principales actividades es incentivar a otras mujeres a salir a las calles en bicicleta, mediante rodadas nocturnas.

Este grupo lleva trabajando un año y se reúne cada martes; está dirigido principalmente a mujeres, ellas inician su recorrido desde la Col. Narvarte y se dirigen a diferentes puntos de la Ciudad; cada semana realizan un recorrido diferente en donde participan un número aproximado de veinte mujeres, otra de las actividades que han realizado es un taller de mecánica básica con el fin de que cada participante identifique las partes de su bicicleta y que por sí mismas puedan resolver problemas de pinchadura, ajuste de frenos; etc.

A partir de los resultados obtenidos en el primer grupo focal, pude identificar aquellas preguntas de la guía de entrevista que debía modificar y aquellas que debía incluir para responder a las preguntas de investigación.

El segundo grupo focal se realizó con “*La Rueda Violeta*” en una sesión el 11 de noviembre del año en curso con una duración de 2 horas 17 min.

La guía para entrevista se dividió en grupos que permitieran conocer el acercamiento al uso de la bicicleta, las motivaciones, la historia del grupo de estudio y sus experiencias en el uso de la bicicleta en la Ciudad; lo cual permitió conocer el desarrollo del proceso de empoderamiento.

4.3 Análisis de datos desde la teoría fundamenta

A partir de los resultados obtenidos mediante el grupo focal, la información obtenida fue transcrita para el proceso de codificación el cual se realizó en tres fases la primera de manera abierta, la segunda de manera axial y la tercera de manera selectiva.

En la fase del proceso de codificación abierta se seleccionarán aquellas variantes que nos resulten útiles para analizar las experiencias de las integrantes del grupo “*La Rueda Violeta*” en el uso de la bicicleta para la apropiación de espacio y el proceso de empoderamiento.

En la segunda fase de codificación axial, se organizarán por grupos para establecer categorías temáticas, los cuales se elaborarán a partir del objetivo de la investigación.

Para la fase tercera de codificación selectiva, se realizará un análisis a partir de los estudios de género, los cuales se guiarán a partir de las experiencias que experimentan en la calle al usar la bicicleta como un medio de transporte e identificar el proceso de empoderamiento que se relaciona con este.

El resultado del análisis nos permitirá conocer las principales características y la percepción de las participantes en la construcción de empoderamiento y su relación con el uso de la bicicleta en la movilidad femenina. Además los cambios que se han presentado al usar la bicicleta como un medio de transporte, sus principales motivaciones y las problemáticas de violencia a las que se enfrentan al transitar los espacios públicos, y que a partir de ello, identificaron la necesidad de crear un grupo que por medio de su experiencia e interacción motivara a otras mujeres a salir a las calles y apropiarse de los espacios públicos para así crear cada vez una mayor red de mujeres moviéndose en bicicleta.

Capítulo 5

Resultado

En este apartado se muestra el análisis realizado desde una perspectiva de género a las integrantes del grupo “*La Rueda Violeta*”, estos resultados se obtuvieron mediante un grupo focal y se agruparon en siete familias de categorías núcleo, las cuales corresponden al acercamiento a la bicicleta, las experiencias en el uso de la bicicleta en la movilidad femenina, cambios tras el uso de la bicicleta, violencia de género, vinculación de la bicicleta con los espacios públicos, trabajo grupal y el proceso de empoderamiento. En la tabla 3 se muestran los componentes de cada familia.

Tabla 3

Análisis cualitativo sobre el proceso de empoderamiento tras el uso de la bicicleta para la apropiación del espacio público de un grupo de mujeres ciclistas de la Ciudad de México

Familia	Categoría
1. Acercamiento a la bicicleta	Primer acercamiento a la bicicleta
	Motivaciones para el uso de la bicicleta
	Movilidad en bicicleta
2. Experiencias tras el uso de la bicicleta en la movilidad femenina	Experiencias positivas (sentimientos y emociones)
	Experiencias negativas (problemáticas)
3. Cambios tras el uso de la bicicleta	Sentimientos de bienestar grupal e individual
	Percepción de la ciudad
4. Violencia de género	Estereotipos de género
	Discriminación
5. Vinculación de la bicicleta con los	Apropiación de los espacios públicos

espacios públicos	Modificación de los roles de género
6. Trabajo grupal	Organización grupal
	Actividades grupales
	Conflictos grupales
	Colaboración con otros grupos ciclistas
7. Proceso de empoderamiento	Percepción de sí mismas
	Desarrollo personal (autonomía, libertad, seguridad y confianza)

Fuente: Con base en elaboración propia

A continuación se describen cada una de estas familias y sus categorías, representadas esquemáticamente.

1. Acercamiento a la bicicleta

Para esta familia se ubicaron las categorías significativas para las integrantes de “La Rueda Violeta” en el grupo focal las cuales se relacionaron con el conocimiento que adquirieron para andar en bicicleta en diversos momentos de su vida, sentimientos de libertad, seguridad y mayor desplazamiento. Dentro de estas categorías se encuentra el primer acercamiento a la bicicleta, las principales motivaciones para el uso de la bicicleta y la movilidad en bicicleta.

Primer acercamiento a la bicicleta

Las integrantes del grupo de estudio mencionaron que su primer acercamiento con la bicicleta fue durante su niñez con edades que van desde los 3 a los 12 años, la cual fue en su mayoría un regalo que recibieron por el día de reyes, y fueron sus familiares y conocidos quienes les enseñaron a usarla. Cito las palabras de Zianya, Isabel, Vianeí y Citlali.

Testimonios

Zianya: “Aprendí andar en bici de niña muy chiquita cuando empecé andar con la bici de rueditas, y luego la normal”.

Vianei: *“Los reyes me trajeron una bici y no tenía rueditas y ahí fue cuando aprendí andar en bici sin rueditas, mi papá me enseñó.”*

Citlali: *“Yo, no recuerdo igual fueron los reyes supongo que tenía rueditas, pero se las quité muy rápido, y a mí me enseñó un vecino porque mi papá se desespera muy rápido”*

Isabel: *“Igual con rueditas y me enseñó mi papá.”*

Estos testimonios vistos desde una perspectiva de género, dejan ver que estas mujeres desde su niñez logran romper las barreras impuestas por la sociedad ya que, no siguen los roles de género socialmente asignados, en donde se cree que las mujeres solo debían jugar con muñecas o trastes. Ya que como menciona Tello (2015), a las niñas no se les enseña a pedalear ya que es visto como una actividad masculina, lo cual da como resultado que las mujeres adultas no sepan pedalear y disminuya la confianza en sí mismas.

También podemos identificar que el papel del género masculino es predominante durante la enseñanza ya que ninguna de las entrevistadas reporta que fueran su madre o hermanas quienes las acercaran a la bicicleta debido a que las actividades de las mujeres se han centrado en el espacio privado realizando actividades del cuidado, lo cual puede mirarse como una construcción de las relaciones sociales basadas en la diferencia de los sexos, tal como menciona De Beauvoir: las acciones se ven determinadas por un proceso cultural y psicológico en donde se asignan ciertos roles y estereotipos que son adquiridos durante el conjunto de experiencias individuales y sociales. Ésto nos permite analizar y comprender la condición femenina y la situación de las mujeres, en donde el género se ve cargado de deberes y prohibiciones que a su vez, se relacionan con lo propio para las mujeres. Al respecto Morillo (2014), señala que al momento en que una mujer decide subirse a una bicicleta se encuentra sujeta a diversas expectativas, restricciones y juicios que involucra el cómo vestir o comportarse, lo cual genera cambios en los roles de género preestablecidos empoderándolas de su tiempo y de su cuerpo.

Motivaciones para el uso de la bicicleta

Las participantes mencionaron que sus principales motivantes para usar la bicicleta abarcan realizar ejercicio físico, generar un ahorro económico, mayor libertad al

desplazarse, reducir tiempos de traslados, tener una mayor independencia, seguridad, autonomía y en otros casos, por la influencia de sus amistades; lo cual repercutió para elegir la bicicleta como un medio de transporte. Para ello muestro los siguientes testimonios:

Citlali: *“Seguridad, movilidad la facilidad de poderla llevarla a todas partes y porque las rutas eran como accesibles y mucho más rápido que cualquier otro medio”*.

Vianeí: *“Es ahorro de dinero, de gasolina, de pasajes, el ahorro de dinero creo que para mí es como de lo principal”*

Desde estos relatos podemos observar que los principales motivantes se ven relacionados con el sentimiento de libertad y seguridad en relación con su movilidad, ya que les permite apropiarse de su tiempo, elegir una ruta, lo cual también a su vez rompe con los horarios límites establecidos, y les permite salir del espacio privado al público.

Movilidad en bicicleta

Para estas cuatro mujeres la bicicleta se ha vuelto un medio de transporte que les ha permitido desplazarse a su trabajo, ir a la escuela, asistir a rodadas nocturnas, realizar cicloviajes y recorridos más largos lo cual les ha permitido salir de su área conurbada, aunque en el caso de Isabel, el uso de la bicicleta se ha vuelto indispensable ya que ella si la usa para desplazarse a todo sitio al que lo necesite.

