

PARA GRADOS ACADÉMICOS DE LICENCIADOS (TERCER NIVEL)

PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL ECUADOR

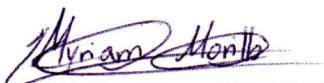
DECLARACIÓN y AUTORIZACIÓN

Yo, **MYRIAM ELIZABETH MORILLO TRUJILLO** C.I. **1722313614** autor del trabajo de graduación intitulado: **“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”**, previa a la obtención del grado académico de **SOCIOLOGÍA CON MENCIÓN EN DESARROLLO** en la Facultad de **Ciencias Humanas**:

1.- Declaro tener pleno conocimiento de la obligación que tiene la Pontificia Universidad Católica del Ecuador, de conformidad con el artículo 144 de la Ley Orgánica de Educación Superior, de entregar a la SENESCYT en formato digital una copia del referido trabajo de graduación para que sea integrado al Sistema Nacional de Información de la Educación Superior del Ecuador para su difusión pública respetando los derechos de autor.

2.- Autorizo a la Pontificia Universidad Católica del Ecuador a difundir a través de sitio web de la Biblioteca de la PUCE el referido trabajo de graduación, respetando las políticas de propiedad intelectual de Universidad.

Quito, 30 de OCTUBRE del 2014



MYRIAM ELIZABETH MORILLO TRUJILLO

C.I. 1722313614

PARA GRADOS ACADÉMICOS DE LICENCIADOS (TERCER NIVEL)

PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL ECUADOR

DECLARACIÓN y AUTORIZACIÓN

Yo, **MARÍA CRISTINA ARELLANO BORJA** C.I. **1715955009** autor del trabajo de graduación intitulado: **“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”**, previa a la obtención del grado académico de **SOCIOLOGÍA CON MENCIÓN EN DESARROLLO** en la Facultad de **Ciencias Humanas**:

1.- Declaro tener pleno conocimiento de la obligación que tiene la Pontificia Universidad Católica del Ecuador, de conformidad con el artículo 144 de la Ley Orgánica de Educación Superior, de entregar a la SENESCYT en formato digital una copia del referido trabajo de graduación para que sea integrado al Sistema Nacional de Información de la Educación Superior del Ecuador para su difusión pública respetando los derechos de autor.

2.- Autorizo a la Pontificia Universidad Católica del Ecuador a difundir a través de sitio web de la Biblioteca de la PUCE el referido trabajo de graduación, respetando las políticas de propiedad intelectual de Universidad.

Quito, 31 de OCTUBRE del 2014

MCA Borja

MARÍA CRISTINA ARELLANO BORJA

C.I. 1715955009

PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL ECUADOR
FACULTAD DE CIENCIAS HUMANAS

ESCUELA DE SOCIOLOGÍA Y CIENCIAS POLÍTICAS

DISERTACIÓN PREVIA A LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE
SOCIOLOGAS. CON LAS MENCIONES EN DESARROLLO Y CIENCIAS
POLÍTICAS

“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”

MARIA CRISTINA ARELLANO BORJA
MYRIAM ELIZABETH MORILLO TRUJILLO

DIRECTOR:

MARIO UNDA SORIANO

QUITO, 2014

AGRADECIMIENTOS

A todas y todos quienes me acompañaron en este proceso, a mis padres y hermana que siempre han estado apoyándome, a mi amiga Cristina, a los profesores que supieron guiar esta investigación y a las mujeres que nos brindaron sus testimonios.

Elizabeth Morillo

A la Borjis por la magia y el amor,
Al matriarcado que tiene detrás por la lucha,
A las estrellas o sea a mi Pa por la determinación y brillantez,
A mi hermano Juan Antonio porque es mar
Y obviamente a la Julieta por dejarme conocer la libertad.

María Cristina Arellano

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN	1
1. PRIMER CAPÍTULO: MUJER Y MODERNIDAD	3
1.1 INTRODUCCIÓN.....	3
1.2 EL SUJETO Y LA MUJER EN LA MODERNIDAD.....	4
1.3 CONCEPCIONES BÁSICAS SOBRE LA DOMINACIÓN MASCULINA Y EL HABITUS.....	6
1.4 EL SUJETO EN EL FEMINISMO.....	12
1.4.1 Epistemología propuesta por la teoría feminista.....	12
1.4.2 Sujeto Mujer.....	16
1.5 CORRIENTES ALTERNAS SOBRE FEMINISMO.....	25
1.5.1 Ecofeminismo.....	25
1.5.2 Desde Latinoamérica.....	27
CONCLUSIONES.....	30
2. SEGUNDO CAPÍTULO: CIUDAD Y MOVILIDAD	32
2.1 INTRODUCCIÓN.....	32
2.2 URBANIZACIÓN.....	34
2.2.1 Imaginarios urbanos.....	35
2.3 GLOBALIZACIÓN Y CIUDAD.....	39
2.3.1 Pensando la ciudad desde América latina.....	43
2.4 LA CIUDAD Y SUS CONFLICTOS.....	48
2.4.1 Espacio Público.....	51
2.4.2 Derecho a la ciudad.....	53
2.4.3 Movilidad.....	54
2.5 MOVILIDAD EN QUITO.....	63
2.5.1 Movilidad Alternativa: la bicicleta como medio de transporte.....	65
2.5.2 Historia de la bicicleta.....	67
2.5.3 La mujer y la bicicleta a lo largo de la historia.....	70
2.6 ¿PORQUÉ LA CIUDAD VISTA DESDE LA PERSPECTIVA DE LA MUJER?.....	73
CONCLUSIONES.....	74

3. TERCER CAPÍTULO: APROPIACIÓN Y EMPODERAMIENTO, UN ENFOQUE DESDE LAS SUBJETIVIDADES FEMENINAS.....	76
3.1 INTRODUCCIÓN.....	76
3.2 CONTEXTO DE LOS ACTORES RELACIONADOS AL USO DE LA BICICLETA EN QUITO.....	77
3.3 LO QUE SUCEDE CUANDO PEDALEAMOS.....	83
3.3.1 Motivaciones y conflictos.....	85
3.3.1.1 Eficiencia, tiempo de viaje y rutas.....	86
3.3.1.2 Exceso de pasajeros, inseguridad y acoso sexual.....	88
3.3.1.3 Salud y ambiente.....	92
3.3.1.4 Cultura vial.....	93
3.3.1.5 Infraestructura.....	96
3.3.1.6 Contaminación y ruido.....	100
3.3.1.7 Soluciones.....	100
3.4 PROCESOS QUE SURGIERON A PARTIR DEL USO DE LA BICICLETA: UNA VISIÓN DESDE LAS MUJERES.....	102
3.4.1 Apropiación del espacio y reconfiguración de los imaginarios en la ciudad.....	103
3.4.2 La ciudad como productora de política, identidad y cultura.....	108
3.4.3 Cuestionamiento de los roles de género socialmente establecidos.....	112
3.4.3.1 El antes y el ahora de los roles de género.....	113
3.4.3.2 Cuestionamiento del cuerpo.....	115
3.4.3.3 Desarrollo de habilidades y conocimientos.....	117
3.5 ARTICULACIÓN DEL SUJETO MUJER.....	119
3.5.1 Subjetividades nómades.....	120
3.5.2 Subjetividades y procesos colectivo.....	125
CONCLUSIONES.....	132

BIBLIOGRAFÍA

ANEXOS

INTRODUCCIÓN

La presente investigación centra su atención específicamente en las mujeres y su experiencia en la ciudad. Queremos visibilizar el saber de ciudad propio de las mujeres que usan la bicicleta como un transporte alternativo a las ofertas de movilidad, como también, las transformaciones en las subjetividades de las mismas, como sujetos emergentes en el espacio público. El modelo de crecimiento de la ciudad de Quito, ha privilegiado la lógica de mercado, en el que la reproducción del capital ha suplantado la satisfacción de las necesidades de los y las ciudadanas, lo que por consiguiente ha afectado a las relaciones que establece con su entorno y con el resto de urbanitas. Por lo que se hace necesario contrarrestar esta tendencia de deterioro progresivo desde una visión crítica a niveles socioculturales, ambientales, de género y movilidad urbana.

El acercamiento a la problemática en nuestra tesis, parte de la idea de la experiencia de ciudad de la mujer como específica y en ciertos aspectos distinta a la del hombre, considerando que la “experiencia urbana no es neutra”. Dado que la lucha de la mujer por el espacio público se ha llevado a cabo por varios años, nos proponemos analizar las condiciones a través de las cuales se dinamizan los imaginarios urbanos a través de este sujeto emergente en la urbe.

Actualmente podemos hablar de una problemática urbana que atraviesa a distintas clases sociales y a distintos géneros, sin embargo nos enfocaremos específicamente en las mujeres, debido a los conflictos enfrentados constantemente en el transporte público y en el privado y las consecuencias evidentes en cuanto a empoderamiento que resulta de usar la bicicleta como medio de transporte. Lo que intentamos es visibilizar las aportaciones de las mujeres que usan bicicleta, a la ciudad y a la construcción de un “sujeto-mujer”, a partir de las experiencias tanto individuales como colectivas.

Hablamos de un sujeto-mujer ya que queremos explicar cómo se construye a sí misma, su identidad y las miradas que los otros tienen de ellas, a partir de la decisión de usar la bicicleta para movilizarse diariamente en la ciudad, conscientes de la alta vulnerabilidad de

transitar las calles no solo por el hecho de la limitada infraestructura, sino también por ser mujeres. Es así que se desarrolla una nueva relación con su cuerpo, contraponiéndose a las nociones pre establecidas de un manejo del cuerpo que se ha construido históricamente para el otro.

La noción de sujeto que surgió en este grupo de mujeres, se está construyendo con el intento constante de una auto producción de sí mismas y por ende de la emergencia de sus subjetividades que no han podido desarrollarse debido a las concepciones que la sociedad ha fijado como naturales a ellas. Por lo tanto, lo que nos preguntamos es ¿Cómo perciben la ciudad las mujeres que usan bicicleta y cuáles son sus aportes en cuanto a la apropiación y construcción de sus subjetividades como sujetos emergentes en la planificación de la ciudad?

Encontramos necesario trabajar en pro de favorecer nuevas formas de habitar el espacio colectivo, partiendo del derecho a una ciudad que garantice mejores condiciones de habitabilidad, con especial énfasis en las mujeres ya que han sido un actor históricamente relegado del espacio público. Es así que este grupo de mujeres simboliza y evidencia la necesidad de buscar nuevas alternativas que hagan frente a las desigualdades de género en las ciudades modernas.

PRIMER CAPÍTULO

MUJER Y MODERNIDAD

1.1 INTRODUCCIÓN

Para iniciar la investigación buscamos contextualizar a las mujeres en torno a las cuales gira todo el estudio. Para esto hemos optado por un acercamiento hacia lo que es la modernidad y lo que se concibe como sujeto en la misma. Los conceptos que se utilizarán en esta sección serán, individualización, sujeto, desnormalización de roles, entre otros. Los cuales nos permitirán visibilizar el proceso que se vive en la modernidad en cuanto a la reestructuración de las nociones de género y sujeto.

En un segundo apartado expondremos los conceptos básicos sobre la dominación masculina y habitus, que nos conducirán a comprender la forma operante de la estructura falocéntrica la cual gira en torno a un sistema de disposiciones, percepciones y acciones que lo legitiman. Con el fin de clarificar las condiciones que propiciaron el surgimiento del feminismo como expresión de resistencia de las mujeres. Más adelante buscamos relacionar algunos conceptos tomados del feminismo italiano como también de otras teorías para expresar el proceso de reconstrucción del reconocimiento de la mujer como sujeto.

Y por último evidenciamos las propuestas desde Latinoamérica al momento de pensar sobre la mujer. Así también, como la corriente del ecofeminismo que nos permite tener en cuenta los distintos relatos que se elaboran al respecto.

Todo este engranaje teórico nos guiará más adelante en el análisis de las experiencias a nivel de subjetividades, que estará enfocado en las mujeres quiteñas, específicamente en aquellas que se movilizan en bicicleta en la ciudad.

1.2 EL SUJETO Y LA MUJER EN LA MODERNIDAD

A manera de acercamiento a la comprensión de modernidad, hemos tomado los dos momentos descritos por el sociólogo alemán Ulrich Beck acerca del tema, en el cual la idea principal parte de las transformaciones sufridas por el individuo. Se describe una primera modernidad, donde el individuo se presenta como lineal, correspondiéndose a roles predeterminados en instituciones tales como el Estado, familia, iglesia, mientras que en la segunda modernidad, este individuo deja de lado la sujeción total a dichas instituciones para convertirse en un individuo no lineal, donde la individualización es lo que prima. Este cambio se debe en gran parte a la globalización lo cual Beck (2003) afirma que ha devenido en una “desnormalización” de los roles con lo cual el individuo se ha vuelto “nomádico” desarrollando así un nivel de complejidad distinto, que incluso puede llevar al caos, a lo que el autor denomina sociedad del riesgo¹.

Por otro lado, el sociólogo francés Alain Touraine (1993), realiza un análisis sobre la modernidad y el proceso de construcción del individuo, el sujeto y el actor. Resaltando que no existe modernidad sin racionalización objetiva, que sería el primer momento de modernización capitalista. Touraine al igual que U. Beck, explican a la modernidad como la inversión de las convenciones, costumbres y creencias, que ya estaban establecidas, por lo tanto existe relación directa entre modernidad y la concepción de vacío enmarcadas en una economía fluida y de un poder sin centro.

En la sociedad tradicional mujeres y hombres están sometidas a fuerzas impersonales o a un destino sobre el que no tienen influencia; sobre todo su acción solo puede tender a conformarse con un orden concebido, al menos en el pensamiento occidental, como un mundo racional que debe comprender. Es así que la modernidad logra separar el sujeto y

¹Fase de desarrollo de la sociedad moderna donde los riesgos sociales, políticos, económicos e industriales tienden cada vez más a escapar a las instituciones de control y protección de la sociedad industrial". (http://es.wikipedia.org/wiki/Ulrich_Beck).

los objetos que estaban confundidos en la premodernidad por lo que autores como Weber decían que la modernidad es un desencantamiento del mundo.

El autor, señala que durante mucho tiempo la modernidad solo ha sido definida por la eficacia de la racionalidad instrumental, el dominio del mundo vuelto posible por la ciencia y la técnica, pero esa visión no da una idea completa de la modernidad, lo que explica el autor es que, “En la modernidad también se da la emergencia del sujeto humano como libertad y como creación. No habiendo así una cara única de la modernidad, sino dos caras vueltas la una hacia la otra cuyo diálogo constituye la modernidad: la racionalización y la subjetivación”. (Touraine, 1993, p. 265)

En la modernidad se sustituye el logos divino que regía en la visión premoderna por la impersonalidad de la ley científica, es decir por el conocimiento objetivo. Empero podemos ver el surgimiento del yo como sujeto y subjetividad que separa el conocimiento del hombre con el de la naturaleza. De esta manera el individuo desarrolla la capacidad de resistir las presiones de la costumbre y de los deseos para poner como punto central de su accionar la razón. En el mundo moderno el sujeto se identifica con la libertad, desde la cual logra controlar sus acciones y su situación, lo cual le permite concebir y sentir sus comportamientos como procesos que lo construyen como actor de su propia vida. Por consiguiente el sujeto se define a sí mismo como la voluntad de ser un individuo que actúa y se reconoce como tal.

Vista desde otra perspectiva, la modernidad para el feminismo y en especial para la mujer se presenta como una oportunidad, dado que los conceptos que primaban como verdades con respecto al sujeto, entran en crisis. Dicha crisis tiene repercusiones inmediatas en cuanto a lo que se tenía establecido sobre género, y es ahí cuando empieza un proceso de reestructuración de las nociones universales clásicas, entre ellas están incluidas las de género y de sujeto. En la modernidad la racionalidad clásica decae, es decir, el sujeto racional masculino occidental entra en conflicto. Al respecto, autoras como Rosi Braidotti, una de las principales exponentes de la teoría feminista italiana, señala que es el momento en el cual nuevas construcciones sociales tienen cabida, y la potencialidad de que la mujer

construya y se apropie, en este momento de crisis, de una nueva subjetividad es inminente (Braidotti, 2004). Por lo tanto, el pensamiento crítico moderno les permite a las minorías y a los grupos que habían estado históricamente relegados, hablar y desarrollar un proceso de inclusión y una oportunidad de revertir la carga que lleva lo diferente como inferior o negativo, noción que se mantuvo a lo largo de toda la Edad Media, para que después en el Renacimiento se comience a hablar sobre las nuevas posibilidades en cuanto a las facultades de las mujeres. (Cavana, 2002)

En el caso de la mujer, la inclusión en la modernidad inicia a nivel laboral, ya que se inserta en el mundo occidental como fuerza de trabajo necesaria para la reproducción del capital. Se puede hablar incluso de que el feminismo tuvo mayor acogida en los últimos momentos de la modernidad, lo cual se lo relaciona con el carácter transnacional de su economía. El que la economía sea transnacional implica que es globalizada lo cual como Braidotti (2004) estipula en su obra produce fragmentaciones y el surgimiento de reivindicaciones locales, regionales y étnicas, donde la transversalidad de las demandas de las mujeres es fundamental. Sin embargo, lo que se pregunta la teoría feminista es, si es suficiente dicha inserción meramente laboral para poder dejar atrás los años de exclusión, o si es necesario aprovechar esta crisis del sujeto moderno para configurar todo un nuevo conjunto de nociones realizadas sobre la base de la experiencia localizada, alrededor del sujeto mujer como portador de nuevos valores.

1.3 CONCEPCIONES BÁSICAS SOBRE LA DOMINACIÓN MASCULINA Y HABITUS

A continuación nos proponemos esbozar las ideas principales que Pierre Bourdieu (1998) propone en su obra “La Dominación Masculina”, con el fin de clarificar las condiciones que propiciaron el surgimiento del feminismo como expresión de resistencia de las mujeres, hacia esta forma falocéntrica de dominación. De igual manera, utilizaremos el concepto de “habitus” para reforzar y facilitar la comprensión de las estructuras sociales

sobre las que se inscribe la dominación masculina. El habitus comprendido como sistema de disposiciones, percepciones y acciones.

Bourdieu aborda el tema de la dominación masculina desde distintos escenarios, uno de ellos es el cómo se ha construido la feminidad a lo largo de la historia. Argumentando que el carácter de lo femenino y lo masculino es arbitrario y contingente y se ha ido construyendo a partir de la biologización de lo social y de esta manera aparecen las construcciones sociales naturalizadas. La primera naturalización en cuanto a los sexos, es la disputa de sentido que gira alrededor de la división sexual del trabajo, que se presenta como resultado natural de las necesidades de reproducción biológica, negando o escondiendo la construcción social que está detrás de dicha organización simbólica androcéntrica. Esta organización simbólica será la base de la estructura racional masculina de Occidente. Así mismo las construcciones históricas del orden masculino han logrado introyectarse como esquemas inconscientes de percepción y apreciación, que se ven reflejados en los modos de pensamiento y acción en las prácticas cotidianas. Además se ha incorporado este orden social en los cuerpos y en los hábitos de los individuos los cuales se presentan como normales y naturales.

Como resultado de la introyección de la dominación masculina, los dominados en este caso, las mujeres, reconocen esta sumisión al utilizar los esquemas propuestos por lo masculino al momento de estructurar sus pensamientos y percepciones, permitiendo que el modo de ver particular de los dominadores se establezca como universal tanto para dominados como para dominadores. Lo cual muchas veces puede desencadenar un proceso de autodenigración y autodepredación.

Dado que los sexos se construyen de manera relacional se apela a la oposición entre ellos y se produce el cuerpo socialmente diferenciado, como afirma el autor. Constituyéndose así la mujer, como lo diferente de la norma, es decir como una entidad negativa, definida únicamente por defecto. Estos principios de oposición se fundamentan en maneras permanentes de mantener el cuerpo tanto de hombres como mujeres y de sus comportamientos que se presentan como la naturalización de una ética. El modo que se ha

impuesto a la mujer en cuanto a cómo llevar su cuerpo, está directamente ligado al carácter moral y al pudor. El cuerpo de la mujer se construyó como cuerpo objetivo para otro, es decir que existe por y para el otro. En sí mismo no tiene ninguna connotación. El cuerpo de la mujer existe como reacción a las disposiciones que una sociedad ha construido, no tiene una mirada de sí. La mirada que se articula alrededor de los cuerpos está basada en esquemas de percepción que se deben al espacio que se ocupa socialmente, por lo tanto la mirada no es un abstracto de objetivación sino un poder simbólico que corresponde al bagaje cultural y social del que mira, y es o no legítimo dependiendo si es reconocido por el dominado y el dominador.

Así también, se nos atribuyen ciertas características físicas y síquicas que responden a la mirada masculina que el hombre ha logrado posicionar respecto a la mujer, como natural, sean estas favorables o desfavorables. Los efectos de que la mujer sea convertida en un objeto simbólico que debe ser percibido por otros agentes, hace que se extienda un cierto tipo de configuración mental en la propia mujer que le pide reconocerse como objeto que debe atraer, gustar, estar disponible y lo constitutivo de su ser es la relación de dependencia respecto a los demás, presentándose este engranaje de prácticas como lo “femenino por naturaleza”. Al respecto el autor enfatiza sobre este tipo de feminidad como complacencia respecto a las expectativas masculinas, sobre todo en materia de incremento del ego. Esto implica que estará constantemente en una relación de inseguridad corporal y dependencia simbólica. Exceptuando en ciertos casos:

Al contrario, la práctica intensiva por parte de la mujer de un deporte determina una profunda transformación de la experiencia subjetiva y objetiva del cuerpo. Al dejar de existir únicamente para el otro o, lo que es lo mismo, para el espejo (instrumento que no sólo permite verse sino intentar ver cómo uno es visto y hacerse ver como uno pretende que lo vean), al dejar de ser únicamente algo hecho para ser mirado o que hay que prepararlo para ser mirado, se convirtió de cuerpo para otro en cuerpo para uno mismo, de cuerpo pasivo y manipulado en cuerpo activo y manipulador; mientras que, a los ojos de los hombres, las mujeres que, rompiendo la relación tácita de disponibilidad, se reapropian en cierto modo de su imagen corporal, y, con ello, de su cuerpo, aparecen como no «femenina», prácticamente como lesbiana. La afirmación de la independencia intelectual,

que se traduce también en unas manifestaciones corporales, produce unos efectos absolutamente semejantes. (Bourdieu, 1998, p.88)

En este caso la mujer logrará un acercamiento más profundo hacia una construcción de sí misma como sujeto posibilitado a la acción que puede cambiar sus prácticas cotidianas, y su relación con el resto de la sociedad, dado que parte de la apropiación de su cuerpo como lugar de resistencia. Es importante tener en cuenta que los sexos no son interpretaciones de roles que se realizan o no a voluntad, ya que están inscritos en los cuerpos y en un universo que los dota de legitimidad y sentido. Así que escaparse de estas representaciones no será tarea fácil.

La dominación necesita de un mecanismo operante y eficiente para perpetuarse, y ese mecanismo, señala Bourdieu, es la dominación o el poder simbólico. Es una forma de poder que se ejerce directamente sobre los cuerpos y como por arte de magia como afirma el autor, se apoya en disposiciones registradas en lo profundo de los mismos sin necesidad de una coacción física. Las ya mencionadas disposiciones, se encuentran duraderamente inscritas en los cuerpos, haciendo que sea una tarea muy difícil vencerlas ya que van más allá de la mera voluntad consciente, debido a que se establecen y se presentan como ley social somatizada o como ley social incorporada. Por esta razón se expone en la obra que la violencia simbólica no corresponde al orden de las intenciones conscientes.

En este proceso de dominación simbólica es necesario comprender el surgimiento de esquemas mentales en ambos sexos, que reproducen las relaciones de poder impuestas por un orden simbólico masculino que se presenta como un consenso práctico y dóxico en las prácticas comunes.

Al respecto de las prácticas comunes, consideramos pertinente apoyarnos en el concepto de habitus para comprender de mejor manera como se producen las estructuras sociales interiorizadas e incorporadas por los individuos en formas de esquemas de percepción, valoración, pensamiento y acción.

El habitus se produce bajo dos aristas, la primera como principio generador de prácticas objetivamente enclasables, es decir se configura como el principio o el marco dentro del cual los ciudadanos despliegan sus prácticas cotidianas; y la segunda como la capacidad de diferenciar y apreciar estas prácticas, dependiendo siempre de cuál es su posición en el sistema de condiciones sociales. Por lo tanto el habitus aparece como un sistema de disposiciones duraderas, que funcionan como esquemas de clasificación para orientar las valoraciones, percepciones y acciones de los sujetos, de tal manera que las concepciones dominantes sobre la mujer y su cuerpo dan paso a la preservación de cierto habitus. Es decir los sujetos en su saber cotidiano y sentido común como podríamos llamarlo, establecen una relación empírica con su entorno, sin embargo las acciones y prácticas que ejecutan a nivel relacional por lo tanto social y de reacciones será determinado por el habitus. “El habitus no es el destino, como se lo interpreta a veces. Siendo producto de la historia, es un sistema abierto de disposiciones que se confronta permanentemente con experiencias nuevas, y por lo mismo, es afectado también permanentemente por ellas. Es duradera, pero no inmutable” (Bourdieu, 1992, p. 109).

Será el principio generador de las prácticas sociales donde el individuo se presenta como lugar de incorporación de lo social en el sujeto. Por consiguiente el habitus es un conocimiento in-corporado, adherido a los esquemas mentales más profundos como afirma Bourdieu, al inconsciente social, con lo que las personas guían la mayor parte de sus prácticas. La cultura en movimiento se entenderá como la puesta en escena del habitus, la cultura in-corporada.

De tal manera que el habitus constituye un conjunto de estructuras tanto estructuradas (proceso mediante el cual los sujetos interiorizan lo social) como estructurantes (funcionan como principio generador estructurador de prácticas culturales y representaciones). Es así que al habitus se lo concibe como multidimensional, “(...) es a la vez eidos [sistema de esquemas lógicos o estructuras cognitivas], ethos [disposiciones morales], hexis [registro de posturas y gestos] y aisthesis [gusto, disposición estética]” (Rizo, 2012).

Cabe recalcar que el habitus de cada individuo dependerá de las condiciones de existencia propias del mismo, por lo tanto a diferentes condiciones, distintos habitus. Dichas diferencias objetivas de existencia, se reflejan en la configuración sistemática de propiedades de cada habitus, las cuales al articularse y ser asimiladas por los individuos, emergen como estilos de vida.

No hay que olvidarse por su puesto, que una de las características más importantes del habitus será su carácter relacional debido a que siempre se lo comprenderá en relación a lo que no es o a lo que se opone, creando así la identidad social, que se define y se afirma en la diferencia. Las diferencias que existen entre los distintos habitus arrojan unos principios de distinción que se llegan a percibir y a atribuir objetivamente como naturales, dejando de lado que esto se debe y está respaldado en la distribución del capital como productor de diferencias que se perciben, es decir se desconoce la verdad objetiva detrás de la articulación del capital simbólico y legítimo. (Bourdieu, 2002)

Consideramos importante repasar y enfatizar sobre esto, dado que vemos necesario resaltar las diferencias de los habitus, para así evidenciar la convivencia diaria de distintos sistemas simbólicos que intentan transitar y accionar en la ciudad cada uno a su manera, produciendo constantemente cierta incompatibilidad entre los distintos urbanitas. De tal forma que la ciudad se articulará a través de los distintos sentidos que se le proveen y así se posiciona como un espacio en constante construcción y apropiación y totalmente indeterminado.

Para Bourdieu, existe un camino adecuado, que puede ayudar a revertir o transformar la dominación masculina como práctica social cotidiana, y es la construcción de una “historia de las mujeres”, que muestre las constantes y las permanencias de la estructura subjetiva y objetiva de dominación masculina, para lograr codificar la reproducción del orden masculino a lo largo de la historia. En esta reconstrucción de la historia, ocuparán un lugar importante todas las instituciones, los agentes y el habitus de los mismos, que contribuyen a la perduración de la dominación, tomando en cuenta los papeles y la variación de los pesos en cada época. Además propone el autor que una acción política que tenga en cuenta

los efectos de la complicidad objetiva entre las estructuras asimiladas y las de grandes instituciones que realizan y reproducen el orden masculino, logrará a largo plazo contribuir a la extinción de la dominación masculina. Afirma también que aunque los procesos y las realidades del mundo natural y los principios de visión y de división del mundo tengan una correspondencia muy estrecha, siempre quedará lugar para una disputa cognitiva de sentidos del mundo y de las realidades sexuales, lo cual les ofrece a los dominados una posibilidad de resistencia hacia la imposición simbólica. Este ejercicio de resistencia podría partir desde la alteración y modificación del habitus. Un ejemplo claro de esto es la transformación identitaria que sufren las mujeres con respecto a la propuesta de igualdad de derechos y deberes entre géneros, esto ha cambiado sus formas de vida y actuación, lo cual influye directamente en su cotidianidad y de los que las rodean.

1.4 EL SUJETO EN EL FEMINISMO

1.4.1 Epistemología propuesta por la teoría feminista

Para poder elaborar y comprender el surgimiento sobre una nueva concepción alrededor de lo femenino, señalaremos la epistemología propuesta por la teoría feminista.

La teoría feminista critica el logocentrismo de occidente dado que evidencia la conexión entre razón, dominación, poder y masculinidad, dejando de lado, los saberes particulares de los diferentes y de las minorías en este caso el que nos incumbe es el de las mujeres. Por lo tanto, la propuesta de la teoría feminista es el abandono de las verdades generalizadas, fijas y lineales, para el surgimiento de otras formas de pensamiento, que van de la mano de la producción y enunciación de una subjetividad localizada para lograr de esta forma, intersecar las diferencias de clase y raza de cada mujer. Cuestionando así la relación propuesta por el androcentrismo de que todo lo humano es masculino y todo lo masculino es humano, excluyendo de esta manera a lo femenino o diferente del universo de lo humano. De manera que Braidotti (2004) expone una visión de la subjetividad humana como un fenómeno multiestratificado que se asemeja más a un proceso que a una entidad

sustancial como también a un acontecimiento y no a una esencia. Conllevando así a la articulación de nuevas formas de representación y creación del sujeto femenino partiendo de la diferencia sexual y desplazándose a una definición auténtica de lo femenino. Lo que se problematiza son las conceptualizaciones de los sexos, los cuales estaban cargados de determinaciones esencialistas al intentar corresponder la biología con construcciones sociales y culturales, permitiendo así la difusión sobre la diferencia “natural” entre los sexos y preservando dichas nociones como un saber común y científico irrefutable.

El sujeto femenino antes mencionado se configura gracias a distintos campos tanto teóricos como prácticos que han sido pensados ya, por varios años. En este punto diversas corrientes entran en conflicto con la noción de igualdad que se defendió en un primer momento por la teoría feminista, ya que como afirma Luce Irigaray en el texto de Paola Bono y Sandra Kemp (1991) la constitución del orden simbólico occidental se realiza mediante la exclusión de las mujeres, por ende la noción de igualdad está ligada a los parámetros masculinos, convertirse en iguales era sinónimo de masculinizarse, por esta razón se desplaza a una centralidad basada en la diferencia sexual, destituyendo lo peyorativo de dicha noción. Irigaray señala que en el momento en que la mujer desea acceder a los espacios de poder fálico lo único que obtiene son consecuencias negativas ya que pierde su peculiaridad y su sexualidad.

Por esta razón, la posición de Irigaray es acentuar la diferencia sexual y desarrollar una economía, una religión, una genealogía, una lengua y un orden simbólico propiamente femeninos, donde la identidad sexual pueda ser representada. Sobre esta base deberá surgir un nuevo estilo de relaciones colectivas, cuyo objetivo consiste en la transformación de la relación espacio-tiempo, en la superación de la dicotomía alma/cuerpo y el reconocimiento mutuo de la identidad específica femenina y masculina. (Bono, Kemp, 1991, p.11)

Sobre la base de estas aseveraciones se concibió el feminismo de la diferencia a mediados del siglo XVIII y principios del XIX ya que la sociedad industrial permitió una mejor visualización sobre la diferencia en cuanto a educación, facultades políticas y acceso a sitios públicos, entre hombres y mujeres, remitiendo evidentemente a las mujeres al ámbito doméstico. En el saber común se ligaba al hombre con todo lo relacionado con la

producción de sociedad y de cultura y a la mujer con la figura que reproduce todos estos aspectos en el hogar. Por lo tanto, el aporte de la corriente feminista italiana parte de esta diferencia sexual, al afirmar que, la diferencia no es simplemente biológica ni de género como culturalmente se la conoce, sino más bien como la inscripción de esta dualidad en la dimensión simbólica y afirma que debe ser producida por la mujer como sujeto que aquí y ahora experimenta ambas al mismo tiempo.

En este contexto de formación de lo que comprendemos como sujeto femenino tiene cabida la “autoconsciencia” como un término que se comienza a usar en Italia en búsqueda de nuevas formas teóricas de analizar la realidad alejándose de la mera descripción o denuncia de la dominación masculina, se introduce dicho término con referencia a los pequeños grupos de mujeres que se reúnen a discutir temas de todo tipo partiendo de su experiencia personal. La autoconsciencia es una forma de nombrar la práctica ancestral que las mujeres han tenido, para hablar de sus asuntos, lo cual se configura más adelante como práctica social y política. Es importante señalar que el término autoconsciencia, enfatiza en un proceso de auto determinación y auto construcción para lograr una nueva conciencia, lo cual se perfila como un proceso de redescubrimiento del si mismo individual que desarrollará un sentido colectivo que busca articular el sujeto-mujer. (Bono, Kemp, 1991)

Otro concepto central para comprender la teoría feminista italiana es el de “affidamento” el cual busca recrear la importancia que este grupo le atribuye a la creación de nuevas relaciones entre las mujeres, que estén llenas de sentido y valor. Este concepto se lo traduce como dar seguridad, ya que provee cierto grado de reconocimiento entre las mujeres en el cual existirá el intercambio de experiencias que les permitirá introyectar la capacidad de determinación de sus propias vidas y la importancia de ampliar los contextos femeninos. Se define este concepto como una solidaridad activa entre las mujeres y una lucha contra el orden patriarcal. El affidamento se establece en una relación horizontal entre mujeres, que tiene dos puntos centrales: la relación dialéctica entre las mujeres y un proyecto político. La relación dialéctica implica reconocer las diferencias entre las mismas mujeres para de ahí poder partir a una comprensión macro de la diferencia como la diferencia entre los sexos, y el trabajo político parte de la visibilización de la simbología

dominante para otorgarle legitimidad a lo femenino y desde esa acción política poder saltar a una participación activa de la mujer en la sociedad. Por consiguiente, el orden simbólico ocupa un lugar central para la construcción de una nueva feminidad es por esta razón que se crea la figura de la madre simbólica. “La madre simbólica es la figura del origen, lleva el símbolo del género femenino y puede conseguir que otras mujeres vayan más allá de sus planes y proyectos” (Cavana, 2002, p. 105).

Lo cual desemboca en la necesidad de elaborar herramientas teóricas más sofisticadas para comprender este sujeto emergente. Un ejemplo de aquello, es la necesidad enunciada por Adriana Cavarero y su grupo Diotima, de desarrollar un pensamiento sexuado. Dado que el pensamiento, sobre todo filosófico y científico, al que se refiere Cavarero tiene la pretensión de ser neutral, empero al mismo tiempo se configura como asexuado dejando de lado la diferencia fundamental de los pensadores, en búsqueda de objetividad. El pensamiento neutral se mimetiza perfectamente con lo masculino, incluso en términos de redacción y lenguaje los cuales son potenciales creadores de realidad dado su poder simbólico, por lo tanto Cavarero señala la contradicción a la que las mujeres nos enfrentamos al pensar, ya que nos vemos obligadas a dejar de lado nuestro “ser mujer”, para pasar a ser un “ser pensador/científico”. (Bono, Kemp, 1991). De esta paradoja, nace la necesidad de acceder a un pensamiento sexuado, lo cual será el fundamento del sujeto femenino, sujeto que se piensa a sí mismo para poder reconocerse. De esta manera el reto al que se enfrenta la teoría feminista es el de crear teorías que se sostengan en un marco conceptual propio. Los aciertos del pensamiento sexuado giran en torno a lograr una auto-representación simbólica, para que los sujetos-femeninos que buscan construirse logren reconocerse más allá de la propia experiencia y necesidad individual.

A través de esta distinta forma de abarcar lo femenino, se logra develar las modalidades de poder y dominio ligadas al conocimiento que gira en torno a la sexualidad como verdad universalizada, fruto de la ciencia de occidente y a su vez se logra relacionarla con la subjetividad política. Todos estos nuevos constructos localizados, solo podrán realizarse mediante la experiencia de la mujer que de distintas formas posee la voluntad de tener voz,

de saber, de representarse y de pensar, lo cual se posiciona como el deseo fundacional del devenir sujeto- mujer.

De esta manera la teoría feminista se propone reflexionar sobre lo que piensa y produce, y así configurar un pensamiento crítico que dé a luz a nuevas estructuras generales en permanente movimiento y construcción, partiendo de la reelaboración de las estructuras específicas de la mujer como señala Braidotti (2004).

1.4.2 Sujeto-mujer

Para establecer el concepto de mujer con el cual vamos a trabajar a lo largo de toda la investigación, es necesario problematizar la dificultad de la obtención de dicho concepto y señalar que la discusión alrededor del sujeto femenino, su configuración y sus cuestionamientos no son temas que incumben únicamente a las mujeres sino también al conjunto de la sociedad, dado que como afirma Braidotti, no es posible hablar de nacionalismo, identidad étnica, creencia religiosa o modernidad sin plantear la cuestión de las mujeres. (Braidotti, 2004)

Partiendo de que la mujer y el mundo femenino fueron definidos en la negatividad, se los representa como otro inferior, respaldando todas estas concepciones en un modo de ser natural y biológico. Se concibe a la mujer como el otro que difiere del modelo ideal que vendría a ser el hombre. Esta diferencia históricamente se ha situado en el campo de lo negativo ya que la dicotomía principal de nuestra cultura es la que divide a los sujetos por su sexualidad y aquella diferencia difícilmente será potencializada hacia una positividad. Lo peyorativo de la diferencia entre hombre-mujer, es un generador de significados y organizador de diferencias es decir, al comprender esta diferencia básica en el mundo Occidental se llegó a comprender diferencias tales como hombre-animal, hombre-Dios, hombre-máquina. De esta manera el uso peyorativo de la feminidad fue y en algunos casos sigue siendo estructuralmente necesario para la comprensión del mundo tal y como ha funcionado por las últimas décadas y es así como se fue construyendo el funcionamiento

del significado de todo el sistema patriarcal, falocéntrico. Toda esta producción de diferencias y de significados se apoyó en el discurso científico, el mismo que se encargó de formalizar la idea de la diferencia como devaluada en el pensamiento occidental. (Braidotti, 2004)

La categoría hegemónica de mujer tradicionalmente conocida, engloba a un conjunto de adjetivaciones culturalmente aceptadas en cuanto al ser femenino, produciendo un quiebre con la producción y configuración de su subjetividad, lo cual deviene en una amplia lista de exclusiones tanto físicas como simbólicas. De esta manera una de las significaciones que se le da a la subjetividad masculina está relacionada con la habilitación para participar activamente en todos los campos, contraponiéndose a la subjetividad femenina.

Es así que, mediante la construcción del sujeto femenino se busca desmitificar todo el conjunto de constructos elaborados en torno a la mujer, que la relacionan directamente con la irracionalidad y la pasividad. Para poder tratar la subjetividad femenina, es necesario reconocer el lazo que une a todas las mujeres en la medida en que comparten la misma categoría de diferencia, entendida como negativa en relación al hombre. Lo que se pretende es liberar a la noción de mujer y dotarla de nuevos sentidos que tengan como base un constructo veraz elaborado por la experiencia de las mismas actoras, es decir, por las mujeres. Respecto a esto Braidotti señala, “En mi opinión, el feminismo constituye la pregunta; la respuesta es el empoderamiento de la subjetividad femenina en el sentido político, epistemológico y experiencial” (Braidotti, 2004, p. 15).

Debido a que la experiencia ocupa un lugar central, y la experiencia es necesariamente local, se teoriza sobre la política de localización, siendo Adrienne Rich la principal pensadora sobre el tema. Donde se niega la objetividad, universalidad y la abstracción del trabajo teórico, rescatando un ejercicio situado y parcial (Leciñana, 2004). Con esto se intenta lograr la construcción de la categoría mujer a partir de un contexto situado en determinado tiempo y espacio, reconociendo así las diferencias entre las mujeres. En este sentido, señalar la posicionalidad desde la cual estamos elaborando la investigación resulta crucial. Rich, señala que el primer lugar desde el cual la mujer puede hablar de su

posicionalidad es el cuerpo, es así como se le concede materialidad al sujeto, ya que se constituye como una entidad corporizada e incardinada. (Leciñana, 2004)

En su texto “Notes toward a politics of location” Rich (1984) señala que un lugar en el mapa debe ser concebido como un lugar en la historia y como mujeres el lugar y el tiempo al que pertenecemos nos crea y produce como nosotras a él. En algunos aspectos lograremos compartir características distintas y similares con otras mujeres que nacieron en lugares diferentes, por lo tanto es necesario localizar nuestro pensamiento y nuestro ser sujetos al lugar y a la raza a la que nos correspondemos, solo por nombrar las variables más determinantes. Rich ahonda, más adelante sobre la importancia de las políticas de localización y afirma que la geografía más cercana de cada mujer es el cuerpo, y es así como la mujer se reapropia de sus fundamentos. A propósito Braidotti afirma sobre el tema:

Tomando en cuenta la complejidad del mundo actual, la paradoja de la globalización y la simultánea fragmentación, necesitamos tipos múltiples, localizados, moleculares y rizomáticos de resistencia política, múltiples acciones sobre las múltiples periferias, ejercidas fuera del centro muerto. A menos que aceptemos este desplazamiento a la política molecular de la resistencia localizada, corremos el riesgo de repetir los peores aspectos de la postura –o, más bien impostura- universalizante. (Braidotti, 2004, p. 32)

Para continuar con los aspectos que son necesarios tener en cuenta al momento de hablar del sujeto-mujer, nos aproximamos a la definición de incardinamiento que se erige sobre el repudio a los esencialismos, implicando una reapropiación de la sexualidad como un sistema tanto social como simbólico, así la consecuencia será la reelaboración de las identidades sexuales. El cuerpo concebido como una entidad socializada, que toma forma mediante las asignaciones que la cultura le provee, es el sitio donde se interseca lo biológico, lo social y lo lingüístico. (Braidotti, 2004). El feminismo italiano aporta en este punto, alegando que el cuerpo necesita de nuevas significaciones, para reconstruirlo en lugar de simplemente negarlo, por las desventajas históricas que se han construido sobre él.

En este punto acotaremos sobre el manejo que Braidotti le concede al imaginario social, para poder comprender de manera más amplia la construcción del sujeto-mujer. Al referirse la autora al imaginario social, lo hace siempre desde la interactividad, es decir, el imaginario social es un conjunto de prácticas sociales que de manera interactiva configuran y constituyen al sujeto para formar su identidad. Lo posiciona como un espacio de transiciones y transacciones, es dinámico y fluye entre lo social y el sí mismo del sujeto. De esta manera el imaginario no podrá ser unitario ni tener una significación generalizada, ya que es fruto de un entretejido de prácticas, fuerzas e interconexiones de un sujeto no unitario y heterogéneo, lo que produce sujetos múltiples, complejos y multiestratificados.

Con estos antecedentes lo que se propone es un aprender a pensar diferente y a vivir diferente, teniendo en cuenta que llevamos múltiples diferencias dentro de cada una de nosotras. Se posiciona como eje central, la reelaboración de una política del lenguaje a nivel individual y colectivo, lo cual implica nuevos mitos y figuraciones políticas que nos permitan representar esta nueva subjetividad femenina a la cual Braidotti (2004) denomina subjetividad nómada. En donde los procesos de formación de identidad renuncian a cualquier tipo de identidad fijada, ejecutándose así una forma de resistencia política, que se enfrenta a cualquier visión hegemónica de construcción del sujeto. Cuando la autora se refiere a esta subjetividad se refiere a un devenir que no está predeterminado, sino al contrario se lo está construyendo política y socialmente, son pasos que se dan sin destinos predeterminados. Es una tarea que involucra el reinventarnos a nosotras mismas, empezando con la elaboración de distintos puntos de referencia a nivel histórico. Implica un tipo de conciencia crítica que no establece sus bases en modos de pensamiento prefijados, la definición que se le da a lo nómada es la subversión del conjunto de prácticas e imaginarios sociales. A nivel de investigadores, la conciencia nómada se concibe como la capacidad de un poder pensar periféricamente, rebelándose así frente a los saberes dominados por la ciencia como saber hegemónico. El nomadismo se lleva a cabo gracias a sujetos hombres y mujeres dinámicos y mudables con una simultaneidad de identidades complejas y multiestratificadas.

Sobre este análisis, abordaremos el tema de la construcción del sujeto exponiendo las concepciones de Touraine (1993) relacionadas con el sujeto, con lo cual partiremos hacia las comprensiones más específicas que se han desarrollado alrededor del sujeto-mujer.

Para acercarnos a la explicación que Touraine realiza sobre el sujeto individual, es necesario tener en cuenta el cambio que el individuo sufre al experimentar en él la presencia del “sí mismo” y al mismo tiempo la voluntad de ser sujeto, en este momento el individuo deja de estar en la naturaleza para pasar a reconocer la naturaleza en él. Es decir, el sujeto solo se produce en la medida en que la vida resiste en el individuo y, en vez de aparecer como algo metafísico, es aceptada como libido o sexualidad y se transforma, en esfuerzo por construir. El individuo solo es la unidad particular en que se mezclan la vida y el pensamiento, la experiencia y la conciencia.

Por otro lado, sujeto y actor, son nociones inseparables que resisten en conjunto a un individualismo que vuelve a dar ventaja a la lógica del sistema sobre la del actor reduciendo a este último a la búsqueda racional, por tanto, calculable y previsible, de sus intereses. Sin embargo, en la sociedad moderna, el individuo, el sujeto y el actor pueden alejarse uno del otro. El Sujeto ya no es la presencia en nosotros de lo universal, se lo llame leyes de la naturaleza, sentido de la historia o creación divina. Es el llamamiento a la transformación del “sí mismo” en actor. De esta manera, afirma Touraine, el sujeto-actor transforma su entorno social que está en constante movimiento, siendo él el eje fundamental de dicha construcción. Es así que se configura como la entidad potencial de cambio en la estructura de las relaciones sociales.