Testimonios

Isabel: *“Yo definitivamente la utilizo para ir todos lados”*

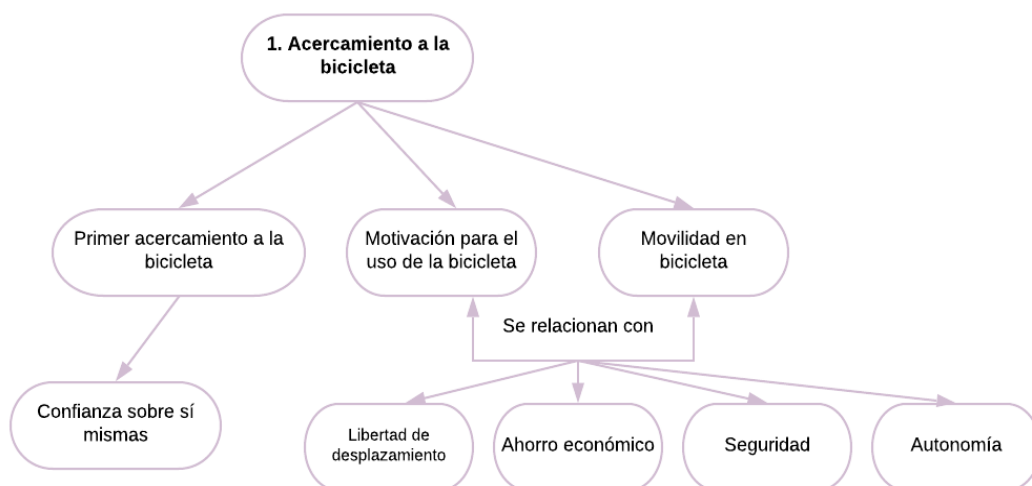
Vianeí: *“Por lo regular es de mi casa al trabajo”*

Zianya: *“Yo para ir a la escuela, el trabajo y pendientes que estén cerca de mi casa”*

La movilidad en bicicleta afirma De la Paz (2016), está fuertemente relacionada con el empoderamiento de las mujeres ya que les permite salir de casa y entrar en el dominio público, además de acceder a lugares y diversos destinos, el que ellas puedan desplazarse por este medio genera cambios en su identidad y en las prácticas de género.

Lo cual permite que ellas asuman un rol público, que históricamente fue segregado tras los roles atribuidos tradicionalmente; otro hecho es que una mujer que se moviliza en bicicleta está expuesta a expectativas, restricciones y juicios que van desde cómo deben vestirse, comportarse o salir a la calle.

En la figura 1 se muestra el primer acercamiento a la bicicleta



2. Experiencias tras el uso de la bicicleta en la movilidad femenina

En esta familia se ubican los sentimientos de bienestar e insatisfacción que experimentan las entrevistadas los cuales se relacionan con la libertad de movimiento, seguridad, independencia, autonomía y empoderamiento, por otro lado a las experiencias de violencia de género. En estas categorías se encuentra las experiencias positivas y las experiencia negativas.

Experiencias positivas

Los resultados permiten conocer que uno de los sentimientos que experimentan las entrevistadas se relaciona con la libertad de movimiento, seguridad, independencia, autonomía, acompañamiento y empoderamiento; los cuales pueden entenderse como experiencias positivas.

En este sentido, la bicicleta funge como una herramienta de empoderamiento ya que reivindica a las mujeres en el espacio público, las dota de mayor autonomía e independencia

ya que no dependen de alguien más para trasladarse a los sitios que ellas desean como el trabajo, escuela, cicloviajes, ultra fondos⁹ y necesidades cotidianas; ya que gozan de una libertad para moverse en diferentes horarios, y en algunos casos también les permite sentirse con mayor seguridad y menos vulnerables por la Ciudad. Ellas comentan que viven la ciudad prototipo establecido en su condición sexo genérica ya que salen del espacio privado al espacio público que culturalmente fue diseñado para el sexo masculino, y en donde se sitúan todas aquellas acciones de la vida pública y las cuestiones del poder. Como se vio anteriormente, el que las mujeres salieran a la calles sin la presencia masculina era visto como una acción fuera de la norma, debido a que el género está cargado de un conjunto de atributos asignados, que nos permiten analizar y comprender la condición femenina y la situación actual de las mujeres, tal es el caso de las mujeres pertenecientes a “*La Rueda Violeta*”, ya de una manera diferente ya que la perciben más amable y pequeña a diferencia del viaje en transporte público o automóvil.

El que ellas experimenten estos sentimientos deja ver que sus acciones rompen con el que la mayoría de ellas no realizan tareas de cuidado, cuentan con una profesión que les permite tener mayor dominio del espacio público y salir de los roles preestablecidos por la sociedad.

Testimonio

Vianei: *“El espacio público para empezar, te pone en espacios donde históricamente las mujeres no hemos estado, hemos ido ganando otro espacio más que es andar en bici en la ciudad siendo mujer”*

Experiencias negativas

Por otro lado, en este grupo de mujeres se presentan experiencias negativas en su presencia dentro del espacio público, como la violencia por cuestión de género como el acoso, la violencia vial, discriminación y la falta de infraestructura vial.

Como relatan las mujeres entrevistadas, sus vivencias en la vida pública se ven cargadas de una desigualdad de género ya que sufren de discriminación por el solo hecho

⁹ La palabra ultra fondos será utilizada para referirse a un recorrido que supera los 300 km. en bicicleta.

de ser mujeres y utilizar la bicicleta para sus traslados, además viven acoso callejero, anudado a esto la falta de derecho a transitar por los espacios públicos y las carencias de infraestructura ya que no se cuenta con carriles asignados para bicicletas o si estos existen, son invadidos por automovilistas, otra de las situaciones a las que se enfrentan es la discriminación ya que una de las integrantes de este grupo menciona que cuando se realizan competencias de ciclismo no se cuenta con una categoría femenil y si está existe, en la premiación se deja ver una profunda desigualdad ya que los premios son diferentes tanto que al ganador de una competencia se le premia con un cuadro de bicicleta y diferencia de la premiación para una mujer que en ocasiones llegan a ser solo un par de calcetines, desprestigiando tanto la figura femenina como el esfuerzo físico que estas mujeres realizaron.

Esto es lo que comentan las entrevistadas.

Testimonios

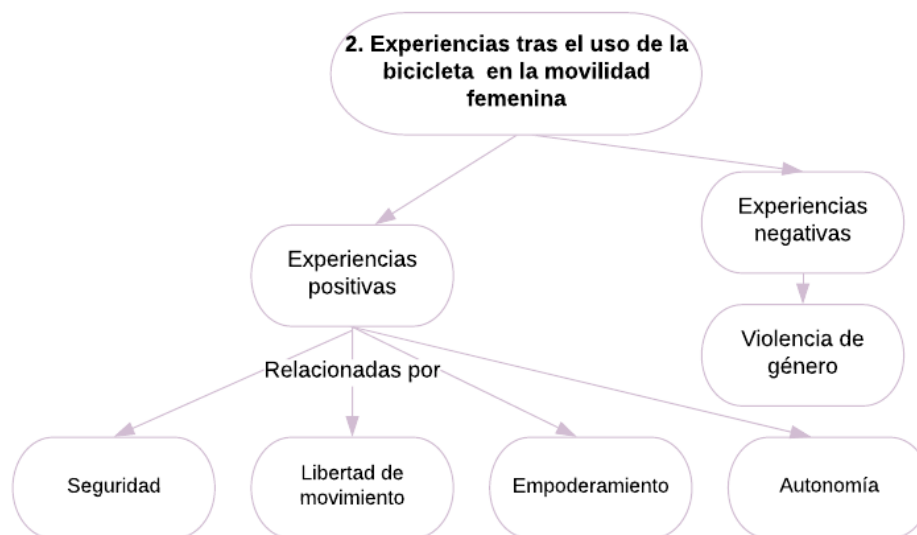
Vianei: *“Aun vivimos en una sociedad machista que no ve bien todavía el que las mujeres estemos en la calle.”*

Citlali: *“Los premios son brutalmente diferentes, y te dicen oye pero hay menos mujeres ciclistas y yo que chingada culpa tengo, yo hice el mismo esfuerzo, yo rodé lo mismo, estoy compitiendo con la misma gente no puedes ponerme a competir frente a un hombre porque hasta ahorita pocas mujeres pueden mantener el mismo paso y estoy hablando de competencias internaciones.”*

Zianya: *“A mí sí me ha tocado comentarios y sobre todo personas muy cercanas voy a ser muy específica sobre todo mis parejas y familiares hombres que reaccionan cuando me ven en falda y en bici, o sea así es cómo y así te vas a ir en bici, cómo puedes usar falda o cómo puedes usar tacones o se te va a ver todo.”*

Lo cual deja ver que el género aún está cargado de ciertas limitaciones ya que las condiciones de seguridad infringen el derecho a la movilidad, haciendo notar una diferencia en cuanto al poder y la desigualdad ya que a los hombres no sé les acosa ni experimentan estas manifestaciones de violencia.

En la figura 2 se muestran las experiencias tras el uso de la bicicleta en la movilidad femenina



3. Cambios tras el uso de la bicicleta

En este apartado se ubicaron los sentimientos de bienestar y la percepción de la Ciudad tras usar la bicicleta como un medio de transporte. Dentro de esta categoría se encuentran los sentimientos de bienestar grupal e individual y la percepción de la Ciudad.

Sentimientos de bienestar grupal e individual tras el uso de la bicicleta

Uno de los principales cambios que viven estas mujeres de manera individual tras el uso de la bicicleta es que han aprendido a ser más empáticas con otras personas, se sienten motivadas, crean vínculos de amistad positivos, reconocen su cuerpo, han aprendido más respecto a la funcionalidad de la bicicleta, se perciben con el poder de agencia para realizar cambios en su entorno, además de generar un espacio de seguridad ya que no se sienten agredidas dentro de sus espacios.

Testimonio

Vianeí: *“Estar con ellas es un espacio seguro donde sabes que no te van a criticar, que no te van a decir esto no se hace así, entonces es como un espacio muy seguro he*

aprendido un montón de cosas, la mecánica, yo no sabía ni cambiar una llanta, ni cambiar una cámara, no sabía nada y he aprendido mucho.”

Y esto ha impactado con su estilo de vida ya que se sienten mucho más sanas, con mayor capacidad de movimiento, más capaces de enfrentarse a nuevos retos, crear una conciencia del espacio que ocupan y conocen diferentes puntos de la Ciudad de México.

Testimonio

Citlali: *“Entonces va cambiando la manera en la que interactúo con cada persona o el ser muy consciente del peatón, yo he sido peatón e conducido he estado en el transporte público, pero el subirme a la bici en esta idea de situarse en el entorno sí te ayuda a cambiar cómo te relacionas.”*

Por otro lado, uno de los cambios que se han presentado de manera colectiva es que se perciben como mujeres agentes de cambio ya que tras el trabajo de *“La Rueda Violeta”* ellas han identificado cambios en su entorno ya que por medio de los talleres de mecánica y rodadas han motivado a otras mujeres a salir en bicicleta por la ciudad, compartiendo sus experiencias tanto individuales como de las mujeres asistentes a dichas actividades creando un clima de confianza y seguridad que impacta de manera positiva para que otras mujeres tengan un primer acercamiento y así desarrollen una mayor confianza en ellas sí mismas.

Las entrevistadas compartieron los siguientes cambios:

Zianya: *“Para mí primero fue como darte cuenta de que tenemos un poder de agencia y de modificar nuestro entorno si algo no, nos gusta y que pueda aportar a la gente o a otras personas es lo que más me ha aportado el proyecto, si las amistades como las chicas dicen es un grupo muy bonito, somos muy amigas y siempre estamos para apoyarnos, pero como proyecto como tal es eso al final darme cuenta de que si hay una manera de cambiar las cosas sobre todo las que no están bien en la sociedad o apoyar a otras personas, y el trabajo en equipo, el saber organizar, el aprender a escuchar a otros o el aprender a reconocer nuestros errores y cosas así.”*

Vianeí: *“No lo había visto así, pero si lo estamos logrando, o chicas que nos han dicho, es que empezamos rodando por la rueda violeta y ya después se integraron a otras*

cosas pero adquirieron confianza en una rodada práctica y ya están pensando en hacer un fondo; y yo no había creído que una rodada pudiera tener un impacto en alguien, otra chica que a partir de ahí empezó a andar en bicicleta y luego se cruza toda la ciudad para ir a los grupos nocturnos a mí me da mucha emoción porque la veo chiquita y es así como de ¡ah!, y es bonito por ella, pero ya hay una chica más rodando”

Como se mencionó anteriormente, Morillo (2014), menciona que el que las mujeres se apropien del espacio público está reivindicando sus subjetividades ya que van transformando los imaginarios urbanos y ellas se vuelven agentes de cambio debido a que se enfrentan a nuevos desafíos en su experiencia en la ciudad, lo cual contribuye en el proceso de empoderamiento femenino. Otra de las cosas que se comparten es que a partir del uso de la bicicleta el grupo de mujeres pertenecientes a “*La Rueda Violeta*” se han relacionado con la Ciudad de forma distinta ya que se sienten más seguras, lo cual rompe con los horarios o rutas preestablecidas como seguras alterando de una forma los límites entre lo público y lo privado.

El impacto que ha tenido de manera individual el uso de la bicicleta en este grupo de mujeres está relacionado con una buena salud, ya que les ayuda a sentirse menos ansiosas y tranquilas, además de permitirles cambiar sus hábitos de alimentación ya que deben de mantenerse con una mayor energía, han dejado de fumar, y algo de suma importancia para algunas tal es el caso de Citlali es darse cuenta de que tiene un cuerpo y esté ha ido cambiando tras el uso de la bicicleta, lo cual se ha relacionado con una mayor resistencia y capacidad que les ha permitido romper sus propios límites y llegar a lugares a los que no imaginaban, por ejemplo a recorrer más de 40 kilómetros en una rodada nocturna, realizar ultra fondos de más de 300 kilómetros y construir nuevas amistades tanto dentro de la ciudad como en otros países.

Pero por otro lado, también se han sentido frustradas al experimentar sentimientos de desconfianza hacia ellas al no lograr tener un buen ritmo durante un entrenamiento.

Testimonio

Citlali: “*La mayor importancia de la bici fue descubrir que tengo un cuerpo y suena muy raro pero fue así de momento. Osea era un bloqueo cabronísimo de yo no*

tengo un cuerpo, entonces el descubrir un cuerpo como dice Vianei con las piernas yo jamás me imaginé a mí cómo poder hacer algo los bloqueos mentales.”

Percepción de la ciudad

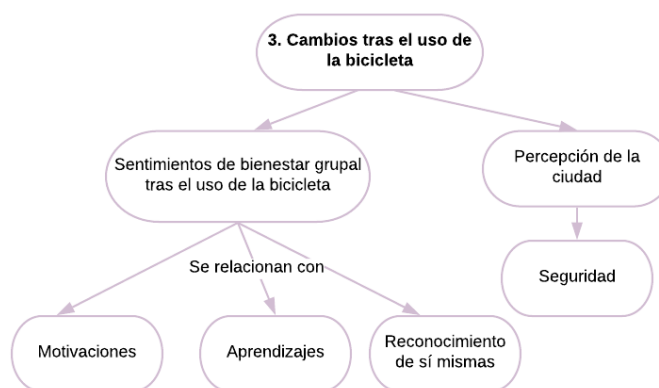
Este grupo de mujeres durante sus traslados en bicicleta reconoce a la Ciudad más amable, amigable, más pequeña y segura, lo cual se puede considerar como un impacto positivo, ya que a diferencia de otro medio de transporte ellas se sienten con mayor libertad de movimiento al salir en bicicleta por la ciudad ya que se pueden desplazar en diferentes horarios sin la necesidad de depender de algún otro medio de transporte, además consideran que son más empáticas con las personas a su alrededor.

La percepción de la Ciudad en las entrevistadas es la siguiente:

Isabel: “La siento más chica, en otro sistema de transporte la ciudad es enorme y grande cuando vas en bici es de enserio, antier me fui de Azcapotzalco a Coyoacán y fue como lo más natural del mundo, se te hace chiquita y eso es bien bonito”.

Citlali: “Más amable, yo nada más ahorita de imaginarme subirme al metro no puedo, yo soy muy paciente en auto para conducir en general no me desespero tanto, además tengo que moverme muy poco o soy muy mañosa con mis horarios y ahorita que dijiste Azcapotzalco intente ir a ver lo de 31 minutos y yo estaba muy divertida de ver cómo todo el mundo estaban vuelto loco en sus casas y yo iba en bicicleta entonces esa sensación de no asfixiarme me encanta, a pesar del humo no me asfixio”.

La figura 3 muestra los cambios que experimentan las entrevistadas tras el uso de la bicicleta



4. Violencia de género

Dentro de esta familia ubicamos a la violencia de género a la que se enfrentan las mujeres al transitar los espacios públicos son el acoso y la violencia vial, que dan como resultado la discriminación. Las categorías que se describen a continuación corresponden a los estereotipos de género y la discriminación.

Estereotipos de género

Los estereotipos de género que se han construido en torno a la figura femenina se ven enmarcados sobre las actividades y roles que deben realizar las mujeres como ser madre, ama de casa, esposa encargada del cuidado, del trabajo no remunerado reduciendo que fungen como imágenes culturales (Larralde y Ugalde 2007) y creencias sociales desarrolladas en un contexto cultural específico por lo que a las mujeres se les ha limitado a la libertad de movimiento en bicicleta acompañado de creencias en donde la bicicleta representaba infertilidad o estimulación sexual.

Los testimonios de Citlali y Zianya así lo reflejan:

Citlali: *“Literal no seas marimacha incluso te dicen no te subas a la bicicleta porque vas a perder tu virginidad, eso yo lo escuche varias veces.”*

Zianya: *“Yo sí he pasado por acoso en la bici, a mí una vez me nalguearon cuando iba en la bici y pues que te gritan, que te chiflan cosas así.”*

Lo cual deja ver qué no solo las mujeres que deciden trasladarse en bicicleta por la Ciudad viven este tipo de violencias, sino que todas estamos expuestas a vivir este tipos de situaciones ya que en el espacio público se visibilizan las situaciones de poder poniendo en disputa el derecho al espacio público y a una vida libre de violencia que debería de ser garantizada por el Estado.

Discriminación

No solo las mujeres que usan la bicicleta como un medio de transporte han experimentado discriminación sino también las que deciden transportarse en su propio automóvil. Ya que al salir en bicicleta por la ciudad les avientan el carro y les agreden

verbalmente, además se han enfrentado a diversos obstáculos dentro de las competencias de ciclismo ya que no existe una categoría femenil para que ellas reciban una premiación, de la misma forma la falta de infraestructura y de educación vial que no garantiza su seguridad al salir en bicicleta por la Ciudad.

Lo cual se refleja en palabras de:

Isabel: *“Siempre te dicen a tú no sabes porque eres mujer y vas rodando y siempre te quieren estar cuidando o siempre van a pensar que te van hacer algo o siempre vas pensando que eres vulnerable en el espacio público porque eres mujer”*.

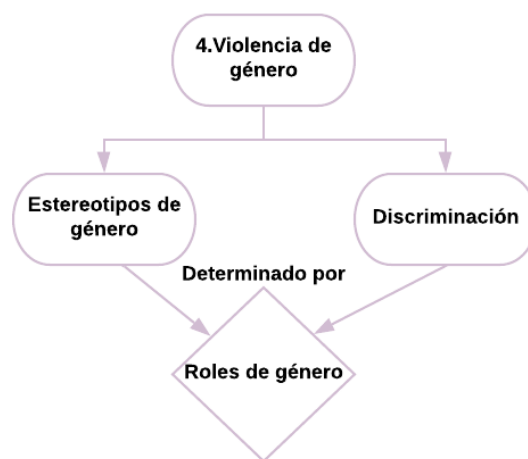
Tras estas experiencias que viven este grupo de mujeres podemos identificar que las relaciones socioculturales entre hombres y mujeres se ven diferenciadas por una construcción social atravesada por las relaciones de poder ya que las experiencias que viven este grupo de mujeres se ven segregadas por los roles de género.

Otro aspecto es que al género masculino se le han atribuido funciones del cuidado de las mujeres en el espacio público es decir, que cuando una mujer se ve acompañada de una figura masculina se piensa que esta tiende a ser menos vulnerable y más segura. Como lo describe Isabel en su testimonio.