Para acercarnos a la discusión sobre la mujer, revisaremos lo que Touraine (2007) propone sobre la “mujer-sujeto” en su libro “El mundo de las mujeres”. La construcción de “mujer-sujeto” parte de la crítica a las concepciones naturalistas y esencialistas de lo femenino, el autor entiende un cambio en la comprensión sobre las funciones y roles que la sociedad les ha atribuido a las mujeres históricamente, permitiéndoles construirse a sí mismas mediante

su experiencia individual. Touraine utiliza la categoría construcción de sí², a partir de la cual, se puede entender el paso que han dado las mujeres, de una conciencia de “sí mismas” como objetos, a una conciencia de sujetos. Este retorno a la noción de sujeto está asociado, a la noción de derechos y sobre todo de derechos culturales. Touraine (2007) explica que la importancia de la función que hoy cumplen las mujeres es más bien la de agentes activas de la transformación del campo cultural; señala que no es en el orden de las relaciones sociales donde la acción de las mujeres encuentra su significado más elevado, sino en la transformación de la cultura.

Adentrándonos en el tema de la “construcción de sí”, el autor argumenta que es necesario buscar la explicación de las conductas de las mujeres en ellas mismas, para poder comprender la evolución a largo plazo de nuestras actitudes culturales, sin caer en una psicología de la mujer que puede llevar a peligrosos reduccionismos. ¿Quién se construye y qué es lo construido?, son preguntas que se plantea el autor, descartando caer en la idea de la mujer como personaje construido, lleno de prejuicios, que no es posible admitir. La idea es empezar a comprender la conducta de las mujeres por la explotación de lo que les permite no recluirse en el lugar de inferioridad que se les atribuye; la construcción de sí, solo puede querer decir pasar a una individualidad responsable. Por lo tanto, la noción mujer-sujeto, se opone a las definiciones heredadas de las funciones que el orden social nos atribuye al destruir nuestra subjetividad. La mujer- sujeto, se comprende como un ser humano que gestiona la relación entre sus roles sociales, su experiencia biológica inseparable de la relación con los hijos, sus relaciones con el ser amado, sea o no de su mismo sexo, y su relación consigo misma, el reconocimiento de sí, que es el núcleo de la construcción personal. La construcción personal tiene lugar fundamentalmente a través de la sexualidad y, en sentido más amplio, a través del cuerpo; y sobre todo a través del cuerpo deseante, pero también del cuerpo amenazado. Es a través de la sexualidad como una mujer se construye. (Touraine, 2007)

² Categoría utilizada por Touraine (2007) para explicar cómo las mujeres se afirman a sí mismas como sujetos y cómo se han liberado de una feminidad impuesta por los hombres.

Mientras el eje de los análisis clásicos era la transformación del sexo en género y el triunfo del segundo podía llegar hasta cuestionar la realidad biológica del sexo, el análisis de Touraine, se centra en torno al eje sexo-sexualidad.

La construcción de sí es una construcción de una sexualidad a partir de una experiencia del cuerpo, uno de cuyos aspectos es el sexo o el deseo sexual. Touraine (2007), señala la importancia medular que la sexualidad tiene para la mujer, la cual se explica por su base no social, dado que en los diversos ámbitos de la vida social la mujer suele encontrarse en una situación de inferioridad. Valiéndose así la mujer de la sexualidad para construir su personalidad. El mismo hecho de apelar al sexo es liberador, pues, aunque la construcción social de la sexualidad reproduce las desigualdades y las discriminaciones adquiridas, la realización personal del individuo se sustenta en una actividad sexual lo más desocializada posible. De ahí la importancia que adquiere el cuerpo como espacio de relación y de construcción personal.

El autor plantea la existencia del sexo entendido como, deseo y libido, sistema de reproducción y de relación con el otro. Así se produce la transformación de la existencia sexuada en reconocimiento de sí a partir del sexo como principio no social de acción y, por lo tanto, no dominado por la sociedad masculina. La importancia que tiene el cuerpo es fundamental para entender este renacimiento de la conciencia de sujeto. El sujeto aparece en la conciencia del cuerpo, y más concretamente en la mirada dirigida al cuerpo. (Touraine, 2007)

La sexualidad no es un dato biológico, ni tampoco una construcción social impuesta por el poder masculino. En el contexto del surgimiento de la mujer-sujeto la sexualidad es la transformación de los deseos sexuales en construcción personal. Ya que la sexualidad transforma una coordenada no social en afirmación de una libertad creadora. La sexualidad reordena los impulsos sexuales para que se reflejen en la experiencia humana y contribuyan a crear al actor que actúa sobre sí mismo en lugar de estar determinado por su entorno. La imagen de la sexualidad que domina los discursos sobre nuestra cultura ha propiciado la conciencia de una oposición entre la presión del deseo y las obligaciones de

una vida social. La importancia del orden social es tan grande que casi no deja cabida para que puedan circular los deseos y las fuerzas vitales. Para las mujeres, el espacio libre es aún reducido, puesto que su libido, tiende a ser transformada en función social de reproducción.

Touraine (2007), señala entre sus conclusiones que las mujeres están más distanciadas que los hombres de los roles que les atribuye la sociedad; viven constantemente en pos de lo que resiste a las normas sociales y remite más bien a una experiencia fundamental que se puede llamar antropológica. Las mujeres viven más en compañía de las fuerzas de la vida y de la muerte que los hombres, confrontadas a la construcción siempre inacabada de la sexualidad y en familiaridad con la imagen del niño nacido de su vientre. Esta concepción desmonta la idea de la inferioridad de la mujer respecto al hombre, el cual se identifica con su rol social y especialmente con su trabajo, ya sea de alta o baja cualificación profesional.

Pero el cambio más trascendental, explica el autor, es que el sexo era una reclusión mientras que la sexualidad se convierte en el motor principal de la construcción personal. El cuerpo de la mujer definía sus funciones y, por lo tanto, sus deberes, y ahora se convierte en un instrumento y en un lenguaje de liberación, y la construcción de la sexualidad a partir del sexo se produce mediante la integración de todas las fases de la experiencia corporal y mental, sexual, estética y moral.

El autor considera, que actualmente las mujeres están involucradas en la reconstrucción de la relación entre la naturaleza y la cultura, entre el cuerpo y la mente, entre la mujer y el hombre, y, por lo tanto, reconstruir al propio ser humano. El instrumento principal de esta reconstrucción es la sexualidad. La cual no es naturaleza, como el sexo, es decir, el deseo, y tampoco es de orden suprahumano, como lo sería si se la definiese por la sublimación de los instintos y la sumisión de las mujeres a valores de pureza o de fecundidad. La sexualidad es a la vez deseo, relación con el otro y construcción personal. Crea una identidad, y sobre todo, la voluntad de construir una unidad, amenazada, entre el erotismo y la fecundidad.

Las mujeres pretenden crear a partir de sí mismas un nuevo tipo de cultura, pero que deberían vivir todos, hombres y mujeres. Considerando que la oposición hombres/mujeres es una creación del orden masculino, entonces la transformación cultural practicada por las mujeres busca eliminar esta oposición para no establecer jerarquías en el amplio mundo de la sexualidad.

Para concluir, Touraine asevera que existe un nuevo tipo de dominación, argumentando que la dominación masculina sufrida por las mujeres, que nos situaba en posición de inferioridad y dependencia, y que ha sido motivo de lucha por parte del movimiento feminista hasta la actualidad, se ve fortalecida por una nueva cultura de dominación. Esta dominación es, de carácter individualista, según explica Touraine, esta nueva dominación transforma a las mujeres en consumidoras, haciéndolas más vulnerables aún por su liberación, que les proporciona la independencia económica y les abre horizontes distintos del matrimonio y la maternidad. Sin embargo, corresponde trazar una frontera entre esta mujer consumidora de bienes, equipamientos, productos de belleza, de gimnasia; y la mujer que se construye a sí misma contra las fuerzas de presión social y adquiere conciencia propia. “Lejos de ser una fuerza de descolonización, la construcción de sí..., es un género que lucha contra su alienación y contra una forma de explotación impuesta no en nombre de la tradición, sino en nombre del triunfo de la mercancía y del dinero” (Touraine, 2007, p. 58).

El tema de la construcción de sí no se reduce a un voluntarismo convertido en la afirmación de un individuo que se ha desprendido de las relaciones y obligaciones sociales que lo apresan en roles sociales en los que no se reconoce. Este tema gana relieve cuando queda opuesto a la liquidez³ de la cultura contemporánea en la que se va disolviendo el individuo. Planteando de esta forma la dificultad y los límites a los que nos enfrentamos las mujeres en el proceso constante de construirnos como sujetos-mujeres.

³ Término utilizado por Bauman (2002), en su texto *Modernidad Líquida*.

1.5 CORRIENTES ALTERNAS SOBRE FEMINISMO

1.5.1 Ecofeminismo

Siguiendo con el análisis sobre el sujeto y la modernidad, apuntamos a señalar otro punto al respecto del ser humano/humana con la naturaleza; es así que las ideas de la corriente del ecofeminismo plantean una nueva cosmología y una nueva antropología que reconozcan que la vida en la naturaleza se mantiene por medio de la cooperación y el cuidado mutuo. El ecofeminismo maneja un concepto relacional de la libertad, basado en la situación de cada individuo en un entorno que ya no será de índole únicamente social o cultural, sino que adquiere una dimensión ecosistémica.

El ecofeminismo se identifica y combina sus tendencias con la ecología, logrando delinear una propuesta de subjetividad femenina, alegando que las mujeres no tuvieron la misma participación histórica que los hombres al momento de la construcción del capitalismo agresivo y devastador con el planeta. Como resultado posiciona a la mujer como el sujeto o la consciencia que logrará evitar la catástrofe ecológica.

El cuerpo y sobretodo la “sabiduría del cuerpo femenino”, son los elementos que hacen que este feminismo posicione la resistencia al capitalismo como una resistencia dotada de una profundidad mayor que la presentada por los hombres. Es así que, el feminismo ecológico se concibe como lo contrario del feminismo racionalista al afirmar que el feminismo racionalista solo busca la igualdad en cuanto a la inserción de la mujer en la estructura falocéntrica, lo cual ayudará a perpetuar dicho orden. Por tal motivo la búsqueda de la igualdad solo logrará desviar a la mujer de lo que es realmente importante en cuanto a la construcción de un nuevo tipo de sociedad, por lo tanto será una emancipación ilusoria que va de la mano con la idea de progreso de occidente.

El antes mencionado feminismo centra su atención en la producción de subsistencia, relacionando al cuerpo de la mujer con la directa producción de nuevas vidas, lo cual afirman que puede proveerles de una relación distinta con la naturaleza, al no concebirla por ende usarla como un mero instrumento. Lo que nos interesa es comprender el

desarrollo a nivel de episteme del feminismo ecológico, en el cual claramente podemos observar cómo se desarma y se propone una forma nueva de ver al mundo.

Autoras como Val Plumwood (1991) identificaron que el problema radica en la discontinuidad que nos provee un mundo construido sobre dualismos. Como consecuencia de este sistema de dualismos, tenemos una polarización de las diferencias y una minimización de las características compartidas lo cual construye líneas diferenciales jerárquicas de lo inferior y lo superior. Un claro ejemplo de este sistema es la diferencia entre ser humano/naturaleza, masculino/femenino, razón /cuerpo, por nombrar algunos ejemplos. Para lograr discutir dichas dicotomías será necesario repensar y reconceptualizar todas estas categorías dualísticas, propone la autora.

En consecuencia para poder reelaborar conceptos, necesitaremos buscar un método que nos permita definir o definirnos sin usar la inmediata exclusión de lo opuesto, de tal forma que las cualidades que excluimos al momento de pensar en algún concepto, deberán ser reconsideradas, y así evitaremos la discontinuidad que se plantea en un inicio como el conflicto central. En tanto al ecologismo, se plantea buscar las cualidades que nos permiten vislumbrar la continuidad de la naturaleza en el ser humano, en lugar de negarla para poder constituir su humanidad. Lo que implica una descentralización de la racionalidad como constitutivo imperante de lo humano, para dar paso a una humanidad más completa. Conectándose en este punto con la crítica que el feminismo realiza al legado masculino racional de occidente que fundamenta la inferiorización de la mujer y de la naturaleza en el racionalismo y ambas se conectan con la inferiorización del cuerpo, al dotarlo de atributos jerárquicamente inferiores, relacionándolo con el trabajo físico. En general lo que se plantea es reestructurar al ser humano en su relación con la naturaleza y a partir de eso con todas las otras relaciones instrumentales que lo articulan.

En este punto lo que el feminismo y el ecologismo critican es al sujeto egoísta liberal e individualista, como a la razón instrumental con la que se relaciona con el mundo, rebatiendo así a dos modelos masculinos que están bien constituidos y operan como modos hegemónicos de relación con el mundo tanto para hombres como para mujeres. La crítica

parte de las transacciones que dicho sujeto realiza con el mundo para lograr la satisfacción de sus intereses privados, en donde los otros serán solo un recurso y se conectará con ellos solo de manera accidental o contingente, configurándose a sí mismo en la diferencia y desconexión con los otros. Por lo tanto, afirma la autora, que únicamente se valora a los otros por el nivel de gratificación que le produce al individuo, escenario que se repite en la relación instrumental con la naturaleza. Por lo tanto en lo que el ecofeminismo se basa es en la crítica del antropocentrismo y del androcentrismo como formas racionales de violencia y discriminación hacia lo no masculino.

1.5.2 Desde Latinoamérica

Desde Latinoamérica lo que se propone es algo distinto a los conocimientos feministas hegemónicos producidos por las corrientes feministas de Occidente, sin dejar de lado toda la producción a nivel epistemológico que nos ha permitido llegar a la construcción y asimilación de nosotras mismas como sujetos. El sujeto mujer de Occidente muchas veces se construye a nivel de la individualidad de las mujeres, sin embargo en Latinoamérica dicha construcción se logra sobre la base de experiencias comunitarias que le pueden aportar a la mujer algo mucho más amplio a nivel de empoderamiento en cuanto a su experiencia compartida. Es un tema en el cual, juegan mucho las cosmovisiones a las cuales las mujeres se pertenecen, y al momento de hablar del proceso de constitución de sujetos mujeres de algún grupo de mujeres en específico, será necesario tener en cuenta la necesidad de un primer acercamiento a su cosmovisión. En el texto de Francesca Gargallo (2014) se habla de una comprensión feminista que parta de la aceptación de la existencia de distintas modernidades, que no necesariamente son compatibles con la idea hegemónica de modernidad de Occidente, relacionada directamente con la libertad individual en un sistema de libre mercado. Y que tampoco son compatibles con el sujeto moderno hegemónico que sobre todas las cosas ha tratado de imponer la razón sobre el cuerpo condenando su relación con el cuerpo, sus deseos y placeres, instituyendo un yo individual competitivo, que actúa en pos de una sociedad mercantilista competitiva, centrada y

medida por lo masculino. En Latinoamérica la construcción del sujeto mujer, se articula como una recuperación que permite una reinención de las relaciones de género.

Así mismo, es importante señalar que el feminismo como teoría no puede negar o reducir la fuerza transformadora que generan las mujeres de los pueblos originarios junto con los hombres de sus nacionalidades, ya que terminaría incurriendo en el mismo reduccionismo que las demás ideologías universalistas. Esto implica pensar la historia de los pueblos y nacionalidades indígenas entendiendo su lucha por el territorio y el derecho a una cultura propia. De igual manera, pensar a las mujeres es hacerlo desde los cuerpos que han sido sometidos a repetidos intentos de definición, sujeción y control para ser expulsados de la buen vivir, racionalidad occidental y ser vistos como instrumentos de reproducción. Para la filósofa mexicana María del Rayo Ramírez Fierro (2014), el lugar, es el “desde donde” se piensa y se escribe. De tal manera, que el lugar es parte de la idea que se expone ya que ubica el análisis de la realidad, lo cual también se explica desde los escritos de Adrienne Rich.

Los pensamientos recogidos por Francesca Gargallo en el presente texto expresan las ideas sobre la lucha de varias mujeres por un donde se incluyen ideas de solidaridad femenina, territorio, cuerpo, estas ideas se sostienen en la resistencia a la privatización de la tierra y desembocan en la crítica a la asimilación de la cultura patriarcal de los países latinoamericanos y sus leyes, centradas en la defensa del individuo y su derecho a la propiedad privada.

Por otro lado, a pesar de haber varias concepciones que difieren respecto a lo que se piensa del cuerpo y la sexualidad en los pueblos indígenas, el conocer, tocar, mirar, el propio cuerpo para hablar de la fecundidad, del control de la natalidad, del matrimonio, del deseo, se considera una práctica de liberación. Así mismo, pensar el feminismo desde la dualidad planteada desde Abya-Yala, la cual no es antagónica ni excluyente, y se funda desde la idea de complementariedad, a partir de la cual se construyen los sistemas sociales de relación entre los sexos y en la política. Con respecto al tema de la dualidad y la comunidad que se desarrollan en el mundo andino, autoras como Julieta Paredes (2008),

explica que el afán de, las feministas bolivianas como ella misma se denomina, es construir un feminismo comunitario, empezando por la crítica al feminismo occidental y a sus propias formas de organización política y social que desde la colonia se han acoplado a un sistema patriarcal y que hoy en día se legitima, ya que en la comunidad los hombres son los que tienen el poder de decisión y de organizar la comunidad. Sin embargo, lo que se busca es que tanto mujeres como hombres sean complementarios e igualmente necesarios para un equilibrio en la comunidad.

Queremos decir que la humanidad es eso, tiene dos partes (personas) diferentes que construyen identidades autónomas, pero a la vez constituyen y construyen una identidad común. La negación de una de las partes en la sumisión y el sometimiento es atentar también contra la existencia de la otra. Someter la mujer a la identidad del hombre o viceversa, es cercenar la mitad del potencial de la comunidad, sociedad humanidad. Al someter a la mujer se somete a la comunidad, porque mujer es la mitad de la comunidad y al someter a una parte de la comunidad, los hombres se someten a sí mismos porque ellos también son la comunidad. (Paredes Julieta, 2008. P. 10)

Esta propuesta de dualidad y comunidad sugiere que es necesario reducir el valor de la hiper individualidad capitalista occidental, como ya hemos mencionado desde otros autores como Touraine al hablar de la nueva dominación y las corrientes ecofeministas. Y ahora desde el pensamiento feminista de Latinoamérica, rescatar los términos de dualidad y comunidad, mismos que expresan una propuesta alternativa a la sociedad individualista y comprenden que de todo grupo humano se puede construir comunidad, de pares complementarios, sin jerarquías; lo cual no necesariamente significa una heterosexualidad obligatoria, porque no se habla solamente de pareja, sino de par de representación política, de comunidad (comunidades urbanas, rurales, religiosas, deportivas, culturales, políticas, territoriales, educativas, de tiempo libre, generacionales, sexuales, etc.), creemos pertinente rescatar estos términos ya que en nuestro estudio respecto a las subjetividades femeninas, la apropiación y percepciones del grupo de mujeres quiteñas que hemos escogido, se evidencia el surgimiento de procesos de creación de comunidad, de nuevas relaciones entre mujeres, donde la mujer está creando su propio discurso, se está apropiando de espacios, de su tiempo, de sí misma, dando paso al desarrollo de las relaciones de pares

complementarios, sin dejar de lado las propias dificultades que una sociedad de consumo e individualista trae consigo, paralelamente se llevan a cabo estos nuevos procesos de construcción de comunidad.

CONCLUSIONES

Es necesario señalar la importancia de las corrientes feministas tanto occidentales como latinoamericanas para comprender el enfoque desde el cual queremos abordar la problemática de la construcción del sujeto-mujer en la especificidad de las mujeres que usan la bicicleta como medio de transporte en Quito, en el análisis posterior.

Para explicar el porqué de la selección de estas teorías extraeremos los términos que se usan más frecuentemente en cada una de ellas. Nos referimos a conceptos como autodeterminación, autoconstrucción, autoconsciencia, auto-representación simbólica, todos ellos englobando una reconstrucción de la mujer que se erige netamente sobre su experiencia, sobre sus saberes, la cual se articula alrededor de una autoproducción de identidad que se resiste a los conceptos preconcebidos, y surge para articular nuevos sentidos y nuevas formas cognitivas. Todo esto necesitará de un proceso de redescubrimiento el mismo que como señalan los autores ya mencionados, partirá de la reapropiación de la sexualidad por parte de la mujer. El posicionar a la sexualidad y al cuerpo como centrales en cuanto a la articulación de nuevos sujetos-mujeres implica un mecanismo de transformación importante que logrará crear lazos no descubiertos o tal vez olvidados entre las mujeres. Vemos que este engranaje teórico nos llevará a reflejar una voluntad creadora que busca la reconceptualización de las miradas que los otros tienen sobre nosotras y las miradas de nosotras mismas.

Uno de los puntos centrales que trataremos de identificar es la dominación simbólica, tan imperceptible en el cotidiano vivir, que es uno de los más fuertes mecanismos de poder androcéntrico bajo el cual estamos regidos hombres y mujeres, para poder develar el poder que se ejerce directamente sobre los cuerpos y sobre las disposiciones y prácticas que tanto

hombres como mujeres reproducimos. No podemos dejar de recalcar que aunque todos estos conceptos provengan de teóricas y teóricos de países con realidades distintas a las nuestras, buscaremos contextualizar esta voluntad creadora como bien se menciona en los feminismos desde Latinoamérica. Para así, poder identificar las formas de resistencia que las mujeres quiteñas proponemos al orden impuesto por lo masculino.

Criticamos abiertamente al sujeto egoísta liberal e individualista, como a la razón instrumental con la que se relaciona con el mundo. Así mismo, estamos inmersas y con la convicción de que son varias las mujeres en el mundo y en el Ecuador, que están tomando esa conciencia de sí mismas. No queriendo caer en optimismos forzosos, creemos que actualmente en el país y gracias a la lucha histórica de varias mujeres locales como extranjeras, hay un sentir colectivo que se está articulando, que ha tenido altibajos, pero que busca esa construcción y ese redescubrimiento para articular el sujeto-mujer.

Avanzaremos en la discusión de las relaciones entre la nueva configuración de la mujer, sobre su presencia social y las nuevas dinámicas sociales marcadas por la valorización de las actividades que ahora se realizan en el espacio público.

SEGUNDO CAPÍTULO

CIUDAD Y MOVILIDAD

2.1 INTRODUCCIÓN

En el presente capítulo nos proponemos esbozar algunos conceptos clave, para la comprensión de la ciudad como proceso en permanente construcción y de la movilidad urbana como eje fundamental para la constitución y articulación del imaginario social de los y las que habitamos la ciudad. Con el objetivo de comprender el escenario cambiante en el cual la mujer quiteña se mueve a diario e intenta apropiarse de un espacio público muchas veces violento o inexistente desde su mera planificación, y posicionar así la importancia de la mujer como sujeto emergente en dicho proceso.

El análisis busca asumir la realidad contradictoria de los procesos urbanos y, tanto los valores éticos como las ideas políticas en función de la posición que se ha tomado, es decir, nuestra posición opta por la construcción de una ciudad más humana, sostenible, inclusiva y participativa. Para iniciar la discusión sobre la ciudad es necesario repasar sobre algunos teóricos que han hablado y han intentado un acercamiento desde distintos abordajes hacia lo que es la ciudad y lo urbano. Nos serviremos de ciertos términos utilizados por Manuel Castells (1974) sobre el proceso urbano y en este contexto también consideramos pertinente mencionar a Canclini para la comprensión de los imaginarios urbanos, así también es fundamental explicar las consecuencias de la globalización en las ciudades que son expuestas por Saskia Sassen, y más adelante nos serviremos de categorías utilizadas por Jordi Borja (2012), sobre la revolución urbana y la contrarrevolución en la ciudad, entre otros autores, para así lograr una mirada más amplia sobre el derecho a la ciudad, la movilidad y los espacios públicos.

Para realizar una aproximación a la definición de ciudad, vamos a citar a la autora Gabriela de la Peña, la cual nos brinda herramientas de comprensión sobre la ciudad. Como primer

paso se acerca a la noción de ciudad como campo de interacciones donde más allá de ser un mero espacio, es un proceso de producciones humanas y las condiciones que la marcan son la fragmentación, la instantaneidad y se conforma como una red de intercambios. Es necesario enfatizar en este punto, dado que a lo largo de toda la investigación partiremos de la noción de ciudad como un espacio construido a través de las ya mencionadas interacciones sociales que surgen en él, por lo tanto será siempre una acepción ligada a la relación que establecen los urbanitas en la ciudad, con su entorno, con ellos mismos y con el resto de ciudadanos. Por ende concebiremos a la ciudad como productora directa de política, identidad y cultura. En este sentido encontramos una referencia clara a lo que Delgado (1999) afirmaba, en cuanto a que el ciudadano se constituye como resultado del diseño urbanístico y arquitectónico políticamente determinado, y de esta manera las estructuras tanto de percepción como las que orientan los sentidos prácticos se moldean. Por lo tanto la relación del usuario con la ciudad, implica una serie de interacciones y saberes prácticos completamente localizados y pertinentes a los lugares en los cuales se desenvuelve y, al sentido simbólico que el usuario concede al espacio y viceversa. De tal manera que podríamos hablar de un proceso de apropiación del espacio por parte del usuario.

El espacio urbano al momento de ser el escenario de las formas de intercambio social, se constituye como espacio público y los usuarios del espacio público se posicionan como creadores y al mismo tiempo actores del mismo. Por lo tanto nace la necesidad de estudiar las relaciones que se dan sobre la marcha, es decir en plena movilidad, para poder explicar varias de las dinámicas que se desarrollan en ellas. (Peña, 2012)

La presente investigación sigue con la búsqueda de sentido y de definición de dichas relaciones de movilidad continua a la que están expuestos sino todos y todas, la mayoría de habitantes de las ciudades, para así comprenderlas como productoras de prácticas cotidianas y saberes prácticos.

2.2 URBANIZACIÓN

El sociólogo francés Manuel Castells, experto teórico sobre temas urbanos, plasma en su obra “La cuestión urbana” (1974), una ruptura trascendental y necesaria para entender los problemas que atañen a las ciudades. Donde explica el desarrollo exacerbado del capitalismo industrial y así también, la eclosión de movimientos sociales de luchas urbanas en todo el mundo. Lo que hace Castells, es presentar un nuevo esquema de análisis de tendencia estructuralista, es decir, el sistema urbano. En su texto la Cuestión Urbana, realiza un análisis histórico sobre el proceso de urbanización, donde señala que, la problemática sociológica relacionada con la urbanización debe considerarse como un proceso de organización y desarrollo y, en consecuencia, partir de la relación entre fuerzas productivas, clases sociales y formas culturales.

El autor se esfuerza por plantear teóricamente los problemas de la urbanización, partiendo de ciertas definiciones:

El término urbanización se refiere a la constitución de formas espaciales específicas de las sociedades humanas, caracterizada por la significativa concentración de las actividades y poblaciones en un espacio restringido, como a la existencia y difusión de un particular sistema cultural, al cual denominará la cultura urbana. En una discusión propiamente teórica, para hablar de urbanización, el autor se va a referir a la producción social de formas espaciales.

Para explicar la producción social de formas espaciales, el autor hace una delimitación de la problemática de la organización del espacio en las sociedades capitalistas avanzadas, refiriéndose específicamente a las áreas metropolitanas. Lo que distingue esta nueva forma de las anteriores, además de su dimensión es la difusión de las actividades y funciones en el espacio y la interpretación de dichas actividades según una dinámica independiente de la contigüidad geográfica. En dicha área hay lugar para todo tipo de actividades básicas, ya sean de producción, consumo, intercambio y gestión.

Así mismo, se da la evolución de la técnica, la cual es un elemento del conjunto de las fuerzas productivas, las cuales son, ante todo, una relación social, por lo tanto, también un modo cultural de utilización de los medios de trabajo. Esta conexión entre espacio y tecnología es, el lazo material más inmediato de una articulación existente entre el conjunto de una determinada estructura social y esta nueva forma urbana. La dispersión urbana y la constitución de las zonas metropolitanas están ligadas al tipo social de capitalismo avanzado que recibe la denominación ideológica de “sociedad de masas”.

Entre todos los grandes cambios que esto trajo enfatizaremos en la cuestión del transporte público e individual, al respecto de esto, Castells señala que, al formarse las grandes metrópolis uno de los aspectos que irrumpe en la conformación de la ciudad y tanto las relaciones sociales como económicas es la difusión de los transportes individuales, como el automóvil, el cual desplazó al ferrocarril, y contribuyó mucho a la explosión urbana. Así también, el automóvil pareció ser la respuesta técnica socialmente condicionada bajo su forma de uso individual, a una necesidad de transporte. Castells (1974) entiende que, tanto las formas espaciales, como el proceso de reproducción de la fuerza de trabajo, llevan a cabo su articulación en lo que denomina como lo urbano. Por lo tanto se derivarán dos acepciones del término urbano: la primera como concentración espacial desde ciertos límites de población y densidad y la segunda como difusión del sistema de valores, actitudes y comportamientos bajo la denominación de cultura urbana.

En nuestra investigación enfatizaremos constantemente sobre el proceso de conformación de la cultura urbana, lo cual dará paso a la necesidad del análisis de los distintos imaginarios urbanos. A continuación ahondaremos sobre dicho tema.

2.2.1 Imaginarios Urbanos

Nuestro interés es enfatizar sobre la importancia que tienen los imaginarios urbanos en el momento en el que los urbanitas constituyen ciudad y experiencia de ciudad, dado que al acercarnos a nuestro tema de investigación buscamos analizar las experiencias de ciudad

de las mujeres que se movilizan en bicicleta en Quito y lo haremos desde sus subjetividades y sus experiencias personales. Por lo tanto buscamos demarcar la relación empírica pero también las interacciones sociales y culturales que se crean en los espacios urbanos, de tal manera que señalaremos algunos puntos fundamentales de la obra “Imaginario Urbano” de García Canclini para aproximarnos al análisis.

Consideramos esencial comprender que en las ciudades modernas existe una convivencia diaria donde se articulan diversos modos de vida, los mismos que se expresan en la amplia variedad de imaginarios urbanos, la ciudad que ha sido programada mediante planos y otras herramientas de la política y la arquitectura entre otras, se verá desbordada en las ficciones que cada ciudadano y cada grupo realiza en su diario transitar y vivir en la ciudad. La literatura, el cine, y las distintas formas de documentar los cambios en las ciudades, juegan un papel fundamental para la elaboración y construcción de los imaginarios. Lo imaginario comprendido como un conjunto de símbolos con los que una sociedad legaliza y sistematiza las imágenes de sí misma y la actitud que tendrá hacia lo diferente (Canclini, 2010). Sin embargo no podemos pensar que existe una sola forma de articular un imaginario urbano, dado que en las ciudades coexisten formas socioeconómicas y socioculturales muy distintas, por lo tanto existirá también la misma abundancia de saberes y experiencias que articulen los imaginarios urbanos.

No solo hacemos la experiencia física de la ciudad, no solo la recorremos y sentimos en nuestros cuerpos lo que significa caminar tanto tiempo o ir parado en el ómnibus, o estar bajo la lluvia hasta que logremos conseguir un taxi, sino que imaginamos mientras viajamos, construimos suposiciones sobre lo que vemos, sobre quienes se nos cruzan, las zonas de la ciudad que desconocemos y tenemos que atravesar para llegar a otro destino, en suma, qué nos pasa con los otros en la ciudad. (Canclini, 2010, p. 91)

Al hablar de los imaginarios urbanos, es necesario recalcar que muchas de las cosas que surgen en la ciudad son un imaginario ya que no nacen de una interacción real, sino más bien de las interacciones evasivas y fugaces que nacen en las grandes ciudades. Uno de los ejemplos que incumbe a nuestra investigación es el espacio de las travesías o tiempos de viaje que realizan los ciudadanos y de manera más específica las mujeres, diariamente para

llegar a sus lugares de trabajo, estudio u otras actividades. Dichas travesías son formas de apropiación del espacio urbano como también un lugar propicio para la elaboración y vivencia de los imaginarios. Decimos propicia debido a que los viajes por la ciudad, pueden proveernos una forma de relación y de encuentro con lo distinto y lo desconocido de otros modos de vida. Los viajes dentro de la ciudad nos alejan del entorno que hemos elegido para vivir y de esta forma obligan a los ciudadanos en tránsito a confrontarse con sectores distintos a los acostumbrados revelando las distintas prácticas que tienen lugar en la ciudad. Así también los conflictos que enfrentamos al momento de movilizarnos construyen interpretaciones de los cambios en la ciudad y muchas veces las motivaciones a buscar alternativas de transporte.

Los imaginarios que surgen en la ciudad se posicionan como parte del patrimonio urbano intangible e inmaterial, el mismo que es más difícil de determinar si lo comparamos con el patrimonio tangible. (Canclini, 2010)

Este patrimonio constituido con leyendas, historias, mitos, imágenes, pinturas, películas que hablan de la ciudad, ha formado un imaginario múltiple, que no todos compartimos del mismo modo, del que seleccionamos fragmentos de relatos, y los combinamos en nuestro grupo, en nuestra propia persona, para armar una visión que nos deje poco más tranquilos y ubicados en la ciudad. Para estabilizar nuestras experiencias urbanas en constante transición. (Canclini, 2010, p. 95)

De esta manera se expone la necesaria relación entre cultura urbana y patrimonio. Dicho patrimonio intangible juega con la producción y reproducción de identidades, de memorias, y provee a los individuos de cierta manera algunos signos de posicionalidad y orientación en la ciudad. De tal manera que no se utiliza el concepto de patrimonio como algo del pasado, solidificado o que ya está dado, más bien se lo utiliza como la imagen de lo que se está reinventando y renovando constantemente. Se establece una similitud con el concepto de Pierre Bourdieu sobre capital simbólico. Pero también se establece un marco de acción y omisión a partir de los imaginarios y que se derivan de cómo se perciben los espacios urbanos, problemas de consumo, tránsito y contaminación y de cómo se imaginan las explicaciones a dichos problemas. (Canclini, 2010)

Entendiendo que el patrimonio tiene una relación cercana con los imaginarios, no podemos olvidar que será distinto para cada urbanita, tal vez se compartirá algunos elementos en las experiencias comunes pero logrará evidenciar las disputas simbólicas entre clases, géneros, etnias y demás disimilitudes, todas ellas enmarcadas en el escenario de la ciudad. Por esta razón al momento de pensar en los imaginarios, no podemos dejar de plantearnos la pregunta sobre ¿quiénes tienen acceso a los medios de difusión y de elaboración de la memoria de la ciudad?, para así poder evidenciar que muchas veces es una sola voz la que elabora y se apropia de estos recursos, y así, replantear e investigar el resto de voces e imaginarios que se articulan en la ciudad.

A partir del estudio sobre los imaginarios urbanos, Canclini concluye que el abordaje de ciudad que tenemos los urbanitas es fragmentario y posicional, es decir, responde a la inmediatez de nuestro entorno, barrio o requerimiento. Argumentando que se ejecuta una cultura preestructural y prepolítica que se reduce a pequeños espacios.

Al respecto del tema, Armando Silva (2006), explica que existen varios elementos que nos permiten armar el imaginario de la ciudad, a partir de las prácticas cotidianas, de nuestro transitar. Así por ejemplo, señala que nombrar el territorio, en tanto que recorrerlo, pisándolo, marcándolo en una u otra forma, es darle identidad física pero también es extensión mental, es imaginado. Silva denomina al borde visual o límite imaginario, como elementos que contribuyen a reconocer la existencia de dos tipos de espacios en la ciudad: uno el espacio oficial, el diseñado por los gobernantes y urbanizadores, y el otro el espacio no-oficial, el espacio transgredido o imaginado, construido en el ámbito de la cultura del habitante. Por lo cual el autor señala que habrá una cantidad variada de croquis, con este término se refiere a:

Croquis de la sexualidad, una ciudad masculina y una ciudad femenina; croquis de la ciudad rica y de la ciudad pobre; croquis de los desplazamientos, qué recorridos tengo que hacer para llegar a un sitio, cuál es el paisaje que tengo que ver o soportar en una ciudad para llegar del sitio de mi trabajo al sitio de mi vivienda. (Silva, 2006, p.98)

De tal forma que para el estudio y el desarrollo de la ciudad actualmente, serán pertinentes los estudios locales y parciales que no pretendan englobar una comprensión homogénea de ciudad ni de ciudadanos, justamente lo que intentamos fomentar en nuestra investigación.

2.3 GLOBALIZACIÓN Y CIUDAD

Después de habernos acercado un poco a la definición de lo urbano, de su cultura y sus imaginarios abordaremos el tema de lo global en las ciudades, por esta razón expondremos distintas miradas que se han elaborado sobre qué es y cómo se configura la ciudad en la modernidad. Autoras como Saskia Sassen nos proponen percibir a la ciudad como el sitio estratégico para comprender nuevas tendencias que reconfiguran el orden social, un orden social que se establece dentro de la creciente globalización y donde las nuevas tecnologías de la telecomunicación ocupan un papel fundamental. Existe un debilitamiento de lo nacional como unidad espacial, como respuesta al fortalecimiento de la globalización. Y el nuevo sistema económico se caracteriza por la liquidez y alta movilidad de los flujos de capital que traspasan las fronteras. En el marco de esta compleja mixtura de prácticas y fenómenos aparentemente lo macro-social se posiciona sobre lo local, como lo transnacional y lo translocal. Sin embargo según la autora no podemos olvidar que a medida que estos procesos se van dando, también existe una diversidad cultural en auge en cada sitio geográfico. Por lo tanto, la ciudad emerge como el sitio donde se materializan todas las tendencias antes expuestas, cada una marcando una consecuencia específica para el espacio urbano.

Lo que se reconfigura a través de estas dinámicas es lo social, lo económico, lo político y lo subjetivo. Sassen aclara que la complejidad del análisis de lo que pasa en la ciudad, radica en el hecho de que se estudian procesos que se dan dentro de un territorio en específico sin embargo no siempre se deben a procesos nacionales, de hecho a menudo en la actualidad responden a procesos fruto de la globalización.

Varios autores han intentado descifrar el ser ciudad, llegando a la conclusión de que es un término complejo, impreciso y cargado históricamente de un bagaje de significaciones. Sin embargo, Sassen logra conectar la categoría ciudad, con la centralidad, argumentando que es una de las propiedades asignadas y producidas por la misma. Tomando en cuenta lo que ya se mencionó sobre la globalización, la ciudad expresa una forma de centralidad reconstituida como un espacio emergente, donde la actividad económica contribuye a la dispersión espacial de las actividades económicas. Sin olvidarnos, claro está, de que la dispersión ocurre al mismo tiempo que se propicia el control, la apropiación y propiedad de las ganancias del sistema económico. Por esta razón las ciudades se presentan como lugares centrales necesarios, donde el trabajo de globalización se realiza, es decir se posicionan como los sitios favorecidos para la producción a todos los niveles, tanto para los mercados nacionales como para los internacionales. Por esta razón Sassen propone el uso de la categoría “ciudad global” como terminología que abarca los distintos procesos que se fraguan dentro de las ciudades actualmente. De tal manera que lo urbano se configura a través del crecimiento transnacional, guardando las distancias y diferencias entre una y otra ciudad, formando así una red de ciudades transnacionales.

Paralelo a este fenómeno emerge y se constituye una nueva geografía política, que tiene como punto central las ciudades articuladas por el capital global. Dicha articulación tiene repercusiones en las identidades y en las comunidades, haciéndolas translocales, por consiguiente lo que se disputa en la centralidad de las ciudades es una nueva operación política que abarca nuevas reivindicaciones por lo tanto derechos, sobretodo derechos al lugar.

Se piensa a las ciudades como terreno de contradicciones, debido a las dos caras que presenta. Por un lado la ciudad está inminentemente situada en una localidad particular, sin embargo por otro se constituye como transterritorial e intensamente conectada con otras ciudades como ya hemos mencionado. De tal forma que la ciudad contiene a sectores alineados con el rápido avance y crecimiento del capital global y a otros sectores completamente desfavorecidos. Por lo tanto es sumamente importante que para el análisis de la ciudad no nos dejemos llevar por su interconexión económica y política, volviendo

constantemente al hecho de que es un conjunto de dinámicas específicas y parciales correspondientes a un lugar en específico. El enfoque no debe alejarse de las prácticas para que necesariamente nos conduzca a categorías como lugar y procesos de trabajo, dado que ambas categorías tienden a disiparse fácilmente debido a que estamos adheridos a imágenes como la hipermovilidad del capital y al poder de las transnacionales. Lo que se intenta con este enfoque sobre las prácticas es visibilizar los recursos necesarios para las actividades económicas globales, enfatizando nuevamente en el hecho de que dichas actividades están insertadas en lugares específicos tales como las ciudades globales (Sassen, 2011).

En la dinámica urbana surgen nuevas reivindicaciones como ya habíamos mencionado y muchas de ellas giran en torno a la pregunta: ¿De quién es la ciudad?, debido a la amplia variedad de usuarios que conviven, pero al mismo tiempo disputan el espacio urbano. El grupo de usuarios más imponente es el representante de la nueva cultura económica, el mismo que busca conseguir espacios estratégicos en la ciudad, que estén hechos a la medida y semejanza de sus intereses. Un ejemplo de dichos usuarios son los profesionales especializados que tienen un nivel alto de ingresos y ganancias, los mismos que colaboran al aumento en la desigualdad espacial y socioeconómica en las ciudades. A medida que estos actores se han apoderado del espacio, la ciudad ha sufrido modificaciones de paisaje, lo cual responde a la búsqueda de una ciudad funcional a sus intereses basados en la economía de alta productividad, tecnologías avanzadas e intercambios intensificados. Al contrario, existen usuarios de la ciudad que reclaman la legitimidad de su reivindicación urbana, y están luchando por reconocimiento y autorización para usar la ciudad. Considerando ambos aspectos, podremos darnos cuenta de manera más clara el conflicto latente que existe a diario en la ciudad. Este conflicto responde a la marcada diferencia socio-económica entre los habitantes de la ciudad y por ende entre sus espacios o zonas como menciona la autora en su obra. Diferenciando la zona de glamour como la zona que encaja mejor con la reproducción de los intereses de los representantes del poder económico y la zona de guerra urbana como la zona que todavía está reclamando una nueva forma de habitabilidad legítima dentro de la ciudad. Por lo tanto la ciudad será el escenario donde las diferencias entre estos dos espacios y sujetos se visibilizan, se

reproducen y transmutan. “La extrema visibilidad de la diferencia puede contribuir a una mayor brutalización del conflicto; la indiferencia y la codicia de las nuevas élites versus la desesperanza y la rabia de los pobres” (Sassen, 2011, p. 26).

Sin embargo no podemos dejar de lado el hecho de que en ambas reivindicaciones está presente el aspecto transnacional aunque sean sustancialmente distintas. La complejidad de la diferencia que se plantea en las ciudades, sale a la luz como rutinas diarias, transporte público, lugares de trabajo y todo el resto de espacios en el que los urbanitas realizan sus actividades día a día. Y en la medida en que el actor económico corporativo demanda cada vez más espacio, los usuarios menos poderosos se verán desplazados. Es así como se politiza el espacio urbano en el proceso de reconstrucción de sí mismo, es una política incrustada en el carácter físico de la ciudad, son derechos que se disputan constantemente, como el derecho al espacio público o al transporte público, entre otros. Por consiguiente las ciudades se convierten en una plataforma a nuevas formas de política en las cuales se presenta el desafío de tratar algunos de los principales retos sociales, políticos y económicos, dado que es en la ciudad donde se visibiliza de forma clara y algunas veces brutal, la diferencia entre ricos y pobres. (Sassen, 2011)

Por otro lado debemos tener en cuenta que aunque la globalización abarca una variedad amplia de economías y culturas de trabajo, la predominante y la que intentará abarcar todo será la cultura corporativa transnacional. Dicha cultura, constituirá a las otras identidades y culturas no corporativas como “otredad”, devaluándolas y al mismo tiempo excluyéndolas del centro corporativo. De tal manera que se invisibilizan varias formas y culturas alternas, con distintos orígenes, lo que ha desembocado en la agrupación de culturas altamente localizadas a la par de la existencia de una élite que se cree cosmopolita, al intentar trascender cualquier localidad.

Por consiguiente, aunque la diversidad cultural existe dentro del campo de lo urbano, la ciudad representa de manera determinante la economía corporativa en su paisaje urbano, o al menos eso es lo que se busca o a lo que se camina como modelo hegemónico de sociedad, teniendo en cuenta claramente siempre las distancias entre ciudades. De tal

forma que los habitantes de la ciudad, ya sea en formas individuales o como grupo económico, buscarán inscribirse en el centro corporativo para no sentir la exclusión simbólica que conlleva el estar alejado del mismo. Para la transformación del paisaje han sido necesarias las correspondientes revoluciones arquitectónicas y técnicas ya que el rol de la arquitectura y de la ingeniería civil es fundamental para la constitución de los nuevos entornos urbanos.

Sin embargo la globalización no solo tiene injerencia en la forma operante de urbanización dentro de la ciudad. Dado que el proceso globalizador va de la mano de todo lo anteriormente mencionado podríamos tender a pensar que la globalización influye sobre todo al campo económico, empero no podemos dejar de señalar la influencia de la misma en la cultura como un bien global que tendrá efectos sobre los modos de vida de cada ciudadano. Dichos modos de vida tenderán a crear una cultura en la cual procesos que se estén viviendo en un lugar en particular pueden estar emergiendo en otras ciudades. Como es el caso específico de nuestra investigación, el uso de la bicicleta, se lo puede analizar como un movimiento urbano cultural a nivel global.

2.3.1 Pensando la ciudad desde América Latina

Por otro lado, realizaremos un acercamiento hacia lo que son las ciudades en América Latina para poder comprender mejor el proceso propio de nuestra región y sus antecedentes. Para lo cual nos valdremos de autores como Fernando Carrión (2001), quien nos habla acerca de la ciudad y el proceso urbano en América Latina específicamente. Para entender la ciudad, el autor realiza un corte histórico sobre este último siglo, donde explica que América Latina ha atravesado etapas de cambio. Una primera etapa, a partir de la segunda posguerra, cuando se inicia una nueva lógica de urbanización basada en la periferización y la metropolización, propios del modelo económico de la sustitución de importaciones y del Estado de bienestar. Y una segunda, medio siglo después, cuando se empieza a perfilar otro patrón de urbanización en la región: el regreso a la ciudad construida, en el nuevo contexto del proceso de globalización.

Para Carrión la ciudad es: multifuncional, concentra la diversidad y está en permanente construcción-reconstrucción, se trata de un 'producto social' en proceso de cambio constante que tiene historia. Para explicar mejor las nuevas tendencias de urbanización en América Latina enmarcadas en el actual proceso de globalización, el autor se basa en ciertos aspectos como, los cambios demográficos, donde se observa una tendencia general hacia la reducción de las tasas generales de urbanización. Mientras la tasa de migración del campo a la ciudad es cada vez menos significativa, la tasa vegetativa cobra un peso mayor. Lo que significa que las ciudades no dejan de absorber grandes cantidades de población, aunque se produce un importante descenso en términos relativos. Otro elemento es la globalización, a escala mundial se vive el fenómeno de la globalización social, cultural y económica, que produce, una tendencia creciente hacia la concentración de sus efectos en el nivel local (Borja, 1994). En otras palabras, la globalización requiere de ciertos lugares estratégicos -las ciudades- para presentarse como un proyecto general. De esta manera, los procesos de reforma del Estado que se viven en América Latina así como el impulso a la apertura económica, se alinean con esta perspectiva, de la misma manera la transnacionalización de los mercados, la descentralización de competencias y recursos y la generación de las condiciones de competitividad, entre otras.