Isabel: *“Hacia nosotras, una cosa es como somos mujeres hacia nosotras mismas y cómo nos definimos como mujer ciclista y otra cosa es cómo nos ve el mundo como mujeres ciclistas, qué significado tiene y ahí sí está súper difícil porque vas a un taller y siempre te están como el paternalismo y siempre te dicen a tú no sabes porque eres mujer y vas rodando y siempre te quieren estar cuidando o siempre van a pensar que te van hacer algo o siempre vas pensando que eres vulnerable en el espacio público porque eres mujer, y ahí sí hay una diferencia súper clara porque socialmente nos enfrentamos a las vulnerabilidades de ser ciclista en la ciudad y además las vulnerabilidades de ser mujer en la sociedad y en el espacio público sí, claro yo sí me siento diferente siendo mujer en el espacio público en la bicicleta, porque pueda ser que llegue un tipo y yo sé que si traigo mal la bici, aunque yo sé que la traigo mal, que no traigo frenos, que no le doy mantenimiento, siempre va a llegar alguien que me diga a no puedes hacer esto y va a querer enseñarte, o yo perfectamente voy a comprar unas piezas de mi bici y sé que el*

vendedor o la vendedora me va a tratar de decir pues esa no es la pieza que necesitas, o por ejemplo una vez me paso que fui a ver a mi novio y traía unos shorts cortitos y me regrese muy noche y sí me dijo oye pero segura, ten cuidado, te presto un pants y sí fue así de cómo no pues sí préstamelo, tienes razón, y esas cosas no se las van hacer a un hombre”.

La figura 4 muestra la violencia de género que vive el grupo de mujeres entrevistadas



5. Vinculación de la bicicleta con los espacios públicos

Esta categoría hace referencia a la recuperación de espacios, mayor movilidad y visibilidad. Dentro de las categorías ubicamos a la apropiación del espacio público y a la modificación de los roles de género.

Apropiación del espacio público

Las integrantes del grupo “*La Rueda Violeta*” identificaron que la bicicleta es un medio por el cual pueden apropiarse de los espacios públicos, como lo es el parque, las vías públicas, carreteras y ciclovías. A partir de su movilidad en bicicleta ellas van recuperando espacios y generando mayor visibilidad en lugares que fueron pensados para lo masculino, debido a que la movilidad que hay entre hombres y mujeres se ve diferenciada por sus necesidades debido a que las mujeres deben ajustar sus rutinas y trayectos acordes a la disponibilidad del transporte público, a las condiciones de seguridad y horarios por lo

que el derecho a su libertad de movimiento se ve limitado. Lo cual impacta en la percepción sociocultural de los roles y actividades pensadas para las mujeres, colocándolas en un lugar donde simbólicamente fueron segregadas ubicándolas en el espacio privado.

Un ejemplo de esto se muestra en el taller de mecánica para bicicletas, el cual se desarrolla en la esfera pública, dándoles a las asistentes un espacio de reconocimiento y poder convirtiéndolas en actrices de cambio ya que resignifican su lugar en el espacio público por medio de las rodadas para principiantes motivando a otras mujeres a salir en bicicleta por la ciudad.

Testimonio

Citlali: *“Las actividades que hemos hecho, el taller de mecánica el hacerlo en el parque ha sido increíble, porque es de qué hacen tantas bicicletas juntas, la segunda cosa, es que llegan y todas son mujeres, entonces es más raro y luego que empiezan a ver que sacas herramientas.”*

Estas acciones dejan ver que al tomar los espacios públicos las mujeres están resignificando, la construcción del género con relación al espacio público ya que como menciona Rubín (2015), en éste se llevan a cabo encuentros sociales complejos y diferencias que exhiben la condición de lo femenino en relación a la vida urbana, pero por otro lado, la esfera pública es un ámbito de acción y reconocimiento que permite que las mujeres visibilicen el nivel de desigualdad en el que se encuentran.

Modificación de los roles de género

El hecho de que este grupo de mujeres utilice la bicicleta como un medio de transporte deja ver que viven una modificación en los roles de género establecidos socialmente uno de ellos se relaciona con la ubicación geográfica ya la mujer fue ubicada en el espacio privado en donde debía ocuparse de lo doméstico y lo familiar, y el decidir movilizarse en bicicleta las ubica en los espacios públicos, las hace visibles y actrices de cambio ya que se movilizan en horarios pre-establecidos como poco seguros, tienen la libertad de movimiento, independencia y autonomía. Como se mencionó anteriormente, el género es una construcción simbólica que denota límites impuestos culturalmente a las

mujeres, lo cual tiene como característica principal la reclusión, la invisibilidad y el silencio (Soto, 2017).

Como lo refleja la entrevistada en el siguiente testimonio:

Vianeí: “*Sí socialmente sí, tiene que ver con lo que decíamos antes la cuestión de la cultura y la educación, nos educan para no asumir riesgos, para no estar tanto en espacios públicos*”.

La Figura 5 muestra la Vinculación de la bicicleta con los espacios públicos



6. Trabajo grupal

En esta categoría se ubican la organización, actividades, conflictos grupales y la colaboración con otros grupos de mujeres ciclistas. En esta categoría se ubican la organización grupal, las actividades grupales, conflictos grupales y la colaboración con otros grupos ciclistas.

Organización grupal

El grupo “*La Rueda Violeta*” está conformado por seis mujeres, quienes se mantienen activas en este momento son cuatro: Vianeí, Zianya, Citlali e Isabel. La forma de organización es lineal, ya que comentan que hasta el día de hoy no existe una líder, sino

que dependiendo del tiempo que cada una tenga es como se pasa la batuta y es como se da la oportunidad de que se realicen diferentes actividades.

En los siguientes testimonios se dejar ver sus principales actividades:

Citlali: *“Intentábamos sobre todo en los años pasados tener una actividad cada tres meses de algún tipo, podría ser el taller, podría ser una rodada o colaborar con otro grupo para que siempre estuviéramos como en movimiento”.*

Vianei: *“También tratamos como de ver fechas importantes que tengan que ver con el feminismo, o con la lucha feminista como el 8 de marzo o el 25 de noviembre que es el Día Internacional por la no violencia contra las mujeres, entonces también tratamos como de organizar ciertas actividades en el marco de esas fechas o mínimo publicar algo en la página o tener algo ahí que represente o que diga que es una fecha importante y que la haga visible y alguna actividad pues ya es extra”.*

Actividades grupales

Una de las actividades que predomina en el grupo es el taller de mecánica básica para bicicletas, seguido de las rodadas “sobreviviendo a la selva de asfalto” que tienen como objetivo animar a otras mujeres a usar la bicicleta, cine debate, rally, talleres sobre el uso de la bicicleta el cual comentaron fue más en forma de charla y compartir experiencias mediante un blog en internet.

Testimonio

Isabel: *“Pues tenemos toda una gama empezamos con los talleres de mecánica básica que si estábamos en las rodadas era como la parte más práctica y que veíamos que era lo que más necesitaba nuestro círculo, después fuimos ampliando hicimos más talleres de mecánica, luego nos pidieron que hiciéramos rodadas y ya tenemos nuestras rodadas de “sobreviviendo a la selva de asfalto”, qué es el punto intermedio entre aprender andar en bici y soltarte; aprender a ir en las calles en tránsito y hemos participado con otros colectivos organizando como unas rodadas y unos rally, luego hicimos un cine debate, que fue una proyección de cortos de ciclismo en mujeres y también ya dimos un taller para las que todavía no se animan andar en bici para convencerlas,*

entonces éste fue como más hablado, entonces tenemos una gama de actividades, dependiendo de las circunstancias y del contexto pues ya nos vamos adaptando.”

Conflictos grupales

Se percataron de que al iniciar con el trabajo como grupo uno de los primeros conflictos que a los que se enfrentaron provenía del exterior, ya que al inicio varios chicos rechazaron el grupo debido a que pensaban que era un tipo de exclusión hacia ellos, cuando en realidad el grupo estaba pensado solo para mujeres, ya que ellas identificaron la necesidad de crear un grupo exclusivamente femenino, debido a que tras sus diversas experiencias en otros grupos ciclistas, ellas vieron que eran pocas las mujeres que usaban la bicicleta y que la falta del uso de esta se relacionaba con la falta de conocimiento en mecánica para bicicletas, además de se sentían inseguras al salir en bicicleta, así que buscaron crear un espacio que no existía en el mundo del ciclismo urbano, es decir que se dieron cuenta de que no existía un espacio exclusivamente para mujeres y la poca presencia femenina en el mundo del ciclismo abrió la creación del grupo con un objetivo en común motivar a otras mujeres a andar en bicicleta enseñando mecánica básica.

Los siguientes testimonios muestran el porqué de la elección de su nombre:

Vianei: *“La idea era como darle un nombre al grupo que tuviera que ver con el feminismo, la libertad, con el empoderamiento de las mujeres.”*

Citlali: *“La idea es como motivar a más mujeres andar en bici.”*

En cuanto a los conflictos internos estos fueron como en cualquier grupo humano que van desde cuestiones de responsabilidad y el papel que asume cada integrante.

Estos testimonios muestran tanto los conflictos internos y externos alrededor del trabajo como grupo:

Zianya: *“Conflicto al exterior sobre todo en cuanto a la aceptación del grupo al principio sobre todo ahorita ya está como bien posicionado el grupo y todo eso pero sí al principio había como cierto rechazo sobre todo de los chicos porque que pensaban más bien que era una cuestión de exclusión hacia ellos cuando en realidad no, al final el proceso que tuvimos que vivir fue ese el demostrar de que teníamos nuestros espacios*

como mujeres, aunque las rodadas o que algunas cosas sean exclusivas para nosotras no significa que los excluyamos o que no las tomemos en cuenta, pero ahora, al contrario ahora recibimos mucho apoyo en general de toda la gente ya, y el otro tipo de conflictos ha sido al interior del grupo como cuestión de un poco de tener que lidiar con el trabajo en equipo y todas esas cosas”.