Así también, está el desarrollo tecnológico, la revolución científico-tecnológica que estamos viviendo, principalmente en la rama de las comunicaciones, introduce cambios notables, por un lado, en la aproximación relativa de los territorios distantes y en la modificación de la geografía planetaria, que llevan a una reducción de la barrera espacial que se opone a la generalización del mercado y a la anulación del espacio por la disminución del tiempo de traslado (Martner, 1995). Y, por otro lado, a que los modernos medios de comunicación se convierten en la instancia fundamental de socialización de la población, en el punto central de la industria cultural y en el eje de la integración social.

Se vive la conversión de la ciudad en un actor político y económico, que supera su propio ámbito de existencia: lo local, para convertirse en uno de los actores internacionales fundamentales. Hoy se percibe que la nueva ciudad tiende a manifestarse de manera general en un espacio que no requiere de la existencia de continuidad territorial. Un

cambio de esta magnitud tiende a transformar el concepto de ciudad y, también, de lo local como también de sus fronteras. Se debe “tomar en cuenta no sólo una definición socio-demográfica y espacial de la ciudad, sino una definición socio-comunicacional” Canclini (1997), que conduce al concepto de ciudad global de Sassen (1999), al cual ya hicimos referencia anteriormente. De esta manera, se percibe un cambio en la definición de ciudad, de un espacio en fronteras a uno interconectado en redes.

Partiendo de las nuevas tendencias que la globalización extiende hacia lo local de cada ciudad, se hace necesario repensar la ciudad en América Latina. Por ello se han empezado a desarrollar nuevos conceptos que tienden a explicar los nuevos fenómenos y realidades urbanas. La ciudad originalmente entendida a partir de temas como el crecimiento periférico, la ‘metropolización’, la renta del suelo, entre otros, tiende a ceder ante las nuevas preocupaciones del desarrollo intra e interurbano, del gobierno de la ciudad, de las modalidades de producción de los servicios, de la competitividad y del posicionamiento de la ciudad, entre otros. En otras palabras, Carrión señala que, nace un nuevo concepto de ciudad que requiere de una nueva terminología: competitividad, globalización, planificación estratégica, etc. Y nuestra propuesta sería incluir en el repensar de la ciudad, un enfoque de género, donde se visibilice el carácter transformador que tiene la visibilización y participación de las mujeres en el espacio público en la ciudad.

En este contexto, los grandes saltos conceptuales se producen en una doble dimensión: por un lado, con el apareamiento de las visiones de la ciudad como un bien estratégico economía y como actor sociopolítico y, por otro lado, la ciudad como un espacio socio-comunicacional cultural e informacional, que conduce a la concepción de ciudad en red. Si se concibe que los objetivos económicos de largo plazo son sostenibles (caso contrario terminarían negándose) se llega a la conclusión de que las buenas políticas económicas deben ser sostenibles. En otras palabras, que una buena política económica es una buena política ambiental; lo cual, a su vez, nos lleva a concluir que una buena política ambiental tiende a mejorar la economía. De allí que la pobreza y el lento crecimiento erosionen la sostenibilidad; lo que es lo mismo, la reducción de la pobreza mejora el ambiente y la sostenibilidad. (Carrión, 2001).

El modelo de ciudad vigente se fundamenta en el despilfarro: se consume más energía, agua, suelo, del necesario. Introducir el concepto de racionalización y ahorro energético, a través de transformar la lógica expansiva de la ciudad (recentralización en vez de expansión), de reducir y reciclar los residuos sólidos, de mejorar el mantenimiento de los servicios, etc., es necesario. Mejorar la conservación del patrimonio natural, de los parques, jardines y de espacios públicos. Este conjunto de temas, según explica Carrión, deben estructurarse en la siguiente triada: lo simbiótico que conduce a la integración social; lo simbólico que permite múltiples identidades y la conservación del patrimonio cultural; y lo sostenible que lleva a la integración ambiental. De esta manera, la ciudad sostenible será aquella que produzca más ciudad para más ciudadanos y viceversa.

Por otro lado, autores como Jordi Borja (2001), en su texto *La ciudad del deseo*. Expone que, el urbanismo debe garantizar, el encuentro de la gente, la comunicación y el sentirse cómodos y a gusto en los espacios de la urbe. Señala por ejemplo, que en cada manzana, por lo menos, debe existir un lugar de encuentro, comercio, y sobre todo cafés uno de los “equipamiento más importante de la ciudad”. Sin embargo, la deformación del urbanismo combinando ‘zoning’⁴ y privatización, crea una nueva imagen de la ‘ciudad emergente’, una ciudad físicamente segregada, socialmente injusta, económicamente despilfarradora, culturalmente miserable y políticamente ingobernable.

La evolución de algunas ciudades latinoamericanas, por ejemplo Sao Paulo, México o Bogotá, parecen condenar, como reliquias del pasado, la imagen de la ciudad como espacio público. Los problemas que enfrentan son la segregación social y funcional, áreas

⁴ El zoning se ha constituido en uno de los instrumentos estructurales de la planificación urbanística, principalmente mediante la regulación del uso del suelo y del volumen edilicio por sectores. *Tella, G. (2012). Los orígenes del Zoning. Chile. Análisis urbano y territorial. Recuperado de: <http://www.plataformaurbana.cl/archive/2012/08/29/los-origenes-del-zoning/>*

especializadas y dos desafíos básicos a resolver: la circulación y la seguridad. Sin embargo, Borja señala que el afrontar estos desafíos parece conducir más bien a agravar los problemas. Las zonas de baja densidad y las pautas sociales de la clase media utilizan el automóvil para todo. Las autovías urbanas acentúan la segmentación urbana, promueven desarrollos urbanos ghetizados, aumentan las distancias y multiplican la congestión. El modelo hasta el límite de lo absurdo es lo que para el siglo XX ocurrió en Sao Paulo. Más autovías urbanas son igual a peor circulación y a menos ciudad. Así como más policía protectora de las áreas residenciales y comerciales (los que más lo demandan son las capas medias y altas) crea más inseguridad en los espacios públicos y en las áreas suburbanas menos protegidas.

El desafío real, explica Borja, es establecer una dialéctica positiva entre centralidades y movilidad, es decir, el derecho a la centralidad accesible y simbólica, a la visibilidad y la identidad, además de disponer de equipamientos y espacios públicos próximos, lo cual se configura como una condición de ciudadanía. Como lo es el derecho a la movilidad, pues supone información e intercambio, oportunidades de formación y de empleo, posibilidad de acceder a las ofertas urbanas y de apropiarse de la ciudad como conjunto de libertades. Si los derechos de centralidad y de movilidad no son universales, entonces la ciudad no es democrática. Así mismo, el autor señala que, hacer ciudad es hacer comercio y hacer cultura, es decir, la ciudad es el lugar de los intercambios y de las identidades. La cualidad del espacio público es el valor esencial de la ciudad, pues en él se expresan, en su sentido más amplio y ambicioso, comercio y cultura. “El lujo del espacio público no es lujo, es inversión económica y es justicia social”. (Borja, 2001). De tal manera que nos proponemos analizar cuál es el espacio de la mujer en esta construcción de identidades culturales urbanas, para así, poder tener una imagen clara sobre si la ciudad se configura como proceso inclusivo o más bien como un escenario donde se acentúan las diferencias y las exclusiones de cualquier índole, lo cual desembocará en una inminente exclusión de la mujer del sistema económico global.

2.4 LA CIUDAD Y SUS CONFLICTOS

Al inicio del presente capítulo nos habíamos propuesto explicar los términos utilizados por Jordi Borja (2012), sobre la revolución urbana y la contrarrevolución en la ciudad, para así lograr una mirada más amplia sobre el derecho a la ciudad, la movilidad y los espacios públicos. Creemos pertinente acercarnos un poco más a los conflictos en cuanto a movilidad y utilización del espacio público por parte de los habitantes de las ciudades y sobretodo de las mujeres, para así afrontar la temática del uso de la bicicleta en Quito con un conocimiento macro sobre el conflicto de movilización en general y las disputas en este campo.

En cuanto a los conflictos urbanos, Borja señala dos perspectivas que se están dando en las ciudades en la actualidad, por un lado, afirma que existe una mayor autonomía de los individuos, donde cada uno encuentra una mayor diversidad de ofertas (empleo, formación, ocio, cultura, entre otros) que se encuentran en los extensos espacios urbano-regionales, nuevas posibilidades de participación en las políticas públicas, socialización de nuevas tecnologías, mayores posibilidades de elegir residencia, actividad o tipo de movilidad, etc. Sin embargo, a la par de lo antes mencionado, también se da en la ciudad una gran segregación social en el espacio. Ha aumentado la desigualdad de ingresos y de acceso real a las ofertas urbanas, crece la marginación con la proliferación de guetos o periferias, los tiempos sumados de trabajo y transporte aumentan, la autonomía individual puede derivar en ciertos síntomas como soledad, incertidumbre, egoísmo, ansiedad sobre el futuro; se pierden o debilitan identidades y referencias que nos conectaban con nuestra ciudad, hay crisis de representación política, entre otros. Es decir, las esperanzas generadas por la revolución urbana se frustran y el malestar urbano es una dimensión contradictoria de la vida urbana actual.

Estos efectos negativos de la revolución urbana no son una fatalidad sino que resultan de un conjunto de mecanismos económicos, de comportamientos sociales y de políticas públicas como son: la intervención sobre determinante del capital financiero especulativo en los procesos de urbanización, el carácter oligopólico de la propiedad privada del suelo

(un bien común) que genera el inicio del proceso de materialización de las plusvalías urbanas (renta de posición) en la definición de usos del territorio, el consiguiente carácter de “ahorro” que han adquirido las inversiones en suelo o en vivienda para una parte importante de las clases medias e incluso bajas, el afán de distinción y de separación de importantes sectores medios y altos, la fragmentación de los territorios urbanos extensos y difusos, la homogeneización de pautas culturales en los que la “imitación global” se convierte en obstáculo a la identidad e integración locales, etc. Todo lo cual configura, según Borja, que vivimos no solo tiempos de revolución, también son tiempos de contrarrevolución urbana.

De manera más específica consideramos pertinente valernos de la obra de Diego Hurtado, *¿Ciudadanos o ciudadautos?* donde expone varias aristas relacionadas al uso y conformación del espacio público en la actualidad. A manera de introducción el autor plantea la diferencia del manejo del espacio público en las ciudades preindustriales y las ciudades que forman parte de la modernidad. En las ciudades preindustriales el espacio público se conforma como sitio de encuentro de las personas que buscan realizar actividades en comunidad. Por otro lado en el caso de las ciudades modernas se da una trasmutación del espacio público en espacio de circulación, se forma a través de vías que buscan facilitar la circulación pero que guardan vestigios de lo que alguna vez fue un espacio social. Lo que busca el espacio público como espacio de circulación es facilitar la producción y el comercio (Hurtado, 2004). A partir de esta breve distinción nos podemos dar cuenta que Quito es una ciudad que está viviendo su pleno proceso de modernización. Entre otras características de las ciudades modernas, podemos encontrar los nuevos procesos de urbanización que conllevan la construcción de centros comerciales en zonas periféricas lo cual desemboca en la dispersión de las ciudades. Como Hurtado señala es la época de los “no lugares” y de la globalización económica lo cual trae consigo varias consecuencias, algunas de ellas ya hemos mencionado antes, como la hiper individualización de las personas que viven en el perímetro urbano.

Un acercamiento a la comprensión de los no lugares nos permitirá tener una visión más amplia a lo que Hurtado pretende presentarnos. La definición del no lugar que plantea

Marc Auge (2000) en su obra “Los no lugares espacios de anonimato” parte en un inicio de la comprensión de lo que se relaciona con un lugar. Un lugar es un espacio que produce identidad, es relacional e histórico, un no lugar se posiciona de cierta forma como lo contrario. La sobremodernidad es el escenario en el que surgen los no lugares, la sobremodernidad se la comprende a partir de 3 aristas, la superabundancia de acontecimientos, la superabundancia espacial y la individualización de las referencias. El error que no debemos cometer es pensar que un no lugar no existe, un no lugar se fundamenta como el sitio en el que transitan los individuos en búsqueda de la construcción de una parte de su vida cotidiana. Por lo tanto el espacio del no lugar no va a crear identidad ni relación sino por el contrario creará soledad y similitud. El no lugar es un espacio constituido con relación a ciertos fines, se estipulan como ejemplos, los aeropuertos, restaurantes, supermercados, trenes, buses, bancos, donde los individuos realizan varias de sus actividades diariamente, pero al mismo tiempo no llegan a apropiarse de estos espacios por completo, es una relación que crea una experiencia de transitoriedad al usuario de estos espacios. Los medios de transporte concebidos como espacios habitados donde se puede desplegar un amplio abanico de interacciones. Se realiza una analogía entre el espacio de un viajero y un no lugar, es decir un lugar pensado en individuos solitarios, en tránsito, y provisional, a lo que Auge (2000) denomina la contractualidad solitaria, este contrato le recordará de manera permanente el modo de empleo de los no lugares donde el anonimato y la no socialización son parte fundamental de la forma de operación del espacio. El no lugar es el espacio donde los individuos realizan la mayoría de sus actividades, y buscan una constante apropiación del mismo, nunca lográndolo por completo debido al carácter transitorio de estos espacios.

Sin embargo, a medida que los procesos agresivos de globalización económica, política y social siguen su curso, se ha planteado también un fuerte cuestionamiento, el uno proviene desde la perspectiva medioambiental y el otro desde la angustia que sufrimos al momento de ser parte de una sociedad de consumo que nos incita a adquirir bienes del mercado de manera incesante. Por lo tanto Hurtado afirma: “Es por esto que ahora surgen nuevas corrientes de pensamiento basadas en el amor, la solidaridad, la ecología, los valores

espirituales y el rescate de tradiciones. Dentro de estas están algunas corrientes educativas, económicas, ecológicas y urbanísticas” (Hurtado, 2004, p. 40).

Por consiguiente es necesario enfatizar en la importancia que se le concede y que tiene el espacio urbano al momento de hablar de una transformación o cambio, proponiendo un nuevo orden urbanístico y arquitectónico que sea armónico con el orden de la naturaleza, lo cual implicará una serie de cambios significativos en la cotidianidad de los urbanitas, por ende en nuestra realidad.

2.4.1 Espacio público

Para comprender de manera clara lo que implica que un espacio sea público, volveremos sobre las afirmaciones de Peña (2012) en cuanto a este tema. El espacio público se configura en una primera fase como espacio compartido, donde la visibilidad y la accesibilidad entre urbanitas es lo que lo distingue de otros espacios, es aquí donde el individuo se encuentra a la luz del resto y declara e interpreta a los otros y a sí mismo. En dicho espacio se da un orden de sentidos en permanente construcción por lo tanto a propósito de aquello, se desarrollarán saberes prácticos espaciales y sociales que permitirán la negociación, apropiación y uso del espacio compartido. Dado que el espacio público constantemente estará siendo utilizado por distintos urbanitas, se configura como un espacio de tránsito tanto de ideas como de objetos, donde se llevan a cabo relaciones de carácter espontáneo, fluido y constante. Sin embargo todas estas relaciones que se dan en las ciudades contemporáneas responden a un carácter pactado de acción, reproducción y apropiación de la ciudad, que los usuarios han aprendido a lo largo de su experiencia cotidiana como Peña señala “sobre la marcha”.

Por lo tanto la movilidad, al ser un elemento fundamental de las dinámicas que forman el espacio público, demanda un estudio a profundidad. Actualmente en Quito es evidente que la movilidad se presenta como conflictiva y muchas veces en crisis y gracias a dicha problemática se abre la puerta al cuestionamiento de la crisis del espacio público desde la

privatización y la tendencia a la exclusión que se visibiliza en las calles. Dicha exclusión responde a procesos más amplios como es la pauta urbanizadora de las últimas décadas que responde a la necesidad del capital global de crear ciudades con un centro, el cual antes fue poblado por sectores populares que han sido expulsados para dar paso a la consolidación de la metrópoli. Es en esta ciudad donde lo que se privilegia es el bienestar del automóvil, y por esta razón la necesidad de incluir de manera efectiva a las distintas formas de urbanización como de movilización se plantea como un avance dentro del derecho a la ciudad. Al respecto de este tema Borja afirma que,

Sin espacio público potente, integrador socialmente, articulador física y simbólicamente, la ciudad se disuelve, la democracia se pervierte, el proceso histórico que hace avanzar las libertades individuales y colectivas se interrumpe o retrocede, la reducción de las desigualdades y la supremacía de la solidaridad y la tolerancia como valores ciudadanos se ven superados por la segregación y por la codicia, por el egoísmo y la exclusión. (Borja, 2012, p. 216).

Se enfatiza también que la ciudad es ante todo el espacio público, es a la vez condición y expresión de la ciudadanía por lo tanto de los derechos ciudadanos. Posicionando así al espacio público como el espacio donde la democracia se materializa en una dimensión territorial, y se expresa como accesibilidad a la igualdad y libertad de los ciudadanos.

El espacio público, es (o debería ser) donde se construye la memoria colectiva y se manifiestan las identidades múltiples, es un espacio que relaciona a las personas, un espacio que marca a la vez el perfil propio de los barrios o zonas urbanas, es significativo, polivalente, accesible, evolutivo, entre otras; y es este espacio precisamente el que hoy está en crisis, lo que pone en cuestión la posibilidad de ejercer el “derecho a la ciudad”.

2.4.2 Derecho a la ciudad

Para acercarnos brevemente a lo que se entiende por derecho a la ciudad, Jordi Borja nos explica que esta categoría se construye en dicho escenario, es decir es una conquista constante del espacio público. Señala también que la generalización del concepto “derecho a la ciudad” y su relación con el “espacio público” entendido a la vez como espacio urbano y como espacio político es mucho más reciente, prácticamente de la última década; esto se puede explicar por dos razones: las tendencias a la disolución de la ciudad en las nuevas y discontinuas periferias y la voluntad de los movimientos sociales de integrar en este concepto derechos sectoriales urbanos (vivienda, movilidad, ambiente, etc.) y socio-políticos (identidad, derechos políticos, participación, etc.).

Partiremos de la afirmación de que la ciudad no es únicamente una realidad física sino también un sistema de relaciones entre personas que engloba una serie de demandas y reivindicaciones que se disputan en el espacio público, demandas urbanas como servicios básicos, sus costos, transporte público, demanda de vivienda, espacios verdes, aire limpio, etc.

Sin embargo se afirma también que en el espacio público se reivindican derechos no específicamente urbanos, sino más bien de otra índole, sociales, económicos, culturales y políticos. Derechos que le permitan al urbanita acceder a la ciudad, como un empleo, la renta básica, el acceso a la educación y sanidad públicas, a la cultura y a la comunicación, la identidad cultural barrial y étnica, la diversidad de orientación sexual y religiosa. Por lo tanto se puede comprender el derecho a la ciudad como el derecho a los distintos modos de vivir en la ciudad. Ya que si tenemos en cuenta que la urbanización es un proceso amplio y complejo, que se da de distintas formas en cada parte de la ciudad, no podemos olvidar la diversidad de modos de vida que resultarán del mismo. Por lo tanto el derecho a la ciudad se encargará de facilitar y promover la accesibilidad a vivir en la urbe.

Al respecto de los derechos que engloba el derecho a la ciudad, Borja afirma que están vinculados directamente. Si no se obtienen todos a la vez, los que se posean serán incompletos y limitados. La ausencia o limitación de algunos de estos derechos tienen un

efecto multiplicador de las desigualdades urbanas. El derecho a la ciudad viene condicionado por las formas físicas y políticas que toma el desarrollo urbano. Por lo tanto la concreción de este derecho dependerá de cómo la ciudadanía se enfrenta a las dinámicas disolutorias o excluyentes de las actuales pautas urbanizadoras.

En la presente investigación analizamos a profundidad un elemento constitutivo del derecho a la ciudad que corresponde a la movilización, enfocándonos especialmente en la bicicleta como alternativa. Por lo tanto el movilizarse en bicicleta dentro de la ciudad como manera más sostenible y efectiva a las ofertas de movilización motorizadas, se configura como la expresión práctica del derecho a la ciudad. Con esto no queremos afirmar que es un derecho ya consolidado, sino más bien, que contribuye al desarrollo del mismo. A partir del transitar en vías que en su mayoría no son pensadas para ciclistas se evidencia la existencia de distintas formas de vivir y transitar la ciudad, como también la emergencia de una comunidad que comparte una visión y una necesidad de ocupar el espacio público de otra manera.

2.4.3 Movilidad

En los años 80 y 90, los países latinoamericanos atravesaron un proceso de liberalización de sus economías, lo cual trajo una serie de transformaciones en cuanto a la reducción de la participación del Estado, las políticas de ajuste promovieron las actividades productivas, pero en términos desiguales ya que los tratados de libre comercio iban en detrimento de la economía nacional y se iban acomodando más hacia el mercado exterior, así también se dio una recomposición social asociada a la distribución de la población en el espacio. En algunos casos creció el desarrollo suburbano y en otros se dieron procesos de fuerte densificación.

En lo que respecta al transporte público, se verifica un período de crisis abierta del sector, como efecto del crecimiento de la motorización individual y de los efectos negativos sobre la gestión del transporte público (Figuroa, 2001). El reajuste económico tuvo efectos

importantes sobre el transporte público, se abarataron los bienes y componentes importados del transporte, lo cual redujo el precio de los automóviles en general. Así también, se liberalizó fuertemente la gestión y la regularización de la actividad, con lo que se produjo una separación entre los usuarios del transporte público y los no usuarios, a través de un aumento del poder adquisitivo de estos últimos que, enfrentados a un deteriorado servicio, intentan resolver su demanda de viaje con la adquisición de un vehículo propio, así mismo, una parte de la población encontró una oportunidad en esta actividad lo que promovió la proliferación de propietarios de taxis, busetas, y otros tipos de transporte informal o precario.

El desarrollo urbano crecía de manera acelerada con desarrollos suburbanos de baja densidad en el caso de la población con altos ingresos, y para la población de menores ingresos, con mayor densidad pero más distanciados de las manchas urbanas y de sus áreas centrales. Estas formas de expansión de las urbes, tuvieron implicaciones importantes para el sistema de transporte. La infraestructura y equipamiento de los barrios populares apartados, no permiten una buena cobertura de los servicios de transporte público formales, lo que lleva al desarrollo de servicios más precarios de transporte, informales o ilegales, para acceder a las áreas centrales desde los barrios muy distantes. En cambio en las áreas de las urbanizaciones de la población más acomodada, la orientación hacia el uso del automóvil privado, no incita a la cobertura de transporte público, debido a las bajas densidades existentes y a las más bajas demandas de transporte público que allí se encuentran. Por otro lado, las condiciones de los centros urbanos tienden a la degradación, al ser receptoras de flujos acrecentados, con mayor congestión y, en muchos casos, igualmente con aumentos importantes de contaminación ambiental.

Tabla #1: Crecimiento de las tasas de motorización en algunas ciudades de América Latina

Ciudad	Tasa de Motorización	Año	Tasa de Motorización	Año
Asunción	10,0	1987	14,2	1995
Buenos Aires	18,9	1991	25,0	1996
Lima	4,4	1989	5,8	1995
Montevideo	11,6	1992	20,2	1996
Santiago	9,0	1991	13,8	1996
Sao Paulo	24,3	1992	31,7	1995

Fuente: información de municipalidades. Figueroa Oscar (2001), *La ciudad construida*, FLACSO, Ecuador.

En muchos casos este crecimiento es agudo, las tasas de crecimiento del orden del 50% o más (Montevideo, Santiago de Chile), dependiendo del momento en que los países comenzaron su recuperación económica. El crecimiento de la participación del automóvil, ha sido mucho más fuerte durante los años 90, generando una situación de condiciones urbanas inapropiadas, como vialidad, gestión de tránsito, estacionamientos, entre otros, para resistir a este explosivo crecimiento de los viajes en medios privados. El efecto de esto ha sido el crecimiento agudo de la circulación automotriz y de la congestión de las calles de las ciudades latinoamericanas, con su secuela de accidentes, contaminación, desorden, desarticulación urbana y degradación de zonas urbanas y suburbanas.

La capacidad de presión de los automovilistas (lobby poderoso) y la defensa de los valores de status que representa la motorización individual, parecen constituir poderosas trabas en la búsqueda de soluciones en este campo, en especial cuando son estos sectores los más influyentes en las políticas nacionales.

A continuación vamos a enfatizar puntualmente en algunas de las consecuencias que se viven en la ciudad, a partir del exagerado uso de los autos.

Contaminación atmosférica: la primera de ellas gira en torno a la contaminación atmosférica, y sus repercusiones son directas sobre la salud y el bienestar de las personas que habitan la urbe, como también para el medio ambiente. El automóvil se posiciona como el principal contaminante de aire a nivel urbano, en Quito el porcentaje de aire contaminado producto directo de los automóviles es el 80%. Las principales afecciones en la salud de las personas que están constantemente expuestas al aire contaminado y a las emisiones de CO₂ de los automóviles, están relacionadas con desórdenes cardíacos, enfermedades respiratorias, cáncer, afecciones al sistema nervioso, somnolencia e irritación de ojos y garganta. (Hurtado, 2004). Para el medioambiente el CO₂ emitido anualmente por los automóviles influenciará en el efecto invernadero. Como también es inminente el desperdicio de recursos no renovables, dado que varios de los viajes que realizamos a bordo de nuestros automóviles, son dirigidos a lugares cercanos, los mismos que podríamos realizar a pie o en bicicleta, de tal manera no se desperdiciaría la gasolina en viajes que podríamos hacerlos de otra forma y no contribuiríamos a la congestión vial.

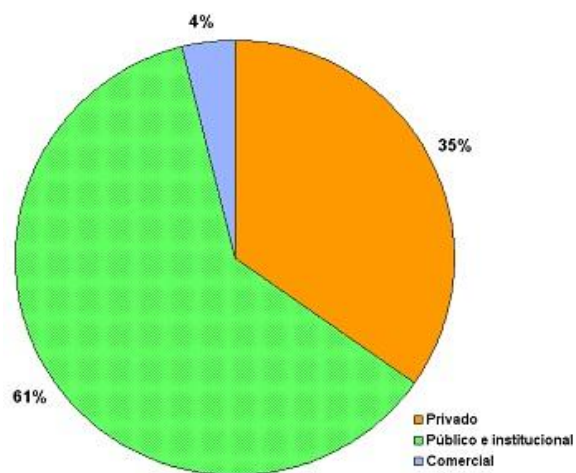
Ruido: otro de los inconvenientes cotidianos producto del uso desmesurado del automóvil. Mientras existe mayor tráfico el ruido aumenta debido a que varios vehículos amplificaran el ruido del más ruidoso. Se estipula que el ser humano se siente cómodo hasta los 40 decibeles, y que el ruido máximo permitido es de hasta 70, sin embargo en algunas zonas de Quito el ruido sobrepasa el máximo permitido llegando a más de 80 decibeles. Las consecuencias del exceso de ruido en la salud de una persona, están relacionadas con la ansiedad, alteraciones físicas y psicológicas, fatiga, debilidad, somnolencia y estrés, irritabilidad y nerviosismo. (Hurtado, 2004)

Congestión vehicular: este fenómeno se refiere a la situación en la cual se encuentra el flujo del tráfico tan lento que es más eficiente ir a pie o en bici, es decir la velocidad promedio será menor a los 5km por hora. Existen varias razones para que suceda esto, una de ellas está relacionada con los centros, es decir, existe un centro al cual una gran cantidad de la población quiere acceder, y en el momento de movilizarse de sus hogares a este lugar,

se produce la congestión vehicular, sobretodo en horas pico. Otro de los factores que incrementa la congestión es la prioridad que se le concede al transporte privado frente al transporte público como también frente a los peatones y a otros transportes alternativos como la bicicleta, tal como señala Hurtado.

Lo que sucede es más bien un proceso inverso, en el cual se dificulta caminar en la ciudad, como también el uso de la bicicleta y del transporte público. Esto se visibiliza al momento de analizar las cifras que arrojan los estudios de movilidad en la ciudad de Quito en el 2010, en el cual se contempla que el 61% de viajes se realiza en el transporte público lo cual requiere de una planificación para que este tipo de transporte sea más eficiente e incluso con los otros tipos de transporte.

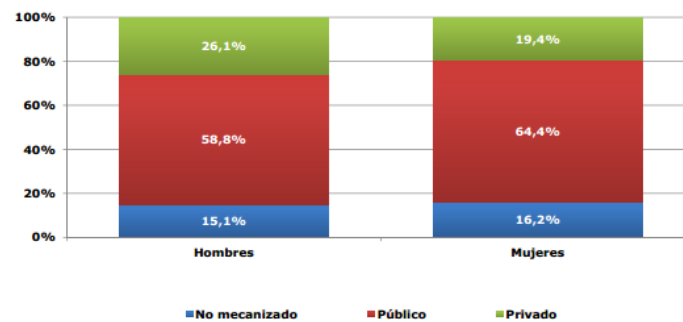
Gráfico 1: Porcentaje de viajes motorizados en distintos medios de transporte en Quito



Fuente: Alcaldía del Distrito Metropolitano de Quito. 2008. Plan Maestro de Movilidad para el DMDQ 2008-2025. Empresa Municipal de Movilidad y Obras Públicas. Gerencia de Planificación de Movilidad EMMOP-G.

En Quito, en un día se realizan aproximadamente 4 700 000 viajes motorizados; el 61% de estos viajes es realizado en el sistema de transporte público.

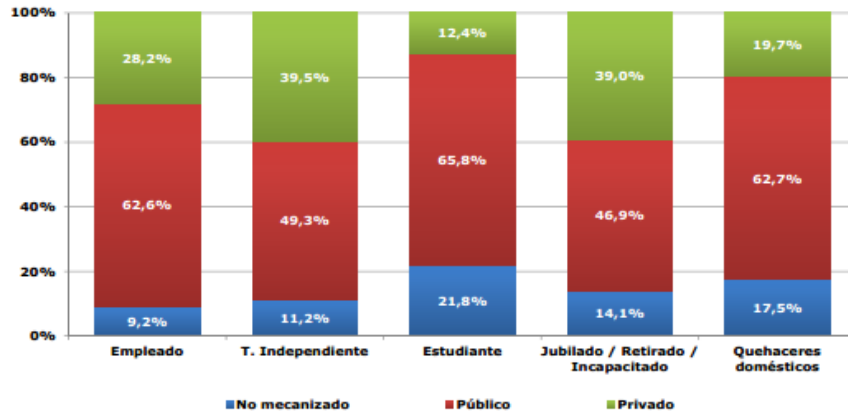
Gráfico 2: Viajes no mecanizados, en transporte público y transporte privado según sexo



Fuente: Encuestas Domiciliarias de Movilidad (EDM). Estudio para el diseño conceptual del sistema integrado de transporte masivo de Quito y factibilidad de la primera línea del Metro de Quito. 2010

Según nos muestra el gráfico los hombres presentan una mayor proporción de viajes en transporte privado 26,1%, mientras que las mujeres presentan valores superiores en el transporte público 64,4% de viajes. Los viajes en modos no mecanizados alcanzan valores similares para ambos sexos.

Gráfico 3: Viajes no mecanizados, en transporte público y transporte privado según actividad



Fuente: Encuestas Domiciliarias de Movilidad (EDM). Estudio para el diseño conceptual del sistema integrado de transporte masivo de Quito y factibilidad de la primera línea del Metro de Quito. 2010

La movilidad no mecanizada (expresada en viajes) es mayor entre los estudiantes con el 21,8% y las personas cuya actividad son los quehaceres domésticos con el 17,5%. El transporte privado resulta mayoritario en las personas que trabajan, especialmente entre los trabajadores independientes 39,5% y los jubilados/retirados/incapacitados 39%. Mientras que el transporte público es principalmente utilizado por estudiantes 65,8% y por personas dedicadas a los quehaceres domésticos 62,7% y empleados 62,6%.

Los datos antes mencionados nos dan una mirada general sobre la demanda de transporte en la ciudad, la movilidad según el sexo y las actividades que los habitantes realizan nos dejan ver que la movilidad es un aspecto que atraviesa nuestras vidas y actividades cotidianas, muchas veces puede condicionar o modificar nuestro día o nuestro diario vivir. Así mismo llama la atención que sea un porcentaje mayor la población de mujeres que utiliza el transporte público debido a que son la población más vulnerable y que sufre distintas clases de inconvenientes al utilizarlo, actualmente, año 2014, en Quito vivimos

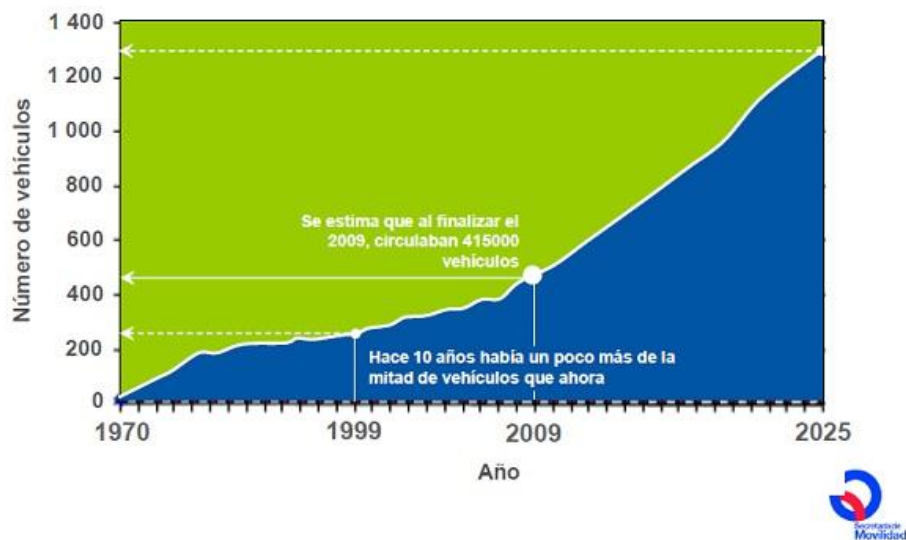
más de dos millones de habitantes y existe un aproximado de 4 millones de viajes motorizados diarios, y un incremento leve pero visible del transporte no mecanizado como la bicicleta o el andar a pie. El uso del transporte alternativo como la bicicleta por parte de un grupo creciente de mujeres en la ciudad nos hace pensar sobre la saturación del transporte público y los distintos tipos de violencia a los que estamos expuestas al usar este medio por lo que muchas mujeres hemos optado por otro tipo de transporte si bien no se pueden realizar todos los viajes como en el caso de largas distancias o por razones físicas, muchas son las mujeres que para realizar viajes cortos, más cómodos y seguros han elegido a la bicicleta como un medio de transporte.

Sin embargo el problema de la congestión vial no es la escasez de infraestructura, dado que un porcentaje muy alto del espacio público está copado por los automóviles (que la mayoría de veces realizan viajes con un solo pasajero), ya sea en forma de vías dado que los autos necesitan bastante espacio para circular o en forma de estacionamientos:

Pero bueno, existe la percepción de que eso ocurre en verdad y generalmente pensamos a la ligera, que las vías ya no abastecen y que hay que buscar soluciones para que se solucione el problema del tráfico vehicular. Entonces se crea intercambiadores, pasos elevados, pasos deprimidos, se ensancha las vías, se crea nuevas vías al interior de los barrios en otrora calles locales, todo esto a costa de reducir el espacio del peatón, de perder la escala humana, con esto tan solo se consigue trasladar la congestión vehicular a otro sitio en el mejor de los casos e incentivar más el uso irracional del auto privado. (Hurtado, 2004, p. 35)

El conflicto del uso desmesurado del automóvil seguirá incrementando, si es que no se realizan procesos de concientización en cuanto a los efectos negativos del mismo, es evidente que no existen tales procesos dado que la proyección de autos circulando en la ciudad va en aumento, tal como lo demuestra el siguiente gráfico:

Gráfico 4: Estimación del incremento del parque automotriz en Quito



Fuente: Alcaldía del Distrito Metropolitano de Quito. 2008. Plan Maestro de Movilidad para el DMDQ 2008-2025. Empresa Municipal de Movilidad y Obras Públicas. Gerencia de Planificación de Movilidad EMMOP-G.

Se estima que al finalizar el 2009, circulaban 415 000 vehículos, casi el doble de vehículos que hace 10 años. Se estima que para el 2025 la cifra de vehículos será tres veces la actual.

El hecho de que el automóvil se haya apoderado de un porcentaje alto del espacio público, contribuye a la reproducción intacta de la modernidad individualizante, en la cual el espacio colectivo es simplemente un espacio de tránsito como ya lo mencionamos anteriormente, y contribuye a la desintegración social. De tal manera que el conflicto debe ser solucionado desde otra perspectiva y posicionarse como una política de planificación de la ciudad, que priorice a los seres humanos como el eje articulador de la ciudad, para mejorar su calidad de vida que ya se encuentra deteriorada debido a la contaminación ambiental y a la falta de espacio público. La planificación urbana debe prever la necesidad de reducción del uso o dependencia del automóvil para así tener una ciudad más inclusiva donde usar el transporte público no sea una obligación tediosa sino una opción viable,

segura y cómoda, donde usar la bicicleta no se convierta en una lucha diaria con los usuarios de los automóviles, y caminar sea siempre nuestra prioridad si se trata de tramos cortos, porque nos sentimos seguros y así no contribuimos a la congestión vial y ambiental.

2.5 MOVILIDAD EN QUITO

A continuación vamos a señalar algunas de las proyecciones que se proponen en cuanto a movilidad en la ciudad de Quito.

En el caso de la ciudad de Quito-Ecuador, en el Plan Maestro de Movilidad de Quito 2008-2025 se proyecta consolidar un sistema de transporte multimodal, integrado y con cobertura metropolitana. Este sistema de movilidad comprende los siguientes componentes o tipos de transporte⁵:

Movilidad peatonal: comprende movilización de las personas a través de aceras, pasos peatonales, puentes peatonales. El Plan Maestro contempla los siguientes programas para fortalecer este subsistema: el Plan de Movilidad del Centro Histórico de Quito (CHQ), la recuperación y ampliación de aceras y la dotación de pasos peatonales.

El transporte no motorizado: Incluye las formas de movilización que utilizan bicicleta, patines y otros modos afines. En la actualidad Quito cuenta con 45.88 km de ciclovías. El Plan Maestro contempla los siguientes programas para fortalecer este subsistema: La Red Metropolitana de ciclovías, la cual se desarrollará tanto en el territorio urbano como suburbano del DMQ.

Este programa busca la implementación de la Red Urbana, la Red Suburbana, Ciclo Parqueaderos y la intermodalidad bicicleta –transporte colectivo. Los Circuitos Turísticos

⁵Sistema de movilidad de Quito (USFQ). Recuperado de: <http://www.quitoambiente.com/index.php/gestion-ambiental/movilidad>

y/o Ecológicos en bicicleta: incluyen ciclopaseos urbanos (semanales), ciclopaseos suburbanos y circuitos permanentes que enlacen atractivos turísticos y ecológicos.

Promoción y Educación: incluye proyectos tales como la implementación de escuelas de conducción para ciclistas y sistema de alquiler de bicicletas. Seguridad en Ciclovías: señalización y conformación de equipos de vigilancia.

Actualmente año 2013, Quito cuenta con 168, 97 kilómetros de red de ciclovías.

El transporte público: incluye el transporte convencional con operadores independientes y la Red Metropolitana de Transporte Colectivo Integrado - Sistema Metrobús-Q (Ecovía, trolebús, central norte).

El transporte comercial: abarca los servicios de las modalidades escolar e institucional, taxis y turístico, y el transporte de mercaderías (vehículos de carga).

Transporte individual motorizado: se refiere al transporte con vehículos livianos particulares.

La creación de un transporte integrado multimodal (metro, buses y ciclorrutas) es la propuesta para Quito. En octubre del año 2013 se dio un encuentro y una feria de movilidad, donde se trataron temas como la movilidad sustentable, el uso de la bicicleta como medio de transporte, el reordenamiento de la movilidad en las ciudades con base en principios de sostenibilidad, integración, inclusión social, seguridad vial, responsabilidad ambiental y eficiencia energética, entre otros, que son temas que se debaten en Quito hasta hoy. Esto, a propósito del Encuentro Internacional sobre Movilidad y Transporte Sustentable, y de la Primera Reunión del Comité Sectorial de Movilidad Urbana de la Unión de Ciudades Capitales de Iberoamérica (UCCI) que se desarrolló en la capital.

Algunos datos que se recopilaron en el evento, fueron proporcionados por el ex alcalde Augusto Barrera que expuso el tema de la movilidad en Quito a través de cifras. Por ejemplo, a través del sistema de transporte público metropolitano (Trolebús, Ecovía, corredores Central Norte, Sur Occidental y Sur Oriental) se realizan 1,3 millones de viajes

por día. En movilidad alternativa existen 168, 97 kilómetros de red de ciclovías y 900 bicicletas para uso público en el sistema Bici-Q.

Otras experiencias, sobre movilidad sustentable fueron expuestas, como el impulso del uso de la bicicleta en Medellín. Juan Esteban Martínez, subdirector de movilidad del área Metropolitana de Medellín, demostró el funcionamiento de un transporte integrado multimodal, que abarca el metro, buses y ciclo rutas. En Medellín se impulsa el uso de la bicicleta. "Es fundamental que se vaya integrado a los sistemas masivos. Tenemos una red de ciclo rutas, la implementación de un sistema público de bicicletas -dijo Martínez-, y estamos a punto de iniciar la expansión del sistema". Para Martínez la clave de estos sistemas es que todos sean integrados tarifaria, operacional, institucional y socialmente. El tema se encuentra en los planes de Quito.⁶

2.5.1 Movilidad alternativa: la bicicleta como medio de transporte

El transporte es la actividad humana que más energía primaria consume y en concreto el uso privado del automóvil una de las principales fuentes de agresión al medio ambiente urbano, el cual contamina la atmosfera, genera más ruido, invade espacios públicos, entre otros como ya hemos mencionado. Además genera importantes problemas en cuanto a tráfico y seguridad vial. El uso de autos particulares se ha convertido en algo muy habitual en nuestra sociedad, sin embargo, debido a la gran invasión de autos en los centros urbanos, se ha visto la necesidad de que otros sistemas de transporte alternativo se abran

⁶ Diario Hoy. (19 de Octubre, 2013). Diario Hoy. Transporte público: Quito quiere imitar a Medellín. Recuperado de: <http://www.hoy.com.ec/noticias-ecuador/transporte-publico-quito-quiere-imitar-a-medellin-593159.html>

paso en las grandes ciudades del mundo. Estos nuevos sistemas como son autobuses públicos, tranvías, vehículos eléctricos, bicicletas forman parte de un nuevo modelo que se conoce como 'movilidad sostenible'. La movilidad sostenible consiste, básicamente, en desplazarse de un sitio a otro con el mínimo impacto en el medio ambiente, evitando y ayudando a reducir los embotellamientos y la contaminación en la ciudad. Por eso la movilidad sostenible apuesta por la combinación de distintos elementos de transporte público, ya sea el autobús, el tranvía, la bicicleta o andar a pie.

Al referirnos a la ciudad y la bicicleta, estamos hablando de incluir a este vehículo como parte del transporte urbano, aspecto que ha sido relegado por varios años desde las instituciones municipales, y que no ha formado parte de la planificación urbana como de seguridad vial y tráfico, debido al predominio que se le ha dado al uso del automóvil como medio de transporte por excelencia, y se tiende a considerar a la bicicleta como elemento de recreo, ocio o estrictamente deportivo.

Otro aspecto importante a tomar en cuenta es la mentalidad con la que se afrontan los desplazamientos urbanos. La elección del medio de transporte además de estar condicionada por los criterios de rapidez, costos, seguridad, comodidad, está influenciada por las formas culturales y las escalas de valores propias del individuo y de la sociedad en la que vive⁷.

Es por esto que la bicicleta sigue teniendo un estigma, algunos pueden considerarlo un medio de transporte de baja categoría o, en todo caso, propio de jóvenes deportivos o ecologistas, y más aún si es una mujer usando bicicleta, sin embargo, romper ese estigma es uno de los objetivos de cualquier política de promoción de la bicicleta con pretensiones realmente transformadoras para la ciudad.

⁷ Plataforma carril bici de Córdoba. "Bicicleta y ciudad", integración de la bici en la movilidad urbana. Recuperado de: <http://www.sevilla.org/sevillaenbici/contenidos/5-documentacion/asociaciones/bicicleta>

En un artículo que me envía, Fernando escribe: somos audaces, liberados, contestatarios de las costumbres que relegan las bicicletas a los chicos, las plazas y los repartidores de pan. Somos molestos, heterodoxos, extemporáneos. Nos atrevemos a superar inhibiciones y optamos por el aire libre, la energía propia, el tiempo propio. Todo eso produce bronca en el que no se atreve a hacerlo. (Kreimer, 2012, p. 36)

2.5.2 Historia de la bicicleta

El objetivo de esta reseña histórica es demostrar la importancia de la bicicleta y reivindicar el uso que se le ha dado por varias décadas. Como vamos a ver más adelante, la bicicleta no solo es uno de los inventos más perdurables de la historia contemporánea, sino también se encuentra entre los más civilizados medios de transporte, dado que no contamina, contribuye con nuestra salud, no ocupa mucho espacio, ha sido una herramienta de liberación femenina, nos permite conocer la ciudad y sus alrededores además de ser un facilitador de la sociabilización entre las personas.

Haciendo un breve paso por la historia, sobre todo en Europa y Estados Unidos a raíz de la serie de desarrollo de los acontecimientos que marcaron el final del siglo XVIII en especial las revoluciones industriales, posteriormente, el siglo XIX se caracteriza, entre otras cosas, por la influencia y el impacto de las nuevas invenciones, fruto del progreso científico y tecnológico; artefactos materiales que han transformado la forma en que vivimos, simbólica y concretamente ocupando un papel importante en la construcción y la realización de los ideales de la modernidad. La máquina de vapor, el tren, la luz eléctrica, la fotografía, entre otros inventos, afectaron la dinámica de la sociedad, incluso en la nueva configuración del tiempo social y construcción de nuevas sensibilidades.

Estos nuevos artefactos también se articularon con otra dimensión notable del período: la búsqueda y la recuperación del espacio público como lugar privilegiado de experiencias sociales, entre las cuales ocupan un lugar destacado las actividades de ocio. El fonógrafo, el cine, las exposiciones universales, exposiciones de la música y de la danza, la mejora de

las condiciones para mantenimiento de los cafés al aire libre por la noche y llevar a cabo funciones de teatro todas las noches, son ejemplos de cómo la tecnología está presente no sólo en la esfera del trabajo, sino también en la diversión, envolviéndonos a todos y todas en las nuevas y cada vez más crecientes estrategias de comercialización, marcas de una industria cultural que estaba dando sus primeros pasos, ya configurada a partir de la articulación de las ideas de consumo y el espectáculo.(Melo., Schetino., 2009)

En este escenario, la bicicleta tiene un lugar único. Este es un nuevo dispositivo, una invención moderna. Pertenece a los individuos, pero potencializa los encuentros sociales, es decir, sirve tanto para trabajar como medio de transporte de mercancías o de transporte hacia distintas localidades. Para actividades de ocio, ya que permitió ampliar las oportunidades de paseos, la contemplación de naturaleza y paisaje de la ciudad o sitios aledaños, o por otro lado, la realización de concursos en bicicleta. Así también, en el aspecto socioeconómico marca la diferencia entre los que pueden comprar una bicicleta (poder de adquisición) y los que sólo pueden alquilar o tener una prestada. Como afirman Phillip Mackintosh y Glen Norcliffe:

No es exagerado decir que la bicicleta y sus practicantes han contribuido de manera significativa al discurso social del fin de siglo. No sólo fue la bici un símbolo moderno, marcando a sus practicantes como los innovadores sociales, pero también llamó la atención de los transeúntes con su ruido, sus bocinas y una impresión positiva y negativa, de aprovechamiento de la velocidad. También se relacionó con otras innovaciones. Los ciclistas fueron profetas de los nuevos estilos de vestir, sombreros, zapatos, paraguas, nuevos accesorios, incluidas las nuevas cámaras. Para estar a la moda en la década de 1890 tenía que ser "sobre ruedas". (Melo., Schetino, 2009)

Vemos entonces que la bicicleta en la modernidad tuvo una gran influencia no solo como una herramienta de transporte, sino también influyó en las subjetividades de las personas, un invento novedoso que traía consigo grandes ventajas para ser usada en el deporte, en el ocio o en el trabajo y que daba la oportunidad de que tanto hombres y mujeres empiecen a adoptar nuevas y novedosas prácticas como la forma de vestir, o andar en la calle, nuevas formas de relacionarse con el espacio y sus habitantes.

A lo largo de la historia varios países como Estados Unidos, Holanda, China, se pueden destacar en el uso de la bicicleta tanto como medio de transporte, como deporte o distracción. Tal es el caso de San Francisco, Estado Unidos, donde en el año de 1992, se da inicio al Movimiento a favor del Transporte en Bicicleta, a partir de la primera concentración de activistas para crear una masa crítica. Pero yendo más atrás en la historia a fines de los años 1800, las bicicletas habían tomado a Estados Unidos, convirtiéndose en un objeto para la recreación y un símbolo de progreso. Además no se puede dejar de hablar del impacto de la bicicleta para la emancipación de las mujeres. En tanto que las bicicletas se volvían seguras y baratas, más mujeres tenían acceso a la libertad personal de andar en las calles, a finales del siglo XIX, especialmente en Inglaterra y Estados Unidos.

A finales del siglo XIX a ambos lados del Atlántico empezaron a fabricarse bicicletas en serie. Todas las colonias las adoptaron como signo de progreso. El ciclismo dejó de ser una práctica reservada a las élites masculinas y la bicicleta se convirtió realmente en vehículo de transporte. (Kreimer, 2012, p. 23)

También se habla de Holanda en la década de los 60, donde un grupo de jóvenes activistas propone a la bicicleta como transporte alternativo para contrarrestar la supremacía del automóvil. Los Planes Blancos de Bicicletas, promovidos por el grupo de jóvenes llamados los “Provos” buscaban denunciar la contaminación generada por el automóvil y la pésima calidad del servicio de transporte público de Ámsterdam. Con el fin de provocar a la sociedad estos jóvenes invadieron las calles de la ciudad con miles de bicicletas pintadas de color blanco, circulando en dirección contraria, deteniéndose en medio de la calzada, o simplemente, lanzando las bicicletas a las vías, con lo cual consiguieron colapsar completamente el tránsito en Ámsterdam. Así también, otro de sus planes fue el distribuir dos mil bicicletas con el fin de que estén a disposición libre de la ciudadanía y se realicen viajes cortos, sin embargo, no tuvo una larga duración, pero se logró interiorizar en la sociedad Holandesa sobre la importancia del uso de un medio de transporte alternativo al automóvil, que en este caso es la bicicleta. Otro ejemplo del uso y la importancia que tuvo la bicicleta se dio en China; en otro contexto muy distinto al Holandés y al Estadounidense; la industria de las bicicletas comenzó en 1917, como

pequeños talleres, luego en los años 30 las primeras fábricas de bicicletas son construidas en Shanghai, esto se dio en el gobierno de Mao Tse-Tung, cuando este nuevo régimen instauro los cuatro objetivos que cada chino debe poseer, curiosamente el número uno es tener una bicicleta. Por esa época ya existían 200.000 bicicletas en China, por lo que la bicicleta se vuelve una herramienta de uso y de fabricación masiva, además que, el proyecto de urbanización del gobierno proponía que en cada ciudad todas las arterias principales deben tener un carril para las bicicletas. (Noroña, 2009)

2.5.3 La mujer y la bicicleta a lo largo de la historia

Inicialmente, las bicicletas no eran artefactos utilizados en las competiciones o como medio de transporte diario, pero para llevar a cabo visitas eran una alternativa divertida. Sus orígenes datan del siglo XIII, fueron inventadas en París de 1863 por los hermanos Ernest y Pierre Michaud. (Melo, Schetino, 2009).

Para la última década del siglo XIX, la bicicleta ya se había transformado en un deporte por excelencia. El ciclismo era lo más popular de Francia, las dos carreras de carretera como las de ciclo pistas rápidamente dejaron de ser un entretenimiento sólo para las clases altas a ser adoptados por todos los estratos sociales.

Para ese entonces las mujeres que se atrevían a usar bicicleta, se involucraron rápidamente, sin embargo, eran excluidas. La participación activa de las mujeres en el deporte no era socialmente aceptable en la transición del siglo, el ciclismo no fue una excepción y los logros de la mujer que intentó romper récords fueron ignorados o ridiculizados. De todos modos, la participación de las mujeres fue subiendo en el espacio público y a la par de esto se dio la incorporación de la bicicleta en el tiempo libre, lo que provocó una serie de cambios en las costumbres, actitudes y comportamientos femeninos.

El hábito de la bicicleta, por ejemplo, fue el responsable de poner fin al uso del corsé incómodo, difícil o incluso imposible para el acto de pedalear. Por lo tanto, ya que la

práctica era cada vez más común, las mujeres no sólo lo abandonaron, sino que también comenzaron a utilizar vestimenta más corta, muchas mujeres usaban pantalones cortos o pegados a los tobillos, bloomers⁸ (faldas cortas o pantalones que llegaban hasta las rodillas) y otros de ropa deportiva. Todos estos cambios fueron acompañados por una serie de críticas y preocupaciones, en París del siglo XIX:



Antes



Ahora

Sobre la moda y la presencia de las nuevas mujeres de París de finales del siglo XIX, escritores de la época expresaron sus preocupaciones con las nuevas costumbres provocadas por el uso de la bicicleta. Se decía que era innegable que cada vez parecían hombres y que está claramente modificando su posición social. Además se prohibió el uso de ropa masculina para las mujeres, y solo se permitía tal atuendo en las ocasiones en que estaban pedaleando. Como por ejemplo, “Algunos médicos condenaron enérgicamente la práctica, por razones anatómicas [causar daño físico] y moral [crear formas de excitación sexual]” (Melo, Schetino, 2009).

⁸ Amelia Bloomer dio nombre a los bloomers (unos bombachos), que fueron el estandarte de la lucha por el voto femenino. Los pantalones dejaron de ser en Occidente prenda exclusiva de los hombres. Y las señoras más atrevidas empezaron a pedalear adonde y cuando quisieron. (Artículo: *Hasta romper las cadenas*, en: <http://www.elperiodico.com>)

Sin embargo, la llegada de “Safety”, una bicicleta con dos ruedas iguales, con pedales y mucho más práctica cambia la situación. En 1889, la Starley Brothers ofrece una bicicleta Rover para damas con el marco bajo y guarda faldas. Su precio es mucho más económico que los modelos anteriores, lo que permite llegar a una clase de las mujeres menos influenciadas por el colectivo. Los triciclos pesados pronto pasan de moda y las mujeres, a pesar de las críticas se montan en la bicicleta. Una de las mujeres que sobresalió en la época fue Tessie Reynolds, quién recorrió la ruta Londres-Brighton ida y vuelta (176 km en 8,5 horas), en un vestido de Rational Dress y en una bicicleta de hombre, acompañada de algunos compañeros⁹.

En los Estados Unidos, la participación de las mujeres con el ciclismo parece haber sido aún más intensa. Según Peter Zheutlin, uno de cada 30 habitantes ya tenía bicicleta, sólo en 1897, se compraron más de dos mil millones de copias. Mujeres como María Pognon y Susan Brownell Anthony, una de las líderes más importantes de los movimientos por los derechos civiles de la mujer, ha elogiado a la "máquina de dos ruedas", como la práctica que había hecho más por las mujeres a lo largo de la historia de la humanidad. Esto estableció una relación entre la bicicleta y la “Nueva Mujer”, la mujer "moderna" que desafió a la mujer tradicional, la mujer moderna, muy a menudo se involucraba en protestas, movimientos colectivos, incluyendo, las luchas sufragistas.

Al igual que en Europa, uno de los logros más exaltados estaba relacionado con la distensión de las prendas. Elizabeth Cady Staton, otra líder feminista importante, centrada en torno a su elegía a la bicicleta: señalaba que este era un objeto que configura definitivamente el derecho de las mujeres a vestirse de la manera que deseen, para darles placer. Entre las posiciones de las mujeres líderes de los movimientos de reforma social de los Estados Unidos, se destaca incluso Frances Willard que a los 53 años de edad, decidió aceptar el reto de aprender a andar en bicicleta. Esta experiencia, así como reflexiones

⁹ La liberación de las mujeres. Recuperado de: <http://cyclonordsud.org/es/liberacion-mujeres>, 2013.

sobre la importancia de vehículo para la emancipación de la mujer, fueron narrados en un folleto de gran éxito en 1895: *Cómo aprendí a montar en bicicleta*.

Si en el siglo XIX, el vehículo de dos ruedas fue decisivo para transformar las relaciones sociales entre los dos sexos, cambiando la imagen frágil que se daba de la mujer, en este siglo XXI ya se puede apelar a la movilidad como un derecho humano más. Susceptible de ser reclamado. Con el auge de la bicicleta se da la avalancha de las mujeres en el ciclismo, y uno tendría que preguntarse si fue la bicicleta la que liberó a la mujer o la mujer quien liberó a la bicicleta porque el número de seguidores potenciales se duplicó de un sólo golpe. Con el derecho a pedalear, las mujeres obtuvieron el derecho a la movilidad, el derecho de ir donde quieran, cuando quieran, con quien quieran. Al mismo tiempo, el derecho de las mujeres a votar consagra el reconocimiento de sus capacidades intelectuales, y había que hacerlo. Pero el derecho de pedaleo dio a las mujeres una libertad más tangible, la práctica diaria, y ese fue un timbre de bicicleta que hizo sonar su liberación.

2.6 ¿Por qué la ciudad vista desde la perspectiva de la mujer?

Esbozar algunos conceptos relacionados con la ciudad nos ha permitido crear ciertos vínculos que conectan la emergencia del sujeto mujer con su entorno. El hecho de que la mujer en la ciudad esté relacionada constantemente con un entorno dinámico y complejo, hace que la ciudad se posicione como un espacio propicio para el desarrollo de interacciones y saberes prácticos y sobre todo localizados. De tal forma que al desplegar un conjunto de conocimientos urbanos localizados la mujer está cuestionando la concepción de una ciudad global que se maneja en la modernidad y por lo tanto se ve inmersa en la construcción y búsqueda de nuevas formas de interacción en la ciudad.

La ciudad concentra actividades y poblaciones, como en este caso enfatizaremos sobre la movilidad, lo cual produce un sistema cultural, como afirma Castells (1974), develando así la importancia del habitus y de los imaginarios urbanos como directrices en cuanto a la

formación de las prácticas y del sentido común con los cuales los urbanitas se relacionaran con la ciudad. De ahí el consecuente estudio sobre los hábitos e imaginarios correspondientes a las mujeres que se movilizan en bicicleta para la correcta comprensión de la articulación de los procesos identitarios vividos por este grupo de mujeres en la ciudad.

Sin perder de vista el hecho de abordar la temática relacionada con la ciudad como el sitio estratégico donde se materializa la modernidad, rescatamos un análisis enfocado en las prácticas locales para no dejar de lado la particularidad de cada urbanita. En especial nos interesan las particularidades en cuanto a la experiencia de ciudad de las mujeres, que al apropiarse del derecho a la ciudad y al transitarla libremente, han desencadenado un proceso mucho más amplio que se relaciona con el concebirse como sujetos de acción, que devendrá en la emergencia de un nuevo sujeto mujer. Y al ser la ciudad el escenario potencializador de este acontecimiento vimos pertinente ahondar en las discusiones de ciudad, movilidad, de sus conflictos, entre otros.

CONCLUSIONES

A través de la revisión de varias teorías de urbanismo, ciudad y movilidad nos permitimos dejar claro el “desde donde” comprenderemos la ciudad en la investigación. Consideramos imprescindible enfatizar sobre varios términos como: permanente construcción social, complejidad, dinamismo, fluidez, relaciones espontáneas, experiencias sobre la marcha, red de intercambios, campo de interacciones, nuevas reivindicaciones, convivencia y disputa del espacio urbano, espacio de circulación y transitoriedad permanente, conflictos urbanos, derecho a la ciudad y a la movilidad, para poder comprender el entramado de sentidos que nos arrojó el indagar y el intentar darle una definición a lo urbano.

Desde el lugar en el que nos situamos para el análisis, comprendimos también que los conflictos urbanos, sobretudo el de movilidad que es el objeto de esta investigación, no serán percibidos de igual manera por todos los habitantes de la ciudad, inclusive si

hablamos de la misma ciudad. Pero más importante aun no serán percibidos de igual manera por hombres como por mujeres. Es nuestro afán dar cuenta de dichas diferencias. De ahí la importancia de analizar la problemática de la movilidad urbana, al haber comprendido que no es un conflicto aislado que se puede solucionar con infraestructura solamente, sino que implica tener en cuenta un tejido de interacciones, construcciones y saberes culturales que se dan en el espacio público y que articulan a la ciudad comprendida como red. Es por esto que queremos dar a conocer las perspectivas y la conciencia que se ha desarrollado por parte de las mujeres que estamos viviendo el proceso de una nueva construcción y planificación de ciudad, ligada a la sostenibilidad y al empoderamiento del espacio público como un derecho, y una forma tangible de libertad.

Este capítulo nos ha permitido involucrarnos con los conceptos que nos servirán para el análisis de las entrevistas y de las historias de vida, como también de nuestra propia experiencia, que expondremos en el capítulo siguiente.

TERCER CAPÍTULO

APROPIACIÓN Y EMPODERAMIENTO,

UN ENFOQUE DESDE LAS SUBJETIVIDADES FEMENINAS

3.1 INTRODUCCIÓN

En el presente capítulo, nos valdremos de la teoría expuesta en los dos capítulos previos para plantear un análisis que combina la experiencia urbana desde una perspectiva de género, de manera específica en el grupo de mujeres que se movilizan en bicicleta en Quito, como también los procesos de empoderamiento y de creación de nuevas subjetividades femeninas, catapultados por dicha elección.

En nuestro afán de enfocarnos en la experiencia de las mujeres en la ciudad, ha sido necesario detenernos a observar cual es el papel de las mujeres en Quito. No nos tomó mucho tiempo, darnos cuenta que claramente el nuevo espacio de la mujer, es el espacio público. En cuanto a movilidad, como ya señalamos en el gráfico número 2, que nos muestra que la mujer usa con mayor frecuencia el transporte público, es palpable el hecho de que también se ha vinculado a la bicicleta como alternativa de movilización. Sin embargo, nos preguntamos si es qué el diseño urbanístico y las proyecciones de movilidad a nivel ciudad, han logrado o buscan incluir el saber a nivel de experiencias de la mujer quiteña en las calles.

Dado que partimos 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, llevan a develar otras disfunciones y necesidades de las que son vistas desde la perspectiva de los hombres” (Huertas, 2009, p.21).

Articularemos la investigación desde el relato de las mujeres. Enfatizando en la importancia de abarcar el tema y el conflicto de movilidad urbana desde las experiencias, saberes e imaginarios, y llevándolo 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.

Lo que nos llama es visibilizar, un proceso de construcción, de dinamización y desestabilización, en cuanto a las prácticas urbanas de movilidad, que está siendo gatillado por las mujeres en bicicleta, y que da cuenta de estructuras macro que articulan y naturalizan imaginarios sociales que se vuelven tangibles en la vida cotidiana de las personas.

3.2. CONTEXTO DE LOS ACTORES RELACIONADOS AL USO DE LA BICICLETA EN QUITO

Realizaremos un recorrido sobre los distintos actores relacionados con el uso de la bicicleta en Quito, para facilitar la comprensión del escenario actual en el cual se desarrolla el accionar de distintos colectivos y en especial el colectivo de mujeres, en el cual hemos centrado nuestra atención para la realización de ciertas secciones de nuestra investigación.

En la ciudad de Quito uno de los grupos pioneros en cuanto a promover el uso de la bicicleta fue Acción Ecológica que desde 1997 realizó una de las primeras marchas al centro histórico con el fin de fomentar la discusión sobre el tema de movilidad. Entre el año 1998 y 2001, la misma organización realizó varias actividades relacionadas al uso de la bicicleta en la ciudad, como por ejemplo en septiembre del 2001 se organizó la movilización de una caravana de bicicletas hacia el centro histórico, sin embargo no existió ningún apoyo por parte del municipio lo cual desincentivó a algunos integrantes del

movimiento. A finales del 2002, se realizó un campamento de Acción Ecológica, donde algunos universitarios que asistieron decidieron agruparse como Biciacción.

Biciacción: este colectivo nace con la idea de exigir a las autoridades la construcción de espacios seguros para andar en bicicleta. Este reclamo se da a partir de actividades autogestionadas que proponen soluciones relacionadas al uso de la bicicleta como transporte ecológico que incentiva el conocimiento de la ciudad y la cultura. Lo que buscan es hacer de Ecuador un país de bicicletas por lo cual insisten en la creación de rutas específicas para ciclistas y la integración del transporte urbano. Esta búsqueda no se ha remitido simplemente a Quito sino también a otras ciudades del país, a través de ecopaseos donde la idea es salir a hacer ecoturismo en bicicleta, este proyecto se ha realizado en Santa Cruz, Latacunga, Ibarra, Bahía de Caraquez, Loja y Guayaquil.¹⁰

Una de las integrantes de Biciacción nos comentó sobre algunas de las actividades más recientes impulsadas por este colectivo:

“Una de las cosas más grandes que hacemos, es la capacitación y entrenamiento empezando por niños, que vienen a aprender y quieren ir a saltar y todo pero siempre hacemos una parte de cuáles son las reglas de la calle de cómo tienes que señalar, como debes estar pendiente de los carros. Es como un campamento, hay una parte de clases individuales si hemos hecho también una escuela conjuntamente con el municipio, les sacamos a la ciclovia, cuales son los diferentes tipos de ciclovia, preguntarles en cual se sienten más seguros, hacemos bicipaseos patrimoniales, que muchas veces participa gente que no sale siempre a las calles, y esperamos que les transmitan a sus padres”. Entrevista a Sally Sharow, Mayo 2014

Este colectivo tiene un recorrido amplio en cuanto a incentivar el uso de la bicicleta en Ecuador, sus demandas han logrado vincularse con el campo institucional como es el Municipio lo cual les permite un mejor financiamiento.

¹⁰ Actividades al aire libre Biciacción, recuperado de <http://www.uiomagazine.com/reportaje-biciaccion-02.html>

En febrero del 2003, se involucran algunas organizaciones locales como el Municipio de Quito y organismos internacionales para la organización del seminario “Ciclovías para Quito”, en este seminario-taller se concibe la idea del “Ciclopaseo”. En ese mismo año, el 27 de abril se realiza el primer Ciclopaseo de Quito promovido por Biciacción con el apoyo del municipio.

En el 2007 se crea la fundación Ciclópolis y un nuevo colectivo de ciclistas que se denominaron ABC (Andando en Bici Carajo).

Andando en Bici Carajo: este colectivo se define a sí mismo como:

Minoría activa sin fines de lucro que promueve actividades alegres, irregulares, clandestinas, irreverentes y críticas en el uso del espacio público. Trabajo de base ciclero que busca crear y aglutinar ciclistas urbanos cotidianos (obreros, deportistas, estudiantes) con el objetivo de generar y construir un imaginario del ciclista cotidiano en Quito. Creemos en la necesidad de ver a la bicicleta como una herramienta de cambio a un modelo y una estructura social, para la construcción y un aporte al entendimiento del buen vivir (Sumak kawsay). (<http://andandoenbicarajo.wordpress.com>, septiembre 2008)

Algunas de las actividades que promueve este colectivo están vinculadas con carreras urbanas de equipos de 3 personas que pueden ser mixtos, en la cual deben cumplir algunas pruebas ubicadas a lo largo de la ciudad, y se desarrollan en el tráfico abierto. Estas carreras se denominan alleycat “Jesús del Gran Pedal”. Otra actividad impulsada por este grupo son los piques que se realizan en las calles de Quito y según el Colectivo lo que se busca es:

Juntar todas las tendencias de la bici en Quito, de quienes ven la bici como su diversión, de quienes la usan diariamente, exclusivamente por deporte, de quienes simplemente quieren acudir en sus bicicletas como actores de las calles o simplemente buscan sentirse identificados y reconocerse con un espacio. (<http://andandoenbicarajo.wordpress.com>, marzo 2012)

Y otra de las actividades más conocidas de este grupo es la colocación de bicicletas blancas en los lugares donde ciclistas han sido atropellados. Es un espacio para agrupar demandas individuales y colectivas, donde se reivindica la necesidad de políticas públicas que disminuyan los accidentes sufridos por ciclistas y peatones en las calles.

Por lo tanto lo que podemos señalar sobre este Colectivo, es la constante búsqueda de legitimidad del uso del espacio público por parte de ciclistas como también el derecho a la ciudad, desde actividades no institucionales y autoconvocadas.

A partir del año 2008 hasta la actualidad Ciclópolis y el Municipio de Quito son los encargados de gestionar el Ciclopaseo en Quito. (Noroña, 2009).

Ciclópolis: esta organización nace como fundación en el 2007 y su objetivo gira en torno a la promoción del uso de la bicicleta como medio de transporte sustentable, como también buscan la generación, gestión y recuperación de espacios públicos productores de nuevos sentidos y ciudadanía. Proponen la convivencia en la ciudad a partir de valores tales como el respeto, solidaridad y convivencia y conciben el uso de la bicicleta como una herramienta para cambiar el espacio público afirmando que es un espacio impropio, excluyente y muchas veces hostil. Buscan la apropiación de un espacio menos violento y más integrador. Los 6 proyectos que llevan a cabo son: todas en bici, guaguas al pedal, copa urbana, al trabajo en bici, ciclopaseos del Ecuador.¹¹

En Quito uno de los proyectos más reconocidos de Ciclópolis, es el ciclopaseo en el cual se cierra un trayecto de calles que recorren Quito de norte a sur para uso exclusivo de ciclistas los domingos. Esta iniciativa empezó hace 10 años, y está ligada a objetivos como democratización del espacio público, participación y generación de cultura de movilidad. Se considera que cada domingo participan más de 30.000 personas. Sin embargo este

¹¹ Recuperado de: <http://ciclopolis.wordpress.com/quienes-somos/>, 2013

espacio no es aprovechado solo por ciclistas sino también por peatones y personas que hacen otros deportes como correr, caminar y patinar¹².

Carishina en Bici: así mismo, nació otro colectivo llamado Carishina en Bici que promueve el uso de las bicicletas trabajando específicamente con mujeres. Este es un colectivo de mujeres que usan la bicicleta como una herramienta de movilidad y mediante sus actividades pretenden promover su uso y que sean cada vez más las mujeres que se movilizan libremente y de manera autónoma por las calles de Quito.¹³

Algunas de las actividades que realizan son: Alleycat Carishina Race (dos veces por año), Rodada de Altura (Marzo de todos los años), Hadas Madrinas en Bici (Programa voluntario para aprender y enseñar a pedalear), pedaleadas urbanas de mujeres para mujeres y pedaleadas rurales de mujeres para mujeres.

El colectivo Carishinas en Bici se conforma en el 2010 gracias a la ayuda de Charlotte Fagan, ciclista y activista a favor del uso de la bicicleta. Charlotte llegó de Estados Unidos a pasar sus vacaciones a Ecuador en su tiempo en la ciudad de Quito se dedicó a lo que más le gustaba, la bicicleta para lo cual trabajó un tiempo en el arreglo de bicicletas, mecánica y en la organización de varias actividades que promovían el uso de la bici, entre los cuales se encuentran el Alleycat Carishina Race, que es un evento que se realiza dos veces al año en el cual participan mujeres realizando un tipo de yincana en varias partes de la ciudad, irrumpiendo en el tráfico y en la cotidianidad. Esta competencia permite visibilizar el uso de la bicicleta por parte de las mujeres y también el uso del espacio público que no siempre se ve disponible o accesible para todos y todas.

Al respecto del funcionamiento interno de este colectivo nos contaron:

¹² Recuperado de: <http://entresalidas.com/eventos/ciclopaseo-semanal>, 2014

¹³ Recuperado de: <http://www.carishinaenbici.blogspot.com/p/quienes-somos.html>, 2013

En el colectivo estamos como 10 chicas súper constantes pero 20 chicas que siempre están como viniendo y yendo. Como todo es voluntario, es auto convocado, autofinanciado entonces todas tenemos nuestros trabajos y estudios, entonces tu si te llegas a apartar un tiempo no es que el colectivo se va a quedar paralizado si no que las demás siguen y además siguen llegando chicas. Tenemos una convocatoria por ejemplo en el Carishina Race, tuvimos una convocatoria de 180 chicas ajá..180 que corrieron hubieron 90 equipos. Entrevista a Patricia Vásquez, Mayo 2014.

Hemos señalado los colectivos de ciclistas urbanos que consideramos han sido los actores principales en la promoción del uso de la bicicleta como medio de transporte y de la reivindicación de infraestructura adecuada y de apropiación del espacio público. Estamos conscientes que existen varios colectivos que no hemos mencionado, sin embargo, queremos enfatizar sobre los ya expuestos, dado que lo que se busca es realizar un mapeo general del contexto en el cual las ciclistas urbanas se sitúan, más no ahondar en el tema de los colectivos.

Queremos resaltar las acciones logradas por parte de los colectivos en cuanto a políticas públicas, ya que si realizamos una comparación en cuanto a infraestructura y cultura vial, es notable el cambio.

Al momento 10 años después de la creación del ciclopaseo de Quito y de la creación de la fundación Biciacción, tenemos una gran variedad de colectivos formados, formales e informales que están promoviendo el uso de la bicicleta. Existen otras fundaciones incluso que están haciendo esto en otras partes del Ecuador y se ha podido incidir fuertemente en política pública, en generación de leyes e incluso ordenanzas en algunas ciudades del país que ha sido las claves para tener lo que ahora tenemos, en la cuestión del uso de la bicicleta. Entrevista a Galo Cárdenas, Biciacción, Abril 2014)

Por consiguiente, dichos colectivos lograron posicionar la discusión sobre la necesidad de planificación urbana teniendo en cuenta transportes alternativos como la bicicleta, por lo tanto, es evidente que sin el accionar de estos, la cultura urbana en cuanto a movilidad no tendría este elemento dinamizador que es la bicicleta, y por otro lado, la inclusión de la mujer en esta forma de transportarse sería mucho más débil.

3.3 LO QUE SUCEDE CUANDO PEDALEAMOS

En esta sección analizaremos los datos obtenidos a lo largo de la investigación, para poder comprender los distintos sentidos y sistemas simbólicos de acercamiento al espacio público por parte de las mujeres ciclistas de Quito. Profundizaremos sobre las motivaciones y conflictos de cada mujer para movilizarse en bicicleta, y eso nos seguirá proveyendo de más datos y directrices que nos guiarán en el intento de reflejar su experiencia ciudad, con todo lo que esto implica, es decir ventajas y desventajas del uso de la bicicleta, anécdotas, sensaciones y sentimientos, todo desde el ser mujer y desde la particularidad de cada una.

Buscamos articular la apropiación del espacio público por parte de la mujer, con el hecho de que este grupo de mujeres ciclistas está reinventando sus subjetividades a través de esta práctica. Dicho proceso se asienta sobre la transformación de los imaginarios urbanos donde las mujeres son agentes de cambio, emergiendo así como sujetos y actores tanto en la ciudad como en sus propias vidas. Por esta razón vimos necesario traer a colación discusiones tales como la articulación del nuevo sujeto mujer en la modernidad, propuesta por algunas teóricas feministas y por A. Touraine. Así también nos valdremos de conceptos como subjetividad nómada, incardinamiento para un análisis pertinente y contextualizado de las experiencias relatadas por nuestras entrevistadas.

Pretendemos que la información recopilada responda a conversaciones espontáneas, más que a respuestas impersonales, para poder visibilizar la diferencia de las experiencias y de los contextos de cada mujer. Para comprensión de los lectores no está por demás resaltar que nuestra investigación parte de una metodología cualitativa, con la cual buscamos comprender a los actores en el campo mismo de su vida cotidiana y de su contexto histórico cultural. Por lo que las entrevistas “abiertas” y la observación participante han sido las técnicas usadas con el fin de lograr en lo posible, ampliar el rango de las respuestas para poder tener un extenso plano del universo simbólico. Sin embargo también nos apoyamos en una encuesta sobre movilidad realizada en la ciudad de Quito.

Información sobre la unidad de análisis:

En cuanto a la encuesta de movilidad denominada ¿Qué te mueve, qué te impide?, fue realizada por Daniela Borja del colectivo Carishina en Bici en Mayo del 2014, la encuesta se publicó en la página de facebook del colectivo donde cualquier persona tenía acceso a responder. Se plantearon cuatro preguntas: 1) ¿Ya cicleas en la ciudad?, 2) ¿Cuál es tu edad?, 3) ¿En qué ciudad vives?, 4) ¿Qué te impide cicular en la ciudad? Las opciones de respuesta para la cuarta pregunta fueron: no tengo bici, hijos, bici dañada/ vieja, inseguridad, pereza, vestuario, sudoración, agresión de género, cuestras, distancia, parqueos seguros, clima, ciclovías, respeto por los conductores. El número de personas que respondieron a la encuesta fue 272, de las cuales 223 son mujeres y 49 hombres. La mayoría de personas afirmó vivir en Quito.

A través de esta encuesta buscamos situarnos de mejor manera en cuanto a las motivaciones y conflictos que las mujeres ciclistas de Quito enfrentan al momento de movilizarse en la ciudad, estos datos se presentan como respaldo en cuanto al contexto de las entrevistas que realizamos dado que nos provee una visión más amplia de los temas de interés de la investigación.

Por otro lado, se realizaron 21 entrevistas de las cuales 8 fueron a profundidad y 13 fueron entrevistas cortas. Las informantes fueron distintas mujeres escogidas al azar, usuarias de Bici-Q, (bicicleta pública) y en entrevistas personales con cada una de las chicas, la mayoría del colectivo Carishina en Bici, sin embargo, también existen entrevistas realizadas a mujeres que no están vinculadas a ningún colectivo.

El rango de edad de las entrevistadas fue entre 17 y 32 años, entre las cuales se encuentran, madres, estudiantes, profesionales. Contamos con las experiencias de dos mujeres extranjeras que viven en Quito, lo cual ayudó en cuanto a la comparación entre países. La mayor parte de entrevistadas viven en el centro norte de la ciudad, su contexto socio económico es heterogéneo. Así también, se realizó una entrevista a profundidad a Galo Cárdenas del colectivo Biciacción y a Carlos Gallegos con el fin de analizar y contraponer

su punto de vista, sus opiniones y críticas. Ellos se encuentran en el rango de edad de 30 a 35 años y viven en el norte y sur de la ciudad.

3.3.1 Motivaciones y Conflictos

Las experiencias que nos transmitieron las mujeres entrevistadas nos permitieron esbozar algunas situaciones que les motivan a usar la bicicleta como medio de transporte, sin embargo, se reflejaron también una serie de conflictos a los cuales se enfrentan en el momento de transportarse.

El objetivo de acercarnos a sus realidades está relacionado con el intento de análisis del proceso de construcción de una nueva categoría mujer de forma pertinente, es decir, tener acceso a la cotidianidad de la vida de estas mujeres lo cual nos proveerá los distintos sentidos que se plantean y se discuten al momento de vivir la ciudad. Dichos sentidos nos marcaran un punto de partida para la comprensión del desde donde abordar el tema de las subjetividades. Dado que consideramos que el sujeto se construye permanentemente y no es una entidad esencial, al momento de la investigación nos ha permitido tener en cuenta que este grupo de mujeres se enfrenta constantemente a nuevos desafíos en su experiencia ciudad y por lo tanto este proceso contribuirá a que sus subjetividades sean también cambiantes y hemos logrado comprender que se despliegan sobre la marcha, que no son estáticas y que abren un abanico de posibilidades en cuanto empoderamiento femenino.

Hemos analizado los relatos obtenidos y podemos vislumbrar el hecho de que la barrera que diferencia las motivaciones de los conflictos no es fija. Dado que responden a una dinámica en la cual la movilidad se presenta como un proceso que está sujeto a transformaciones que responden al crecimiento relacionado con el número de habitantes en la ciudad y sus formas de transportarse. Es por esto que actualmente muchas de las formas motorizadas de transporte están saturadas, como es el caso de varios de los sistemas de

transporte público que se los ha declarado en emergencia.¹⁴ De ahí que, algunos de estos conflictos se presentan como motivos para elegir movilizarse en bicicleta pero también esta elección se configura como la posible solución a los mismos. Para motivos del análisis no es pertinente aislar las motivaciones de los conflictos, dado que en la realidad se encuentran interconectados tanto espacial como culturalmente.

A continuación especificaremos algunas de las motivaciones y conflictos que más se mencionaron por parte de nuestras entrevistadas.

3.3.1.1 Eficiencia, tiempo de viaje y rutas:

Una de las motivaciones que fue mencionada por la mayoría de nuestras entrevistadas, está relacionada con la bicicleta como medio de transporte que resulta más eficiente que el transporte público y que el automóvil. Eficiente en cuanto a tiempo de movilización de un punto A a un punto B, así también por la falta de cobertura del transporte público en calles secundarias y el tiempo que implica esperar en las paradas de buses. Lo que señalaron al respecto fue:

“Me siento más libre porque no tengo que depender de un carro o una persona que me traiga, no tengo que esperar a que haya un espacio para estacionarme, o tengo que esperar unos 15 o 20 minutos para que un bus venga, o caminar una ruta oscura sola porque el bus me deja lejos, ya subo en la bici” Entrevista a Gabriela Centeno, Mayo 2014.

Relacionado con el tiempo ahorrado gracias a la bicicleta algunas de las entrevistadas realizaron comparaciones del tiempo de sus trayectos en bus o carro versus en bicicleta.

“Yo me acuerdo antes que trabajaba como a 15 minutos de mi casa, entonces tenía que bajar a coger un bus, eran como 10 minutos la bajada para la parada, después de eso tenía

¹⁴ <http://www.elcomercio.com/actualidad/pasajeros-unidades-trolebus-quito.html>

que esperar, eran otros 15 minutos y que el bus se demore en llegar era como unos 30 minutos, entonces era como 1 hora así, en cambio en bicicleta es una recta y son más o menos como 10 minutos o 15, aja entonces ahorras un montón de tiempo, y aparte estás como más activo, estás moviéndote y aparte interactúas con el resto de gente”. Entrevista a Belén Bike, Mayo 2014

“(…) la misma trayectoria me demoro media hora desde la Amazonas hasta allá (casa Humboldt), o sea solo por la Amazonas me demoro media hora, entonces imagínate si me puedo hacer 6 minutos de aquí a allá, me ahorro bastante tiempo en la Bici-Q”. Entrevista a Andrea Mesa, Mayo 2014.

La marcada diferencia entre movilizarse en bicicleta frente a movilizarse en automóvil o bus se debe a la grave congestión vehicular sobretodo en horas pico. El flujo del tráfico cuando hay congestión será aproximadamente de 5km/h lo cual entorpece la fluidez de la movilización dado que en una bicicleta se podrá ir a un kilometraje promedio de 20km/h, por lo tanto será tangible la diferencia de la duración del viaje dependiendo al transporte que se utilice. Por otro lado, el hecho de que la ciudad tenga un centro, que abarca distintas actividades ya sean administrativas, productivas y de entretenimiento, al cual un gran número de habitantes quieren acceder implica el incremento del flujo de carros en una misma dirección, saturando las vías. Y por último, el hecho de que el 61% de viajes es realizado en el sistema de transporte público (ver gráfico #1), da cuenta de la creciente demanda en cuanto al mismo. Sin embargo no hay medidas que hayan logrado detener la priorización del automóvil frente al transporte público y a otros medios de transporte. Esto también se puede respaldar sobre la estimación de que en el 2025 la cifra de vehículos será tres veces mayor a la del 2009 (ver gráfico #4).

Sobre el tema de la cobertura de las rutas de buses, la percepción fue que es limitada dado que varias calles están excluidas de las rutas por distintas razones, ya sea porque son zonas residenciales o periféricas.

“El bus, es súper demorado, a veces no coincide con tus rutas, tiene rutas tan fijas o hay calles en las que no hay ningún bus que pase, entonces ahí cojo Bici-Q, cuando no estoy en mi bici”. Entrevista a Sofía Gordon, Abril 2014

Las formas desordenadas de expansión urbana implican que los servicios de transporte en aquellas zonas se precaricen y no permitan una buena cobertura ni el acceso eficaz a las áreas centrales desde los barrios muy distantes. Por lo tanto, esto será motivo de que la bicicleta se convierta en una alternativa viable dado que es un transporte puerta a puerta.

El hecho de que la bicicleta convierta los viajes dentro de la ciudad en algo más eficiente implica un transitar más fluido para las mujeres, lo cual altera las prácticas cotidianas en cuanto a planificación de sus rutinas. Pero también, les permitirá apropiarse de su tiempo y elegir su ruta lo cual contribuye al desarrollo de la conciencia de sí misma como regente de su vida. De tal manera que lograrán introyectar la capacidad de determinación de sus propias vidas y de concebirse como sujetos posibilitados para la acción, aunque pueda ser visto como un cambio efímero, es un hecho relevante que alterará la experiencia cotidiana de la mujer en la ciudad y la percepción de sí misma como actora potencial de sus prácticas cotidianas. Por lo tanto lo que se modifica es su habitus.

3.3.1.2 Exceso de pasajeros, inseguridad y acoso sexual:

Para continuar señalando lo que les motivó a las entrevistadas a movilizarse en bicicleta, subrayaremos que conectaron el exceso de pasajeros y el constante contacto en los buses con la inseguridad y la facilidad con la que puede ocurrir un robo.

“(…) tienes que ir parado, aplastado, te roban o sea creo que he usado unas tres veces el trole bus desde hace unos 4 años y estás tres veces ha sido un desastre, porque he visto a gente que roban, me han robado y es horrible y aparte los tiempos que tienes que esperar”.
Entrevista a Belén Bike, Mayo 2014

“El exceso de pasajeros en los servicios públicos, es más eso, el hecho de que te toquen o te roben”. Entrevista a Gabriela Centeno, Mayo 2014

Sin embargo la inseguridad se percibe no solo en los buses, sino también al momento de utilizar taxis.

“Bueno lo de los taxis si es bastante complicado, y si intento evitar, porque hace un año le secuestraron a mi novio, entonces él, siendo hombre le secuestraron, entonces siendo mujer aún más miedo me da. Y si había una época en que a unos 6 conocidos eso les pasó. Entonces si intento evitarlo pero muchas veces es así, o voy en taxi llamando o intentado conseguir un taxi lo más seguro que pueda, porque a veces eso es mejor que regresar a las 10 de la noche sola en la bici, especialmente porque hay cuesta para llegar a mi casa, entonces es difícil, o sea muchas veces es como que no quiero salir de noche porque no tengo manera de llegar sintiéndome súper cómoda. Igual muchas veces eso es combinación de ser mujer y de ser extranjera, me hace sentir como muy obviamente diferente”.
Entrevista a Sally Sharow, Mayo 2014.

Por consiguiente, la bicicleta se posiciona como un transporte independiente y más seguro en cuanto a nivel de exposición a robos.

También relacionaron el exceso de pasajeros con la posibilidad siempre latente de acoso, sea físico o verbal. Con acoso nos referimos a:

“Una forma de violencia de género no deseada que implica silbidos, comentarios sexuales, alusiones groseras al cuerpo de la mujer, tocaciones, masturbación pública, miradas extremadamente lascivas y exhibicionismo”. (<http://www.veoverde.com>, Marzo 2014)

El acoso es una forma de violencia hacia las mujeres, la cual permite al hombre mantener el control y la superioridad sobre la mujer y justificar sus comportamientos es decir perpetuar el orden jerárquico de los roles tradicionales establecidos a cada género. De tal manera, simbólicamente se establece una restricción de acceso espacial a las mujeres a ciertos lugares o formas de transportarse. Además el acoso se valida al muchas veces argumentar que la mujer fue víctima debido a su forma de vestir o actuar, lo cual únicamente logra legitimar esta práctica. (Harrison, 2012)

Como han señalado varias de las entrevistadas, dado que el acoso callejero se ha vuelto una práctica diaria.

“(…) estamos tan acostumbradas que al salir a la calle a media cuadra de tu casa ya alguien te silbe, entonces darte cuenta de que eso es un acoso, es una construcción (…).” Entrevista a Patricia Vásquez, Mayo 2014.

El acoso en el transporte público, se considera como una de las formas más intrusivas de acoso. Por el hecho de que la víctima no puede escapar de la situación al estar temporalmente atrapada en el lugar donde está siendo víctima de la agresión, con pocas posibilidades de escape (Harrison, 2012). Por esta razón este tema se ha convertido en uno de los más importantes al tratar de buscar soluciones frente a la violencia contra la mujer.

Hemos constatado que el acoso es una práctica naturalizada por parte de hombres y mujeres, por esta razón no se lo cataloga como violencia sino algunas veces se lo ve como piropo, invisibilizando así la importancia que tiene sobre la construcción de la percepción que la mujer tiene sobre la ciudad y sobre las prácticas que le permitirán insertarse en las dinámicas de la misma, moldeando así su habitus. De tal manera que la mujer va articulando un saber de ciudad que entre otros aspectos corresponde a la violencia a la cual se enfrenta constantemente, y tenderá a ocultarse, a cuidarse o en menor medida adoptará una conducta defensiva.

“(…) porque cuando reaccionas muchas veces la gente no te acolita, entonces prefiero evitar y me subo a la bici”. Entrevista a Gabriela Centeno, Mayo 2014.

“¡Ay! pues ya sabes, siempre los morbosos que no faltan y están ahí atrás de uno”. Entrevista a María Belén Almeida, Mayo 2014

“(…) se puede ver que hay horas pico en los que los buses van abarrotados de gente y la inconsciencia de los dueños de las unidades permite que se produzca la aglomeración en donde se genera la circunstancias apropiadas para que hombres inescrupulosos aprovechen la oportunidad para sobrepasarse con las mujeres sea con roces mal intencionados o más descaradamente con ademanes directos de topas sus cuerpos”. Entrevista a Indira Burgos, Junio 2014.

Actualmente en Quito se está debatiendo la posibilidad de crear un transporte que sirva únicamente a mujeres. Lo cual nos permite valorar la situación y afirmar la crisis en cuanto a niveles de acoso y violencia contra la mujer, en espacios cotidianos como el transporte público¹⁵.

Al realizar un análisis crítico sobre las experiencias del transporte exclusivo para mujeres en otros lugares del mundo, como en la India, se llegó a la conclusión de que si bien esta medida es un cambio sustancial para la cotidianidad de las mujeres lo óptimo sería realizar una red de apoyo que permita a las mujeres denunciar y ser escuchadas al momento que están siendo víctimas de acoso, y así empoderarnos para tomar el riesgo que supone actuar frente a este hecho. Lo cual implicaría el trabajo conjunto de varias instituciones (Harrison, 2012).

Es así que podemos darnos cuenta que la bicicleta se posiciona como una alternativa para que las mujeres eviten lugares de potencial acoso, como son buses sobretodo en horas pico cuando están con exceso de pasajeros o en las calles.

“La susceptibilidad de una mujer a ser acosada en la calle depende entre otros factores, del vehículo y de la distancia de su viaje. Una mujer que se transporta en automóvil, difícilmente sentirá el acoso como una amenaza en su trayecto. Su automóvil la separa de otros y la expone menos al contacto visual y físico con otras personas en la calle.”
(<http://www.carishinaenbici.blogspot.com>)

El acoso sexual al que las mujeres están expuestas al usar el transporte público sobre todo en horas pico, es una forma de vivir la violencia simbólica a diario, dado que se impone un orden simbólico masculino como consenso en las prácticas comunes. Es masculino dado que el cuerpo de la mujer es mirado como objeto simbólico que debe ser percibido en tanto que se lo concibe como objeto, da lugar a que el acoso no sea visto como violencia explícita sino como forma natural de aproximarse al cuerpo de la mujer.

¹⁵ <http://www.elcomercio.com/actualidad/dudas-efectividad-transporte-exclusivo.html>.

3.3.1.3 Salud y Ambiente:

En cuanto a las motivaciones menos mencionadas en las entrevistas, fueron las relacionadas con el ambiente y con la salud. Como nos contaron en las entrevistas:

“(…) mucha gente que está usando bicicleta, no por cuestiones ideológicas solamente, sino porque va más rápido, porque simplemente es lo más asequible a ellos”. Entrevista a Galo Cárdenas, Abril 2014.

“En inicio la motivación fue hacer deporte son varios los beneficios que aporta a tu cuerpo y quise practicarlo, posteriormente al ver la libertad que ofrece el usar la bicicleta como medio de transporte me decidí a perder el miedo y salir a la ciudad”. Entrevista a Indira Burgos, Junio 2014.

“(…) por ejercicio y distracción; es otra experiencia y me libera del estrés diario que acumulo en la universidad o trabajo”. Entrevista realizada a Rossmery Tenelema, Junio 2014.

Para guiarnos entorno a lo que nos expresaron como conflictos a los cuales las mujeres nos enfrentamos al momento de movilizarnos en bicicleta en la ciudad nos apoyaremos en la encuesta de movilidad realizada por Daniela Borja donde se planteó la pregunta: ¿Qué te impide ciclear en la ciudad? (o impedía si ya lo haces).

3.3.1.4 Cultura vial:

La respuesta más recurrente en la encuesta ¿Qué te mueve? ¿Qué te impide?, posicionó como el principal impedimento para movilizarse en bicicleta en la ciudad a la falta de respeto hacia los ciclistas en las vías.

Tabla #2 ¿Qué te mueve? ¿Qué te impide?