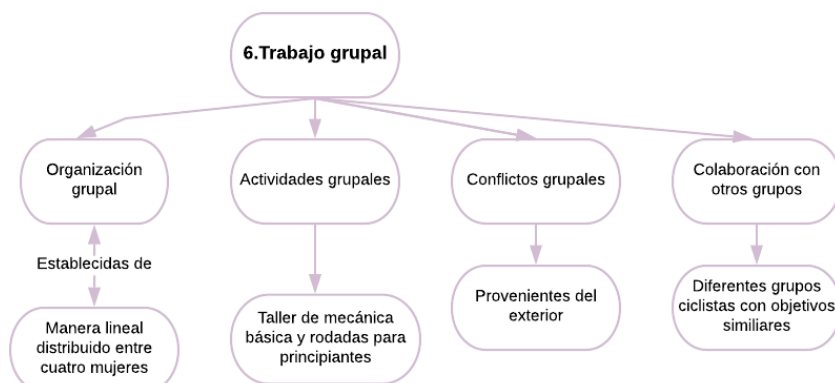
Colaboración con otros grupos ciclistas

Este grupo de mujeres ha colaborado con diferentes grupos ciclistas cuyos objetivos son visibilizar a las mujeres en los espacios públicos, por medio de rodadas, encuentros para denunciar diferencias en la movilidad y empoderar a las mujeres que deciden salir a la calle en bicicleta. Los grupos con los cuales han participado son “berracas sororas”, “clitoral mass”, “bellas bielas”, “bicindad” y la “red nacional de refugios”. En donde han apoyado dando talleres de mecánica básica, realizando rally y dando pláticas para que las mujeres puedan iniciar con el uso de la bicicleta.

Este testimonio describe una de sus participaciones con otros colectivos:

Zianya: “Con “bellas bielas”, hicimos unos mini talleres de mecánica de varios módulos para el grupo, la idea era hacer una mini rodada llegar a un punto y dar una parte de nuestro taller de mecánica a las chicas que asistieran, con berracas fue el rally y el clitoral mass”.

La figura 6 muestra el trabajo grupal



7. *Proceso de empoderamiento*

Dentro de esta categoría encontramos la percepción de sí mismas como mujeres ciclistas y el desarrollo de empoderamiento.

Tras estos testimonios podemos darnos cuenta de que estas mujeres a partir del uso de la bicicleta se han empoderado de diversas formas una de ellas es que han adquirido mayor confianza en sí mismas, se han atrevido a romper con sus propios límites, se han preocupado por su salud, se han apropiado de espacios públicos y han reconocido su cuerpo lo cual refleja el desarrollo de cada una de ellas; dejando ver experiencias positivas y la resignificación del género femenino.

Históricamente el cuerpo femenino se ha jerarquizado posicionándole en un lugar de subordinación lo cual hace que la autopercepción de las mujeres sea como la del sexo débil o la frágil, posicionándola así, en un lugar de desempoderamiento limitándolas socialmente y ubicándolas en el espacio de lo privado.

Percepción de sí mismas

En el grupo de mujeres entrevistadas se identifican experiencias de bienestar, cuidado, reconocimiento y autoestima que se relacionan con los sentimientos de libertad e independencia y manejo de su propio tiempo, lo cual influye en el empoderamiento adquiriendo el poder tanto en el ámbito individual como en el colectivo, identificando sus propias necesidades y construyendo una nueva identidad, además de ser activas en su toma de decisiones, en sus elecciones de vida, como en su comunidad, en cuanto al empoderamiento en colectivo éste les ha permitido generar alianzas con otros grupos de mujeres ciclistas con el objetivo de crear sororidad y alianzas para el beneficio de y para las mujeres y así ir recuperando espacios para la construcción de grupos más seguros y libres de violencia.

La percepción sobre sí misma refleja lo siguiente:

Vianeí: *“La otra es que sí me ha tocado estar del otro lado, tengo amigos que han empezado andar en la bici y me preguntan a mí, entonces sí he sido un poco como su guía en el ciclismo ahí de alguna forma me he sentido soy mujer y soy ciclista y puedo ayudar a otros al uso de la bici y sí me ha pasado ya dos veces con dos amigos hombres, que se*

acercan a mí a preguntarme cosas de ciclismo entonces es como de ooww tengo un lugar diferente o me miran diferente a como pudieran mirar a otras mujeres, pero sí coincido que no es la autoconcepción de verte como mujer si vas a ser vulnerable desafortunadamente la sociedad machista nos pone en ese lugar”.

Desarrollo personal

Tras el grupo focal se identificó que las mujeres de este grupo reflejan una ideología que se enmarca en su trabajo grupal e individual ya que se ven acompañadas de ciertos conocimientos que giran en torno a la lucha de las mujeres, ya que desde la formación grupal se han centrado en visibilizar las experiencias de las mujeres en dos ruedas, y la visibilización de violencia y discriminación ya que desde su inicio, las integrantes del grupo vieron la necesidad de que este se relacionara con el feminismo, la libertad y el empoderamiento de las mujeres, como lo dicen retomar la historia de las mujeres para ir construyendo una historia propia dejando ver que el trabajo como grupo debe ser equitativo y en sororidad.

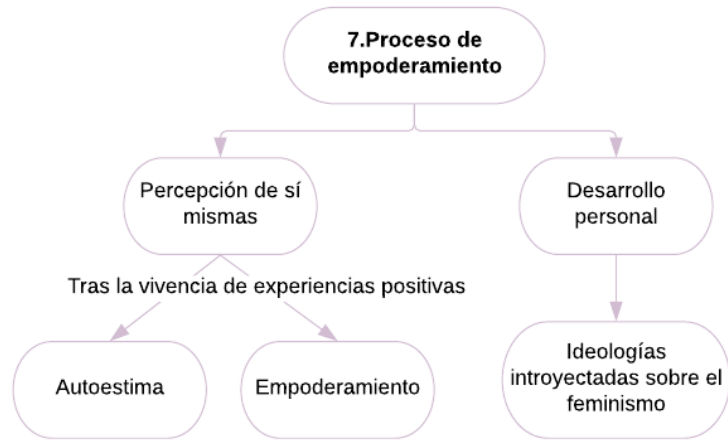
Estos testimonios nos permiten conocer el proceso de empoderamiento en cada una de las entrevistadas:

Testimonios

Isabel: *“Al principio cuando agarré la bicicleta sí era liberador y me sentí autosuficiente e independiente y todo esto pero ahorita de un par de años para acá ya es mi cotidianidad”.*

Zianya: *“Yo todavía siento la libertad e independencia que me da. Gracias a la bici soy más independiente, me siento mucho más cómoda, ahorro mucho tiempo y a veces sí da como el nervio de que me pueda pasar algo sobre todo por los coches”.*

La figura 7. Muestra el proceso de empoderamiento del grupo de mujeres ciclistas “La Rueda Violeta”



Capítulo 6

Reflexiones finales

Es difícil concluir un trabajo de tesis después de trabajar por casi dos años en esta investigación y tras tener intentos fallidos de construir una, sin embargo el haber concluido con este proceso no solo académico, si no personal me ha permitido conocer la experiencia de otras mujeres que como yo buscan día a día visibilizar las violencias que experimentamos en el espacio público en lo político y cultural por el solo hecho de ser mujeres.

El objetivo de este trabajo de investigación fue dar a conocer cómo se desarrolla el proceso de empoderamiento para la apropiación de espacios en un grupo de mujeres ciclistas que se ubican en la Ciudad de México, y aportar desde la psicología social y los estudios de género una perspectiva analítica para identificar las diferencias de género en la movilidad entre hombres y mujeres mediante una investigación de tipo cualitativa que permitiera recabar las experiencias de este grupo de mujeres, lo cual posibilitó la identificación de las experiencias positivas que se asocian con los sentimientos de bienestar, motivación y satisfacción personal y grupal, por otro lado, se identificaron experiencias negativas las cuales se relacionan con la violencia de género a la que se enfrentan en la ciudad.

Por otro lado, se buscó dar respuesta a las siguientes preguntas: ¿Cuáles son las acciones de movilidad que llevan a cabo las integrantes del grupo “*La Rueda Violeta*” para la apropiación de espacios?, ¿Qué acciones realizan para enfrentarse a la violencia en su transitar por las calles?, ¿Cómo se relaciona la apropiación de los espacios con el desarrollo del empoderamiento en las integrantes del grupo? y ¿Cómo es su experiencia al transitar los espacios públicos después de pertenecer al grupo “*La Rueda Violeta*”?.

En materia de investigación se plantearon las siguientes hipótesis: 1. Las mujeres ciclistas al observar la violencia que viven en el transitar día a día buscan compartir con otras mujeres sus experiencias para generar acciones para su movilidad, este primer supuesto permitió conocer qué no solo la violencia llevo al grupo “*La rueda violeta*” a organizarse si nos las diferencias en cuestión de género que se presentaban en el espacio

público y la carencia de espacios exclusivos de mujeres, y 2. El reunirse a generar acciones tales como el taller de mecánica básica para bicicletas, rodadas y compartir experiencias durante su movilidad en bicicleta, tiene repercusiones positivas pues se sienten más seguras al transitar por los espacios públicos; lo cual influye en el proceso de empoderamiento, para este segundo supuesto se confirma que el que las mujeres conozcan sobre mecánica básica y las partes que conforman su bicicleta las vuelve mucho más seguras y autónomas ya que si llegasen a vivir algún problema durante su movilidad ellas mismas podrían solucionarla, en cuanto a las rodadas para principiantes es una forma de motivar a otras mujeres a subirse a la bicicleta y experimentar las sensaciones de libertad, autonomía y seguridad que ellas sienten al transitar por el espacio público y por otro lado, estas rodadas permiten que las mujeres asistentes se sientan con mayor seguridad e incluso, decidan utilizar la bicicleta como un medio de transporte. Además, romper con las brechas de género en el uso de la bicicleta, y percibir la ciudad de una manera distinta ya que visibilizan las problemáticas de violencia a las que se enfrentan. En este proceso se desarrolla lo que desde los estudios de género se conoce como empoderamiento, el cual fue introducido como una herramienta analítica que permite conocer el desarrollo sobre las mujeres, su adquisición del poder tanto en el ámbito individual como colectivo que permite actuar de manera autónoma en su toma de decisiones durante su vida.