Impedimentos	Cantidad de encuestados	Porcentaje
respeto por los conductores	146	19,7 %
cicloviás	110	14,9 %
clima	83	11,2 %
parqueos seguros	77	10,4 %

Fuente: Daniela Borja, Mayo 2014

Dentro de las respuestas de nuestras entrevistadas, también se manifestó la misma percepción en cuanto a la hostilidad de la relación entre ciclistas, peatones y transportes motorizados. Esta percepción se fundamenta en el hecho de que salir a las calles en una bicicleta se convierte en motivo para la disputa por el espacio entre los distintos modos de moverse.

El hecho de que al momento de transitar el espacio público se experimente una sensación de fugacidad, en la cual debemos afrontar una superabundancia de acontecimientos, fruto de la modernidad, da lugar a un mayor nivel de acceso en cuanto a la interacción que se sostendrá con otros urbanitas. Estas relaciones serán espontáneas y responderán a un carácter pactado de acción, reproducción y apropiación de la ciudad, sin embargo al ser la bicicleta una nueva figura en la ecuación de movilidad, alterará y moldeará dicho pacto, constituyendo así nuevos saberes que se elaborarán “sobre la marcha”, como ya habíamos señalado en teorías antes expuestas.

Este fenómeno se siente desde los primeros momentos que las mujeres deciden moverse en bicicleta en Quito, dado que en las entrevistas si bien existieron las experiencias de mujeres que usan bicicleta toda su vida, también se tomaron en cuenta los relatos de mujeres que empezaban a usar la bicicleta desde hace una semana, como también la

experiencia de mujeres extranjeras que compararon su vivencia como ciclistas en distintas ciudades.

“A veces si es peligroso que vengan los carros de pronto, o la gente, los peatones más que todo, es como que ellos no respetan que es solamente una vía, por ejemplo, mira ahí, es solo para bicicletas y ahí están caminando, entonces a veces se saben cruzar y es medio peligroso, pero con todo hay que manejar con bastante precaución.” Entrevista a Andrea Mesa, Mayo 2014. (Usa Bici-Q 1 semana).

“La verdad ahora estoy más cómoda, tomo mucho riesgo, pero cuando yo empecé era como que tenía mucho miedo porque la gente la verdad, los autos no respetan a los ciclistas aquí para nada, para nada, en comparación de Estados Unidos es muy diferente, en Estados Unidos los ciclistas tienen el derecho, los autos no tienen nada de derecho, entonces aquí es, creo que es mejor que antes, pero no creo que hay mucha cultura de ciclismo, creo que hay que cambiar.” Entrevista a Rayna Weiss, Mayo 2014. (Se moviliza en bicicleta 2 años y medio en Quito).

“Entonces siento un poco más aquí que si te ven cruzando en una intersección su reacción no es frenar para que tú puedas pasar sino que es intentar ganarte, entonces esa es la parte un poco más difícil.” Entrevista a Sally Sharow, Abril 2014. (Se moviliza en bicicleta 2 años y medio en Quito).

“O sea tomando en cuenta, el primero fue un accidente, pero las otras no son solo porque somos ciclistas, sino una falta de respeto entre nosotros, o sea falta de consideración entre los humanos y creo que como el que te sobrepase el apuro y digas “Hay estoy atrasado quítate” es como [lo siento saliste tarde es tu culpa no es mía, no puedes llevarte mi vida porque estás apurado]”. Entrevista a Belén Bike, Mayo 2014. (Se moviliza alrededor de 5 años en bicicleta en Quito).

Después de que nos contaron sobre sus experiencias en el ambiente caótico de Quito, surgió el tema sobre la cultura y la convivencia vial. Entenderemos la cultura vial desde una perspectiva antropológica, donde las distintas aristas que conforman los espacios de movilización y desplazamiento serán los modos de vivir, sentir, pensar y actuar en la cotidianidad de los seres humanos. Algunos aspectos más específicos sobre la cultura vial

subrayan que todas las sociedades poseen distintas prácticas que les permiten interactuar en los espacios de movilización, de esta manera se conformará como la expresión de la relación que se da en las vías. No podemos hablar de una sola cultura vial sino más bien de la convivencia de distintas culturas viales que simplemente existen. (<http://culturavial.net/que-es-cultura-vial/>, 2009).

Es así que se enriquece la percepción de la ciudad como un tejido de interacciones que está en permanente construcción, es decir que es dinámica y mutable.

“Ahora, la violencia y todo eso, en todo sentido, le ves al busero, al taxista, le ves al del auto grande o chiquito es a todos los niveles, pero es algo cultural, es también el que se mete en la fila, el que compra el trámite, es cultural. Es un síntoma de la ciudad, de lo que pasa dentro de los seres humanos, o sea la idiosincrasia de los habitantes”. Entrevista a Sofía Gordón, Abril 2014.

“La convivencia vial es como un concepto que yo creo que se le ha manoseado, no se le ocupa en términos correctos, porque para que haya una convivencia vial, primero tiene que haber justicia y tiene que haber una infraestructura que te permita convivir en espacios públicos y también educación y de culturización”. Entrevista a Galo Cárdenas, Abril 2014.

Se mencionó a menudo que la falta de educación vial por parte de peatones, ciclistas y motorizados es un eje fundamental al momento de comprender las razones de la incompatibilidad que se vive cotidianamente en las calles de la ciudad. Al respecto se indicó:

“Entonces hay como una falta de educación, cuando uno está aprendiendo a manejar, cuales son las reglas de los peatones y los ciclistas, si es que hay alguien que quiere cruzar en un paso cebra tienes que parar. Yo siempre como qué me lanzó más de lo que debo para que paren en el paso cebra, y como que le hago una cara. Pero también los ciclistas, no es que tienen un programa súper fuerte de capacitación tampoco, eso es para mí una experiencia cultural diferente. (...)A veces siento que es simplemente egoísmo, que los otros quieren ganarte y reclamar su espacio, pero otras pienso que es simplemente ignorancia”. Entrevista a Sally Sharow, Abril 2014.

“En cuanto a automóviles igual hay carros que ni siquiera saben que hay bicicletas por ahí, entonces ni siquiera se toman la molestia de regresar a ver, por ejemplo en el sentido que vamos que es justo la Amazonas de Norte a Sur, ni siquiera regresan a ver hacia el Norte entonces es muy peligroso. Pero ahora como ya tiene algún tiempo la Bici-Q y las bicicletas yo creo que ya nos respetan un poco más. El problema también es que se parquean en la vía de las bicicletas, pero nosotros también como ciclistas les educamos a las personas porque simplemente nos frenamos hasta que se muevan, yo por lo menos no me abro ni nada, sino me freno hasta que se muevan.” Entrevista a María Sol Ávila, Mayo 2014.

3.3.1.5 Infraestructura:

El segundo impedimento más recurrente que mencionan las mujeres encuestadas (ver tabla #2) está relacionado con la infraestructura, es decir la falta de ciclovías o la poca planificación de las mismas. Lo cual concuerda con los resultados de las entrevistas realizadas, donde se preguntó a los entrevistados/as: ¿Dónde te sientes más seguro ciclando, en la ciclovía, en tráfico abierto o en vías compartidas? La mayoría argumentó que se sentían más seguros circulando por una ciclovía:

“(…) porque ir por la calle realmente no nos beneficia para nada, los carros no respetan, se van por encima de nosotros, no les importa”. Entrevista a María Belén Almeida, Mayo 2014.

Otra de las observaciones al respecto fue el hecho de la vulnerabilidad evidente de ir en una bicicleta frente a un auto:

“(…) sobre la infraestructura, uno no puede convivir en un carril de alta velocidad, con otro vehículo que está yendo a 100km/h, uno tiene que aprender a convivir en espacios donde la obra pública te lleve a convivir” Entrevista a Galo Cárdenas, Abril 2014.

De igual manera se señaló la necesidad de tener en cuenta la emergencia del ciclista como un nuevo actor en las vías:

“Yo creo que la infraestructura misma está como segregando a los distintos actores, entonces eso implica que si vas a introducir otro nuevo actor, necesitas ponerle infraestructura, pero también te plantea un paradigma diferente, que es compartir, que es la convivencia, es decir, [yo auto que tengo un motor voy a bajar un poco la velocidad, y voy a respetar al ciclista]”. Entrevista a Sofía Gordón, Abril 2014.

Si bien la mayoría de ciclistas se sienten seguros circulando por las ciclovías, es también evidente el descontento frente a algunos nuevos trazados realizados en calles demasiado estrechas o en veredas, las cuales han incrementado la falta de tolerancia de los automóviles hacia los ciclistas, y en el caso de las veredas, de los peatones hacia los ciclistas. De tal manera que se percibe la falta de planificación al momento de crear nuevas ciclovías.

“(…) igualmente confieso que hemos sentido malestar por el diseño de algunas (ciclovías) así como la manera y la demora en terminar de implementarlas. Y es a estos últimos hechos a los que atribuimos la serie de conflictos y malentendidos que se han generado en las calles donde se han empezado o terminado de implementar estas ciclovías (…)

(<http://diegopuente.wordpress.com>, 2013)

“Pedalear en ciclovía; aunque a muchos conductores les parezca que la ciudad está inundada de ciclovías a nosotras no nos lo parece. Resulta casi imposible realizar recorridos completos y cotidianos por las ciclovías existentes ya que su cobertura es limitada, es por esta razón que compartimos las calles con los vehículos motorizados. Pedalear en ellas muchas veces nos brinda seguridad, pero algunas otras son estas ciclovías y sus diseños las que nos colocan en situaciones de riesgo y nos obligan a invadir el espacio de los peatones”. (<http://www.carishinaenbici.blogspot.com>)

Es por esto que nos llamó la atención la acción que se realiza en un tramo que no constaba con ciclovías. La acción partió en un inicio de dos personas que al darse cuenta de la inexistencia de ciclovías en el sur y el riesgo que representa transitar por estas vías, tomaron la iniciativa de pintar la calle, emulando una ciclovía, para completar un tramo incompleto.

“La idea de crear esta ciclovia más fue que nos impulsó la necesidad, porque realmente es un tramo muy peligroso, porque es una vía compartida entre autos y bicicletas. Entonces un día estaba en una masa crítica, sacamos estencil para pintar bicicletas por todos lados y un amigo de mi equipo de polo llamado Jonathan me dijo “Oye porque no traes pintura y derramamos por aquí”, yo dije “¿cómo vamos a hacer eso?”. Pero después como que me quede pensando y dije “si es posible hacer esto”, entonces me reuní con una amiga que tiene dinero, otra amiga que también tiene dinero y les conté, estaba seguro que me iban a acollar, a apoyar y ahí reuní la plata, como 35 dólares, porque tenía que comprar pintura para calle y brochas, también mascarillas y chalecos. (...). Nosotros terminamos el tramo que quedó incompleto del gobierno, porque el gobierno pintó solo hasta el perímetro del centro, pero el sur nunca se ha tomado en cuenta, entonces nosotros tomamos ese tramo y lo empezamos a pintar”. Entrevista a Carlos Gallegos, Mayo 2014.

Preguntamos sobre los cambios que vieron después de pintar la ciclovia, y se argumentó que:

“Pero yo más bien creo que estamos creando cultura, al usar la ciclovia ya que no nos orillamos y el carro de atrás ya no nos pita, ya no nos hace luces porque ve que ya hay una vía ahí para bicicletas. Sí está funcionando, hay unos tramos que dejamos para poner poemas o dibujos de bicicletas, también estamos en eso” Entrevista a Carlos Gallegos, Mayo 2014.



Calle 5 de Junio, sur de Quito, Mayo 2014

A nivel Municipal se contempla que gracias a la implementación del Proyecto Bici-Q y las ciclovías, se ha duplicado el porcentaje de los viajes diarios en bicicleta (antes 0,25% y ahora 2%). El Proyecto Bici-Q consiste en alquilar bicicletas de manera gratuita, con distintas estaciones ubicadas estratégicamente para conectarse con las ciclovías¹⁶. Esta red comprende parte del norte y centro de la ciudad, excluyendo el sur de Quito.

También en los últimos 15 años se han construido y habilitado 63,6 km de vías para el tránsito de ciclistas, los cuales no son enteramente ciclovías, sino se dividen en vías compartidas, y zonas recreacionales.

¹⁶ <http://www.elcomercio.com/actualidad/dudas-efectividad-transporte-exclusivo.html>, Mayo 2014.

3.3.1.6 Contaminación y ruido:

Y por último otro de los conflictos que se nombró en menor medida se vinculó a la contaminación y el ruido. Afirmando que al estar en la bicicleta más expuestas a estos elementos, se siente de manera distinta la afección de los mismos. Se conoce que en Quito el porcentaje de aire contaminado producto directo de los automóviles es el 80% (Hurtado, 2004), por lo tanto la incidencia de dicha contaminación es tangible al movilizarte en bicicleta:

“El problema de andar en bici aquí en Quito es la contaminación, se te tapa la nariz, te ensucias, ese es el problema más grande creo yo, porque el tráfico, ciudad, capital, pero la contaminación. Eso deberían solucionar y controlar más”. Entrevista a Gabriela Centeno, Mayo 2014.

Por lo tanto, consideramos que la ciudad está siendo parte de una transformación a nivel de movilidad lo cual no se experimenta simplemente en la infraestructura sino también en el habitus y en los imaginarios urbanos de los habitantes de la ciudad, donde la cultura vial es fundamental para la construcción de los mismos, como de creación de identidad en cuanto a memoria espacial y experiencial. Como ya señalamos, los tiempos de viaje de los urbanitas constituyen una fuerte forma de apropiación del espacio y de vivencia y elaboración de los imaginarios, al ser está una necesaria actividad de intercambio simbólico entre diferentes. De ahí que se desprenden distintos modos de ver o vivir la implementación de infraestructura y de campañas de educación vial en las distintas zonas de la urbe.

3.3.1.7 Soluciones:

Se plantearon también algunas ideas que mejorarían la convivencia en las calles. Una de las soluciones más mencionadas es el aumento de educación vial como también proyectos de sensibilización respecto a los distintos modos de moverse.

“Y por último, la educación y la sensibilización también es súper importante que la gente sepa, porqué tienes que respetar al ciclista, porqué tienes que respetar al peatón, son cuestiones bastante lógicas pero que no están posicionadas aun en la ciudad”. Entrevista a Galo Cárdenas, Biciacción, Abril 2014.

“Creo que la ciudad está tomando buenas decisiones para construir más ciclovías, pero como una educación creo, la promoción que yo he visto también es bueno, como respeto al ciclista y todo eso, pero es difícil creo que con años y con educación y con no se... es muy difícil (...)” Entrevista a Rayna Weiss, Mayo 2014.

Una de las entrevistadas nos contó su experiencia de trabajo con las iniciativas que promueven el uso de la bicicleta en la ciudad, esta iniciativa es parte de un programa de la Fundación Biciacción:

“Una de las cosas más grandes que hacemos, es la capacitación y entrenamiento empezando por niños, que vienen a aprender y quieren ir a saltar y todo pero siempre hacemos una parte de cuáles son las reglas de la calle de cómo tienes que señalar, como debes estar pendiente de los carros. Es como un campamento, hay una parte de clases individuales si hemos hecho también una escuela conjuntamente con el municipio, les sacamos a la ciclovía, cuales son los diferentes tipos de ciclovía, preguntarles en cual se sienten más seguros, (...)” Entrevista a Sally Sharow, Abril 2014.

Podemos concluir que las motivaciones y los conflictos de las mujeres que se movilizan en bicicleta deben ser comprendidos desde una mirada institucional al momento de hablar de planificación municipal y creación de infraestructura, como también desde la cultura urbana y sus imaginarios, como elementos constitutivos de un habitus que se va modificando a medida que aparecen nuevos actores urbanos en el marco de movilidad.

Tener presente el hecho de que las soluciones en torno a la problemática de movilidad en Quito no deben ser simplemente reducidas al aumento de ciclovías, es fundamental. Dado que como hemos hablado a lo largo de toda la investigación y las conversaciones con distintas mujeres señalan, lo que se busca si bien son espacios de inclusión de las distintas

formas de movilización, pero también de distintos modos de desplegar la libertad de transitar y vivir la ciudad de cada ciudadana y ciudadano. Por lo tanto enfatizamos en la necesidad de tener en cuenta un enfoque de género al momento de buscar incluir al ciclista socialmente no solamente en su forma física.

3.4 PROCESOS QUE SURGIERON A PARTIR DEL USO DE LA BICICLETA: UNA VISIÓN DESDE LAS MUJERES

En este apartado pretendemos involucrarnos de manera más específica, con las subjetividades de las mujeres que nos transmitieron sus experiencias en cuanto a movilizarse en Quito en bicicleta. Después de haber realizado un panorama sobre el contexto más objetivo de su experiencia al movilizarse, buscamos indagar los procesos que se desencadenaron en cuanto a la construcción y deconstrucción de la identidad femenina. Al momento de tratar al respecto de las subjetividades, lo haremos desde la perspectiva en la cual la subjetividad es vista como un proceso y no una entidad sustancial, como se plantea en la discusión teórica sobre el sujeto en la modernidad y de manera más específica como Braidotti (2004) argumenta sobre la construcción y apropiación de la misma.

Lo que procuramos es hacer un ejercicio situado, es decir, que corresponda a realidades contextualizadas y parciales, no intentamos llegar a ninguna verdad general. Dado que nos regiremos por la política de localización propuesta por Rich (1984), ya que es nuestro afán recopilar y dar a conocer las experiencias que han permitido a este grupo de mujeres liberar la noción tradicional de mujer y elaborar un constructo hecho por sus propias vivencias y relatos, dejando de lado la dualidad operante en la sociedad, en la cual se usa la inmediata exclusión de lo opuesto para definirnos.

Es necesario recalcar que no todas las mujeres ciclistas de Quito van a sentirse identificadas en su totalidad con lo expuesto posteriormente, sin embargo, ese no es el propósito de la investigación.

Continuando con el esquema de lo que será este apartado, profundizaremos sobre los procesos de apropiación del espacio y la consecuente discusión sobre el derecho a la ciudad, como también el cuestionamiento de los roles socialmente establecidos a cada género. Esto nos llevará a develar procesos de empoderamiento en la mujer, los cuales desembocarán en la articulación de un nuevo sujeto mujer y nuevas formas de relaciones colectivas establecidas entre ellas.

3.4.1 Apropiación del espacio y reconfiguración de los imaginarios en la ciudad

Con el fin de abordar la discusión sobre la mujer y el espacio público, debemos realizar un breve recorrido sobre el proceso que le ha tomado a la mujer visibilizarse en el mismo.

A lo largo de la historia la mujer ha estado relegada del espacio público. En menor o mayor medida dependiendo de la sociedad a la cual pertenezca y al tiempo histórico en el que nos enfoquemos. Sin embargo, actualmente evidenciamos un cambio, en el cual la mujer al haberse insertado como fuerza de producción en el capitalismo, salió a las calles para trabajar y de ahí su consecuente visibilización en el espacio público. Al tener que dirigirse a su lugar de trabajo tuvo que hacer uso de calles, parques, plazas como también de los medios para transportarse dentro de la urbe. Por lo tanto podemos inferir el hecho de que claramente existirá un cambio de perspectivas a cerca del espacio público, dependiente del cambio generacional.

Como nos han contado algunas entrevistadas sobre su experiencia con la bicicleta en la infancia, donde afirman que para ellas fue accesible dado que el cambio en las mentalidades ha permitido que la bicicleta se configure como un juguete también para niñas. Al contrario de lo que nos cuentan al hablar sobre sus madres o mujeres mayores a ellas, donde la bicicleta era vista como un modo recreacional casi exclusivo para niños.

Es en este contexto dentro del cual la mujer se enfrenta a discursos que se utilizaron para mantener el orden que las relegaba al ámbito privado. Dado que los imaginarios urbanos se

articulan como un proceso, las mentalidades de las personas tardarán en acoplarse a la transferencia de la mujer del espacio privado al público. De tal manera que señalaremos qué concebimos como espacio público y cuáles fueron los discursos antes mencionados.

Por espacio público comprendemos el espacio de visibilidad y acceso entre urbanitas, donde se desarrollan saberes prácticos, espaciales y sociales. Este espacio será propicio para la negociación, apropiación y uso compartido, de tal manera que se configura como un espacio de tránsito tanto de ideas como de objetos. Por lo tanto al estar o haber estado la mujer privada del espacio público, la acción de construcción de identidades culturales le fue negada, y en algunos casos lo sigue siendo. De tal manera que actualmente al visibilizarse en este espacio, la mujer se enfrenta a un universo simbólico enteramente nuevo. Este universo responde a la lógica de un orden en el cual lo masculino se presenta como el referente, dado que el hombre siempre ha tenido acceso al espacio público, de tal forma que la mujer ha sido espacialmente segregada debido a discursos como la seguridad, los cuales han ayudado a perpetuar su exclusión.

El discurso sobre seguridad se apoya en la creación y continuación de políticas que alientan a la mujer a evitar frecuentar la esfera pública, alegando que es por su propio beneficio. En estas circunstancias la mujer identifica áreas, rutas y horarios peligrosos lo cual se utiliza como justificación para la restricción de su circulación y contribuye al mantenimiento de áreas dominadas por lo masculino, lo que finalmente se traducirá en que varias mujeres pasen toda su vida en un “toque de queda virtual” [virtual curfew] (Harrison 2012). Sin embargo, no podemos olvidar que “lo peligroso” se definirá también a través de un proceso mental consciente o inconsciente en el cual el transitar cualquier zona puede parecernos un potencial peligro. Dichas mentalidades se alimentarán de enunciaciones escuchadas o tal vez malas experiencias que fueron vividas en uno u otro lugar y se transmiten de boca en boca. Así también responderán a estereotipos visuales en los cuales se identifican elementos diferenciadores de la “zona de glamour” frente a la “zona de

conflicto urbana”¹⁷, convirtiéndolos en indicadores de cuáles son las zonas peligrosas y las zonas seguras. No siempre correspondiendo a la realidad.

Por otro lado, en la actualidad no es tan fácil evidenciar el hecho de que la mujer esté segregada del espacio público en Quito, empero la violencia y el acoso en el transporte público es una forma de limitar una relación dinámica y fluida de la mujer con la ciudad. Haciendo de su experiencia de movilizarse, lo cual implica visibilizarse en el espacio público, algo muchas veces violento, incómodo y frustrante. Lo cual no nos permite apropiarnos del espacio público tan fácilmente como a los hombres. Todo el entramado del conflicto entre espacio público, transporte y mujer, evidencia la forma operante de la estructura falocéntrica en la que vivimos. Dado que el espacio público y el transporte público son varios de los espacios en los cuales se cometen los actos más violentos contra las mujeres.

Encontramos que las mujeres entrevistadas, a partir del uso de la bicicleta dinamizaron su relación con la ciudad, al muchas veces sentirse más seguras transportándose en ella. De tal manera que rompen con los horarios o rutas preestablecidas como seguras, y empiezan a crear una relación bastante fluida y espontánea con la ciudad, alterando así algunas veces inconsciente y otras conscientemente los límites establecidos entre lo público y privado.

”Como mujer estamos muy adaptadas al espacio privado entonces a las 6 de la noche tú dices “tengo que llegar a mi casa” y a veces prefieres tomar un taxi, porque te sientes expuesta ante esa inseguridad entonces de esa manera yo en la bici he encontrado un refugio a esto (...)”. Entrevista a Patricia Vásquez, Mayo 2014.

¹⁷ La zona de glamour y la zona de conflicto urbana son dos términos usados por Saskia Sassen (2011) con los cuales se busca explicar el conflicto socio-económico de los habitantes de las ciudades. Afirmando que la zona de glamour es la que encaja con los intereses globales de reproducción de capital y la zona de conflicto urbano es donde se ubica la población de menores recursos y que reclama una forma legítima de habitabilidad urbana.

“Si sales a la calle en bici hay preocupación y admiración al mismo tiempo, es casi un acto de valentía. Pero yo me siento muy segura en bici, yo me puedo ir a las dos de la mañana a bailar y vuelvo en bicicleta tranquilamente”. Entrevista a Sofía Gordón, Abril 2014.

A partir de lo que nos mencionan las entrevistadas podemos dar cuenta de que existen algunos márgenes de horarios en los cuales se sienten seguras transitando en la ciudad. Estos horarios son altamente variables y flexibles dependiendo a la mujer. Como afirma Patricia Vásquez que a las 6 de la noche ya se siente insegura transitando por la ciudad si es que no está en su bicicleta y debe usar el transporte público. Consideramos que depende también del aspecto visual en cuanto a que la oscuridad en algunos casos se la construye como un indicador de alerta para la mujer, sobre todo si está sola y en la calle, donde puede ser víctima de algún tipo de violencia. Este hecho responde a un constructo de saberes inculcados en instituciones tales como la familia en los primeros años, la escuela y la Iglesia, donde se llama a la mujer a buscar un lugar seguro cuando empieza la noche, o la oscuridad, para evitar la sobre exposición a los “peligros” de las calles.

Así mismo, el relato siguiente de Sofía Gordón, nos muestra otra actitud hacia las limitaciones que dichas instituciones antes mencionadas establecían para las mujeres. El hecho de que Sofía se sienta libre de salir a bailar y regresar a las dos de la mañana en su bicicleta, da cuenta de la versatilidad y la facilidad que el transportarse en bicicleta le provee a la mujer al momento de circular de un lugar a otro. Dado que el transitar en la noche sola o acompañada por calles oscuras o iluminadas, en tráfico abierto o en ciclovía, le han permitido flexibilizar la concepción que ella tenía sobre las restricciones en la ciudad.

Otra de las modificaciones en cuanto a la nueva relación dinámica entre la mujer y la ciudad propiciadas por la bicicleta, es el hecho de que existe una alteración en cuanto a las percepciones espacio-tiempo a las cuales estaba acostumbrada antes de escoger este como su medio de transporte. Esto influye también en el tema sobre seguridad antes mencionado, al hacer más rápido los tiempos de traslado, y eventualmente al alentarlas a diversificar sus rutas, es decir no transitar siempre por calles principales, lo cual permitirá una apertura hacia una ciudad que siempre ha estado ahí pero que muchas veces no pudo

ser experimentada. Como nos cuenta Sally Sharow al respecto de su ruta diaria de la casa al trabajo y las adecuaciones que ella misma fue realizando para tener un trayecto eficiente y cómodo:

“Vivo en San Blas, entonces la primera parte es un poco malo porque tengo que ir en contravía, porque en la otra opción si hay vía compartida, pero esa parte como desde la plaza de San Blas hasta la Alameda y siguiendo, pero no me gusta ir por ahí porque está lleno de buses que están parados, entonces tú estás básicamente en una nube de contaminación, entonces no me gusta ir por ahí y también es súper parado el tráfico. Entonces yo voy en contravía en la Ríos, hasta una calle que se llama Elizalde donde está la Cruz Roja, ahí bajo y ya salgo a la Alameda (...)” Entrevista a Sally Sharow, Abril 2014.

El relato de Sally Sharow, es una muestra de cómo se construyen los imaginarios urbanos a partir de las prácticas cotidianas como explica Armando Silva (2006). Constituyendo una ciudad de personas y no de personas que se caracterizan por ser urbanas y le conceden un valor cultural a los espacios dentro de los cuáles transitan, trabajan, viven, etc. De tal forma que este valor cultural será el sentido que el urbanita le concede al espacio físico, y no simplemente sentido en cuanto a funcionalidad sino en cuanto al involucramiento de valores, sensaciones, disputas y apropiaciones.

Por otro lado Patricia Vásquez nos cuenta sobre el cambio en su experiencia al empezar a descubrir Quito en bicicleta:

“La primera vez que salí en la bici con ellas (con el Colectivo Carishina en Bici) fue en la noche, yo nunca había salido de mi casa en la noche porque vivo sola, era una ciudad nueva, grande y además mi universidad es en el valle, entonces mi ruta era de mi casa a la universidad en un bus. Entonces nunca tuve la oportunidad de conocer la ciudad, como es y además que la bici te hace que conozcas mucho más la ciudad, conoces su topografía, los baches que hay en las vías, como se manejan los carros, como es la gente a veces agresiva (...)”. Entrevista a Patricia Vásquez, Mayo 2014.

“Sí ha cambiado: yo antes le veía mucho más grande, la bici hace que cambies tu perspectiva de tiempos y de distancias entonces tú dices, qué sé yo, me hago una hora de

mi casa al centro, pero en bici me hago 20 minutos, entonces tienes nuevas perspectivas de distancias, tiempo.” Entrevista a Patricia Vásquez, Mayo 2014.

A partir del proceso de apropiación del espacio de este grupo de mujeres, podemos contemplar la idea de que este proceso les ha llevado a construir nuevos imaginarios urbanos, así también ha llevado a visibilizar otras demandas como es el derecho a la ciudad y a una movilidad alternativa.

3.4.2 La ciudad como productora de política, identidad y cultura

Partiremos desde la concepción del espacio urbano entendido como espacio político. Posicionando así a la ciudad como productora de política, identidad y cultura. Dado que es un espacio político, podemos hablar de que en este espacio pugnan distintos elementos que van más allá de lo específicamente físico, como Sassen (2011) afirma en cuanto a la dinámica urbana y a las nuevas reivindicaciones disputadas en el mismo. Esta serie de aspectos dan paso al surgimiento de la ciudad como el escenario de una nueva operación política. Esta nueva operación política se puede observar a lo largo de la investigación en cuanto a que la bicicleta se torna en una herramienta para que las mujeres asuman un rol público en la ciudad, el mismo que fomentará alteraciones en los roles que en el campo privado se ejecutan. Este hecho provee a la mujer de los elementos para una construcción identitaria de sí misma donde ya no se concibe como excluida del universo de la ciudadanía. Es por esta razón que los límites y actores que configuran la ciudadanía se dinamizan, y permiten aportar nuevas formas políticas de crear ciudad, mediante las cuales la igualdad dejará de ser un aspecto meramente formal y se inscribirá en la experiencia y transitar cotidiano de las mujeres por la ciudad. 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 la inserción de los mismos en los imaginarios y mentalidades urbanas.

Por lo tanto rescataremos el quiebre que ocurre en cuanto a las reivindicaciones básicas en lo urbano, para dar paso a reivindicaciones relacionadas con derechos de otra índole. Dicho derecho, como ya hemos señalado anteriormente, se lo conoce como derecho a la ciudad. La concreción de este derecho dependerá de cómo la ciudadanía, en este caso las mujeres que se movilizan en bicicleta, se enfrentan a las dinámicas disolutorias y excluyentes de la ciudad.

De manera más clara, el derecho al cual se hace alusión está relacionado con la necesidad de una planificación urbana, que incluya los saberes y experiencias de las mujeres en cuanto a políticas sobre movilidad y uso del espacio. Como también, buscar cierto nivel de correspondencia entre la afirmación de que la mujer ya puede acceder al espacio público y por ende incidir en la configuración de la cultura urbana.

Como cultura urbana adoptaremos la definición de Castells (1976) al respecto, donde se la define como la difusión de un sistema de valores, actitudes y comportamientos propios de la urbe. Lo cual implicará la completa inserción de la mujer a nivel ciudad, dado que se hará evidente tanto en infraestructura como en el campo relacional e interaccional entre habitantes de la urbe. Ya que no serán suficientes las implementaciones en cuanto a infraestructura si no se cuestiona las estructuras operantes que sostienen la inequidad de género como discurso y práctica. Un ejemplo claro es la carta abierta que dirigió un grupo de mujeres que se autodenominan “Las lorenzas, malcriadas siempre, silenciadas nunca”¹⁸ en la coyuntura de la elección de la alcaldía de Quito, para el periodo 2014-2019:

“Y durante estos últimos años hemos redoblado el esfuerzo, porque sabemos que nuestras hijas, primas, hermanas, abuelas son víctimas de acoso sexual, violencia intrafamiliar, violaciones, violencia económica y más, violencia que la vivimos en los trabajos, en los buses, en la calle, en el parque, sí, precisamente, en esos “espacios públicos” (que la

¹⁸Recuperado de: <https://cfeministalorenzas.wordpress.com/2014/02/20/respuesta-al-llamado-de-las-mujeres-de-alianza-pais-2/>

administración Municipal 2009-2014 presentó). Qué pena tener que decirles que éstos aún no son para nosotras, pues la seguridad y la inclusión se construyen con algo más que obras de cemento.”

En cuanto a la experiencia específica del grupo de mujeres que se movilizan en bicicleta sobre el mismo tema, afirmaron lo siguiente:

“(…) creo que lo que nos une es la bici y el sueño de construir una ciudad más humana, con un rostro de mujer, feminizar la ciudad, que se yo, pintarla de colores, de morado, de rosado, lo que sea”. Entrevista a Patricia Vásquez, Mayo 2014.

“Yo siento que es súper importante que las mujeres salgan a hacer bici, porque cambias la cultura de una ciudad, o sea desmitificas, porque ver a un hombre en bicicleta es como que todo el mundo sabe que es más rudo y que puede soportar la violencia de la ciudad, en todo el sentido, o sea la violencia del tráfico y todo, y dicen “bueno es hombre, aguanta”. Pero cuando le ves a una mujer en bici en la ciudad, o sea realmente si te estás cuestionando y hasta miras “¡nooo!, como se lanza, como se atreve”, entonces si estás cambiando la cultura”. Entrevista a Sofía Gordón, Abril 2014.

Al respecto de la visión colectiva sobre este tema, el Colectivo Carishina en Bici publicó una serie de razones que visibilizan las afirmaciones a las cuales han llegado en el transcurso de estos años movilizándose en bicicleta. Los cuales expondremos a continuación:

¿Por qué (las Carishinas) en Quito han elegido usar la bicicleta?

- Porque creemos en la bici como una herramienta inclusiva; ya que sobre ella no existen distinciones.
- Porque entendemos a la bici como un espacio de lucha; sobre ella exigimos y ejercemos nuestro derecho a circular de manera libre y segura por las calles.
- Porque a través de la bici nos volvemos más cercanas; a la calle, a la gente, a la realidad fuera de nuestras individualidades (y muchas veces de nuestros individualismos). La bici

nos permite ser más humanas, solidarias y conscientes de nuestra realidad social, una realidad que nos atañe a todas/os.

- Porque de una manera simple hemos visto, a través de la bicicleta, que existen otras formas de movilidad, otras formas de convivencia entre las personas.

- Porque sabemos que la bici genera cambios; somos conscientes de que nuestro pedalear no desaparecerá todos los daños ambientales del mundo, pero también somos conscientes de que a través de la bicicleta muchas hemos iniciado cambios en nuestro estilo de vida y hemos trasladado estos cambios a los espacios donde nos desenvolvemos cotidianamente; y sabemos que es así como se generan los verdaderos cambios.

En las distintas experiencias mencionadas se muestra el carácter dinamizador de la cultura urbana por parte de las ciclistas, como también las implicaciones que esto tendrá en la ciudad si hay un número creciente de mujeres apropiándose del espacio público en bicicleta.

Un ejemplo claro de que la participación urbana no se reduce simplemente a la apropiación física del espacio sino que busca también la inclusión política, es el hecho del manejo discursivo de ciertos colectivos de mujeres. Como mencionamos anteriormente a “Las Lorenzas, malcriadas siempre, silenciadas nunca” y “Las Carishinas”, existe un intento de una resignificación de términos y reivindicaciones femeninas, que a partir del uso de palabras que antes tenían una connotación peyorativa buscan dotarle de un valor distinto y positivo a dichos términos. Estos se usaron como forma de violencia frente a la mujer para recluirla al espacio privado y limitar la posibilidad de acción de la mujer.

El nombre “Las Lorenzas” surge de la idea de recuperar la fuerza de lucha de ciertas mujeres influyentes de la historia ecuatoriana, se toma este nombre en búsqueda de rendir homenaje a las ancestras.

A propósito del porque usar la palabra “Carishina” para nombrar a un Colectivo de mujeres ciclistas nos contaron:

“Es muy bonito la idea porque, “Carishina” es un kichwismo y viene de la idea de parecerse a un hombre, entonces el Colectivo a la vez quiere reivindicar la palabra, el significado que la gente tiene de la palabra, entonces como salirte de tu rol de mujer, de que si no estás en la cocina, de que si no cocinas bien, de que si te subes al árbol, de que si manejas bici, te pareces o eres un hombre. Dejas de ser mujer por no cumplir estos roles”.
Entrevista a Patricia Vásquez, Mayo 2014

A partir de estos dos ejemplos queremos resaltar el hecho de que la nueva conciencia de la mujer se va articulando si bien es cierto gracias a los cambios físicos como son, la visibilización y apropiación del espacio, también a niveles discursivos los cuales permiten recrear y recuperar la memoria desde las mujeres y no simplemente basarse en la historia donde lo masculino se posiciona como el orden y la lógica imperante. El hecho de revivir la memoria desde una distinta perspectiva, nos permite a las mujeres dar paso a los procesos de creación de identidad y por lo tanto a la dinamización de la cultura.

3.4.3 Cuestionamiento de los roles de género socialmente establecidos

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.

Los campos de acción y disputa política nos permitirán transformar las condiciones materiales de la subordinación, violencia y explotación de las mujeres en nuestras sociedades. A partir de nuestro análisis hemos diseñado un mapeo en cuanto a los roles de género cuestionados por este grupo de mujeres, en una relación dinámica que nos permita entender los procesos de cambios, como una combinación de diferentes aspectos de la vida, en este caso aspectos como el espacio, el cuerpo, el tiempo libre, los saberes, los cuales creemos son válidos para todas las mujeres.

Para comprender las categorías sobre masculino y femenino utilizaremos algunos de los conceptos elaborados en la teoría de Pierre Bourdieu. Dichas categorías se entenderán

como producto de un ejercicio arbitrario y contingente que se ha dado a lo largo de la historia, como construcción a partir de una biologización de lo social. Desencadenando la introyección de esquemas inconscientes de percepción y apreciación que se traducirán en habitus. Estos esquemas se convertirán en la estructura que funciona mediante construcciones sociales naturalizadas, que han legitimado el orden masculino como el orden dominante sobre todo para el espacio público. Dicho orden se manifiesta en los cuerpos y hábitos de cada individuo.

Entonces, al momento que las mujeres se visibilizan en este espacio, se da un resignificación de roles que tradicionalmente se le atribuyeron. Los roles de género comprendidos como involuntarios dado que están inscritos en los cuerpos y en un universo que los dota de legitimidad.

A continuación detallaremos ciertos roles de género que se han visto modificados o criticados desde las experiencias que nos contaron las mujeres ciclistas en Quito como también otras experiencias que recogimos de blogs donde discutía sobre el tema.

3.4.3.1 El Antes y el Ahora de los roles de género

La ciudad se presenta como uno de los escenarios de perpetuación del orden de los roles de género, dado que en ella coexisten distintos imaginarios urbanos que se articulan como un conjunto de signos, con los cuales los urbanitas se relacionan con las imágenes que tienen de sí mismos y la actitud que tendrán hacia lo diferente. Es así como los imaginarios servirán para la producción y reproducción de identidades y de memorias (Canclini, 2010). Por lo tanto, si los roles de género se presentan como un bagaje cultural, los imaginarios urbanos se encargarán de la reproducción casi intacta de los mismos, a menos de que haya un grupo desestabilizador de estos esquemas de comportamiento.

“Lo otro, culturalmente se decía que si pedaleabas no ibas a poder tener hijos o que eras pecadora, porque como te toca tu vagina, es como que por poco y te masturbas, entonces

habían o hay un montón de creencias alrededor de eso, entonces es también a nivel personal. Pero a nivel de lo cotidiano, de la vida, la bici te libera, te da una libertad de poder hacer lo que quieras y de moverte como tú quieras.” Entrevista a Sofía Gordón, Abril 2014.

En este contexto, la mujer de la ciudad ha ido configurando la percepción de sí misma y la relación que tendrá con los otros. Dado que los sexos se construyen de manera relacional, se buscó definirlos como opuestos, produciendo el cuerpo socialmente diferenciado. Por lo tanto la mujer se ha construido como reacción a las disposiciones del orden masculino, el cual la constituye como una entidad negativa, definida por defecto (Bourdieu, 1998). Como afirma Simone de Beauvoir, el mundo femenino se ha estructurado sobre los márgenes de lo masculino, enfrentándose constantemente a un conjunto de reglas, prohibiciones, principios de normalidad y deber ser.

“(…) entonces luego de que empiezas a incentivar a las chicas a que usen la bici, te encuentras con un montón de mujeres así adultas que nunca tuvieron, no, ni siquiera la oportunidad, sino era como que no era para ellas. En mi anterior trabajo tenía una compañera, una señora, tenía como unos 40 o 50 años y ella decía “tengo 4 hermanos y todos tienen bici pero yo no tengo una, y nunca aprendí” y yo le decía “¿pero cómo, y nunca le dio ganas de subirse?” y ella decía “no, es que no, uno se enfocaba en otras cosas... las cosas de la casa, en ayudarle a la mamá”. Entrevista a Sofía Gordón, Abril 2014.

Como observamos en los relatos anteriores a la mujer se la ha vinculado con los quehaceres domésticos y a la privacidad del espacio de la casa, lo cual se ve modificado en la modernidad cuando las mujeres se insertan como fuerza productiva. Sin embargo esta inserción no fue suficiente para la modificación de la estructura que limitaba su accionar en el espacio público, es así como las mujeres que se movilizan en bicicleta son portadoras de una serie de cambios en cuanto a manejo de su tiempo, su espacio, sus costumbres y comportamientos.

Los cambios están relacionados a que la ciudad (como espacio) no siempre presenta la infraestructura ni la cultura vial que estimule o incite a movilizarse en bicicleta, sin

embargo las mujeres que lo hacen se enfrentan a conflictos ya mencionados en ambos ámbitos. Este transitar no solo implica moverse de un punto a otro sino también explorar y modificar los límites de una feminidad impuesta.

3.4.3.2 Cuestionamiento del Cuerpo

Al respecto del cuestionamiento del cuerpo vamos a partir del hecho de que la mujer al movilizarse en bicicleta indudablemente se siente como lo diferente a la norma, dado que la mayoría de ciclistas son hombres. En Quito no existe una cifra porcentual oficial al respecto, sin embargo Sally Sharow de la Fundación Biciacción nos contó que en un intento de cálculo sobre cantidad de hombres y mujeres movilizándose en bicicleta, se estimó que aproximadamente 1 de cada 10 ciclistas son mujeres. Así mismo, otra cifra refleja que en Estados Unidos el 24% del total de viajes en bicicleta son realizados por mujeres¹⁹.

A partir de la pregunta “Is there such a thing as a feminine way to ride a bike?” planteada en el blog de Sara Goodyear, se ampliaron los elementos que vamos a tomar en cuenta para hablar sobre los cambios de sentido y valoración que las ciclistas han experimentado en cuanto a su apariencia. En este blog se inicia con una afirmación que engloba de manera muy clara el proceso al que se enfrenta la mujer al subirse en una bicicleta, mencionando 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. Al colocar este cuerpo de mujer sobre una bicicleta las cosas se complican aún más.

A continuación mencionaremos algunas experiencias tomadas de nuestras entrevistadas:

¹⁹ <http://www.citylab.com/commute/2014/04/there-such-thing-feminine-way-ride-bike/8886/>

“Entonces claro, las primeras bicicletas no contemplaban que vayas en falda por ejemplo, o que vayas en tacos, entonces yo creo que ahora los cuadros de bicis, la aerodinámica de la bici, es diferente, eso por un lado.” Entrevista a Sofía Gordón, Abril 2014.

“Si vienen bastantes (mujeres) de oficina, incluso utilizan la bicicleta con terno, con falda.”
Entrevista a trabajadora Bici-Q, estación MAGAP.

Los relatos antes mencionados por mujeres de la ciudad de Quito, dan cuenta de su cambio de perspectiva ante los roles de género preestablecidos, su actitud frente a una nueva construcción de un sujeto mujer empoderada de un espacio, de su tiempo y su cuerpo. Así también, queremos detallar algunos relatos extraídos del blog antes mencionado donde mujeres en otros países, como Estados Unidos, a partir del uso de la bicicleta han visto modificados sus roles dentro de las dinámicas urbanas.

“I credit bicycling with forcing me to let go of some of the more problematic (to me) aspects of femininity. I stopped wearing make-up (sweat and eyeliner don't mix) and I stopped wearing clothes and shoes that limited my mobility. I am bothered by the cycling chic movement because it subtly tells women that if they can look sexy and cute while riding, then they should. I am bothered by women who say they want to be able to wear high heels and bike at the same time. It is not safe. How intense are the patriarchal standards of beauty that women insist on wearing clothing and shoes that limit their mobility and make it more difficult to bike?” Melody Hoffman. Recuperado del blog: “Is there such a thing as a feminine way to ride a bike?”, Abril 2014.

“Yo le doy crédito al ciclismo el forzarme a dejar algunos de los aspectos más problemáticos de mi feminidad (al menos para mí). Dejé de usar maquillaje (el sudor y el delineador no son buena combinación) y dejé de usar ropa y zapatos que limitan mi movilidad. Me molesta el movimiento cycling chic porque sutilmente les dice a las mujeres que pueden lucir sexy y lindas mientras ciclean, por lo tanto deberían hacerlo. Me molestan las mujeres que dicen que quieren usar tacos mientras ciclean. Eso no es seguro. (Me pregunto) ¿Cuan intensos son los estándares patriarcales de belleza que las mujeres insisten en usar ropa y zapatos que limitan su movilidad y hacer que montar bici sea más difícil ”
Traducción de las investigadoras.

“I feel like there is power in combining ideas of traditional femininity with the dynamic and empowering act of bicycling. I like to hope that I’m changing/expanding the perception of what is feminine when I zip around on my bike while wearing a dress.” “Emily” on [Wheelwomen Switchboard](#). Recuperado del blog: “Is there such a thing as a feminine way to ride a bike?”, Abril 2014.

“Yo siento que es poderoso el combinar las ideas de una feminidad tradicional con la dinámica empoderadora del acto de ciclear. Me gusta esperar el hecho de que estoy cambiando/expandiendo la percepción de lo femenino mientras paseo en mi bicicleta usando un vestido.” Traducción de las investigadoras.

En algunos casos hemos encontrado ciertas contradicciones entre lo que significa la feminidad para distintas mujeres ciclistas, algunas consideran un avance la posibilidad de andar en bicicleta cuando se usa un vestido, falda o tacos, y otras están completamente en contra de esto dado que se considera que se está reproduciendo el ideal de mujer y feminidad desde la perspectiva del hombre, sin importar la comodidad o seguridad de la mujer al usar su bicicleta. Sin embargo consideramos que depende de cada mujer el cómo quiera lucir mientras se moviliza en bicicleta, dado que su apariencia responderá a diferentes etapas de aceptación, conocimiento y cuestionamiento de lo femenino, lo cual implica que el incluir a la bicicleta como medio de transporte responde a un proceso que va a desarrollar nuevos conocimientos.

Lo que buscamos resaltar a partir de la información obtenida es la relación distinta que se establece con el cuerpo al usar la bicicleta sin importar la apariencia de quién lo hace. Lo cual incentivará a una concepción más integral de la propia corporeidad, debatiendo así las divisiones dualísticas entre alma y cuerpo.