En cuanto a los hallazgos de esta investigación para la categoría de acercamiento a la bicicleta podemos identificar que este se da durante la niñez lo cual permitió que ellas aprendieran a usar la bicicleta, pero desde la enseñanza se identifica que es la figura masculina quien funge como modelo de aprendizaje lo cual deja ver que se presentan prohibiciones que se ven relacionadas con los roles de género y actividades propias de las mujeres. Para las principales motivaciones reportadas en este trabajo se aproximan a otros estudios como: *Género y espacio público: La bicicleta como estrategia comunicativa para la reivindicación de los derechos de la mujer en el colectivo Carishina en bici en Quito, Mujeres en bici. Una expresión de libertad que trasciende fronteras, Construyendo ciudad: un enfoque desde las subjetividades femeninas a partir de la decisión del uso de la bicicleta como medio de transporte alternativo en la ciudad de Quito* (mismos que fueron utilizados para dar contexto a este trabajo de investigación), en donde las mujeres que deciden usar la bicicleta para su movilidad viven experiencias positivas como el sentimiento de libertad,

autonomía y seguridad; en cuanto a la movilidad en bicicleta, se identifica que está funge como una herramienta de empoderamiento ya que les permite salir de casa y entrar en el dominio público en donde se genera una modificación de los roles de género establecidos socialmente.

En cuanto a las experiencias tras el uso de la bicicleta en la movilidad femenina, estas se asocian con la categoría de movilidad en bicicleta ya que las mujeres entrevistadas mencionan tener mayor libertad de movimiento, seguridad, independencia, acompañamiento y empoderamiento pero por otro lado, viven experiencias negativas como la violencia, acoso, discriminación y falta de infraestructura en el espacio público, lo cual permitió conocer que en la ciudad todas las mujeres viven ciertas limitaciones en su movilidad que se ven relacionadas con la falta de seguridad.

Morillo (2014), reconoce estas experiencias como principales motivantes en las mujeres que usan la bicicleta ya que se relacionan con el sentimiento de libertad, independencia y seguridad en relación a la movilidad, además agrega que la movilidad femenina en bicicleta permitía que las mujeres se apropien de su tiempo elijan sus propias rutas dando como resultado una conciencia de sí mismas de sus trayectos, además sentirse menos expuestas a robos y acosos lo cual permite construir nuevos imaginarios sociales que rompen con límites establecidos entre lo público y privado

Respecto a los cambios que se presentan en las entrevistadas tras el uso de la bicicleta mencionaron que viven sentimientos de bienestar y su percepción de la ciudad es distinta ya que la perciben mucho más amable y segura y ellas se perciben como personas más empáticas, con mayor motivación, reconocen su propio cuerpo, sus límites y sus capacidades y se ven como actoras para generar cambios sociales en su contexto, los sentimientos de bienestar se ven relacionadas con una buena alimentación, ya que han dejado malos hábitos con es el tabaquismo y reconocen que su cuerpo ha cambiado a partir de que usaron la bicicleta como su medio de transporte. A pesar de ello, se presentan sentimientos de desconfianza al crecer que no lograrían terminar una rodada.

De La Paz (2016), reafirma que la movilidad está relacionada con el empoderamiento de las mujeres ya que les permite entrar en el dominio público provocando no solo confianza en sí mismas sino cambios en torno a su identidad y en las prácticas

sociales de género. Lo cual se ejemplifica con lo que las entrevistadas nos mencionaron durante el grupo focal.

Para categoría de violencia de género se logró identificar una de las principales problemáticas a las que se enfrentan no solo el grupo de mujeres ciclistas sino todas las que mujeres que transitamos en el espacio público y que sin duda es alarmante ya que en algún momento de nuestras vidas pasamos por alguna situación de acoso y discriminación, por parte de automovilistas, peatones, que se ven relacionadas con los estereotipos de género.

Lo cual se ve relacionado con la reseña que realizó Martínez (2018), en donde comenta que la bicicleta salva a las mujeres del acoso y la violencia, pero a pesar de la creación de programas que el gobierno de la Ciudad de México ha implementado para la violencia contra las mujeres estos no son efectivos ya que las habitantes de esta Ciudad siguen siendo vulnerables.

En la categoría que corresponde a la vinculación de la bicicleta con los espacios públicos, las entrevistadas identifican que la bicicleta se convierte en una herramienta que les permite apropiarse del espacio público ya que se hacen visibles en espacios que fueron construidos para lo masculino por tanto, la vida pública es el ámbito de acción en donde se visibilizan estas desigualdades. Tal es el caso de que se presentan modificaciones en los roles de género en el momento en el las mujeres salen del espacio privado a la vida pública lo cual las hace actrices de cambio, ya que tienen la libertad de movimiento, autonomía e independencia.

Vaca (2015), reconoce que la bicicleta se convierte en una herramienta que las mujeres utilizan para reivindicar sus derechos, su derecho a la libertad, a la autonomía y al uso del espacio público.

Para la categoría de trabajo grupal se ubican la colaboración con otros grupos, los conflictos grupales y la organización grupal, el grupo “*La Rueda Violeta*” está formado por seis mujeres, pero al momento de realizar el grupo focal solo participaron cuatro de ellas ya que una radica en otro estado y otra vive en otro país. Ellas comentaron que la creación del grupo ocurrió después de que identificaron en otros grupos ciclistas la poca presencia de mujeres y que si ellas convocaban a rodar, no se formaba un gran grupo por lo que se

dieron a la tarea de buscar otras alternativas que inspiraran a otras mujeres a atreverse a salir en bicicleta por lo que primero pensaron en realizar rodadas, pero había mujeres que no se atrevían a salir en bicicleta por la falta de conocimiento de ella y porque si en el trascurso del camino les sucedía algún problema, no sabrían cómo responder por lo que se dieron a la tarea de crear talleres de mecánica básica para bicicletas, lo cual daría mayor seguridad para salir a rodar, y una vez que tenían más confianza para salir se organizaron y lanzaron una convocatoria de rodada para principiantes la cual nombraron sobreviviendo a la selva de asfalto en donde enseñaban a otras mujeres a salir en bici por la ciudad, tanto en zonas transitadas y tranquilas y sobre la importancia de siempre hacerse visibles a través de los movimientos de sus manos para señalar cambio de carril. Además de estas actividades, han participado en conjunto con otros colectivos en rodadas protesta en contra de la violencia contra las mujeres y organizado cine debate sobre mujeres en bicicleta y brindando pláticas sobre el impacto del uso de la bicicleta.

Uno de los conflictos a los que se enfrentaron durante su organización fue al rechazo por parte del género masculino ya que ellos pensaron que la creación del grupo significa exclusión hacia ellos. No obstante, tenían como objetivo que el grupo sería dirigido a mujeres, ya que tras las diversas experiencias no solo personales sino colectivas todas creían importante generar un espacio de seguridad en el mundo del ciclismo y que más si este se daba entre mujeres, retomando algunas ideas del movimiento feminista.

Para la categoría del proceso de empoderamiento, colocamos a la percepción de sí mismas como mujeres ciclistas y el desarrollo personal. Tras el análisis de sus discursos/ de los datos se logró identificar que las mujeres que deciden utilizar la bicicleta han construido un proceso de empoderamiento que las ha llevado a adquirir mayor confianza en sí mismas, lo cual influye en el su identidad ya que han salido de los estereotipos y normas establecidas socialmente, se preocupan por su salud y se reconocen como parte de un cuerpo se han vuelta mucho más empáticas y perciben a la ciudad más pequeña y segura.

La bicicleta ha funcionado como una herramienta de empoderamiento no solo para los espacios públicos sino para el empoderamiento personal, ya que estas mujeres han transformado los imaginarios sociales respecto al género en el espacio urbano, en la vida privada y también en lo político ya que buscan hacer visibles las diferencias a las cuales nos

enfrentamos y visibilizar las situaciones de violencia que experimentamos esto con la finalidad de crear espacios solo para mujeres en donde se puedan acompañar y construir redes de apoyo.

Como bien pudimos leer en el estado de la cuestión de este trabajo de tesis diferentes autoras han realizado investigaciones en torno al papel de la bicicleta para el desarrollo del empoderamiento en la vida de las mujeres, sobre sus experiencias en torno a su movilidad y las diferencias que se presentan cuando las mujeres deciden apropiarse de los espacios y resignificar la condición de género Y todas ellas coinciden en que una de las grandes diferencias es por la condición sociocultural en la cual estamos inmersas ya que se carece de seguridad pública de políticas incluyentes lo cual trae como resultado desigualdad, una violencia de género y discriminación

Una de las cosas que identificamos dentro de esta investigación es que las integrantes de “*La Rueda Violeta*” están cargadas de ciertas ideologías en donde el feminismo se hace presente ya que buscan desde la creación del grupo empoderar a otras mujeres y romper con las barreras impuestas por la sociedad.

Este trabajo se realizó en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México, en donde las entrevistadas transitan en bicicleta en Alcaldías como Benito Juárez, Coyoacán, Iztapalapa y Cuauhtémoc en donde se han creado espacios para salir en bicicleta a diferencia de otros lugares como el caso del Estado de México, en donde no se cuenta con mayor infraestructura y en donde se reportan más casos de feminicidios y desapariciones.

Por lo que las limitaciones de esta investigación se ven reflejadas en la ubicación geográfica de nuestras entrevistadas ya que las experiencias entre un grupo de la Ciudad de México a diferencia de las mujeres que transitan en el Estado de México seguramente son diferentes, otra de las cosas que no ocurrieron en esta investigación por el tipo de población es que las situaciones de movilidad en este grupo de mujeres no se ve limitada por situaciones del cuidado, en donde se esperaría que la movilidad de otras mujeres en diferentes circunstancias se vean limitadas por la familia, el trabajo o la ubicación geográfica.

Esta investigación tuvo como objetivo conocer las experiencias de un grupo de mujeres que usan la bicicleta como medio para el desarrollo de empoderamiento, pero también se podrían abordar temas como la identidad y la autoestima tras el uso de la bicicleta, en otros estados o países.