3.4.3.3 Desarrollo de habilidades y conocimientos

Otras de las características que amplían la concepción de lo femenino para las mujeres ciclistas, están ligadas a las habilidades y conocimientos que el movilizarse en bicicleta les provee. Este fenómeno se observa en dos sentidos, en cuanto a los saberes que se adquieren al movilizarse en la ciudad y a los netamente relacionados con el manejo de la

bicicleta y su funcionamiento. Algunas chicas nos contaron sobre las experiencias que les permitieron descubrirse como capaces de desarrollar distintas habilidades y enfrentar conflictos que surgen al movilizarse en la ciudad en bicicleta.

“Tenía miedo porque yo siempre me caigo, pero ahora me caigo con estilo y ya no me duele tanto, o me vuelvo a subir a la bici, eso es más, el miedo, porque caerte y en plena calle debe ser horrible. Pero ya aprendes a que si te caes te vuelves a levantar y te vuelves a subir a la bici”. Entrevista a Gabriela Centeno, Mayo 2014.

“Yo siempre he sido muy picada, y a mí me enojaba mucho siempre cuando íbamos a las montañas, que los hombres digan porque eres mujer, “ah bueno quédate nomás atrás nosotros te damos de ventaja media hora” o cosas así. Entonces cosas como esas siempre me han molestado y siempre me sacaba la madre para decir, “chuta no, yo también puedo”. Igual pasa en la calle, no puedes salir porque, “que peligroso estás en bici, es de noche” y cosas así”. Entrevista a Sofía Gordón, Abril 2014.

“Bacán, yo me siento full bien, porque es un deporte (bmx) que no hace casi ninguna chica y a mí me gusta full, igual hay gente que por lo que solo hacen hombres te critican o cosas así, pero igual esas cosas a mí no me importan. Me siento full bien haciendo bici”. Entrevista a Anahí Molina, Mayo 2014.

Como vemos en los relatos mencionados a través del uso de la bicicleta la mujer logra apropiarse de su cuerpo, de su espacio, su tiempo y sus saberes, lo cual consciente o inconscientemente se articularán como un lugar de resistencia. Con estas acciones se rebate las ideas que conforman lo “femenino por naturaleza”, acepción que liga a la mujer con la fragilidad, debilidad, timidez, delicadeza.

“O por ejemplo cuando estuve de intercambio salía bastante con el club de la Católica, así a la montaña y habían varias veces que eran como 12 hombres y yo, entonces si yo me caía todos “¿estás bien?”, era como “déjenme en paz, soy lo suficientemente fuerte, si me raspe pero no pasa nada”, entonces si se siente que todavía es una novedad (la mujer en bicicleta)”. Entrevista a Sally Sharow, Abril 2014.

Queda en segundo plano, si es que no desaparece, el hecho de intentar complacer las expectativas masculinas, que buscan legitimar la violencia simbólica en la cual la mujer solo existe en dependencia al hombre. Lo cual proyecta a la mujer a la construcción de sí misma como un sujeto posibilitado a la acción, por ende se alterarán sus prácticas cotidianas y su relación con el resto de la sociedad.

3.5 ARTICULACIÓN DEL SUJETO MUJER

En este fragmento buscamos recopilar lo anteriormente mencionado en cuanto a los procesos subjetivos que se desprenden del usar la bicicleta y evidenciar la oportunidad que se despliega para la mujer con respecto a la reestructuración de las nociones universales que actualmente están en constante cuestionamiento. Debido a que el proceso que se está llevando a cabo, en cuanto a apropiación del espacio público, lo cual le permite visibilizarse y cuestionar los roles de género, provee las condiciones necesarias para la articulación de sus subjetividades.

Dado que vamos a hablar sobre subjetividades es necesario tener en cuenta las diferencias de contexto histórico, socioeconómicas y socioculturales para evidenciar el hecho de que las mujeres se constituyen como sujetos multiestratificados. Esto quiere decir que la realidad de una será distinta a la de las otras. Por lo tanto, nuestro objetivo es plantear el hecho de que si bien la investigación responde a un lugar en particular, la ciudad de Quito, y a un tiempo, el actual, esto no quiere decir que las experiencias necesariamente tengan que ser similares. Como también queremos recalcar que el proceso no solo se da en un vía es decir que el contexto y el tiempo construye a la mujer, sino que se da en ambas vías, es así que la mujer también producirá el tiempo y el lugar al que se pertenece.

Por consiguiente este apartado responde a un análisis que tiene como base la política de localización propuesta por A. Rich (1984), la cual afirma que el punto máximo o tal vez de partida para una localización que nos permita comprender a la mujer, será su cuerpo. Dado

que se construye como una entidad corporizada e incardinada, constituyendo así la materialidad del sujeto.

Con incardinada queremos referirnos al sitio de conjunto de múltiples complejos, es el punto en el cual se encuentran distintas variables que configuran al sujeto, esto le permitirá comprenderse como entidad múltiple y no lineal. Implicando también una reapropiación de la sexualidad como un sistema tanto social como simbólico, que devendrá en la reelaboración de las identidades sexuales establecidas. Al respecto del cuerpo el incardinamiento lo propone como una entidad socializada donde se interseca lo biológico, lo social y lo lingüístico. (Braidotti, 2004)

Una vez expuestos algunos conceptos desde los cuales vamos a analizar la constitución de las subjetividades o la apropiación de las mismas, no podemos dejar de señalar la importancia de la ciudad como escenario de confrontaciones y transformaciones vividas por las mujeres que se movilizan en bicicleta.

3.5.1 Subjetividades nómades:

La apropiación de las subjetividades propiciadas por el uso de la bicicleta en las mujeres, favorecen un proceso de construcción de sí mismas dentro de este grupo. Lo que implica construirse a sí mismas es el hecho de pasar de una conciencia de objetos a sujetos lo que quiere decir configurarse como agentes activas de la transformación del campo cultural a través de la acción práctica. El reconocer la existencia de una subjetividad propia de cada mujer provee el núcleo de la construcción personal. En la construcción personal, un agente importante es el cuerpo, dado que se convierte en un elemento fundamental para el cuestionamiento de arquetipos, al transformarse la mirada que se tiene de él. (Touraine, 2007)

“I only bike to be outdoorsy, not to get somewhere in a nice outfit. So I feel androgynous on a bike, not particularly feminine or masculine. Just me. And more subject than object.” Emily Chase. Recuperado del blog: “Is there such a thing as a feminine way to ride a bike?”, Abril 2014.

“Solo pedaleo para hacer una actividad al aire libre, no para llegar a algún lado en un atuendo bonito. Así que me siento andrógina en mi bici, no particularmente femenina ni masculina. Solo yo misma. Y más sujeto que objeto.” Traducción de las investigadoras

“O sea el montar bici, realmente es como un cambio radical, o sea con tu cuerpo, con tu mente y con tu espíritu, no es solamente un deporte, es un estilo de vida, entonces creo que en general montar bici te hace más feliz (...)”. Entrevista a Belén Bike, Mayo 2014.

Podemos afirmar que la relación con el cuerpo se modifica al momento que una mujer se sube en una bicicleta, dado que como señalamos en la sección anterior, necesariamente desarrollará habilidades que le permitan desplazarse con fluidez y afrontar las distintas situaciones al transitar la ciudad. Como también dinamiza “lo femenino”.

“It is funny biking in the winter. Many people assume I am male in all of my gear. I also weird people out when I show up in a public space and take off half my layers. Women are expected to show up to places already presentable. That is impossible as a winter bicyclist.” Recuperado del blog: “Is there such a thing as a feminine way to ride a bike?” Abril 2014.

“Es chistoso pedalear en el invierno. Muchas personas asumen que soy hombre cuando uso toda mi indumentaria. También sorprende a las personas cuando aparezco en un lugar público y me quito casi la mitad de todas las capas de ropa que uso. Se espera que las mujeres aparezcan en los lugares públicos ya presentables. Y eso es imposible siendo ciclista en el invierno.” Traducción de las investigadoras

"Feminine" can be having really strong, shapely legs! "Feminine" can be taking up less physical space, using less fossil fuel, and caring about the environment! A good friend of mine once said of cycling that it really had a positive effect on her body image as a woman; rather than seeing her body as an object to be judged/admired by others, it helped her to think about her body as a tool with which to master her environment, and gave her a

different sense of pride in its abilities rather than its appearance.'
Ruby Gertz. Recuperado del blog: "Is there such a thing as a feminine way to ride a bike?"
Abril 2014

“¡Tener piernas realmente fuertes y torneadas puede ser «Femenino»!. ¡«Femenino» también puede ser usar menos espacio físico, usar menos combustibles fósiles y que te importe más el medio ambiente! Una buena amiga mía, una vez dijo que el ciclismo le aportaba un efecto positivo de la imagen que tenía sobre su cuerpo, siendo mujer; ya no veía su cuerpo como un objeto para ser juzgado/admirado por otros, le ayudó a pensar en su cuerpo como una herramienta para relacionarse con el ambiente, y le dio un sentido diferente de orgullo por sus habilidades más que por su apariencia.” Traducción de las investigadoras

“(…) comienzan las chicas a usar como medio de transporte la bici, entonces las chicas se dan cuenta que la bici va más allá, entonces te comienzas a apropiarte de un discurso diferente, te comienzas a apropiarte de un discurso de bici y mujer, de bici como un medio de transporte que es más efectivo, y como mujer que en realidad te puedes apropiarte de tu cuerpo y de tu espacio en la bici.” Entrevista a Patricia Vásquez, Mayo 2014.

Al analizar estas afirmaciones sobre cómo la bicicleta modifica varios de los aspectos identitarios de las mujeres, relacionados con lo corporal femenino, podemos llegar a la conclusión de que es evidente el hecho de que el montar bicicleta se posiciona como el tiempo y el espacio en el cual la relación entre lo masculino y lo femenino que conviven dentro de cada mujer se armoniza. Dando paso a la construcción de un sujeto que se siente cómodo en el transitar dentro de la ambivalencia que separa ambos géneros. Por lo tanto deja de definirse a través de un modelo dualístico que excluye lo contrario, sino más bien incorpora varios aspectos de cada género según sus necesidades cotidianas.

Por otro lado es evidente un proceso de empoderamiento dentro de dicho grupo, debido a la confianza que surge de que sus propias capacidades transformarán una realidad ya sea individual o colectiva en la urbe.

“De ley, si da mucho poder a la mujer porque ella es independiente con la bici, no necesita nadie para salir, tiene más, para mí yo me siento muy poderosa cuando estoy en la bici, porque yo puedo ir más rápido que todos los autos, y la gente ve eso y dice «¡Wow que chévere!», entonces creo que es una herramienta para cambiar los papeles de mujeres en esta cultura.” Entrevista a Rayna Weiss, Mayo 2014.

“(…) también porque se levanta mucho el autoestima y es increíble para ver, yo hace unas tres semanas tenía un grupo de adolescentes, y una chica de Canadá, que tiene 15 años, y se cambió full, en el inicio me dijo «ay yo no puedo andar en bici, no puedo hacer nada», y después ella era una bestia, ella como se cambió todo su actitud de sí misma y era muy increíble para ver”. Entrevista a Rayna Weiss, Mayo 2014.

Los relatos mencionados anteriormente, nos llevan a inferir que las mujeres relacionan a la bicicleta con algo que aporta independencia y libertad tangible a sus vidas, más allá de meramente transportarlas.

“I totally agree on the word freedom as the main component of the way I feel when I ride. That freedom makes me hyper aware of my body and in turn my feminine side. I always feel powerful and in charge of every aspect of my "self". Because that "self" is a woman, it really is a very connecting experience. I love biking in a dress in the summer time. It's the ultimate. I feel attractive, tough, powerful and in control all at the same time.” -Dani Finkel. Recuperado del blog: “Is there such a thing as a feminine way to ride a bike?”, Abril 2014.

“Yo estoy totalmente de acuerdo con la palabra libertad al momento de describir el componente principal sobre cómo me siento cuando monto bicicleta. Esa libertad me hace tener más consciencia de mi cuerpo y por ende de mi lado femenino. Siempre me siento poderosa y a cargo de todos los aspectos de “mi misma”, porque ese “mi misma” es una mujer, es una experiencia realmente vinculadora. Me encanta pedalear con vestido en el verano. Es lo máximo. Me siento atractiva, fuerte, poderosa y en control, todo al mismo tiempo.” Traducción de las investigadoras.

De tal manera que no podemos restarle importancia a esta conexión que las mujeres manifiestan, dado que como afirma Simone de Beauvoir (1999), la libertad positiva se

asocia con la libertad para actuar o para hacer, en este caso el montar bicicleta se convierte en una acción liberadora. Afirma también que la única forma que la mujer realice su libertad será proyectándola sobre la sociedad humana por medio de una acción positiva, que es justamente el proceso que éstas mujeres están viviendo.

“Creo que el hecho de andar solito sobre una estructura de aluminio que te lleva te hace pensar más como en uno mismo, como individuo puedes influir en los cambios sociales, políticos y económicos.” Entrevista a Micaela Navarrete, Junio 2014.

Todos los aspectos antes descritos sobre el proceso y transformación que la mujer enfrenta al movilizarse en bicicleta, se pueden englobar de manera clara en lo que se denomina como subjetividad nómada. La subjetividad nómada es un concepto elaborado por Rossi Braidotti (2004), en el cual busca ahondar en la definición de un sujeto dinámico y mudable que renuncia a una identidad fija. Cabe recalcar que la subjetividad nómada hace referencia a un devenir que se está construyendo. Lo que se logra a partir de renunciar a una identidad fija es subvertir varios conjuntos de prácticas e imaginarios, en este caso en específico como ya explicamos en las anteriores secciones, el grupo de mujeres ciclistas ha logrado rebatir varios constructos sociales como son los roles de género, las características tradicionales impuestas a lo femenino y la relación conflictiva con el espacio público, entre otros. Como por ejemplo:

“Feminine could mean racer spandex and feminine can be evening gown and heels, depending on the person. I think it can be useful for people (women and men and other) to reclaim the stereotypical assumptions of certain labels (i.e. feminine/masculine). For me, personally, being feminine (wearing a short dress and high heels and hair done) on a high-framed road bike makes a lot of people turn their heads when they shouldn't, just because they aren't used to seeing it. I love that I can look like any gender on a bike and feel no less powerful.” Charis Hill. Recuperado del blog: “Is there such a thing as a feminine way to ride a bike?” Abril 2014.

“Lo femenino puede ser una lycra de competencia o también puede ser un vestido de noche y tacos, dependiendo de la persona. Yo creo que puede ser útil para las personas (mujeres, hombres y otros). Para mi, personalmente, ser femenina (usar un vestido corto, tacos altos y

llevar mi cabello arreglado) en una bicicleta de ruta, hace que las personas me regresen a ver, cuando no deberían, simplemente porque no están acostumbradas a esto. Me encanta que yo pueda lucir de cualquier género en una bicicleta y no por eso sentirme menos poderosa” Traducción de las investigadoras

Consideramos necesario realizar algunas acotaciones al sentido de lo nómada de las subjetividades a las cuales nos referimos. El nomadismo conceptualmente nos remite a la idea de comunidades o pueblos que se desplazan constantemente de un lugar a otro sin llegar a establecerse en ninguno de ellos. Sin embargo a menudo olvidamos que los desplazamientos del nómada responden a un orden territorial que le permite ubicarse en el espacio que si bien cambia constantemente, no deja de ser delimitado.

La pertinencia del nomadismo en la presente investigación, está ligada a las mujeres que transitan la ciudad de un punto a otro, sin olvidar que se encuentran con un territorio con límites. El transitar dentro de dichos límites le permite a la mujer apropiarse de las trayectorias, buscando las más eficientes, las más rápidas, las menos transitadas, las menos contaminadas, las más seguras, en fin haciendo sus propias rutas. A partir de lo cual logran apropiarse de dicho espacio mediante sus trayectos, en donde podemos comprender a la bicicleta como vehículo para la construcción de sujeto. De un sujeto nomádico que se construye en el constante movimiento no solo de un punto a otro, sino también de un género a otro.

3.5.2 Subjetividades y procesos colectivos

Desde que subirse a una bicicleta para movilizarse se convirtió y se está convirtiendo para varias mujeres de Quito en un motivo para desarrollar un tipo de autoconsciencia que les permite experimentar la ciudad con otra mirada, algunas mujeres vieron la necesidad de agruparse.

De manera específica nosotras analizaremos este proceso en el colectivo de mujeres “Carishina en Bici”. Al respecto de cómo surgió el Colectivo, una de sus integrantes nos cuenta:

“Lo chévere es que se formó como procesos y cosas que se van dando solas, gente que va entrando va alimentando al colectivo, por ejemplo comenzó con un Carishina Race, se fueron sumando, y lo hacía sola la Charlotte, luego se fueron sumando chicas, entre ellas la Elena Romero, Ximena Paltan, la Gaby Gallardo, y le acolitaron a la Charlotte, entonces en eso se centraba al principio en organizar la carrera, y después tu de organizar y correr el Carishina, después comienzan las chicas a utilizar como medio de transporte la bici, entonces las chicas se dan cuenta que la bici va mas allá, entonces te comienzas a apropiar de un discurso diferente te comienzas a apropiar de un discurso de bici y mujer, de bici como un medio de transporte que es más efectivo y como mujer que en realidad te puedes apropiar de tu cuerpo y de tu espacio en la bici.” Entrevista a Patricia Vásquez, Mayo 2014.

Las integrantes del Colectivo afirmaron que son diversas, que aunque comparten el hecho de movilizarse en bicicleta, tienen realidades distintas. Ellas enfatizaron en las diferencias de cada mujer que conforma el Colectivo, ya que lo perfilan como una fortaleza.

“Además de encontrar chicas que desde toda la diversidad, tenemos tantas cosas en común...no solo el hecho de andar en bici, si no de vivir de acuerdo a los principios que cada una tiene y lo más bacán, encontrar verdaderas panitas del alma...”. Entrevista a Micaela Navarrete, Junio 2014.

“Somos bien diversas, diferentes, es una fortaleza porque todas aportan con su visión y además que todas aportamos con nuestro potencial porque si uno hace algo y la otra puede complementarlo, todas vamos aprendiendo, entonces creo que lo que nos une es la bici y el sueño de construir una ciudad más humana.” Entrevista a Patricia Vásquez, Mayo 2014.

“El compañerismo, tenemos bastante compañerismo entre todas, tu entras al Colectivo y no solo somos compañeras sino amigas, y las que compartimos más, nos conocemos full, somos muy distintas pero aun así hay un grado de tolerancia y aceptación increíble, somos chicas no solo de distintas provincias sino de distintos países, compartimos un montón de

experiencias, algunas somos mamás, otras son profesionales o estudiantes.” Entrevista a Gabriela Centeno, Mayo 2014.

Por lo tanto podemos hablar de que existe un proceso de autoproducción al momento de referirnos al redescubrimiento del “sí misma”, gatillado por la relación con el cuerpo que el usar la bicicleta modifica. Como ya mencionaron algunas de las entrevistadas, esa sensación de empoderamiento, libertad y feminidad dinámica, les ha permitido desarrollar procesos más profundos en cuanto a conciencia del sujeto, que deviene en “autoconsciencia”.

Con el término “autoconsciencia”, hacemos referencia al término usado por el feminismo italiano que lo define como una práctica ancestral dentro de la cual las mujeres se reúnen a compartir sus experiencias personales. Lo cual implicará el desarrollo de un proceso colectivo, que les permitirá buscar el sentido de la emergencia de una acción autodeterminante, que sobrevendrá en la elaboración de un constructo de relatos, los cuales se traducirán en la creación de identidades, posicionándose como una acción de empoderamiento de sus subjetividades.

Por otro lado, cabe aclarar que la comunidad de ciclistas en Quito, como grupo o colectivos si bien ha tenido varias conquistas en los últimos años, tiene también ciertas limitaciones en cuanto a la consolidación de sus demandas. Sin embargo, queremos rescatar la actividad que están realizando este grupo de mujeres al movilizarse en bicicleta, como una suerte de acción práctica. Que aunque no ha llegado a ser una demanda explícita, no quiere decir que sea menos importante ya que ésta actividad en sí misma, al poder ocupar espacios tanto físicos como sociales, logra transformar ciertos hábitos, miradas e imaginarios.

Al respecto del tema autores como Touraine, explican este hecho desde un nivel macro refiriéndose a la modernidad que nos engloba. Señala que la modernidad no puede explicarse como el triunfo de la razón instrumental, donde el sujeto es reducido a la razón misma. Si no que por el contrario, el mundo moderno se presenta como el escenario para que el sujeto se entienda como libertad, es decir, que plantea como principio el control que

el individuo ejerce sobre sus acciones y su situación, y que le permite concebir y sentir sus comportamientos como componentes de su historia personal de vida y así reconocerse a sí mismo como actor.

Entonces al hablar de Sujeto nos referimos a la voluntad de un individuo de actuar y ser reconocido como actor. En el caso de las mujeres que actualmente han optado por hacer de la bicicleta su medio de transporte y por ende visibilizarse en el espacio público, se muestran como actoras al elegir un modo de transporte alternativo a las ofertas motorizadas en la ciudad, lo que implica dinamizar el entorno urbano en el que desarrollan sus actividades. Algunas de ellas lo han hecho de manera individual, y otras han decidido agruparse en colectivos y movimientos. Sin embargo las mujeres que lo han hecho como decisión personal y no están vinculadas a ningún grupo y por ende no han desarrollado un nivel de consciencia sobre las aportaciones que sus acciones tienen en lo relacionado a la posición de la mujer en el mundo actual, no dejan de compartir el sentir general de la comunidad de mujeres que si lo hacen de manera consciente y por lo tanto se agrupan en colectivos. Relacionado con este tema Touraine señala lo siguiente:

...el actor no es aquel que actúa conforme al lugar que ocupa en la organización social, sino el que modifica el entorno material y sobre todo social en el que está colocado al transformar aspectos como la división del trabajo, los modos de decisión, las relaciones de dominación, y las orientaciones culturales. (Touraine, p. 268)

Al respecto de las mujeres que vieron la necesidad de agruparse y han desarrollado cierto nivel de consciencia sobre las implicaciones de sus acciones al transportarse en bicicleta en la ciudad, nos contaron sobre sus experiencias siendo parte del Colectivo Carishina en Bici.

“¡Ha sido hermosa! Me ha hecho mucho más consciente de mis derechos como mujer. Me ha ayudado un montón a ganar confianza en mí misma, no solo en la bici sino en todos los aspectos de la vida. Me ha hecho confirmar que es posible una organización no jerárquica donde todas perseguimos el mismo sueño.” Entrevista a Daniela Borja, Mayo 2014.

“Creo que la cuestión de género la hice más lógica o la acepte un poco más, porque después analizando la teoría feminista es como que siempre aplique mucho tiempo sin haberlo sabido, pero cuando les conocí a las Carishinas fue cuando yo realmente hice lógico eso.” Entrevista a Sofía Gordón, Abril 2014.

“ (...) la experiencia más grande que tengo es que soy parte de Carishina en Bici, entonces ahí es un enfoque para visibilizar a la mujer en la bicicleta, y culturalmente siempre me ha parecido un poco más difícil venir de afuera, no tener tu grupo y hacer amigas con otras chicas. O sea especialmente cuando estuve de intercambio sentía como que claro los chicos siempre quieren hablar porque podría pasar algo ¿no? Entonces eso ha sido para mí una apertura súper fuerte, hasta a la comunidad de las mujeres, o sea tener algo en común con las chicas y tener un grupo que solo son chicas, que puedes pasar tiempo y hablar de cosas de tu mismo interés.” Entrevista a Sally Sharow, Abril 2014.

En estos relatos encontramos que es recurrente el hecho de que la mayoría de las chicas caracteriza el pertenecer al Colectivo como un elemento fundamental en el aumento de su seguridad tanto en la ciudad al movilizarse en bicicleta como en otros aspectos de su vida, lo cual las posiciona como actoras de transformación de su entorno.

Por otro lado, consideramos pertinente hacer alusión al término “affidamento”, que se traduce en dar seguridad y es usado para buscar recrear la importancia que este grupo le atribuye a la creación de nuevas relaciones entre mujeres, se busca que estas nuevas relaciones estén llenas de sentido y valor. Al proveerse de seguridad entre ellas lo que se logra es transmitir sus experiencias lo cual les permitirá introyectar la capacidad de determinación de sus propias vidas y la importancia de ampliar lo que se concibe como femenino para que el término se adecue a una realidad construida por las propias actoras.

Esta práctica será posible gracias a la existencia de una solidaridad activa entre las mujeres. Un ejemplo de dicha solidaridad es el Proyecto “Hadas Madrinas” del Colectivo Carishina en Bici, que es una de las actividades con más fuerza, que nos permitió analizar el funcionamiento de las relaciones de solidaridad establecida y los mecanismos de transferencia de conocimientos y habilidades.

“Lo chévere del colectivo es que es totalmente horizontal entonces van llegando más chicas y van aportando ideas, por ejemplo van llegando chicas que quieren aprender a manejar bici, entonces las chicas dicen tenemos que hacer algo por ella, la Elena nos contaba que siempre le tenía presente a una de las chicas aprendices y que tenía hasta colgado su nombre en la pared. Y decía “tengo que hacer algo por ella”. Y ahí se crea el programa de Hadas Madrinas, que es un programa en el que tú enseñas a otra chica a manejar la bici. Entonces así en el colectivo se va creando estos espacios poco a poco y va aumentando su discurso. (...) Entonces cuando hacemos las salidas con las carishinas tienes q estar pendiente, entonces este espacio entre mujeres hace que tú, te hagas amiga, compañera, la sientas parte de tu familia porque es mujer entonces se crea esta “soridaridad” femenina.” Entrevista a Patricia Vásquez, Mayo 2014.

“Entonces la escuela de mujeres es las “Hadas Madrinas” que es uno de los proyectos más lindos porque es un proyecto del que te enamoras y también creas una afectividad con tu ahijada y con tu madrina, las pocas o muchas cosas que te enseña es como bien sentido, más si te enseñó a pedalear de cero.” Entrevista a Sofía Gordón, Abril 2014.

“Sí, yo soy la segunda generación de Hadas Madrinas, del programa, lo mío duró 3 meses, yo aprendí en dos semanas, en dos semanas la Mica ya me llevo a tráfico abierto y me enseñó a regresar a ver, a mantener la distancia con los carros, a saber por dónde irme y por donde no irme, a ubicarme bien en la ciudad para ver la mejor ruta.” Entrevista a Gabriela Centeno, Mayo 2014.

Por lo tanto queremos rescatar la importancia de este conjunto de interacciones, que se están dando gracias a la decisión de las mujeres de escoger la bicicleta como medio de transporte. Consideramos que esta decisión ha impulsado el establecimiento de un orden simbólico que les permite representar su identidad sexual, y más que representar, cuestionarla y redefinirla. Creemos que el acto de adquirir consciencia de “sí misma” es un acto dinamizador de los procesos sociales y culturales, ya sea que se lo haga como proceso individual o colectivo.

Encontramos a este proceso de apropiación de ambas dimensiones, tanto de la esfera pública como de la privada, es decir del espacio físico y social como de las subjetividades,

como una acción práctica para la constitución del sujeto. Por lo tanto, lo que queremos rescatar de estas acciones es que están logrando intensificar los procesos de re significación a nivel de cultura urbana y vemos en éste una forma directa de proponer una alternativa de ciudad más humana e inclusiva.

CONCLUSIONES

A partir del desarrollo de la investigación encontramos que los ejes fundamentales giran en torno al espacio público y el transporte vistos desde las mujeres. La forma en la cual articulamos dichos aspectos partió del hecho de que advertimos un cambio en la ciudad de Quito en cuanto a la visibilización de la mujer en el espacio público, sobre todo nos enfocamos en las mujeres que se transportan en bicicleta.

Por lo tanto, el uso continuo del espacio público por parte de la mujer es la evidencia de un cambio, debido a que históricamente la mujer fue relegada de la esfera pública. De tal manera que la inserción de la mujer como fuerza de trabajo necesaria para el desarrollo del capitalismo incentivó su visibilización en el espacio público, dado que tuvo que buscar los medios para llegar a su lugar de trabajo y comenzó a hacer uso de calles, parques, plazas y medios de transporte. Dicha alteración dio paso a que se abra toda una serie de cuestionamientos en cuanto a la ciudad como un escenario inclusivo y amigable con las mujeres, lo que implica una planificación urbana con un enfoque de género.

Más adelante al empezar a construir la investigación valiéndonos de los relatos de las mujeres con las cuales nos entrevistamos y compartimos diariamente, caímos en cuenta que el conflicto que relaciona la movilidad y la apropiación del espacio público se configura como el escenario propicio para que la mujer, en este caso en Quito, pueda desarrollar prácticas cotidianas que le permitan autodeterminar su día a día y a largo plazo introyectar el saberse a sí misma como sujeto que puede regir su vida mediante acciones propositivas, acciones que se proyecten sobre la sociedad. Lo cual se relaciona con la libertad que les permite actuar o hacer, en este caso el montar bicicleta se está convirtiendo en una acción liberadora.

A continuación señalaremos algunas conclusiones puntuales sobre los temas tratados a lo largo de la presente investigación.

Para iniciar el acercamiento hacia la comprensión y experiencia de ciudad que tienen las mujeres que se movilizan en bicicleta, decidimos indagar en la percepción de estas mujeres sobre la misma, y buscamos también contrastar la percepción de la ciudad que tenían antes de transportarse en bicicleta y después.

Al respecto de este tema saltaron varios elementos como seguridad, relación espacio-tiempo y trayectorias, los cuales configuran la relación establecida entre la mujer y el espacio público. Dichos aspectos son algunas aristas que se vieron modificadas en el movilizarse día a día por la ciudad para este grupo de mujeres. En la investigación se refleja que varios de los discursos en torno a seguridad como es el establecimiento de horas “seguras” para que las mujeres transiten en la ciudad o lugares por los que se debe o no transitar, se vieron alterados. Alterados en tanto a que la mujer al recorrer la ciudad en bicicleta establece una relación distinta en cuanto a horarios y espacios que antes consideraba peligrosos y de cierta manera logra expandir el área dentro de la cual ella misma se permitía o restringía transitar, lo cual implica una diversificación de rutas.

Este tema se relaciona directamente con la transformación de la relación espacio-tiempo al movilizarse. Dicha transformación se refiere a la eficiencia de transportarse en una bicicleta versus en transporte público o automóvil. Eficiencia en cuanto a rapidez y cobertura. El sistema de transporte público y los automóviles se enfrentan a una congestión vehicular que reduce su velocidad promedio, lo cual implica que la bicicleta realizará el mismo trayecto en menor tiempo. En cuanto a cobertura, existen zonas dentro de las cuales se precarizan los servicios de transporte público y la cobertura es limitada e ineficiente.

Por lo tanto la ciudad se presenta como una ciudad más accesible, y al combinarla con el hecho de que las zonas transitadas y los horarios se han moldeado a las necesidades cotidianas de la mujer, se puede hablar de la existencia de un transitar más fluido en la ciudad. Lo que resulta en la apropiación tangible del espacio público por parte de ellas. Lo cual implica que la mujer a través de la bicicleta vive la ciudad de una manera distinta,

sintiéndose actora de la misma y sujeto que está dotada del derecho de transitarla libremente.

Sin embargo no queremos dejar de mencionar uno de los conflictos al cual se enfrentan las mujeres al transitar en bicicleta. Nos referimos al acoso sexual que a partir de las entrevistas se lo menciona como una práctica naturalizada dentro del espacio público. El acoso sufrido diariamente en las calles es una forma de violencia que altera la experiencia que la mujer construye al transitar en la ciudad. Es necesario comprender que el acoso sexual en el transporte público se lo vive de manera más fuerte e intrusiva. Por lo tanto el movilizarse en bicicleta se convierte en una alternativa que disminuye la exposición al acoso sufrido en el transporte público, sin implicar que no serán víctimas de este tipo de violencia al usar la bicicleta.

Desde la aseveración de que las mujeres que se movilizan en bicicleta construyen una nueva forma de apropiarse del espacio público y teniendo en cuenta los conflictos a los que se enfrentan, surge el cuestionamiento de plantearnos la necesidad de una planificación urbana que tenga en cuenta los saberes y las experiencias de ciudad de las mujeres. Dado que al vislumbrar el hecho de que es necesario replantearse el tema sobre la infraestructura vial para lograr incluir a la población ciclista que va en aumento, consideramos necesario un enfoque de género. Ya que rescatamos el hecho de que sí las vías son amigables para el tránsito de ciclistas mujeres serán amigables para todos, teniendo en cuenta que la visibilización en el espacio público por parte de la mujer se presenta como el resultado de un proceso amplio de reivindicaciones históricas.

Por otro lado la investigación buscó indagar sobre los procesos subjetivos que experimentan las mujeres al movilizarse en bicicleta. Dado que los elementos ya señalados como por ejemplo la visibilización y apropiación del espacio público como también la dinamización de las zonas y horas de movilización de las mujeres, develarán procesos de empoderamiento que desembocan en la articulación de un nuevo sujeto mujer. Con procesos subjetivos queremos resaltar la complejidad de cada una de las mujeres que conforman esta comunidad y las diferencias que se establecen entre unas y otras. La

subjetividad recae sobre la afirmación de que cada mujer es múltiple, compleja y responde a distintas variables que la conforman como producto de varios contextos.

Por lo tanto, las conclusiones que presentaremos en este apartado relacionado con las subjetividades de este grupo de mujeres, responden a la coyuntura que se está viviendo actualmente en la ciudad de Quito.

Abordamos la problemática a partir de los relatos obtenidos de las entrevistas realizadas, en los cuales se hace evidente el hecho de que la feminidad es un concepto que se va construyendo como resultado de un proceso subjetivo y que se ha visto dinamizado en este caso por el uso de la bicicleta como medio de transporte.

Al hablar de feminidad y la relación que este concepto tiene con lo masculino, no quiere decir que estemos negando la existencia de otros géneros. Sin embargo para motivos de la investigación nos hemos referido simplemente a los dos géneros ya mencionados, dado que al haber analizado la subjetividad femenina y la articulación de la misma fue necesario partir de las concepciones que lo masculino había elaborado sobre lo femenino. Es así que evidenciamos los esquemas inconscientes de construcción de identidad que la mujer había manejado a lo largo de la historia, los cuales no se crearon a través de un proceso de autodefinition de lo femenino. Al contrario siempre fueron elaborados por otra mirada que incorpora el orden masculino y es así como lo femenino fue lo diferente a la norma y por varios años se definió en la negatividad. Consideramos que esta investigación dio el primer paso en cuanto al análisis de la configuración de la feminidad y la flexibilidad de la definición de la misma en el escenario urbano gracias a las aportaciones de la emergente comunidad de mujeres quiteñas que se movilizan en bicicleta. Por lo tanto, a partir del presente estudio se abre la posibilidad de nuevos análisis que tengan en cuenta otros géneros más allá de lo masculino y lo femenino en la ciudad Quito.

Para comprender la nueva construcción de feminidad que se desarrolla por parte de esta comunidad de mujeres, es necesario tener en cuenta que la bicicleta se posicionó como la herramienta para el cuestionamiento de los roles socialmente establecidos. Dado que el uso de la bicicleta en un inicio estaba legitimado solamente para los hombres, el hecho de que

las mujeres se hayan apropiado de esta herramienta desde el siglo XIX, les permitió visibilizarse en el espacio público, implica una revalorización de los roles y expectativas que se tenía sobre su accionar. A lo largo de la investigación observamos como la bicicleta se torna en una herramienta para que las mujeres asuman un rol público en la ciudad, lo cual fomentará alteraciones en los roles del espacio privado. De tal manera que al momento de cuestionar los roles de género las mujeres se posicionan como agentes de cambio cultural y político.

Partiendo de la información recogida en la investigación, se concluye que se evidencia un cambio generacional que marca el antes y el ahora de los roles de género, como también la modificación de la relación con el cuerpo y el desarrollo de distintas habilidades y conocimientos. Por lo tanto a partir del uso de la bicicleta la mujer logra apropiarse de su cuerpo, espacio, tiempo y saberes. De tal manera que está cuestionando las ideas que conforman lo “femenino por naturaleza”, acepción que liga a la mujer con la fragilidad, debilidad, timidez y delicadeza. Es decir se habla del surgimiento de una feminidad construida sobre la base de sus propias experiencias lo cual implica un acercamiento a la construcción de identidad y a la dinamización de la cultura.

Se evidenció el hecho de que la reapropiación del cuerpo, que a través de la relación que se establece cuando la mujer usa su propia energía para mover una bicicleta, contribuyó a un cambio de consciencia donde las mujeres se dejan de asumir como objetos y surge una “conciencia de sí” que implicará el asumirse como sujetos. Mediante este proceso las mujeres comienzan a ser sujetos autoreferenciales lo cual les permite autoproducirse constantemente.

A partir de esta toma de conciencia en distintos aspectos, se infiere que existe la configuración de un sujeto mujer que nace desde la afirmación de la independencia y libertad tangible que la bicicleta les provee y se posiciona como agente transformadora de la realidad ya sea individual o colectiva. De tal manera que este nuevo sujeto mujer será un sujeto dinámico que renuncia a una identidad fija. Este conjunto de interacciones de cierta manera nuevas, que se están dando gracias la decisión de las mujeres de escoger la

bicicleta como medio transporte, consideramos que ha impulsado el establecimiento de un orden simbólico que les permite representar su identidad sexual, y más que representar, cuestionarla y redefinirla.

En cuanto al proceso de mujeres ciclistas que se han agrupado en un colectivo podemos concluir que es una manera práctica de intercambiar habilidades y conocimientos enfocados al mejoramiento de la experiencia individual de cada mujer al transportarse en bicicleta, lo cual les permite una mejor apropiación y circulación en el espacio público. Como también el compartir sus experiencias es un elemento formador de identidad y ligado a esto las mujeres se han apropiado de sus subjetividades lo que les ha permitido crear nuevos sentidos y nuevas formas cognitivas. Un ejemplo de las nuevas formas cognitivas es el proyecto “Hadas Madrinas”, que el Colectivo Carishina en Bici lleva a cabo para transmitir conocimientos de mujer a mujer, donde se establece un método de enseñanza que se ajusta a las necesidades y maneras de aprendizaje de cada una.

Por lo tanto, el grupo de mujeres ciclistas ha logrado rebatir varios constructos sociales como son los roles de género, las características impuestas a lo femenino y la relación conflictiva con el espacio público. Todo este proceso les ha permitido reinventarse elaborando distintos y nuevos puntos de referencia, tanto histórica como espacial y corporal.

Por otro lado los resultados de los colectivos de mujeres ciclistas se ven reflejados también en la planificación urbana, donde la organización de los mismos a largo plazo podrían lograr la creación de mayores espacios para fomentar el uso de la bicicleta, o mejorar los ya existentes. Lo cual incrementará el uso de la bicicleta como transporte en la ciudad no solo para las mujeres sino también para hombres.

Para finalizar consideramos que el derecho a transitar libremente por la urbe, altera las dinámicas en dos escenarios. El primero, es convertir en una propuesta política reivindicadora por parte de las mujeres hacia el conjunto de la sociedad, el hecho de movilizarse y apropiarse con libertad del espacio público, lo cual implica no solo el reconocimiento de sus derechos en el escenario de la ciudad sino la inserción de los

mismos en los imaginarios y mentalidades urbanas. Y el segundo es fomentar los procesos de apropiación de las subjetividades de las mujeres lo cual las posiciona como agentes de cambio tanto en lo político como en aspectos relacionados con la sexualidad y la construcción de su feminidad.

Por esto la bicicleta se ha convertido en una herramienta para que algunas mujeres construyan y dinamicen varios de los aspectos de sus relaciones con el otro y con sí mismas, lo cual devendrá en la interiorización del derecho a la ciudad, a transitarla y vivirla. Apostando así por una ciudad más sostenible y humana para todos los que la habitamos.

BIBLIOGRAFÍA

Beck, U., Beck-Gernsheim, E. (2003). "*La Individualización: El individualismo institucionalizado y sus consecuencias sociales y políticas*". Barcelona, España: editorial Paidós Ibérica S.A. (pp. 9-19, 117-142)

Bericat, E. (1998). *La integración de los métodos cuantitativo y cualitativo en la investigación social*. Barcelona, España: editorial Ariel S.A. (pp. 106).

Bono P., Kemp S. (1991). *Italian feminist thought: A reader*. Editoras. Oxford, Blackwell (pp.9-23, 181-183)

Bourdieu, P. (2002). *La distinción, criterio y bases sociales del gusto*. México: Editorial Taurus. (pp. 97-470).

Braidotti, R. (2004). *Feminismo diferencia sexual y subjetividad nómada*. Barcelona, España: Editorial Gedisa, S.A.

Canclini G. (1997). *Imaginarios Urbanos*

Castells, M.(1974). *La cuestión urbana*. Madrid, España: Siglo XXI editores, S.A. (pp.13-48).

Cavana, N. (2002). *Diferencia*. En Amorós, C. (Ed.) *10 palabras clave sobre Mujer*, (pp. 85-118). Navarra, Ed. Verbo Divino.

Ernst, M. (1996). *8 de Marzo: Una historia de las mujeres*. Quito, Ecuador: Comisión de la Mujer, Distrito Metropolitano de Quito: Impresión Graphus.

Huertas, T. (2009). *La espuma que golpea a las puertas de la ciudad, Movimientos Sociales Urbanos en Barcelona [1964-1986]*. Tesis de Máster en Teoría e Historia de la Arquitectura. UPC, Barcelona, España.

Hurtado, D. (2004). *¿Ciudadanos o ciudadautos?: problemas del uso irracional del automóvil*. Quito: Centro de Investigaciones CIUDAD.

Kreimer, J. (2012). *Bici Zen*. Buenos Aires, Argentina: editorial Planeta.

Marc, A. (2000). *Los no lugares espacios del anonimato. Una antropología de la sobremodernidad*. Barcelona, España: editorial Gedisa.

Noroña, C. (2009). *De la bicicleta a la utopía: La construcción de organizaciones socioambientales desde las propuestas de transporte alternativo- el caso de Quito, Ecuador*. Tesis de Máster en Ciencias Sociales con mención en estudios socioambientales. FLACSO, Quito, Ecuador.

Touraine, A. (1993). *Crítica de la modernidad. Cap. 1. El Sujeto*. Madrid: ediciones Temas de Hoy, S.A. (pp. 259-297)

Touraine, A. (2007). *El mundo de las mujeres*. Barcelona, España: editorial Paidós Ibérica S.A.

EN INTERNET:

Borja J. *Revolución urbana y derechos ciudadanos: claves para interpretar las contradicciones de la ciudad actual*. Tesis doctoral de la Facultad de Geografía e Historia. Universitat de Barcelona, España.(2012). Disponible en: http://diposit.ub.edu/dspace/bitstream/2445/42013/7/01.JBS_1de2.pdf. Fecha de acceso: 31/03/2014.

Borja,J. *La ciudad del deseo*. En: *La ciudad construida. Urbanismo en América Latina*. (2001). Disponible en: <https://www.flacso.org.ec/docs/urbanismo.pdf>. Fecha de acceso: 20/03/2014.

Carrión, F. *La ciudad construida. Urbanismo en América Latina*.(2001). Disponible en: <https://www.flacso.org.ec/docs/urbanismo.pdf>. Fecha de acceso: 20/03/2014.

Carrión, F. *Las nuevas tendencias de la urbanización en América Latina*. Foro-FLACSO. (2000). Disponible en: <http://www.flacso.org.ec/docs/sfcccarrion.pdf>. Fecha de acceso: 24/03/20014.

Diario Hoy. *Transporte público: Quito quiere imitar a Medellín*. (19 de Octubre, 2013). Disponible en: <http://www.hoy.com.ec/noticias-ecuador/transporte-publico-quito-quiere-imitar-a-medellin-593159.html>.

Figuroa, O. *Políticas de desarrollo y políticas de transporte urbano. Coherencias y contradicciones*. En: Carrión, F. *La ciudad construida. Urbanismo en América Latina*. (2001). Disponible en: <https://www.flacso.org.ec/docs/urbanismo.pdf>. Fecha de acceso: 20/03/2014.

Gargallo, F. *Feminismos desde Abya-Yala*. (2014). Disponible en: <http://francescagargallo.files.wordpress.com/2014/01/francesca-gargallo-feminismos-desde-abya-yala-ene20141.pdf>. Fecha de acceso: 21/01/2014.

Martner R. Revista EURE, Santiago. En: Carrión, F. *Las nuevas tendencias de la urbanización en América Latina*. Foro-FLACSO. (2000). Disponible en: <http://www.flacso.org.ec/docs/sfcccarrion.pdf>. Fecha de acceso: 24/03/20014.

Melo V., Schetino A. A bicicleta, o ciclismo e as mulheres na transição dos séculos XIX e XX. (2009). Disponible en: <http://www.scielo.br/pdf/ref/v17n1/a07v17n1.pdf>. Fecha de acceso: 09/11/2013.

Paredes, J. *Hilando Fino desde el feminismo comunitario*. (2008). Disponible en: <http://mujeresdelmundobabel.org/files/2013/11/Julietta-Paredes-Hilando-Fino-desde-el-Fem-Comunitario.pdf>. Fecha de acceso: 30/06/2014.

Peña, G. *Simmel y la escuela de Chicago en torno a los espacios públicos en la ciudad*. En: L. R. Valladares, (Ed.), *La ciudad antecedentes y nuevas perspectivas*. (2012). Disponible en: <http://www.uibk.ac.at/geographie/personal/borsdorf/pdfs/la-ciudad--antecedentes-y-nuevas-perspectivas-.pdf>. Fecha de acceso: 27/10/2013.

Ramírez, J. *Bicicleta y ciudad. Integración de la bici en la movilidad urbana*. Disponible en: <http://www.sevilla.org/sevillaenbici/contenidos/5documentacion/asociaciones/bicicleta%20y%20ciudad,%20integraci%C3%B3n%20de%20la%20bici%20en%20la%20movilidad%20urbana.pdf>. Fecha de acceso: 22/04/2014.

Rizo, M. *El abordaje de la ciudad, el habitus y las representaciones sociales*. En: L. R. Valladares, (Ed.), *La ciudad antecedentes y nuevas perspectiva*. (2012). Disponible en:

<http://www.uibk.ac.at/geographie/personal/borsdorf/pdfs/la-ciudad--antecedentes-y-nuevas-perspectivas-.pdf>. Fecha de acceso: 27/10/2013.

Silva, A. *Imaginario Urbanos*.(2006). Disponible en: <http://es.scribd.com/doc/6564907/Imaginario-Urbanos-Armando-Silva>. Fecha de acceso: 05/07/2014.

Actividades al aire libre: Biciacción. Disponible en: <http://www.uiomagazine.com/reportaje-biciaccion-02.html>. Fecha de acceso: 07/07/2014.

Ciclopolis, por ciudades más incluyentes. Información. Disponible en: <http://ciclopolis.wordpress.com/quienes-somos/>. Fecha de acceso: 07/07/2014.

La liberación de las mujeres. Disponible en:<http://cyclonordsud.org/es/liberacion-mujeres>. Fecha de acceso: 29/04/2014.

USFQ. Sistema de movilidad de Quito. Disponible en:<http://www.quitoambiente.com/index.php/gestion-ambiental/movilidad>. Fecha de acceso: 11/04/2014.

ANEXOS

Resumen general del trabajo de campo

Listado de entrevistas

	NOMBRE	EDAD	FECHA
1	Sally Sharow	25	01-04-2014
2	Galo Cárdenas	30	01-04-2014
3	Sofía Gordón	30	10-04-2014
4	Anahí Molina	17	22-04-2014
5	María Sol Ávila	22	21-05-2014
6	Andrea Mesa	21	21-05-2014
7	María Belén Almeida	18	21-05-2014
8	Gabriela Centeno	32	22-05-2014
9	Belén Bike		23-05-2014
10	Patricia Vásquez	22	23-05-2014
11	Rayna Weiss	28	29-05-2014
12	Micaela Navarrete	26	29-05-2014
13	Daniela Borja	24	29-05-2014
14	Sofía Yanchapaxi	24	29-05-2014
15	Indira Burgos	28	29-05-2014
16	Mishell Cárdenas	22	29-05-2014
17	Carlos Gallegos	32	30-05-2014
18	Daniela Pabón	25	05-06-2014
19	Rossmery Tenelema	24	05-06-2014
20	Trabajadora BiciQ 1		21-05-2014
21	Trabajadora BiciQ 2		21-05-2014

ANEXO 1

Transcripción entrevista a Sally Sharow

Colectivo Carishina en Bici

¿Puedes presentarte, tu nombre, cuánto tiempo vives aquí?

Mi nombre es Sally Sharow, soy de Estados Unidos y vivo en total unos 3 años aquí en Ecuador. Primero vine de intercambio en el 2010 y estuve aquí 6 meses y luego en el 2011 regresé, entonces ya son 2 años y medio y tengo 25 años.

¿Cuándo estabas en Estados Unidos, allá también cicleabas?

Sí, yo fui a la universidad en Boston y desde mi segundo año en la Universidad empecé a cicular así de verdad, osea siempre he sabido, pero a usarlo como transporte.

¿Cuándo llegaste acá cómo fue, o sea de una te conseguiste una bicicleta, o viste que era un medio de transporte difícil? ¿Te dio miedo? ¿Cómo fue?

La cosa es que cuando vine de intercambio tuve una pasantía con ciclópolis, entonces en Construbicis me prestaron una bici y eso fue lo mejor, porque así conocí a todo el mundo en Quito. Y conocí la ciudad, esa era la mejor manera para mí de conocer la ciudad.

¿Cómo fue que te contactaste con ciclópolis?

Era parte de mi programa de intercambio, yo dije si había la opción de pasantía en algo que tenga que ver con ambiente, y estaba recién empezando en las cosas de la bici, había pasado el verano anterior dos meses cicleando por el estado de Massachusetts, entonces estaba recién prendida de la bicicleta. Entonces me conseguí la pasantía ahí, y de ahí ya nunca conocí Quito sin bicicleta.

¿Cuándo empezaste, en Estados Unidos, cuales fueron tus motivaciones para empezar a usar la bicicleta?

Justo, o sea aprendí de niña no, y siempre iba así en el barrio pero en mi ciudad no era muy fácil usar como transporte, pero en ese año, el verano después de mi primer año de universidad vi un programa que se llamaba Climate Summer, que era un programa que tu viajabas en bici por 2 meses por el estado haciendo una campaña sobre cambio climático, entonces era un grupo como de 8 personas, y pasamos 2 meses cicleando. Entonces era como un crashcourse de una tenías que aprender full. Y después de eso siguiendo en Boston, era la mejor manera de transportarse, o sea no tenía carro en la universidad y por ejemplo en Boston el transporte público solo servía hasta las 12

de la noche, era súper bueno para ir a un concierto y regresar más tarde, entonces empecé a usar y era como súper natural ahí.

¿Y en comparación a acá en cuanto a ciclovías, la seguridad, los autos?

Boston si tiene reputación de tener unos conductores locos, entonces si tu preguntas a alguien de los Estados Unidos, te van a decir “uuuh Boston, son locos ahí” Pero si hay bastante infraestructura desarrollada. Por ejemplo un verano tuve un trabajo que era en el sur de Boston y yo vivía en el norte y podía llegar casi, era como una hora de ciclear pero era casi todo en ciclovía. Aquí por ejemplo igual, mi ruta de la casa hasta el trabajo igual llega casi toda la ciclovía, pero la diferencia creo, no sé porque está también recién empezando aquí pero allá también. El año que me fui de Boston era el año que empezaron con las bicicletas públicas, pero era solo un año antes de aquí, en el 2011 creo que era, y también lanzamos un programa en mi Universidad que, osea en mi último año empecé un programa de bicicletas públicas. Entonces tampoco es que han tenido mucho más tiempo en desarrollar, y creo que la diferencia es tal vez un poco más de cultura de respetar las normativas de tráfico en general, o sea si conducen medio locos y van rápido pero ehh si tu medio parece que quieres cruzar la calle te paran, frenan y te dejan cruzar, aquí siento que es más como que la actitud es como que tienes que ganar lo que es tuyo, tienes que pelear por tu espacio, tanto en la bici como en el carro. Entonces siento un poco más aquí que si te ven cruzando en una intersección su reacción no es frenar para que tú puedas pasar sino que es intentar ganarte, entonces esa es la parte un poco más difícil. Y en tanto a infraestructura, tal vez está un poco más completo (Boston) un poco más pensado ahí, o sea que si hay ciclovías si hay los semáforos de ambos lados, pero aquí especialmente la comparación de hace 4 años, porque primero estuve aquí, luego me fui y regrese, y pude ver como se veía el cambio, bastante cambio. Siento que cuando estuve aquí la primera vez, reconocías a casi todos que pasaban, o sea “a yo te conozco del polo, a es pana de la universidad y cuando regrese bueno ya no conocía a tantas personas, pero igual sentía como que wow estás viendo mucho más gente, hay más rutas que están saliendo y todo, entonces es interesante con ese corte del tiempo que tuve, si veía bastante cambio.

¿Cuál es tu recorrido, de la casa al trabajo, en donde vives?

Vivo en San Blas, entonces la primera parte es un poco malo porque tengo que ir en contravía, porque en la otra opción si hay vía compartida, pero esa parte como desde la plaza de San Blas hasta la Alameda y siguiendo, pero no me gusta ir por ahí porque está lleno de buses que están parados, entonces tú estás básicamente en una nube de contaminación, entonces no me gusta ir por ahí y también es súper parado el tráfico. Entonces yo voy en contravía en la Ríos, hasta una calle que se llama Elizalde donde está la Cruz Roja, ahí bajo y ya salgo a la Alameda, entonces cruzó la Alameda, ahorita ya está cortada la ciclovía ahí entonces voy por atrás del congreso, por donde

pasa el cliclopaseo y de ahí ya llego al Ejido y de ahí tengo ciclovía hasta llegar a la Carolina (donde trabaja)

¿Cuánto tiempo sería?

Una media hora, 25 minutos

¿Cómo mujer la bicicleta ha transformado otros aspectos de tu vida?

Bueno en experiencias de género la experiencia más grande que tengo es que soy parte de Carishinas en Bici, entonces ahí es un enfoque para visibilizar a la mujer en la bicicleta, y culturalmente siempre me ha parecido un poco más difícil venir de afuera, no tener tu grupo y hacer amigas con otras chicas. ¡¡Ósea especialmente cuando estuve de intercambio sentía como que claro los chicos siempre quieren hablar porque podría pasar algo no!!Entonces eso ha sido para mí una apertura súper fuerte hasta a la comunidad de las mujeres, o sea tener algo en común con las chicas y tener un grupo que solo son chicas, que puedes pasar tiempo y hablar de cosas de tu mismo interés.

¿Más o menos cuanto tiempo ya eres parte de las chicas de Carishina en Bicis?

He participado desde la primera carrera, que justo era cuando estuve de intercambio, entonces la primera carrera organizó la Charlotte y yo había conocido a ella en ciclópolis y trabajamos juntas algún tiempo, ella organizó la primera entonces ahí de un ame metí, entonces cuando regresé ya conocía el grupo que cuando me fui ya habían empezado a hacer más cosas. Entonces un poco empecé a ir a los eventos pero estuve súper ocupada con otro trabajo que tuve entonces ya hace como unos 8 meses es cuando ya empecé a organizar también, a estar más metida en la organización y fui parte del Programa de Hadas Madrinas en Bici, entonces tuve una chica, una vecina que salíamos a cicular, que quería aprender, y ella igual sale con su hija en el asiento de atrás.

En términos de ocupar el espacio público y ser una mujer en la calle, muchas veces siento que ya soy como un blanco más fácil siendo extranjero que ya soy obviamente extranjera, y a veces como, se siente aun más “es una gringa en una bici” o sea “nunca he visto eso” y una vez estuve yendo al trabajo y se me poncharon las llantas, y por alguna razón había un montón de gente en el arbolito, entonces paró a empezar a parchar mi llanta, y se acercan como 10 hombres, o sea algunos quería ayudar, pero otros solo como viéndome, como este show de una gringa parchando una llanta, es como que nunca has visto una mujer hacer nada, entonces como se ofrecían a ayudar y no quería ayuda pero igual como que insistían, entonces si se siente como raro la gente ve como algo extraño.

O por ejemplo cuando estuve de intercambio salía bastante con el club de la Católica, así a la montaña y habían varias veces que eran como 12 hombres y yo, entonces si yo me caía todos “estás

bien”, era como “déjenme en paz, soy lo suficientemente fuerte, si me raspe pero no pasa nada”, entonces si se siente que todavía es una novedad (la mujer en bici)

¿Aquí te movilizas alguna vez en taxi o en bus?

Sí, lo más que puedo uso la bici pero eventualmente hay días que no puedes, eh si hay muchos día en los que dices “bueno está lloviendo pero son las 6 de la tarde, voy en la ecovía apretada”

¿Cuáles son los inconvenientes que has tenido al movilizarte en transporte público?

Bueno lo de los taxis si es bastante complicado, y si intento evitar, porque hace un año le secuestraron a mi novio, entonces él, siendo hombre, le secuestraron, entonces siendo mujer aun más miedo me da. Y si había una época en que a unos 6 conocidos eso les pasó. Entonces si intento evitarlo pero muchas veces es así, o voy en taxi llamando o intentado conseguir un taxi lo más seguro que pueda, porque a veces eso es mejor que regresar a las 10 de la noche sola en la bici, especialmente porque hay cuesta para llegar a mi casa, entonces es difícil, o sea muchas veces es como que no quiero salir de noche porque no tengo manera de llegar sintiéndome súper cómoda. Igual muchas veces eso es combinación de ser mujer y de ser extranjera, me hace sentir como muy obviamente diferente.

¿Y en el bus?

En el bus eh, cogería ecovía o uno de esos buses azules porque normalmente tienes donde sentarte. En el bus normalmente estoy bien, pero una vez si hubo un tipo que estaba vendiendo algo y me pasa y me coge la mano como “linda” ni sé qué, pero no solamente me dijo sino que me coge la mano, y como ya pasó, no pude reaccionar porque era como todo tan rápido, como para reaccionar. Es como que alguien piensa que puede tocarte. Si también una amiga tuvo una experiencia en la ecovía que iba muy apretado y alguien aprovechó para tocarle, y pasó varias veces, o sea le paso una vez pero otra vez vio al mismo tipo en el bus y como que no se tenía que salir a coger otro bus, porque no quería estar cerca de él.

Claro entonces en la bici si se siente que por lo menos tienes tu espacio, no tienes que interactuar con la gente alrededor, pero si hay horas en las que me siento súper insegura.

¿Y con las chicas que has estado así reunida, como las Carishinas o las chicas ciclistas has sentido una relación diferente por lo que comparten el uso de la bicicleta?

Sí, claro se siente como, conversamos mucho de la bici, y es lo que nos une, pero si siento que es un grupo de mujeres que están súper como pendientes, o sea están como conscientes de lo que está pasando en el mundo están siempre cuestionando las relaciones de género, siento que muchas han tomado la posición de “soy una mujer voy a usar la bici y me identifico mucho” y dice algo sobre sus personalidades, entonces si siento que es un grupo, las mujeres que conozco que usan bici son un grupo bien pilas bien conscientes de lo que está pasando.

¿Crees que la bici se estaría posicionando como una herramienta de reivindicación de las mujeres o es simplemente un medio de transporte?

Yo creo que sí muchas mujeres lo ven como una herramienta y todavía hace falta, porque por ejemplo el otro día hicimos como un conteo, y 1 de cada 10 ciclistas era mujer, y si siento que es como una manera de decir, siempre que tenemos una reunión con las Carishinas y otras personas, y decimos y porque la bici, y decimos porque es una manera de poder ser independiente y libre y movilizarte, si es como una parte de la conversación súper fuerte.

¿Sobre las mujeres que se movilizan en Bici-q?

Es súper interesante, porque hay mujeres de todas las edades, y ver gente mayor que la que vemos en las Carishinas. Recuerdo que una mujer dijo algo muy chistoso cuando empezó a ciclear con mostros y a salir, le encantó y dijo a sus hijos que ya no quería así regalos de cocina, no, ya no quería que le regalen más ollas, quería que le regalen una bici.

Y si no sé si sea una cosa consciente en todas las mujeres, especialmente las que están usando la Bici-Q pero sí creo que es una herramienta bien importante para poder obtener la libertad de transportarte como quieras.

¿Cual crees que es el conflicto más fuerte entre el peatón, el ciclista y los automóviles?

Yo creo que es una falta completa de educación de todas partes, o sea los conductores, por ejemplo el papá de mi novio que es el típico hombre de clase media, con su carro grande, recién dijo “Y tú sabías qué si hay un peatón al frente de tu carro, tienes que parar, pero no solo en el paso cebra, o sea que siempre tienes que parar” Entonces le dije “sí, sí sabía”. Entonces hay como una falta de educación, cuando uno está aprendiendo a manejar, cuales son las reglas de los peatones y los ciclistas, si es que hay alguien que quiere cruzar en un paso cebra tienes que parar. Yo siempre como qué me lanzó más de lo que debo para que paren en el paso cebra, y como que le hago una cara. Pero también los ciclistas, no es que tienen un programa súper fuerte de capacitación tampoco, eso es para mí una experiencia cultural diferente, porque allá desde los 16 años casi todos manejan auto y aprendes las reglas de la calle, que se aplican a bicis y autos, sabes que si quieres pasar tienes que hacerlo por la izquierda, sabes que significan las señales, sabes quién tiene prioridad en una intersección, y los ciclistas tampoco tienen esa formación de cómo funciona el tráfico, los peatones tampoco saben que deben mirar a ambos lados cuando hay una ciclovía, es simplemente una falta de capacitación sobre cuáles son las normativas o las reglas. A veces siento que es simplemente egoísmo, que los otros quieren ganarte y reclamar su espacio, pero otras pienso que es simplemente ignorancia.

¿Cuéntanos qué hace Biciacción para fomentar el uso de la bici?

Una de las cosas más grandes que hacemos, es la capacitación y entrenamiento empezando por niños, que vienen a aprender y quieren ir a saltar y todo pero siempre hacemos una parte de cuáles son las reglas de la calle de cómo tienes que señalar, como debes estar pendiente de los carros. Es como un campamento, hay una parte de clases individuales si hemos hecho también una escuela conjuntamente con el municipio, les sacamos a la ciclo vía, cuales son los diferentes tipos de ciclo vía, preguntarles en cual se sienten más seguros, hacemos bici paseos patrimoniales, que muchas veces participa gente que no sale siempre a las calles, y esperamos que les transmitan a sus padres.

ANEXO 2

Transcripción entrevista a Galo Cárdenas

Ciclista urbano

¿Cómo fue el Proceso que pasaron las organizaciones y los ciclistas, para poder tener una organización como Biciacción?

El proceso del uso de la bicicleta en la ciudad tiene más de 15 años, la gente antes montaba bici en la ciudad porque le gustaba, porque pensaba que es lo más óptimo y también con esta nueva corriente de la ecología que se vivió en principios de los noventa y finales de los 80s muchísima gente también lo hacía por ideología, entonces muchos de estas personas que usaban bici en la ciudad para no quemar combustibles fósiles se agremiaron o se juntaron alrededor de la organización llamada acción ecológica, en esta organización había mucha discusión con respecto al uso de la bicicleta en las ciudades, hasta tal punto que desde acción ecológica se generan propuestas y se genera una iniciativa que se llama el ciclopaseo de Quito en el año 2003.

En el año 2003 el municipio acepta apoyar el ciclopaseo de Quito y se desarrolla la primera iniciativa en este tipo para esto se tuvo que conformar una organización legal llamada fundación Biciacción, la cual después del ciclopaseo se realizaron muchas otras iniciativas y conceptualizando algo muy importante que es ¿Por qué la bicicleta es importante en la ciudad?, ¿Qué queremos, si la bicicleta es el fin o la bicicleta es el medio? Se llegó a una conceptualización ideológica súper importante que fue optar por ciudades más humanas y sostenibles entonces se miró a la bicicleta como un componente esencial en la humanización de las ciudades, es decir, que existan menos vehículos privados, un menor uso del vehículo privado, y que la ciudad pueda ser una ciudad integrada, integradora, justa, solidaria y menos contaminada, que es algo que recién se empezó a hablar en el Ecuador que es el tema de la sostenibilidad ambiental, al momento 10 años después de la creación del ciclopaseo de Quito y de la creación de la fundación Biciacción, tenemos una gran variedad de colectivos formados, formales e informales que están promoviendo el uso de la bicicleta. Existen otras fundaciones incluso que están haciendo esto en otras partes del Ecuador y se ha podido incidir fuertemente en política pública, en generación de leyes e incluso ordenanzas en algunas ciudades del país que ha sido las claves para tener lo que ahora tenemos, en la cuestión del uso de la bicicleta.

¿En el tema de ordenanzas y política pública, cómo se crea esto, desde la organización, existe una parte de participación de los colectivos, cuales son los puntos que se destacaron?

Por ejemplo, un hito importante en el tema del ciclismo, del uso de la bicicleta en la ciudad es la creación de la ley de tránsito en el 2008, conjuntamente con la nueva constitución, en esta ley de tránsito, por primera vez se incluía a los ciclistas y a los peatones como el eje fundamental de la política, entonces se pusieron muchas normas, muchas pueden ser implementadas fácilmente y otras no, y a partir de esto, la incidencia para la creación de estas leyes fue bastante fuerte de parte de las organizaciones, las organizaciones visitaron a asambleístas, accedieron a Montecristi, hacer presentaciones públicas de porqué era importante contemplar el respeto a grupos vulnerables como son ciclistas y peatones dentro de la movilidad, fue un hito la creación de la Ordenanza 268 que habla acerca de la priorización que tienen los ciclistas en el tráfico, habla de parqueaderos, habla un poco de cómo deberían estar hechas las ciclovías en el tránsito, entonces este tipo de cosas fueron producto, de que hubo una organización formal, constituida que pudo incidir y dedicarse al 100% a este tipo de cosas.

Cuéntanos un poco acerca del tema de convivencia vial? ¿Qué es lo que buscamos?

La convivencia vial es como un concepto que yo creo que se le ha manoseado, no se le ocupa en términos correctos, porque para que haya una convivencia vial, primero tiene que haber justicia y tiene que haber una infraestructura que te permita convivir en espacios públicos y también educación y de culturización, digamos, de ciertos conceptos y de nuevos paradigmas, entonces en el primer punto que es la justicia, tendría que ser a partir de que todos tengamos los mismos derechos en la calle, es decir que si tu vas en un carro o vas caminando, o en una bicicleta, tengas el mismo derecho a usar la calle que los demás. De igual manera esto puede presentarse en presupuesto, cuánto presupuesto se implementa para los vehículos, para la movilidad de un vehículo privado y cuanto presupuesto se implementa para las bicicletas. Sin lugar a dudas en un porcentaje, mayor al 80% tiene que ser para los vehículos privados en todo el presupuesto de movilidad, la mayoría se va hacia los vehículos privados.

El siguiente punto que habías hablado sobre la infraestructura, o sea, uno no puede convivir en un carril de alta velocidad, con otro vehículo que está yendo a 100 k/h uno tiene que aprender a convivir en espacios donde la obra pública te lleve a convivir.

Y por último, la educación y la sensibilización también es súper importante que la gente sepa, porqué tienes que respetar al ciclista, porqué tienes que respetar al peatón, son cuestiones bastante lógicas pero que no están posicionadas aun en la ciudad.

¿Porqué escoger la bici para transportarse?

Respuesta: mucha gente que está usando la bicicleta no por cuestiones ideológicas solamente, sino porque, va más rápido, porque simplemente es lo más asequible a ellos por ejemplo la gente que hace distribución de helados, la gente que corta el césped, la gente que distribuye frutas, lo hace

porque es la única forma de que ellos puedan ganarse el pan. Diferenciando esta forma de uso de la bicicleta del otro componente, del ciudadano que se moviliza de su trabajo a la casa o a su lugar de estudios, también están viendo que lo que te junta a tu punto de destino A y B es una bicicleta y lo más rápido que tenemos actualmente. Hay que también recalcar que este nuevo cambio de paradigma es un tema global, no es algo local, está sucediendo en muchos lugares del mundo, está pasando en ciudades, digamos, totalmente capitalistas o ciudades donde el capital es el que ordena el territorio, como en New York, pero también están pasando cosas interesantes en Colombia, Uruguay, México, y este tipo de cuestiones los cambios de paradigma también ahora en la época de globalización hay que analizarles en todo este contexto mundial.

Hay que decir que la bicicleta no es para todos, una persona de 90 años ya se le hace muy difícil montar bicicleta, así como también le resulta difícil caminar entonces hay un grupo de la población económicamente activa que puede subirse a la bicicleta una población joven la mayoría de gente en Ecuador y en Quito es una población joven, adolescente, entonces la bicicleta te puede dar acceso a la ciudad fácilmente, es decir, si tu vas en bicicleta puedes acceder a un lugar que talvés necesites un taxi para hacerlo, tu no tienes esos 10 dólares para pagar un taxi, lo podrías hacer en tu bicicleta y tienes este derecho a la ciudad, del que se habla.

Hay una inclusión también de las mujeres, porque las mujeres usualmente en el transporte público, vivimos en un sistema machista, acceden a un transporte público de baja calidad y donde muchas veces son violentadas, entonces se puede incluir en la ciudad como tal.

De igual manera en la parte social como decía, hay mucha gente que accede a sus trabajos solamente en bicicleta como son los guardias de seguridad que tienen que estar a las 4 de la mañana tomando sus turnos y a esa hora no hay buses y tampoco pueden pagar 15 dólares el taxi, entonces ese tipo de inclusiones sociales que derivan en dinimizaciones económicas en las ciudades son importantes.

¿Qué es lo que necesitamos, para que realmente sea sostenible el tema de movilidad y el ciclismo, que es lo que se demanda?

Hay 3 ejes súper importantes para analizar que es el tema de la política pública, o sea que se implemente una buena política pública de calidad, incluyente, participativa que pueda haber unos procesos grandes de educación y sensibilización de niños hasta adultos y que exista una infraestructura que responda al respecto. Entonces esos tres ejes tienen muchísimas aristas que se pueden intervenir, estamos hablando desde incentivos económicos a las empresas para que usen bicicleta, hasta la construcción de un carril de ciclovia entonces este tema de la promoción del uso de la bicicleta es a la final la construcción de una ciudad diferente, de una ciudad humana, entonces la bicicleta tiene que ya ser...es la solución más visible y la solución más al alcance de todos los problemas que nos aquejan en la ciudad.

¿Has escuchado temas, cosas negativas acerca del ciclismo, acá en Quito?

Bueno hay algo que paso en este último tiempo con la construcción de infraestructura, por ejemplo, vamos a citar el carril de ciclovía en la calle Ulloa eso nos dejó a las organizaciones en la mitad entre los peatones y los conductores y la sociedad en general nos generó problemas ese tipo de interacciones a los ciclistas pero nos damos cuenta que lo que pasó ahí fue un problema de comunicación, no se contó adecuadamente a la gente cual es el beneficio de tener una ciclovía, porqué tener una ciclovía y como se va a usar esa ciclovía, entonces yo creo que aquí lo negativo que hubo fue un poco la descoordinación en las iniciativas que se han llevado en los últimos tiempos. También algo negativo que se puede rescatar es que la relación, la interacción entre los grupos de ciclismo de la ciudad, no siempre fue la mejor, porque esta relación se ha visto afectada por ciertos factores diríamos de corte personal y factores que unan a todos los grupos de ciclismo en la ciudad, pero la buena noticia es que hay unas iniciativas fuertes para que todos los grupos se unan en función de un solo objetivo aprovechando la coyuntura de la nueva alcaldía de Mauricio Rodas.

¿Cuál fue tu experiencia personal desde que empezaste a usar la bicicleta , ha cambiado tu visión de la ciudad desde que la usas?

Bueno yo usaba la bicicleta desde que iba al colegio, desde hace unos 12 años yo me iba de mi casa al colegio, entonces así empecé a descubrir la bicicleta por una afición deportiva a los temas de deportes extremos y a partir de ahí me acerque a la bicicleta pero de ahí siempre tuve la afinidad. Hace 6 años me hice voluntario de fundación Biciacción, porque dije, me parece súper interesante plantear cosas alrededor de la bicicleta y empecé un poco a participar de las iniciativas y me hice parte de esta bici cultura que le decimos, me hice parte de salir con gente que le gusta la bici por ahí conocer nuevas iniciativas en otros países y algo muy importante que creo yo que se cambio cuando empecé a salir en bicicleta fue que descubrí que en la noche no es tan peligrosa, o sea dije, prefiero ir en bici que caminar en esta zona me siento mucho más seguro y también dije bueno, si alguien me va a robar, es más probable que me maten si es que voy en vehículo para robarme el vehículo, que me roben mi bicicleta. Entonces ese tipo de cosas si me cambiaron un poco los conceptos de cómo es tu acercamiento a la ciudad y también, siempre he estado afín a los temas de ecología y a los temas de no contaminar entonces para mí la bicicleta ha sido una parte súper importante en mi juventud y también ahora en la parte profesional porque también ahora eso es lo que yo me formo y también en lo que trabajo entonces a través de la bicicleta también pude descubrir muchas cosas técnicas profesionales de urbanismo, que hay gente que está trabajando afuera muy fuerte por el tema de la bicicleta y mas allá de trabajar están implementando temas súper importantes para cambiar la forma en cómo se desarrollan las ciudades.

ANEXO 3

Transcripción entrevista a Sofía Gordón

Colectivo Carishina en Bici

¿Puedes presentarte por favor, nombre, edad, desde cuando usas la bici?

Tengo 30 años. Estudie turismo histórico cultural. Hago bici en la ciudad desde que tengo 17 años y empecé a salir en bici con mi novio y amigos en la montaña.

Yo vivía en Carcelén y ya cuando me compré la bici empecé a movilizarme en bici todos los días de la casa a la U. (Universidad Central). Actualmente vivo en la vicentina igual me movilizo de mi casa al trabajo por las Naciones Unidas.

¿Qué tiempo demora tu trayecto en bici?

En buen tiempo 40 minutos de ahí 1 hora o una hora y media

¿Qué conflicto encuentras al momento de usa el transporte público?

Con el taxi me siento insegura. Por ejemplo tengo varios amigos y conocidos que han sido víctimas de asaltos o secuestros express.

El bus, es súper demorado, a veces no coincide con tus rutas, tiene rutas tan fijas o hay calles en las que no hay ningún bus que pase, entonces ahí cojo BiciQ, cuando no estoy en mi bici.

¿Cambios en tus acciones cotidianas como mujer?

Creo que la cuestión de género la hice más lógica o la acepte un poco más, porque después analizando la teoría feminista es como que siempre aplique mucho tiempo sin haberlo sabido, pero cuando les conocí a las Carishinas fue cuando yo realmente hice lógico eso.

Yo siempre he sido muy picada, y a mí me enojaba mucho siempre cuando íbamos a las montañas (hacer bici) que los hombres digan, porque eres mujer: “a bueno quédate nomás atrás nosotros te damos de ventaja media hora o cosas así”. Entonces cosas como esas siempre me han molestado y siempre me sacaba la madre para decir, chuta no yo también puedo no porque eres mujer. Igual pasa en la calle, no puedes salir porque, qué peligroso estas en bici, es de noche y cosas así.

Ahora yo sí creo que hay un montón de morbosidad en la calle, siendo ciclista, en el bus también, en todos lados, es como que muy común que te maltraten como mujer, que te empiecen a decir “cositas”.

¿Cómo inició tu experiencia con el colectivo Carishina en Bici?, ¿Ha cambiado la relación con las chicas desde esta experiencia?

Yo estaba haciendo mi investigación cuando les conocía a las Carishinas, entonces le entrevisté a la organizadora a la Charlotte Fagan y ella empezó a hablarme de la carrera (Carishina Race) entonces me pareció bacán la iniciativa de la carrera y de las chicas... pero como te decía yo no estaba como completamente convencida del feminismo porque creo que también, la idea de ser feminista es como cerrarte a ciertas cosas en relación a los hombre. Pero después, claro descubriendo un poco más me doy cuenta de que el feminismo no es lo contrario del machismo entonces si me puedo declarar ahora feminista! Pero claro eso lo descubres con las chicas.

Ahora creo que también es como una opción personal, o sea, el decidirte a hacer cosas, como te digo yo siempre fui bien picada y siempre me ha gustado como investigar, hacer cosas. Pero hay muchas mujeres que si les dicen esto no se hace, ellas no hacen. Entonces luego de que empiezas a incentivar a las chicas a que usen la bici te encuentras con un montón de mujeres así adultas que nunca tuvieron, mmm... no ni si quiera la oportunidad, sino era como que no era para ellas.

En mi anterior trabajo tenía una compañera, una señora, tenía como unos 40 o 50 años y ella decía “tengo 4 hermanos y todos tienen bici pero yo no tengo una, y nunca aprendí”... y yo le decía pero cómo? Y nunca le dio ganas de subirse? Y ella decía: “no, es que no, uno se enfocaba en otras cosas... las cosas de la casa, en ayudarle a la mamá”... entonces es como que recién en nuestra generación va apareciendo esto.

¿Cómo te sientes en la ciudad, como te ven?

Yo siento que es súper importante que las mujeres salgan hacer bici porque cambias la cultura de una ciudad, o sea desmitificas, porque ver a un hombre en bicicleta es como que todo el mundo sabe que es más rudo y que puede soportar la violencia de la ciudad, en todo el sentido, o sea la violencia del tráfico y todo y dicen bueno es hombre aguanta. Pero cuando le ves a una mujer en bici en la ciudad, o sea realmente si te estás cuestionando y hasta miras no!.. Como se lanza! Como se atreve! Entonces si estas cambiando la cultura.

Yo si creo que en relación de hace 10 años que pedaleaba y ahora si hay un poco más de respeto, no completamente, pero, yo me acuerdo que antes me peleaba todos los días con alguien, ahora no.

¿Cuál crees que es el conflicto entre peatones, ciclistas y los que usan el auto?

Yo creo que la infraestructura misma esta como segregando a los distintos actores, entonces eso implica que si vas a introducir otro nuevo actor, necesitas ponerle infraestructura, pero también te plantea un paradigma diferente, que es compartir, que es la convivencia, es decir “yo auto que tengo un motor voy a bajar un poco la velocidad, y voy a respetar al ciclista”. Porque como este

nuevo actor no tiene un lugar en esta ciudad, entonces, vas por la vereda y el peatón se siente agredido y a veces el ciclista también es bien agresivo o sea reproduce lo mismo que hace el auto, esta con el timbre, te pita, te lanza la bici, entonces reproduces eso no estás hablando de una convivencia del más vulnerable que en ese caso es el peatón, sino que estas reproduciendo lo mismo.

Ahora, la violencia y todo eso, en todo sentido, le ves al buzero, al taxista, le ves al del auto grande o chiquito es a todos los niveles, pero es algo cultural, es también el que se mete en la fila, el que compra el tramite, es cultural.

Es un síntoma la ciudad, de lo que pasa dentro de los seres humanos, o sea la idiosincrasia de los habitantes.

¿Crees que la bici se posiciona como herramienta de reivindicación de la mujer?

Absolutamente es una herramienta política, porque primero empoderas a las mujeres de un instrumento que históricamente no estaba diseñado para las mujeres. Entonces claro las primeras bicicletas no contemplaban que vayas en falda por ejemplo, o que vayas en tacos, entonces yo creo que ahora los cuadros de bicis, la aerodinámica de la bicicleta, es diferente, eso por un lado.

Lo otro, culturalmente se decía que si pedaleabas no ibas a poder tener hijos o que eras pecadora porque como te toca tu vagina, es como que por poco y te masturbas, entonces habían o hay un montón de creencias alrededor de eso, entonces es también a nivel personal.

Pero a nivel de lo cotidiano, de la vida, la bici te libera te da una libertad de poder hacer lo que quieras y de moverte como tú quieras, ahora aunque no queramos decirlo la bicicleta es un medio de transporte individual, pero casi, al menos en esta ciudad, es complicado hablar mientras vas en bici, si es que hay tráfico, o sea de ley te toca hacer fila india o meterte entre los carros entonces si es un transporte individual y en ese sentido también desarrollas capacidades, competencias propias, solo tuyas, que es tu bici y tu. Entonces si definitivamente haces política.

Si sales a la calle en bici hay preocupación y admiración al mismo tiempo, es casi un acto de valentía. Pero yo me siento muy segura en bici, yo me puedo ir a las dos de la mañana a bailar y vuelvo en bicicleta tranquilamente.

Ahora también salir acompañada es lo mejor, cuando nos vamos con un grupo de panas y nos acompañamos parte de la ruta es mejor.

¿En tu experiencia con el colectivo Carishina en Bici, cuáles son las actividades que realizan?

Yo entre con las chicas que organizan la carrera o sea es como una posta se va alguien y otras entran o le dan chance a las que entran de contribuir en la organización de la carrera. Yo entre

como en el 2012 entonces me dijeron a mí también que les acolite y ya desde ahí me quede con las Carishinas.

Y empezamos a hacer otras cosas estábamos hablando del tema urbano, empezamos hacer salidas urbanas, hablábamos de la necesidad de una escuela para mujeres que sea gratis, porque las escuelas de bicis son carísimas y esto es algo que vos aprendiste con tu papá, sola, no se pero gratis, tiene que ser gratis tiene que ser afectivo. Entonces la escuela de mujeres es las “Hadas Madrinas” que es uno de los proyectos más lindos porque es un proyecto del que te enamoras y también creas una afectividad con tu ahijada y con tu madrina, las pocas o muchas cosas que te enseña es como bien sentido, más si te enseñó a pedalear de cero.

Lo que hacemos es reunirles a todas las voluntarias madrinas primero que quieran enseñar a mujeres de 0 (no sabes nada de bici) 1 (sabes andar en el parque) o nivel 2 (que te mueves en la ciudad). Entonces le enseñamos a las chicas y las madrinas obviamente deben saber más, entonces también les damos la metodología, herramientas, tips y en una primera reunión les presentamos, la idea es que la madrina y la ahijada compartan al menos el sector en donde viven para que puedan cuadrar la citas, si no tiene bicicleta tenemos unas para prestarles. También hay motivación hablamos del miedo, porque no es solo un aprendizaje físico, es sobre todo mental. La segunda reunión es un taller de mecánica y otra reunión más y la graduación, esto dura unos 3 meses aproximadamente.

ANEXO 4

Transcripción entrevista a Patricia Vásquez

Colectivo Carishina en Bici

¿Puedes presentarte por favor?

Mi nombre es Patricia Vásquez tengo 22 años, estudio en la ESPE

Hago bici, estudio ingeniería geográfica y del medio ambiente y trabajo en el tema de gestión del territorio.

¿Hace cuánto tiempo usas bici?

La uso desde que era pequeña, tengo un hermano que nos enseñó a usar la bici a sus tres hermanas. Yo soy de Ibarra, entonces la usaba a diario para moverme pero en viajes cortos, iba de mi casa a la papelería que quedaba como a unas 5 cuadras. La he utilizado bastante como deporte, y vine acá a vivir a Quito por mis estudios y les conocí a las Carishinas hace 3 años o 4, y ahora me mueve aquí en bici es mi medio de transporte.

¿Cuál es tu ruta en bici?

Me movilizo más en lo que es centro y centro norte, en general son rutas cortas, yo vivo en la Vicentina y estaba trabajando en el MAGAP me queda súper cerca, entonces en general cojos rutas seguras y cortas.

¿Prefieres las ciclovías o el trafico abierto?

Prefiero el trafico abierto, creo que las ciclovías son peligrosas, porque técnicamente están mal diseñadas, no tenemos la señalización necesaria, no tenemos la delimitación adecuada, entonces cualquiera invade tu espacio.

¿Cuál crees que es el conflicto en el transporte público?

Uso muy pocas veces, prefiero utilizar la bici porque se los beneficios que tengo en la bici pero creo por ejemplo, yo pertenezco al colectivo Carishinas en bici y creo que todos estos colectivos que se han formado desde la sociedad civil que no solo están las Carishinas, están los ABC, el Sur en bici, como comenzó Ciclópolis... creo que todas estas acciones que han sido a partir de la sociedad civil han sido porque la gente se ha dado cuenta que tiene un transporte público ineficiente, que tu como mujer te das cuenta al momento de subir en un transporte público vas a ser

víctima de agresión, víctima de la inseguridad, de los robos, asaltos, etc.. Y que además un factor grande de inseguridad en la ciudad es que tu apartir de las 6pm ya quieres llegar a tu casa.

Como mujer estamos muy adaptadas al espacio privado entonces a las 6 de la noche tú dices tengo que llegar a mi casa y a veces prefieres tomar un taxi, porque te sientes expuesta ante esa inseguridad entonces de esa manera yo en la bici he encontrado un refugio a esto y como te digo esto de los colectivos igual son personas que se han dado cuenta que esto pasa que se han dado cuenta que no te puedes mover en tu carro en la ciudad porque hay un tráfico horrible, que no puedes circular, etc.... hay personas que lo hacen por ecologistas, ambientalistas, por su salud entonces son ciertos factores que llevan a la gente a modificar su estilo de vida y que a la vez que tu lo vez igual que otras personas lo están haciendo tu comienzas también a moverte y cambia tu forma de vida totalmente. (Practicas-habitus)

¿Cuáles fueron tus motivaciones para usar la bici y como te vinculaste con las Carishinas?

Yo como recién venia a la ciudad me movilizaba en transporte público y una vez incluso me perdí, bueno estaba conociendo la ciudad, y con la bici encontré una forma muy linda de conocer la ciudad y además en grupo, porque les conocí a las Carishinas, vi lo que hacían, les conocí a partir de un Carishina Race, una amiga me llevó a una prueba, entonces cuando estuve ahí, y llegaban las chicas como locas, me acuerdo que llegaba una chica disfrazada como monja y habían hecho un Carishina histórico entonces era en el centro histórico y estaba lloviendo además... entonces son cosas que te sorprenden y ver como las chicas en realidad se divierten haciendo eso.

Entonces a partir de eso le dijimos a la Xime si queremos andar en bici, si queremos entrar a las Carishinas, y ahí les conocimos entonces fue una forma muy bonita de comenzar a salir en la bici y de conocer la ciudad.

La primera vez que salí en la bici con ellas fue en la noche yo nunca había salido sola de mi casa en la noche porque vivo sola, era una ciudad nueva, grande, y además mi universidad es en el valle entonces mi ruta era de mi casa a la universidad en un bus. Entonces nunca tuve la oportunidad de conocer la ciudad como es y además que la bici te hace que conozcas mucho mas la ciudad, conoces su topografía, los baches que hay en las vías, como se manejan los carros, como es la gente a veces agresiva, incluso las mujeres mismo te llegan a insultar o a gritar.

¿Ha cambiado tu perspectiva de la ciudad desde que andas en bici?

Si ha cambiado yo antes le veía mucho más grande, la bici hace que cambies tu perspectiva de tiempos y de distancias entonces tú dices que se yo me hago una hora de mi casa al centro, pero en bici me hago 20 minutos, entonces tienes nuevas perspectivas de distancias, tiempo.

¿Porqué vieron la necesidad de crear un colectivo y específicamente de chicas?

Bueno las Carishinas empezó con una Carrera que se llama el Carishina Race, entonces se hizo esta carrera porque antes eran bastante populares los Jesús del Gran Pedal de los ABC, entonces como se estaba dando esto y no había uno de chicas, y en estos Jesús del gran pedal creo que competían dos o tres chicas, entre ellas la Charlotte, entonces ella quiso hacer uno solo de chicas y ya viéndolo desde una perspectiva de bici feminista que viene después a partir de esta carrera se juntan mas chicas para organizar la carrera y después es que se forma el colectivo con esta perspectiva.

¿Con qué parámetros se armó el colectivo?

Lo chévere es que se formo como procesos y cosas que se van dando solas, gente que va entrando va alimentando al colectivo, por ejemplo comenzó con un Carishina Race, se fueron sumando, y lo hacía sola la Charlotte, luego se fueron sumando chicas, entre ellas la Elena Romero, Ximena Paltan, la Gaby Gallardo, y le acolitaron a la Charlotte, entonces en eso se centraba al principio en organizar la carrera, y después tu de organizar y correr el Carishina, después comienzan las chicas a utilizar como medio de transporte la bici, entonces las chicas se dan cuenta que la bici va mas allá, entonces te comienzas a apropiarse de un discurso diferente te comienzas a apropiarse de un discurso de bici y mujer de bici como un medio de transporte que es más efectivo y como mujer que en realidad te puedes apropiarse de tu cuerpo y de tu espacio en la bici.

Lo chévere del colectivo es que es totalmente horizontal entonces van llegando más chicas y van aportando ideas por ejemplo van llegando chicas que quieren aprender a manejar bici, entonces las chicas dicen tenemos que hacer algo por ella, la Elena nos contaba que siempre le tenía presente a una de las chicas aprendices y que tenía hasta colgado su nombre en la pared. Y ahí se crea el programa de Hadas Madrinas, que es un programa en el que tu enseñas a otra chica a manejar la bici. Entonces así en el colectivo se va creando estos espacios poco a poco y va aumentando su discurso. No es que tu coges la bici y dices “manejo bici porque me voy a apropiarse de mi espacio... que me ha sido arrebatado por el carro..” no es que vas con ese discurso de una sino que es un discurso que se va construyendo...

¿Por qué crees que se va construyendo, a que te enfrentas?

Por la necesidad, porque tú te vas dando cuenta de otras realidades, que están ahí pero tu no las ves, por ejemplo, el acoso mismo estamos tan acostumbradas que al salir a la calle a media cuadra de tu casa ya alguien te silbe entonces darte cuenta de que eso es un acoso es una construcción, entonces darte cuenta que en realidad el espacio del ciclista le ha sido quitado por falta de políticas públicas, y que como mujer igual se te ha quitado el espacio o se te ha dicho que la bici es propiamente de hombres entonces tu vas diciendo ¿Porqué? Y es cuestión de irte cuestionando esas cosas, actitudes.

¿Nos puedes nombrar algunas características del colectivo?

Somos bien diversas, diferentes, es una fortaleza porque todas aportan con su visión y además que todas aportamos con nuestro potencial porque si uno hace algo y la otra puede complementarlo, todas vamos aprendiendo, entonces creo que lo que nos une es la bici y el sueño de construir una ciudad más humana. Con un rostro de mujer, feminizar la ciudad, que se yo pintarla de colores, de morado de rosado lo que sea.

¿Cuántas chicas están en el colectivo o que se mueven en la ciudad?

En el colectivo estamos como 10 chicas súper constantes pero 20 chicas que siempre están como viniendo y yendo. Como todo es voluntario, es auto convocado, autofinanciado entonces todas tenemos nuestros trabajos y estudios, entonces tu si te llegas a apartar un tiempo no es que el colectivo se va a quedar paralizado si no que las demás siguen y además siguen llegando chicas.

Tenemos una convocatoria por ejemplo en el Carishina Race, tuvimos una convocatoria de 180 chicas ajá..180 que corrieron hubieron 90 equipos

¿Del anterior Carishina Race a este subió la demanda?

Las parejas subieron, en el anterior hubieron 60 equipos entonces subieron, se incrementó.

¿Cuál es el plus de que una mujer aprenda entre mujeres?

Cuando tu aprendes entre mujeres, no es mi caso porque ya tenía mi proceso con la bici, entonces yo no aprendí a pedalear con las Carishinas, yo aprendí con las Carishinas a ser paciente a ser tolerante a preocuparme por los demás, entonces siempre ahora que veo a una chica es como que me alegra un montón, igual me preocupa y les cuido un montón. Entonces cuando hacemos las salidas con las Carishinas tienes q estar pendiente, entonces este espacio entre mujeres hace que tu, te hagas amiga, compañera, la sientas parte de tu familia porque es mujer entonces se crea esta solidaridad femenina. En cambio que te enseñe a manejar bici una mujer es diferente porque te transmite en parte esa seguridad, digamos tus tienes las mismas capacidades fisiológicas, biológicas, entonces si una mujer lo puedo hacer yo como mujer también lo puedo hacer además que te transmite seguridad, porque una mujer no va a tratar que se yo de conquistarte o tal vez si (risas). Pero tienes esa seguridad, no te va a presionar. Es por eso que por ejemplo un familiar tuyo es muy difícil que te enseñe a manejar un auto, es lo mismo en la bici te va a controlar más te va a exigir más, entonces que te enseñe una mujer desconocida y te trasmite esa seguridad yo creo que es mucho mejor.

¿De lo que has visto en las chicas, cuál es alguna experiencia de alguien adulto?

En el ultimo ahijadas tuvimos una mujer de 58 años, que era justo ahijada de la Elena y la señora Magdalena y después le siguió enseñando la KariDavila, entonces la señora no sabía manejar la

bici para nada, nunca había cogido una bicicleta entonces la señora a los 58 años tomó la decisión de coger una bici y aprender. Y la señora se mueve claro distancias cortas, lento pero ya se mueve.

¿De lo que has visto, cuando se involucran, cuáles son las palabras más recurrentes que escuchas de los beneficios a partir del uso de la bici?

Que están contentas, que están felices, la bici ha cambiado su vida que es mucho mejor en bici que tu nunca te hubieses imaginado estar andando en bici en la noche, haces cosas que no te hubieses imaginado. La Erika es una Carishina ella perteneció al programa y a la hija le encanta entonces ella dice yo lo hago por la Indira y por mi porque se sienten contentas y bueno de ahí vienen todos los beneficios que tienes aparte ahorras tiempo, nunca hubieses pensando ir con tu hija a la escuelita a dejarle ahí en bici al sur y hacerte como 20 minutos, no lidiar con el tráfico, ahorrarte dinero.

¿De dónde surgió el nombre de las Carishinas?