Esta investigación busca generar un aporte metodológico a los estudios de género ya que tras la construcción de esta tesis pude percatarme que son pocos los estudios que se han realizado en torno a las experiencias de mujeres y la movilidad en bicicleta a nivel Latinoamérica, por otro lado a la psicología social le permite identificar los fenómenos sociales que se vislumbran tras el desarrollo del empoderamiento de un grupo de mujeres, los procesos a los que se enfrentan como la construcción de una nueva identidad ya que van modificando sus roles de género y construyendo nuevos imaginarios sociales.

REFERENCIAS

Álvarez, J. (2003). *Cómo hacer investigación cualitativa. Fundamentos y metodología*. Ed. Paidós Ecuador

Amorós, C. (1994). *Espacio público, espacio privado y definiciones ideológicas de “lo masculino y lo femenino”*. México, UNAM, PUEG Pág. 21

Barbera, E y Martínez I. (2004). *Psicología y género*. Ed. Pearson Education. Pág. 429.

Barbieri, T. (1993). *Sobre la categoría género. Una introducción teórico-metodológica*. México: Instituto de Investigaciones Sociales, UNAM.

Cárdenas, G. (2015). *La experiencia de montar en bici en la ciudad es diferente para los hombres y mujeres. ¿Cómo aprovechar estas sutiles diferencias a favor de la movilidad sostenible?* En Pinto, A y Endara, G. (Coord.) *Mujeres en bici una expresión de libertad que trasciende fronteras (pp.111-122)*. Editorial Quito Ecuador

Charlier, S. y Caubergs, L. (2007). *El proceso de empoderamiento de las mujeres. Guía metodológica*. México: Comisión de Mujeres y Desarrollo. Pág. 1-39.

Corona, F, (2017), *La emancipación femenina decimonónica a través del denuedo velocípedo*. Doctorado en Universidad de Alicante. Pág. 18.

De la Paz Díaz, M. (2016). *La bicicleta en la movilidad cotidiana: experiencias de mujeres que habitan la Ciudad de México*. Revista transporte y territorio. Vol. 16, pág. (116-126). Ciudad de México.

Díaz, R (2017). *Violencia de género y feminicidio en el Estado de México de 2006-2012*. (Tesis de licenciatura inédita). Universidad Nacional Autónoma de México. Facultad de Ciencias Políticas y Sociales.

Díaz, R y Rojas, F. (2017). *Mujeres y ciclismo urbano. Promoviendo políticas inclusivas de movilidad en américa latina*. Banco Interamericano de Desarrollo. Argentina.

Fernández, L. (2012). *Investigación feminista. Epistemología. Metodología y representaciones sociales. UAM.*

Flores, F. (2001). *La psicología social y género. El sexo como objeto de representación social. UNAM CEPHCIS. Pág. 89.*

Galindo, A. Y Antonio, J. (2010). *Glosario de términos sobre violencia contra la mujer. Comisión Nacional para Prevenir y Erradicar la Violencia contra las mujeres. México D.F. Pág. 170.*

Gálvez, C, Huerta, C & Martín, I. (2016). *Mujeres, Ciudades y Bicicletas.* En Hernández, M. (Coord.) *Biciutopias: Hacia una antropología de la movilidad urbana.* Pág. 243-259. Sevilla

Gamba, S. (1996). *¿Qué es la perspectiva de género y los estudios de género?* Mujeres en Red periódico feminista. Pág. 1-5. Argentina.

García, G. y Manzano, J. (2010). *Procedimientos metodológicos básicos y habilidades del investigador en el contexto de la teoría fundamentada.* Iztapalapa Revista de Ciencias Sociales y Humanidades. Núm. 69, Año 31, Pág.17-39. Universidad Autónoma del Estado de Morelos.

González, S. y Felipe, L. (2016). *Introducción a la psicología social: descubrimientos clásicos y estudios actuales.* Pág. 15-25. Editorial Trillas.

Hernández, E. (2016). *Las mujeres y la movilidad en bicicleta.* Ciencias y estudios de Género. Universidad Autónoma de Guerrero. Pág. 170-178

Huerta, E. y Gálvez, C. (2016). *Mujeres en bicicleta. Imaginarios, prácticas y construcción social del entorno en la ciudad de Sevilla.* Universidad de Jaén España.

Ibáñez, T. (2004). *Introducción a la psicología social.* Pág. 58-71. Editorial UOC

Instituto Nacional de las Mujeres (2008). *Guía metodológica para la sensibilización de género: Una herramienta didáctica para la capacitación en la administración pública.* Violencia contra las mujeres un obstáculo crítico para la igualdad de género. México. Pág. 1-58.

Jayme, M. (2002). *La psicología del género en el siglo XXI*. Revista Clepsydra, Vol. 1. Pág. 47-60.

Jirón, P. (2017). *Planificación urbana y del transporte a partir de las relaciones de interferencia y movilidad del cuidado*. Universidad de Chile. Pág.405-439.

Lamas, M. (1999). *Usos, dificultades y posibilidades de la categoría género*. Papeles de población, Vol. 5, Núm. 21, julio- septiembre, Pág. 147-178. Universidad Nacional Autónoma de México.

Lamas, M. (2016) *Género*. En Moreno, H. y Alcántara, E. (2016) *Conceptos clave en los estudios de género*. Vol. 1, UNAM. Programa de Estudios de Género México Pág. 155-168.

Lagarde, M. (1996). “*El género*”, *fragmento literal: ‘La perspectiva de género’*, en *Género y feminismo. Desarrollo humano y democracia*. Ed. horas y HORAS, España, Pág. 13-38.

Larralde, S. Y Ugalde, Y (2007). *Glosario de Género*. Instituto Nacional de las Mujeres. INMUJERES. México D.F. Pág. 192.

León, M. (1997). *Poder y empoderamiento de las mujeres*. T/M Editores, Santa Fe de Bogotá, 1997, pp. 187-211

León, M. (2001). *El empoderamiento de las mujeres: Encuentro del primer y tercer mundos en los estudios de género*. La ventana, Núm. 13, Pág. 94-106.

Ley de acceso de las mujeres a una vida libre de violencia del distrito federal (2008). Publicada en la gaceta oficial del distrito federal. Ciudad de México Pág.25

Ley de movilidad del distrito federal (2017). Publicada en la Gaceta oficial del distrito federal. Ciudad de México. Pág. 108.

Macías, P. (2015). *Movilidad alternativa en la Ciudad de México: El caso de los grupos ciclistas del Distrito Federal*. Universidad Autónoma Metropolitana. Tesis para obtener el grado de licenciada en Ciencias Políticas y Sociales.

Moren, C. (2015). *El día internacional de la mujer, 8 de marzo. Mujer y bicicleta*. En Pinto, A y Endara, G. (Coord.) *Mujeres en bici una expresión de libertad que trasciende fronteras* (pp.89-93). Ecuador

Morillo, M. (2014). *Construyendo ciudad: un enfoque desde las subjetividades femeninas a partir de la decisión del uso de la bicicleta como medio de transporte alternativo en la ciudad de Quito*. (Tesis de licenciatura inédita). Pontificia Universidad Católica del Ecuador Facultad de ciencias humanas.

Patton, M. (1990). *Evaluación cualitativa y métodos de investigación*. Pág. 169-186, Beverly Hills, CA: Sabio.

Pérez, R. (2011). *Por mi ciudad en bicicleta. Experiencia de ciclistas en la Ciudad de México*. Bicitekas, A.C. Ciudad de México.

Puga, E. (2015). *Trasformado la ciudad con enfoque de género: el rol del ciclismo urbano y la movilidad*. En Pinto, A y Endara, G. (Coord.) *Mujeres en bici una expresión de libertad que trasciende fronteras* (pp.101-110). Ecuador

Ramírez, B. (2009). *Alcances y dimensiones de la movilidad: aclarando conceptos*. Revista "Ciudades", Núm. 82, Red de investigación urbana, abril-junio. México, Pág.18.

Ramírez, P. (2015). *Espacio público, ¿espacio de todos. Reflexiones desde la Ciudad de México*. Universidad Nacional Autónoma de México. Instituto de Investigaciones Sociales. Revista Mexicana de Sociología 77. Núm. 1 (enero-marzo). Pág 7-36.

Rivera y Maroto (2015). *Mujeres en bici. Una expresión de libertad que trasciende fronteras*. En Pinto, A y Endara, G. (Coord.) *Mujeres en bici una expresión de libertad que trasciende fronteras* (pp. 63-81). Ecuador

Rivera, F. (2016). *Movilidad en bicicleta: transporte y género*. Secretaria de Medio Ambiente Ciudad de México.

Sáenz, G. (2014). *La mujer y la bicicleta en el siglo XIX. Posgrado de manifestaciones de la cultura contemporánea*. Universidad Jaime

Sau, V. (2004). *Psicología y Feminismo*. En Barbera, E. y Martínez, I (2004). *Psicología y Género* (pp. 107-118) Pearson Educación. Madrid.

Scott, J. (1996). *El género: una categoría útil para el análisis histórico*. Pág.1- 36.

Smith, D. (1987). *The Everyday World as Problematic: A Feminist Sociology*. Stanfour University Press. Pág. 637-640

Smith, D. (2014). *Incorporating Texts into Institutional Ethnographies*. Toronto: University of Toronto Press. Pág. 34-45.

Smith, D. (2005). *Institutional Ethnography. A sociology for people*. United States of America. Pág. 49-69.

Soledad, D. (2012). *La bicicleta en el contexto de la movilidad en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México (ZMCM)*. Universidad Nacional Autónoma de México. Tesis para obtener el grado de Licenciada en Sociología

Tello, A (2015). *Mujer, ciclismo y libertad*. Cord. Pinto y Endara. En mujeres en bici Una expresión de libertad que trasciende fronteras. Pág. 25–35.

Vaca. M. (2015). *Género y espacio público: La bicicleta como estrategia comunicativa para la reivindicación de los derechos de la mujer en el colectivo Carishina en bici en quito*. (Tesis de licenciatura inédita). Universidad Central del Ecuador. Facultad de Comunicación Social.

Yañez, S. (2016). *Una reflexión sobre la etnografía institucional como herramienta de análisis feminista*. Encuentro latinoamericano de metodología en Ciencias Sociales. Mendoza. Argentina. Universidad de Plata. Pág. 16.

Zúñiga, M. (2014). *Las mujeres en los espacios públicos: entre la violencia y la búsqueda de libertad*. Revista Región y sociedad, N.4. Colegio de Sonora. Pág. 24

EN INTERNET

Bretón, L. (14 de agosto 2017). *Mujeres rodando*. (Fecha de acceso: 18 de diciembre de 2018). Recuperado de:

<https://www.youtube.com/watch?v=z2l3CIyDkl8&feature=youtu.be>

Departamento de Coordinación de Políticas y de Desarrollo Sostenible (DCPDS). Naciones Unidas (1995). Informe de la cuarta conferencia mundial sobre la mujer. Beijing Tomado de: <http://www.un.org/esa/gopher-data/conf/fwcw/off/a-20.sp>

Gaceta Oficial del Distrito Federal (2008). *Ley de acceso de las mujeres a una vida libre de violencia del Distrito Federal*. Ciudad de México. Tomado: <http://www.aldf.gob.mx/archivocc071ca6d1dcf0ab590d0efe316cf0b6.pdf>

Gaceta Oficial del Distrito Federal. *Ley de movilidad del Distrito Federal* (2017). Ciudad de México Tomado de: <https://www.sedema.cdmx.gob.mx/storage/app/uploads/public/5a6/78d/fd9/5a678dfd96d28237463389.pdf>

Gómez, R. (3 de junio de 2018). *Amiga, date cuenta: usar la bici nos salva del acoso y la violencia*. (Fecha de acceso: 10 de junio de 2018). Recuperado de: <https://www.huffingtonpost.com.mx/greta-gomez-rico/amiga-date-cuenta-usar-la-bici-nos-salva-del-acoso-y-la-violencia-a-23448912/>.

González y Hernández. Universidad Nacional Autónoma Metropolitana. Laboratorio de antropología visual. (18 de octubre de 2017). *Yo soy una de ellas*. (Fecha de acceso: 31 de enero de 2018). Recuperado de: <https://www.youtube.com/watch?v=McNPMnhv5OI>

Indigo Staff (23 de junio de 2017). *Sobrevivir en la CDMX como ciclista mujer*. (Fecha de acceso: 13 de mayo de 2018). Recuperado de: https://www.reporteindigo.com/reporte/mujeres_ciclistas_cdmx/.

INEGI (3 de marzo de 2017). *Encuesta Origen Destino en Hogares de la Zona Metropolitana del Valle de México*. (EOD 2017). (Fecha de acceso: 16 de mayo de 2018). Recuperado de: http://internet.contenidos.inegi.org.mx/contenidos/productos/prod_serv/contenidos/espanol/bvinegi/productos/nueva_estruc/promo/resultados_eod_2017.pdf

Knoll. NBC Latino. (29 de agosto de 2017). *Clitoral Max MX*. (Fecha de acceso: 10 de enero de 2018). Recuperado de: <https://www.facebook.com/NBCLatino/videos/1470822773002414/>

Mi diario urbano (2018). *El uso de la bicicleta, la EOD 2007 y la EOD 2017*. Ciudad de México Tomado de: <http://mediariourbano.blogspot.com/2018/04/el-uso-de-la-bicicleta-la-eod-2007-y-la.html>

Naciones Unidas Derechos Humanos (1990). *Declaración sobre la eliminación de la violencia contra la mujer*. Tomado de:

<https://www.ohchr.org/SP/ProfessionalInterest/Pages/ViolenceAgainstWomen.aspx>

Pskowski, M. (19 de julio de 2017). *En la Ciudad de México, la mejor aliada de una ciclista es otra ciclista*. Citylab latino. (Fecha de acceso: 23 de enero de 2018). Recuperado de: <https://www.univision.com/noticias/citylab-transporte/en-ciudad-de-mexico-la-mejor-aliada-de-una-ciclista-es-otra-ciclista>

Villanueva, P. (4 de abril de 2017). *Llaman mujeres ciclistas a erradicar violencia*. (Fecha de acceso: 13 de junio de 2018). Recuperado de: <https://www.oxfamMexico.org/historias/llaman-mujeres-ciclistas-erradicar-violencia>

ANEXOS

ANEXO 1

Consentimiento informado

El objetivo principal del grupo focal es conocer la historia de “*La Rueda Violeta*”, su formación, organización y actividades que realizan. La información obtenida permitirá a la interesada López Hernández Carolina, egresada de la Licenciatura en Psicología por la Facultad de Estudios Superiores Zaragoza- UNAM, obtener su título de grado.

Dentro de los grupos focales se abordarán una serie de temas específicos los cuales serán transcritos por categorías para su análisis.

El presente documento manifiesta que la información de las participantes será publicada en los resultados del trabajo de tesis, por lo que sus datos se mantendrán en el anonimato y de manera confidencial.

Se estima un tiempo de dos horas para llevar a cabo los grupos focales los cuales se realizarán en diferentes sesiones, estas serán grabadas, para ayudar a que no pase ningún dato de largo.

Gracias por tu colaboración

FIRMA

FECHA

ANEXO 2

Guía de entrevista

El objetivo principal del grupo focal es conocer la historia de “*La Rueda Violeta*”, su formación, organización, las actividades que realizan, sus principales motivaciones, problemáticas y experiencias que viven al movilizarse en bicicleta. Asimismo, identificar los cambios que se han generado a partir del uso de la bicicleta y la relación que esta tiene con el proceso de empoderamiento de la mujer. Los temas centrales para las tres sesiones grupales que se realizarán serán: la importancia de la bicicleta en la movilidad femenina, las experiencias en el uso de la bicicleta, conocer las situaciones a las que se enfrentan las mujeres al transitar por los espacios públicos en la Ciudad y saber acerca de los cambios que se presentan al hacer uso de la de bicicleta y su relación con el proceso de empoderamiento.

Se realizarán tres sesiones grupales con una duración de una a dos horas como máximo y con dos semanas de descanso entre cada sesión.

Para iniciar el grupo focal me presentaré mi nombre es Carolina seré la moderadora dentro de esta charla, asimismo presento a la persona que colaborara conmigo para no dejar ningún dato al aire, para esta sesión se pretende conocer acerca de lo que realiza “*La Rueda Violeta*” y a sus integrantes.

La información recabada será presentada para el trabajo de investigación de tesis que realizó para obtener el título de grado en Psicología, por parte de la Facultad de Estudios Superiores Zaragoza (UNAM), esta charla será grabada los resultados permanecerán bajo la confiabilidad y el anonimato si es que así lo deciden. Les pido firmen antes de dar inicio.

Me parece de suma importancia realizar un encuadre de la dinámica dentro del grupo, ustedes que proponen.

1. Les pido se presenten mencionado su nombre, edad, ocupación, estado civil y si tiene o no hijos.
2. Vamos a iniciar hablando de: ¿Cómo fue su primer acercamiento con la bicicleta? / ¿Cómo aprendieron a usar la bicicleta?
3. ¿Qué fue lo que las motivo para usar la bicicleta?
4. Sabemos que hay otros medios de transporte. ¿Por qué elegir la bicicleta?
5. Desde hace cuánto ocupan la bici para transportarse
6. A qué lugares se desplazan cuando usan bicicleta.
7. ¿Cómo surge el grupo? ¿Ustedes cómo se conocieron?
8. ¿Cuál es la importancia de la creación del grupo?

9. ¿Por qué el nombre de “*La Rueda Violeta*”?
10. ¿Cuántas integran el grupo?
11. ¿Cuánto tiempo llevan constituidas como grupo?
12. A qué tipo de conflictos se han enfrentado como grupo.
13. Háblenme acerca de las actividades que realizan.
14. ¿A quiénes se dirigen estas actividades?
15. ¿En sus actividades solo participan mujeres?
16. ¿Qué cambios han notado tras pertenecer al grupo “*La Rueda Violeta*”?
17. ¿Han trabajado o colaborado con otros grupos? SI/ NO ¿De qué manera lo han hecho?
18. ¿Cómo se sienten al salir a las calles en bici?
19. ¿Cuál es el impacto personal que ha generado en ustedes el uso de la bicicleta?
20. ¿Cómo se sienten al ser mujeres ciclistas?
21. ¿Qué significado tiene para ustedes usar la bicicleta?
22. ¿A qué tipo de problemáticas se han enfrentado al salir en bici por la Ciudad?
23. ¿Se han enfrentado a algún tipo de violencia?
24. En algún momento han reflexionado acerca del impacto que genera el uso de la bicicleta con el desarrollo de libertad, seguridad y confianza en las mujeres al transitar por las calles.
25. ¿Consideran que existen razones que impiden a las mujeres salir en bici?
26. ¿Se han sentido inseguras al salir en bici?
27. ¿Creen que el ser mujer influye para no usar la bicicleta?
28. ¿Durante su experiencia como ciclistas alguien les ha comentado que el uso de la bicicleta no es para mujeres?
29. ¿De qué manera consideran que viven la ciudad al transitar en bicicleta?
30. Piensan que la bicicleta vincula a las mujeres con otros espacios dentro de la ciudad.
31. ¿De qué manera la bicicleta da seguridad a las mujeres?
32. ¿Cómo perciben la ciudad cuando transitan en bicicleta?

Hay algo más que quieran decir, cómo se sintieron durante la sesión

¡GRACIAS!

ANEXO 3

Fotografías¹⁰

1. Rodada sobreviviendo a la selva de asfalto



2. Taller de mecánica básica para bicicletas



¹⁰ Facebook (2019). La rueda violeta. Ciudad de México. Tomado de: <https://www.facebook.com/laruedavioleta/>



3. Participación con la Red de Refugios A.C.