No fue una decisión colectiva, Carishina no comenzó como un colectivo comenzó como la carrera de Carishina Race, entonces estaba la Charlotte al principio manejando todo el tema de la carrera ella sola, entonces para promocionar la carrera se crea el logo tipo de las Carishinas y se busca un nombre, entonces viene el Lucho Herrera y da la idea de Carishina en bici pero a la par es muy bonito la idea porque Carishina es un kichwismo y viene de la idea de parecerse a un hombre, entonces el colectivo a la vez quiere reivindicar la palabra el significado que la gente tiene de la palabra entonces como salirte de tu rol de “mujer” de que si no estás en la cocina, de que si no cocinas bien, de que si te subes al árbol de que si manejas bici, te pareces o eres un hombre dejas de ser mujer por no cumplir estos roles.

ANEXO 5

Transcripción entrevista a Belén Bike

Ciclista urbana

¿Puedes presentarte por favor?

Soy Belén, me dicen Belén Bike porque me dedico a pintar y bueno hago bastante bicicleta, me gusta un montón, soy ciclista urbana y mi edad no no la voy a decir.

¿Cuánto tiempo usas la bicicleta?

A ver desde pequeña uso la bicicleta, siempre, pero ya así como mas constantemente más o menos desde unos 16-17, ya como que salí mas cerca de mi casa por el barrio un poco al colegio un poco al parque así, y trataba de que sea todos los días, luego ya me quede sin bici, y hace como unos 4 a 5 años todos los días todo el tiempo, 24/7.

¿Es cómo un medio de transporte?

No no solo como medio de transporte, es todo, es hasta arte, el otro día hice una intervención artística con la bici.

¿Dónde trabajas, y vas al trabajo en bici?

Trabajo en la Universidad San Francisco, aquí en Cumbayá, y vivo afortunadamente como por la Colón y Amazonas, es bastante céntrico, me muevo a todos lados como Norte, Sur, Este y Oeste, a veces bajo acá en bicicleta, no siempre porque tengo una lesión en la columna, y es súper fácil movilizarme, el rango diario en el que me muevo es bueno desde allá hasta como la floresta, a veces hasta acá (Cumbayá) de ahí más o menos hasta la Gaspar de Villarroel hasta mi casa y no se también partes del centro en ocasiones.

¿O sea también a veces usas el transporte público?

Hay veces que voy en mi bicicleta hasta el velódromo, le encargo ahí cojo el bus hasta acá (Cumbayá) y de ahí subo regreso y cojo la bicicleta.

¿Puedes contarnos un poquito sobre cuáles son los conflictos que encuentras en el transporte público y sobre todo desde tu perspectiva de mujer?

Primero por lo que no quiero coger bus, es porque yo le siento una pérdida de tiempo, me gusta bastante la movilidad o sea del cuerpo no, entonces en el bus solamente te sientas, estás como hora y media para moverte desde el punto A hasta el punto B, claro que puedes aprovechar si es que lees

un libro o algo así pero ya todos los días a veces vas atorado, tienes que ir parado, aplastado, te roban o sea creo que he usado unas tres veces el trole bus desde hace unos 4 años y estás tres veces ha sido un desastre porque he visto a gente que roban, me han robado y es horrible y aparte los tiempos que tienes que esperar. Yo me acuerdo antes que trabajaba como a 15 minutos de mi casa, entonces tenía que bajar a coger un bus, eran como 10 minutos la bajada para la parada, después de eso tenía que esperar, eran otros 15 minutos y que el bus se demore en llegar era como unos 30 minutos, entonces era como 1 hora así, en cambio en bicicleta es una recta y son más o menos como 10 minutos o 15, aja entonces ahorras un montón de tiempo, y a parte estás como más activo, estás moviéndote y aparte interactúas con el resto de gente.

¿Eso como varió tu interacción con la ciudad, tu percepción de la ciudad?

Para mi honestamente es mucho más seguro ir en bicicleta, porque cuando vas en bus, digamos vas a pie y estás yendo como más lento no entonces estás como más vulnerable a que te roben, en cambio cuando te subes a un bus también, o sea también estás expuesto a maltratos, a que te roben algo a que se te caigan las cosas, a perder un montón de tiempo, pero en cambio cuando vas en bicicleta, te cambia completamente la percepción. Por ejemplo cuando estás en bus estás encerrado en un lugar y ves como las 4 paredes del bus, ves a la gente y está chévere observar pero en cambio cuando vas en bicicleta interactúas, claro que es más rápido no es como cuando caminas pero o sea la cantidad de información que te llega es como que te puedes detener, o sea si tienes sed te detienes a una tienda y compras, o hay veces que paras en un verde y justo para algún amigo tuyo al lado y puedes pararte a saludar y puedes seguir pedaleando conjuntamente, entonces en bus es como más difícil eso. Ponte una vez estaba en el metro de Sao Paulo, entonces todo era como súper rápido, tú te bajas del metro y o sea es todo tan mecánico, te bajas y te va llevando la ola de gente, y vas subiendo, y luego la cosa es que tienes que rápidamente salir y aparte las paredes son como súper grises para que no te detengas, no hay asientos ni nada o sea la idea es como un lugar de tránsito, en el que tienes que moverte rápidamente, pero en cambio en la bicicleta es como un poco distinto, o sea te encuentras con alguien y al menos dices “Hola cómo estás? Estoy de apuro, chao”

¿Has sufrido alguna agresión en la bicicleta?

A ver este, la una fue que salía del megamaxi, hace unos 3 – 4 años, yo estaba yendo por el lado de la vereda, y justo sale un señor de un taxi, y no sé si estaba apurado, pero abre la puerta durísimo, yo estaba pasando al lado de él y abrió tan fuerte que me rompió el dedo y lastimada todo esta parte (lado derecho), entonces claro pase como un mes así, manejando. Esa es la una de ahí otra este, lo que pasa es que los autos están como muy apurados y creo que no todos quieren a los ciclistas entonces hay gente como que se enoja mucho, el otro día estábamos con un amigo y estábamos pasando y era un lugar estrecho y un taxi me pita así, y luego pasa al lado mío y me insulto así maaal, la mencionó a mi madre, entonces fue como que “ey que te pasa”, la cosa es que solo cogió

y aceleró y lamentablemente le cogió el rojo entonces fue como que “vamoos” fuimos y le dijimos “oye que te pasa” y coge y se baja del auto con una cadena y nosotros súper asustados, nos latía el corazón y fue como que mi amigo como que le cerró la puerta y dolo ir dijo como “cálmate, ya nos vamos” pero nos asustamos muchísimo, luego hasta el siguiente día seguimos asustados porque o sea si fue feo que nos saqué una cadena.

Otra vez también esta fue como media graciosa, bueno no fue tan graciosa pero estaba como por el Amazonas entre Eloy Alfaro y Orellana y ese paso, ya pues es el paso del terror porque puede que te roben entonces es como que cuando ves como vacío a veces te pasas por abajo. Entonces yo estaba por abajo y vino un auto de unos chicos, creo que eran de la costa y me comenzaron a molestar como que “oyeee” e iban con el volumen de la música súper alto y me cerraban así como mal, y yo frenaba y les decía “¿que les pasa?” y me cerraban y creo que era por jugar, y yo les decía como que “ya o sea que mal” la cosa es que otra vez les volvió a pasar lo mismo y yo dije esto no puede pasar y les dije “cuidado les coja el rojo” entonces aceleraron y paf les cogió el rojo, entonces yo fui rapidísimo y le dije “loco que te pasa? Y le golpee la ventana” y el man como que “ah no molestes” y creo que ahí me estrese entonces cogí el volante y les golpee el auto, les hice 3 huecos en el este (carro), entonces luego el man se bajo y cogió como una llaves y el otro se bajo entonces yo dije me fregué cache, o sea ese rato yo ya no sabía qué hacer, entonces un rato vino el man como que acá atrás estaba como que ya a esta distancia (cerca) y el man me dijo “ah que te pasa” y luego viene un policía y le coge por acá atrás y le dice “a ti que te pasa” y yo “señor policía ayúdeme”, o sea fue ya coincidencia.

Y la otra fue que igual estaba en la ciclovía y estaba un auto estacionado así y le dije “ey muévete” y paf me lanza el auto y se pone así como al frente y le dije “que te pasa! No me lances el auto” y el señor se baja, era un auto inmenso, y me dice “a vos que te pasa porque golpeas mi auto?” entonces luego por suerte vino Carlitos Tacuri y o sea fue reloco porque o sea terminó como un poco mal pero o sea el Carlitos Tacuri le dijo “¿Qué te pasa date cuenta que esta es ciclovía?” y el man decía “lárgate esto no es contigo” y el man le quiso empujar a Carlitos y el nada pin pinpin (ademán de golpes) y la gente gritaba “ya lárgate” al otro man. Ósea esa fue como la parte fea, o sea como que tuvo que llegar a eso. Ósea tomando en cuenta, el primero fue un accidente, pero las otras no son solo porque somos ciclistas, sino una falta de respeto entre nosotros, o sea falta de consideración entre los humanos y creo que como el que te sobrepase el apuro y digas “Hay estoy atrasado quítate” es como “lo siento saliste tarde es tu culpa no es mía, no puedes llevarte mi vida porque estás apurado”

¿Has visto que hay todavía esa aversión hacia los ciclistas?

O sea hay algunos que ya son más considerados, es como que “pase yo también soy ciclista” pero también he visto como cierto, o sea como que “hay ciclista tenía que ser”, ya se van creando ciertos

estereotipos y también hay gente que le ha pasado como malas experiencias y me dicen como “no tu no debes de ser de esos ciclistas que cogen y te botan la bici no” y es como “capaz, no lo sé, puede ser” pero creería que sigue como igual, por ahí.

¿Pertenece a algún colectivo de bicicletas?

Al colectivo Belén Bike, o sea no realmente me gusta cómo llevarme con todos y apoyar a todos, o sea si son las Carishinas, apoyar a las Carishinas si es que hay Cicleadas el Rey también, con Carlitos Tacuri, o sea con la gente que haya, me gusta llevarme con todos y bueno como que mi labor es hacer arte entonces me gusta ayudarles a los que pueda y a los que necesitan como mi ayuda pero de ahí así como al colectivo así formalmente no

¿Crees que la bici cambia tu relación con el cuerpo, en cuanto a tu feminidad?

O sea el montar bici, realmente es como un cambio radical, o sea con tu cuerpo con tu mente y con tu espíritu, no es solamente un deporte es un estilo de vida, entonces creo que en general montar bici te hace más feliz, es súper chévere.

Y de ahí en cuanto con la feminidad, este, no realmente nunca me ha gustado como que mucho separar esto así, porque creo que todos tenemos nuestro lado femenino y nuestro lado masculino, este sí, tal ves como la parte incómoda de ser mujer es que te molesten en la calle así como que “qué bien te ves” o “quisiera ser el asiento” es como que ¡oh por dios!, pero de ahí con respecto a eso nunca he querido ver estas diferencias, obviamente las hay, pero no me gusta mucho como diferenciar como es que porque soy mujer tal cosa, o sea siento que la gente te presta mucho más atención dice como que “hay que chévere mujer que monta bici, que vacan” y es como que “ey no soy un bicho raro soy una humana como tú” pero ajá solamente eso, no me gusta marcar la diferencia.

ANEXO 6

Transcripción entrevista a RaynaWeiss

Ciclista urbana

¿Puedes presentarte por favor?

Mi nombre es RaynaWeiss, tengo 28 años, tengo una fundación de ciclismo y voluntariado, yo manejo como viajes de ciclismo y voluntariado.

¿De dónde eres?

Soy de Colorado, Estados Unidos

¿Hace cuánto tiempo, vives en Quito?

Llevo como 2 años y medio

¿Allá también ya pedaleabas?

Claro, bueno yo empecé, obvio cuando tenía como 3 años, como de una niña, después de ahí siempre usaba como transportación, y después yo dejaba por un tiempo, cuando era una chica en el colegio. Después en la Universidad me interesó otra vez, y empecé a hacer ruta, de viajes largos, entonces yo entrenaba todo el año para viajes como de una semana de ciclismo como 90-100 millas diarias, y desde ahí yo seguí entrenando, y después yo hice un viaje super largo de 9 meses en bici en todo Sudamérica.

¿Cómo fue esa experiencia?

Cambió mi vida.

¿En grupo o sola?

Fuimos con 3 mujeres en realidad, empezamos con 3 mujeres y terminamos con 6 personas.

¿Solo 3 mujeres se fueron?

Si, empezamos como con 3, después de unos meses otra chica decidió que quería venir entonces con ella nos juntamos.

¿Todas eran de Colorado?

No, los 3 originales sí, la otra chica era de Austria y después nos conocimos unos dos chicos más de Nueva York y ellos terminaron con nosotros.

¿En la Universidad cuando estabas allá te movilizabas en bicicleta?

Claro, es que cuando yo era en la Universidad, yo vivía ahí entonces era muy fácil, en realidad yo caminaba mucho porque todo era muy cerca.

¿Aquí en Quito usas la bicicleta para movilizarte?

Claro

¿A todos lados?

A todos lados, no cuando estoy lavando mi ropa porque no puedo cargar toda la ropa.

¿Tu ruta más frecuente?

Ahora vivo muy cerca a la ciclovía entonces ahí uso la ciclovía todos los días.

¿Comparación entre pedalear en distintas ciudades?

La verdad ahora estoy más cómoda, tomo mucho riesgo, pero cuando yo empecé era como que tenía mucho miedo porque la gente la verdad, los autos no respetan a los ciclistas aquí para nada, para nada, en comparación de Estados Unidos es muy diferente, en Estados Unidos los ciclistas tienen el derecho, los autos no tienen nada de derecho, entonces aquí es, creo que es mejor que antes, pero no creo que hay mucha cultura de ciclismo, creo que hay que cambiar.

¿Has sufrido agresiones por ser mujer?

Claro, eso si siempre pasa, todo el tiempo, si estoy caminando, si estoy en la bici, pero ya me acostumbre.

¿Usas el transporte público?

A veces, no mucho en realidad, me frustra, porque hay mucha gente y no es muy cómodo y como la bici es mejor entonces me frustra, creo que es mejor que Estados Unidos, porque hay más y siempre hay, en Estados Unidos no hay mucho, pero si es repleto.

¿Estás vinculada con algún colectivo de gente que ande en bicicleta?

Antes sí, yo conocí como Cicleadas el Rey, y la verdad ellos me introdujeron a la ciudad y todas las ciclovías y todo, pero ahora no mucho, porque ya estoy ocupada, tengo muchas cosas para hacer.

¿Puedes describirnos cambios personales que has tenido a partir de usar la bicicleta?

La verdad la bici es mi vida, todo lo que es mi vida aquí es de bici, toda la gente que yo conozco es a través de la bici, es un estilo de vida que cambió todo, quitar la bici es quitar la esencia de mi misma.

¿Qué crees que hace falta para lograr un mayor respeto a los ciclistas?

Creo que la ciudad está tomando buenas decisiones para construir más ciclovías, pero como una educación creo, la promoción que yo he visto también es bueno como respeto al ciclista y todo eso pero es difícil creo que con años y con educación y con no se es muy difícil, creo también en Estados Unidos la bici es algo muy chévere, muy bacan, entonces es como moda, es algo que te distingue, creo que eso cambio mucho la cultura como la idea de lo Hipster que anda en Fixie y todo eso, entonces esa es una buena manera, podemos como, la gente le gusta cosas que parece chévere, entonces los autos parecen chévere, pero ahora es más las bicis. Entonces eso creo, si puede cambiar la cultura.

¿Crees que la bicicleta ha ayudado a la mujer en cuanto a empoderamiento?

De ley, si da mucho poder a la mujer porque ella es independiente con la bici, no necesita nadie para salir, tiene más, para mí yo me siento muy poderosa cuando estoy en la bici, porque yo puedo ir más rápido que todos los autos, y la gente ve eso y dice wow que chévere, entonces creo que es una herramienta para cambiar los papeles de mujeres en esta cultura.

¿Cómo son para ti las relaciones con chicas ciclistas? ¿En tu viaje como fue?

Esa es una razón que yo hago lo que yo hago porque me gusta ver como la diferencia de una persona que está empezando un viaje y en el fin del viaje. Una mujer también porque se levanta mucho el autoestima y es increíble para ver, yo hace unas tres semanas tenía un grupo de adolescentes, y una chica de Canadá, que tiene 15 años, y se cambió full, en el inicio me dijo “ay yo no puedo andar en bici, no puedo hacer nada, y después ella era una bestia, ella como se cambió todo su actitud de sí misma y era muy increíble para ver.

ANEXO 7

Transcripción entrevista a Carlos Hernán Gallegos

Ciclista urbano

¿Puedes presentarte por favor?

Tengo 32 años, quiteño, trabajo como profesor de inglés medio tiempo

Vivo en el sur de Quito por el sector de la Yaguachi.

¿Cuéntanos un poco lo que haces en cuanto a las ciclovías?

La idea de crear esta ciclovía mas fue que nos impulsó la necesidad, porque realmente es un tramo muy peligroso porque es una vía compartida entre autos y bicicletas. Entonces un día estaba en una *masa crítica* sacamos estencil para pintar bicicletas por todos lados y un amigo de mi equipo de polo llamado Jonathan me dijo, “oye porque no traes pintura y derramamos por aquí”, yo dije cómo vamos a hacer eso! Pero después como que me quedé pensando y dije si es posible hacer esto, entonces me reuní con una amiga que tiene dinero, otra amiga que también tiene dinero y les conté estaba seguro que me iban a acolitar, a apoyar, y ahí reuní la plata como 35 dólares, porque tenía que comprar pintura para calle y brochas, también mascarillas y chalecos. Entonces la idea principal, lo primero era pintar un domingo pero esa zona es realmente peligrosa y estábamos solamente yo y Jonathan y nadie nos acompañó y habían full choros y dijimos esto está feo... necesitamos ayuda de alguien más, aunque en realidad no queríamos que nadie nos ayude íbamos hacer solos, pero tocó esperar.

Pero luego nos acolitó otro amigo el Fabricio Soria nos vio ahí con pintura y nos preguntó que estábamos haciendo y ya luego nos ayudó. Después acolitaron unas 5 personas más entre ellos la novia de un amigo, y quedamos en pintar un día lunes después de estas cicleadas del rey.

Nosotros terminamos el tramo que quedó incompleto del gobierno, porque el gobierno pintó solo hasta el perímetro del centro pero el sur nunca se ha tomado en cuenta, entonces nosotros tomamos ese tramo y lo empezamos a pintar. Empezamos a pintar alrededor de las 12y media terminamos como tipo 1:30 o 2 de la noche. Necesitamos 6 personas dos iban barriendo, dos iban pintando, uno iba moviendo los conos atrás y adelante y habían 2 personas adelante viendo si venían los policías. Si usamos una pintura que se seca rápido unos 6 a 7 minutos, todo lo teníamos calculado! Acabamos de hacer un tramo de alrededor de 60 metros lo que nos queda es un metro y medio.

Entonces ahora la idea es que se una más gente, no a pintar si no a colaborar, entonces las cosas han cambiado después de que hay esa ciclovía, un día una amiga me dice “oye esa vía es ilegítima

porque no hizo el gobierno” le digo sabes qué es legítima, mi amigo Jonathan le dijo, es legítima cuando un ciclista pasa por ahí, ya le hace legítima.

Yo creo más en la acción directa que en esperar que a uno le den las cosas.

¿Y cuéntanos en el sur no hay ciclovías?

No hay ni una, hay un proyecto que medio estuve yo ayudando pero realmente no se toma en cuenta.

¿Pero por qué crees que pasa este problema?

No sé, siempre empieza todo por el norte, estamos segregados. Ahora estamos haciendo un evento en el cual intentamos reunir dinero a través de la venta de choclos, va a ser el choclo solidario pero lo vamos a hacer por el bien de las ciclovías. Va a ser en la cancha de bike polo el próximo martes y el lunes que viene vamos a pintar la ciclovía.

¿En cuánto a cantidad de ciclistas en el sur?

En realidad antes se movían en el colectivo El Sur en Bici, pero murió estamos en proyectos de sobrevivirle y realmente no se en cantidad, porque hay grupos de ciclistas en el sur, o sea no se en cantidad pero si hay, es como que va creciendo.

¿Hace cuánto tiempo empezaste a usar bici?

Hace unos 5 años

¿Cuáles fueron tus Motivaciones?

Primero me daba miedo, y una amiga me sacó a pedalear, si Joanna fue como mi madrina, antes de que haya colectivos, cuando había el ABC (Andando en Bici Carajo) y realmente aprendí con ella, ella me enseñó a pedalear, después ya empecé a coger el gusto.

¿Cuál es tu ruta?

La 5 de junio de ahí paso por el centro, por el palacio de gobierno, el parque Alameda, de ahí el Ejido y de ahí ya estoy en el norte.

¿Cuál crees que es el conflicto en el transporte público?

Para las chicas de ley el abuso, la gente morbosa, pero realmente yo si voy en bus en las mañanas porque ya no estoy entrenando entonces no puedo sacarme el aire todos los días en bici y regresar a mi casa, entonces si voy en bus, pero realmente a mejorado el transporte en el sur desde que hay el Corredor Sur, ya no te roban tanto en el bus, en realidad ya no roban, ya no hay que bajarse al vuelo, hay paradas, ha mejorado.

Pero el tráfico no, en bus me hago alrededor de 50 o 55 minutos y en bicicleta me hago 22 minutos entonces realmente es bastante la diferencia.

¿Percepción de la ciudad?

Hostil.

Pero yo más bien creo que estamos creando cultura, al usar la ciclovía, ya no nos orillamos y el carro de atrás ya no nos pita ya no nos hace luces porque ve que ya hay una vía ahí para bicicletas. Si está funcionando, hay unos tramos que dejamos para poner poemas o dibujos de bicicletas, también estamos en eso.

ANEXO 8

Resultados de la encuesta de movilidad “¿Qué te mueve, qué te impide?”. Realizada por Daniela Borja. 2014

Resultados de mujeres	Cantidad	Porcentaje
No tengo bici	13	1,752021563
Hijos	14	1,886792453
Bici dañada / vieja	16	2,156334232
Inseguridad	23	3,099730458
Pereza	25	3,369272237
Vestuario	31	4,177897574
Sudoración	34	4,582210243
Agresión de genero	40	5,39083558
Cuestas	65	8,760107817
Distancia	65	8,760107817
Parqueos seguros	77	10,37735849
Clima	83	11,18598383
Ciclovías	110	14,82479784
Respeto por los conductores	146	19,67654987
Total	742	

ANEXO 9
FOTOGRAFÍAS



Fotografía tomada en la Av. 6 de Diciembre y Río Coca



Fotografía tomada en la Av. Amazonas y Orellana



Fotografía tomada en la Av. 12 de Octubre y Madrid



Fotografía tomada en la Av. Amazonas y Orellana



Fotografía tomada en la Av. Shyris y Naciones Unidas



Fotografía tomada en la Av. Shyris y Gaspar de Villarreal



Fotografía tomada en la Av. 6 de Diciembre y Gaspar de Villaroel



Fotografía tomada en la Av. Coruña y Colón



Fotografía del CarishinaRace 2013



Fotografía tomada en la Av. 12 de Octubre y Veintimilla



Fotografía tomada en la Av. Amazonas y Eloy Alfaro



Fotografía tomada en la Av. Shyris y Eloy Alfaro



Fotografías tomadas en la pista de BMX del parque la Carolina



Fotografía tomada en el Parque la Carolina



Fotografía tomada en la Calle 24 de Mayo (Puembo)

ANEXO 10

Recuperado de: <http://www.elcomercio.com/actualidad/dudas-efectividad-transporte-exclusivo.html>.

Dudas por la efectividad del transporte exclusivo en Quito



Mariela Rosero Ch. Redactora 28 de mayo de 2014 20:12 Ellas dicen sentirse incómodas mientras viajan en transporte público. También, invadidas cuando algunos hombres aprovechan la aglomeración de las horas pico, para acercarse demasiado, meterse en su espacio, rozarlas e incluso mostrarles sus partes íntimas. La caja común busca mejorar el transporte público Ante esa situación, la salida que escogió el anterior Concejo Metropolitano, en su última sesión, genera debate. Bajo la conducción de Augusto Barrera, el 8 de mayo, se aprobó la Resolución 337 sobre Servicio de Transporte Público Seguro para Mujeres. En el texto de la normativa se indica que se crearán unidades de uso exclusivo, opcional y voluntario para mujeres en los corredores del Sistema Integrado de Transporte Público, administrados por el Municipio. Estas circularían en las horas pico y en las noches. Desde la aprobación de la resolución, la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito (EPQ) tiene 120 días para trabajar en mecanismos para aplicarla. Su gerente encargado, Galo Muñoz, asegura que ellos fueron los autores de la iniciativa. Pero apunta que necesitan estudiarla. Además cuadrar cada cuánto tiempo estaría disponible el servicio, según la flota existente. Otra dificultad es que en las paradas hay tres puertas y habría que acostumbrar al usuario a no colocarse en la de mujeres. Medidas como estas no son nuevas. En países como México funcionan desde hace unos 10 años. Pero también existen en Japón, Brasil, Filipinas, la India y Malasia. ¿Por qué llegar a una fórmula tan dura que separa a hombres de mujeres? “La idea no es segregar”, responde Ana Almeida, del colectivo Marcha de las Putas, que la promovió. Admite, que no es la iniciativa más justa pero insiste que es necesaria. El objetivo es posicionar el tema para discutir sobre los niveles de

violencia que las mujeres viven en el transporte público. Y trabajar en campañas educativas. Por lo que indica que debiera ser reversible, luego de un tiempo. Ella menciona el caso de una chica que denunció el acoso de un guardia del trole que tocó sus partes íntimas. La justicia lo multó con USD 4. Estos abusos suelen ser imperceptibles para la mayoría de usuarios de transporte público. Los acosadores aprovechan la aglomeración. Y las colegiales identifican los momentos en que pueden ser tocadas: cuando suben nuevos pasajeros y se abren paso en la unidad o si el chofer frena de golpe. Talía L., de 17 años, cursa el segundo de bachillerato en el Colegio 24 de Mayo, en el norte de Quito. A diario, se desplaza hasta su establecimiento desde El Tejar, en el centro. Ella ha aprendido a tomar precauciones. Prefiere exponerse a un robo que dejar que la toquen. Por eso cuando la unidad está demasiado llena se coloca la mochila en la espalda, para poner una barrera a los hombres abusivos. “Es feo ir en trole, Ecovía y los integrados, cuando están a full. Ahí nos ‘mandan mano’”, coinciden otras cuatro estudiantes de este plantel, que llegan desde Tumbaco, Chillogallo y El Inca. La concejala de Alianza País, Luisa Maldonado, admite que hay dificultades para moverse de forma cómoda y holgada. Por eso, dice, impulsan la construcción del metro. Pero no apoya la idea de instaurar un servicio exclusivo para mujeres, resolución aprobada por exconcejales oficialistas como Sara Nolasco, María Sol Corral, Pablo Ponce y Manuel Badillo. Además, por los ediles de Concertación, PSP y Prian. Maldonado aclara que ha defendido los derechos de este género. No obstante, opina que el Municipio debe buscar que la ciudad sea incluyente, no discriminatoria. “Buscamos que los colegios sean mixtos porque los valores se construyen en la convivencia. No en la separación de géneros”. La solución a largo plazo es educar, señala. Lo mismo piensa el exconcejal Norman Wray, quien presidió la Comisión de Género del Concejo. Promovió la campaña ‘Quiero andar tranquila, calles sin acoso’. Repite que se debe acompañar ese tipo de salidas con un proceso de formación ciudadana. La medida debe evaluarse cada seis meses, para que pueda revertirse algún día. Contempla campañas a cargo de la Secretaría de Inclusión, según Jéssica Jaramillo, abogada de colectivos a favor de la opción. Ella recuerda que las mujeres podrán viajar con sus hijos.

ANEXO 11

Recuperado de: <http://www.hoy.com.ec/noticias-ecuador/transporte-publico-quito-quiere-imitar-a-medellin-593159.html>

Transporte público: Quito quiere imitar a Medellín

Movilidad

La creación de un transporte integrado multimodal (metro, buses y ciclorrutas) es la propuesta para la capital. El tema se discute en un encuentro y una feria de movilidad.

La movilidad sustentable, el uso de la bicicleta como medio de transporte, el reordenamiento de la movilidad en las ciudades con base en principios de sostenibilidad, integración, inclusión social, seguridad vial, responsabilidad ambiental y eficiencia energética, entre otros, son los temas que se debaten en Quito hasta hoy.

Esto, a propósito del Encuentro Internacional sobre Movilidad y Transporte Sustentable, y de la Primera Reunión del Comité Sectorial de Movilidad Urbana de la Unión de Ciudades Capitales de Iberoamérica (UCCI) que se desarrolla en la capital. Asisten representantes de cinco regiones de la UCCI: Centroamérica, México y El Caribe, Región Andina; Cono Sur, y de la Península Ibérica. Además, algunos alcaldes de los municipios capitales y no capitales de Iberoamérica.

En la apertura el alcalde Augusto Barrera expuso el tema de la movilidad en Quito a través de cifras. Por ejemplo, a través del sistema de transporte público metropolitano (Trolebús, Ecovía, corredores Central Norte, Sur Occidental y Sur Oriental) se realizan 1,3 millones de viajes por día. En movilidad alternativa existen 168, 97 kilómetros de red de ciclovías y 900 bicicletas para uso público en el sistema BiciQ.

Entre los desafíos y avances Barrera resaltó la incorporación de una tarjeta tarifaria unificada para el transporte público.



"Se debe reconocer que Quito puso en operación los primeros sistemas BRT (autobús de tránsito rápido, por sus siglas en inglés) y fue la primera en tener sistemas integrados -dijo Javier Gómez, del Consorcio Regional de Transportes de Madrid-, pero se debe dar un impulso más". Para Gómez, el

metro es una parte de la solución de la movilidad, porque cuando opere, la población se desplazará en subterráneo y eso mejorará la circulación y aumentará la velocidad en superficie.

Para José Javier Muruzabal, de la empresa española Taryet, una de las empresas que participó en los estudios de factibilidad del proyecto de la Primera Línea del Metro de Quito, la capital tiene otros problemas añadidos como la escasez de recursos que hace que no cuente con todos los elementos para poner en práctica algunas de las políticas que son necesarias. "Conforme los países y las ciudades van avanzando y generando mayor renta per cápita y mayor PIB, se va superando este problema hasta acercarse a los países desarrollados".

Las experiencias de otras ciudades sobre movilidad se hicieron visibles. Juan Esteban Martínez, subdirector de movilidad del área Metropolitana de Medellín, demostró el funcionamiento de un transporte integrado multimodal, que abarca el metro, buses y ciclorrutas.

En Medellín se impulsa el uso de la bicicleta. "Es fundamental que se vaya integrado a los sistemas masivos. Tenemos una red de ciclorrutas, la implementación de un sistema público de bicicletas -dijo Martínez-, y estamos a punto de iniciar la expansión del sistema". Para Martínez la clave de estos sistemas es que todos sean integrados tarifaria, operacional, institucional y socialmente. El tema se encuentra en los planes de Quito. Al final, se recopilarán las conclusiones, propuestas y acuerdos en un documento. (NJ)

Bicicletas inteligentes, autos eléctricos...

Las empresas privadas que participan en la feria de movilidad exponen las novedades más recientes de su oferta o servicios para mejorar la circulación. Una compañía automotriz de origen japonés exhibe un automóvil que no necesita gasolina para funcionar sino que lo hace con energía eléctrica. También expone una empresa proveedora de sistemas tecnológicos de última generación que busca controlar la circulación vehicular. Kako Vera es el creador de este proyecto tecnológico que ganó el Quito Tech y al que lo ha denominado Qway.

"Con este proyecto se pretende proporcionar información al usuario del transporte público - dice Vera-, sobre velocidad, capacidad de las unidades, rutas y paradas del Sistema Metrobús-Q". Todo a través de una aplicación en el celular. Para ponerlo en funcionamiento se concreta el financiamiento. La empresa Shotgun muestra lo nuevo en movilidad sustentable con una bicicleta inteligente.

Maquetas y videos sobre tránsito

En el Pabellón 1 del Centro de Convenciones Bicentenario se desarrolla hasta hoy la Feria "Transporte Sustentable y Movilidad, Quito 2013".

Las empresas metropolitanas y privadas muestran sus proyectos y trabajo sobre la movilidad. En uno de los mostradores, los visitantes pueden explorar interactivamente los proyectos de infraestructura vial que ejecuta la actual administración municipal, en una plataforma tecnológica con maquetas virtuales en 3D y videos ilustrativos. A un costado, la Empresa de Pasajeros de Quito exhibe una maqueta real a pequeña escala, del circuito vial que configura

la Red Integrada Metrobús-Q. Otro de los puntos que llaman la atención, en especial de los estudiantes, es la réplica de una calzada construida específicamente para la feria. Ahí pueden conocer didácticamente las funciones que cumplen los agentes civiles de tránsito que se integraron a las tareas de organización y vigilancia del tránsito en el Distrito. Al final, quienes estuvieron atentos a las preguntas reciben un bolso y una manilla. (NJ)

ANEXO 12

•21 OCT 2014•SOCIEDAD

La 'bici', un aliado verde en el trabajo que reduce 455 kg de CO₂ al año (Documento)

Francia aprobó una ley para que las empresas entreguen incentivos económicos a los empleados que prefieran un transporte alternativo al auto. ¿Cuál es la situación en Ecuador?

El uso de la bicicleta ha crecido en el país. Los ciudadanos prefieren evitar el tráfico citadino e ir a sus trabajos pedaleando. Aún se quejan del irrespeto. Foto: Santiago Aguirre/El Telégrafo

Redacción Sociedad

¿Imagina usted que su jefe o su empresa le paguen más por usar la bicicleta en lugar del auto? Seguramente muchos cambiarían la comodidad de sentarse en un chasis y hacer un minúsculo movimiento a la palanca de cambios por sudar la gota gruesa y equilibrarse en un transporte de 2 ruedas.

Esta idea no es tan descabellada. El pasado 14 de octubre Francia aprobó el proyecto de ley relativo a la Transición de la Energía para el Crecimiento Verde, que entre sus múltiples propuestas ambientalistas prevé coronar a la bicicleta como el principal medio de transporte del país.

¿Cómo? Con la entrega de incentivos económicos a quienes prioricen el uso de la 'bici' y reduciendo los impuestos para las empresas con más de 100 empleados que presenten mejores planes de movilidad que incluyan el uso del transporte de 2 ruedas, así como el de los buses por sobre el automóvil.

Aún no está definido el precio que por decreto se pagará a los ciclistas, se conoce que recibirán dinero por cada kilómetro que recorran. Hasta el momento, 19 empresas francesas hicieron el intento en un plan piloto independiente, y cancelaron 25 céntimos de un euro por kilómetro a sus empleados.

Imaginemos si esto ocurre en Ecuador. Por cada kilómetro un ciudadano recibiría 32 centavos de dólar. Por ejemplo, desde el Palacio de Carondelet -en el centro de Quito- hasta el Parque La Carolina -en el norte de la ciudad- hay 10 kilómetros, y por recorrer esta distancia un quiteño recibiría \$ 3.

Diego Puente, director de la Fundación Ciclópolis, comenta que aunque el país europeo se ha caracterizado por promover políticas ambientalistas, y de hecho, Lyon (Francia) fue la primera ciudad en el mundo en impulsar la bicicleta pública, no deja de sorprender que tengan la proyección de priorizar su uso más que el auto.

“El tema de la bicicleta en Francia está atado al consumo energético, a la reducción de la presión del consumo de combustible en autos y a las emisiones que esto genera. A la larga tiene otros beneficios asociados porque es más barato construir y mantener la infraestructura de bicicletas y ciclovías que de autos y autopistas (...) Lamentablemente, nosotros aún tenemos una ciudad que le favorece al que tiene carro, y al peatón o al ciclista que no contaminan el ambiente, le violenta sus derechos a cada paso”, cuestiona.

Según datos del Ministerio del Ambiente, conducir una bicicleta al sitio de trabajo 50 veces al año, a una distancia de 22 kilómetros, evitaría la emisión de 455 kilogramos de dióxido de carbono (CO2).

El informe de la huella ecológica nacional entre 2008 y 2009, presentado por esta institución, destaca que la huella ecológica de Ecuador es de 1,62 hectáreas globales. Si un ciudadano todos los días utiliza el auto, la huella personal, que es el indicador que mide la presión que los seres humanos generan sobre el ambiente, calculado con base en los recursos naturales que consumen, la huella personal sería 7 veces más grande.

Para Diego también hay otros beneficios del uso de la 'bici' como el impacto en la salud. "La gente que empieza a hacer más actividad física se enferma menos y eso a la larga implica menor presión sobre los sistemas públicos de salud. Es más barato invertir en prevención que en curar enfermos".

El uso de la bicicleta en la capital

TRANSPORTE EN QUITO



68% de los quiteños usa transporte público

32% se transporta en vehículo propio

0,5% lo hace en bicicleta

GÉNERO Y TRANSPORTE



40% de hombres y **25%** de mujeres usan vehículos
75% de mujeres prefiere el transporte público
1% de hombres utiliza la bicicleta

LA BICICLETA EN QUITO

71% de ciudadanos que usan la bicicleta prefieren la Bici-Q.

30% de los encuestados opina que el servicio de Bici-Q es excelente.

7 de cada 10 quiteños están de acuerdo con el diseño de la ruta del ciclo paseo los domingos.

Fuente: Encuesta de percepciones realizada por el Colectivo 'En Quito Vivo' en diciembre del 2013.



Pedaleando

Si bien en Ecuador hay avances, todavía el uso frecuente de la bicicleta es incipiente. No hay datos certeros a nivel nacional, pero según la encuesta de percepciones realizada por el Colectivo 'En Quito Vivo' en diciembre del 2013, solo el 0,5% de quiteños utiliza la bicicleta como su primera opción de transporte.

Hace 12 años en la capital se realizó el primer ciclopaseo que atravesó la ciudad de norte a sur. Actualmente esta actividad, a cargo de Ciclópolis, continúa y, ahora, alrededor de 100 mil personas pedalean en este espacio los domingos.

Los ciclistas habituales que se movilizan por las calles y las ciclo vías de la capital alcanzan los 20 mil. En la encuesta mencionada, 8 de cada 10 quiteños piensan que la ciudad no cuenta con el número suficientes de ciclo vías frente a un 18% que estima lo contrario.

Por ejemplo, a Germán Guamán (49 años) le encantaría que Quito tenga más vías para ciclistas.

Hace 8 años que prioriza pedalear para asistir al trabajo y a reuniones personales. "Me siento más tranquilo y con menos estrés porque hago ejercicio. Creo que entre ciclistas hay más solidaridad y armonía. En el auto todos son más violentos", dice.

El calor y la incomodidad del terno no molesta en lo absoluto a Wilson Sangoluisa (43 años), quien pedalea a diario alrededor de 30 minutos. Pese a que tiene un carro en casa, afirma que casi nunca lo usa, pues prefiere evitar el tráfico y contribuir a la sostenibilidad del medio ambiente. "Ahora somos más, pero todavía los conductores no están acostumbrados a las bicicletas, hay irrespeto y también nosotros pecamos por el sentido de querer cruzarnos cuando no debemos", acota.

De hecho, en la encuesta, el respeto a los ciclistas tiene los niveles más bajos de percepción para los quiteños ya que el (31%) califica como malo y el 36% como regular el trato de los conductores.

Los hombres utilizan la 'bici' más que las mujeres (**infografía**), pero esta situación también pretende revertirse. Sofía Gordón forma parte del Colectivo Carishinas en Bici que nació hace 4 años y que busca que las mujeres con sus bicicletas se apoderen del espacio público.

Sofía cuenta que cuando inició la organización con la primera 'CarishinaRace' se inscribieron 40 mujeres, ahora la cifra ha subido a 200, y eso es un gran avance porque desde el colectivo han luchado para desmitificar que las mujeres solo pueden pedalear en los parques y no a lo largo y ancho de la ciudad.

Esta ciclista por 12 años cree que a Ecuador aún le falta un largo camino para implementar una política como la de Francia. "La incidencia que tiene la política pública en el incremento y la motivación de la movilidad en bicicleta es importante, especialmente en espacios en los que tú puedas parquear y moverte, sin problema. Debe haber más trabajo y compromiso".

Luz verde para unirse

La Unión de Ciclistas del Ecuador nace en agosto pasado y reúne a más de 15 organizaciones del país que quieren impulsar el uso de la bicicleta no como un pasatiempo sino como un estilo de vida.

El **manifiesto público** suscrito por varios ciclistas reconoce el trabajo de las organizaciones y las autoridades para la promoción de la bicicleta, pero insta a las autoridades locales a realizar un trabajo más coordinado para masificar el uso de la bicicleta y exhorta a los conductores a promover más el respeto hacia los ciclistas en las vías.

ANEXO 13

Recuperado de: <http://www.veoverde.com/2014/03/acoso-callejero-a-mujeres-ciclistas-la-violencia-invisible/>



Cuando una mujer es peatona o ciclista, queda expuesta en el espacio público, pudiendo vivir humillantes situaciones propias de la violencia de género.

Por Andrea Cortínez, de Macleta.

El acoso en espacios públicos ha sido un tema en boga durante las últimas semanas tras el bullado nombramiento y posterior renuncia de **Miguel Moreno** como subsecretario de Bienes Nacionales, quien sufrió una condena por haber acosado físicamente a una mujer en el metro de Santiago. Para quienes trabajamos por la promoción de la bicicleta, la seguridad en los espacios públicos es una preocupación constante, más aún para Macleta (Mujeres Arriba de la Cleta) quienes trabajamos para ayudar a que más mujeres puedan optar por la bicicleta como modo de transporte.

Sentirnos seguras en la calle es un requisito para la mayoría de las mujeres al decidir si optamos por la bicicleta como medio de transporte. **Hombres y mujeres podemos sentirnos inseguras** en medio del tráfico, y la falta de ciclovías es un motivo frecuente que limita a las personas para transformarse en ciclistas urbanos. Sin embargo, en este artículo queremos reflexionar sobre el acoso callejero, un elemento que suele ser invisible cuando se analiza la seguridad, y que afecta mayormente a las mujeres.

La susceptibilidad de una mujer a ser acosada en la calle depende entre otros factores, del vehículo y de la distancia de su viaje. Una mujer que se transporta en automóvil, difícilmente sentirá el acoso como una amenaza en su trayecto. Su automóvil la separa de otros y la expone menos al contacto visual y físico con otras personas en la calle. Por el contrario, cuando una mujer es peatona o ciclista, queda expuesta en el espacio público. Además, en el caso de las ciclistas, la duración de dicha exposición tiende a ser prolongado debido a que cubrimos

extensos trayectos, lo cual incrementa nuestras probabilidades de recibir acoso verbal y/o físico.

El acoso callejero ha sido definido como “Una forma de violencia de género no deseada que implica silbidos, comentarios sexuales, alusiones groseras al cuerpo de la mujer, tocaciones, masturbación pública, miradas extremadamente lascivas y exhibicionismo”. Esta forma de acoso está presente en nuestras calles a diario, es aceptado socialmente y normalizado a tal punto que tomar una postura contra éste suele ser tildada como exagerada. Hemos crecido en una cultura donde como mujeres debemos aceptar y hasta “agradecer” esos piropos cuando son catalogados por otros como “buena onda”.

Muchas hemos aprendido que quizá lo mejor es ignorarlos y que por ejemplo, cuando pasamos frente a una construcción debemos apurarnos, poner cara de nada, ignorar, y aceptar que los “piropos” (que muchas veces distan enormemente de ello) caigan sobre nosotras.

Para muchos hombres el acoso es enseñado desde la infancia, validado por pares y mayores, y señalado como forma de hombría, como un derecho ganado por el sólo hecho de nacer hombres. Por otra parte, nuestra cultura no condena de ningún modo la constante exhibición pública del cuerpo femenino con el fin de vender productos como diarios populares, cervezas, cigarrillos o automóviles por nombrar algunos.

Este uso público del cuerpo femenino como un producto de venta, muy distinto a la venta de vestuario femenino, favorece una visión social del cuerpo de la mujer como un “cuerpo-objeto” que carece de dignidad y respeto, susceptible de ser juzgado tal como lo son los otros objetos de la vía pública. Opiniones de diverso tipo y calibre alusivas al cuerpo de una mujer que transita por la calle son parte del panorama urbano cotidiano, y es normal ver a uno o varios hombres tomarse la libertad de ejercer acoso verbal o físico a una mujer vulnerando de este modo su derecho a transitar segura y tranquila.

Estas formas silenciadas de agresión deben ser visibilizadas. Necesitamos producir un cambio cultural además de una iniciativa legal que nos respalde ante estas ofensas.

Hoy en día sólo contamos con el artículo 373 del código penal que condena las ofensas al pudor, la moral y las malas costumbres, y que data de 1874. Sin embargo el acoso no es una ofensa al pudor sino una forma de violencia.

Una mujer tiene derecho a transitar por su ciudad sintiéndose segura, y recibir constantes insinuaciones sexuales en la calle por parte de extraños dista mucho de la noción de seguridad que buscamos. Como mujeres nos debemos movilizar para acusar el acoso como un delito, y como mujeres ciclistas debemos visualizar esta tradición machista como una limitación grave para ejercer nuestro derecho de movernos de manera libre y segura en las ciudades.

ANEXO 14

Recuperado de: <http://www.citylab.com/commute/2014/04/there-such-thing-feminine-way-ride-bike/8886/>

Is There Such a Thing as a 'Feminine' Way to Ride a Bike?

Women cyclists share their stories.

- **SARAH GOODYEAR**
- @buttermilk1
- Apr 16, 2014



connell/Shutterstock.com

Walking around in a woman's body, as anyone who's done it knows, means that you are subject to an ever-shifting set of societal expectations, restrictions, and judgments about how to dress and behave. Put that woman's body on a bicycle, and things get even more complicated. (Men have to deal with their own set of norms, but that's another conversation.)

A couple of months ago, the writer and bike advocate Elly Blue started a conversation on Twitter with this seemingly simple question: "What does "feminine" mean? I'm serious. It keeps coming up in the context of things women can do to feel that way on a bike, + I'm confused."

The question of what exactly it means to be a woman riding a bicycle remains complex.

That tweet set off a wave of comments about the way bikes and bike clothing are marketed to women, the ever-contentious concept of "Cycle Chic," and a whole lot more. It's not a new conversation, but it is a remarkably persistent one.

Among people who bike in the United States, women remain a distinct minority, accounting for only 24 percent of total trips. Advocates have been trying to figure out what keeps women off the road (concern about safety is one leading answer). Bike marketers looking to increase the bottom line have tried to crack the code of how to sell more to women, with the crude pink-and-flowers motif recently giving way to images of urban sophistication and chic. You can find countless blogs by

women who ride bikes in all kinds of ways: racers, adventurers, fixie aficionados, moms steering kid-packed cargo bikes, explicitly fashion-conscious arbiters of style.

But to judge from the responses unleashed by Blue's tweet, the question of what exactly it means to be a woman riding a bicycle remains complex.

I decided to ask female friends, colleagues, and strangers how they feel about cycling, the concept of femininity, and the intersection of those two things. (One place I solicited comment was the brand-new Wheelwomen Switchboard set up by Blue to provide a forum for women who bike. Some of the contributors don't use their full names.)

The range of thoughtful responses demonstrates just how many ways there are to see this question. One unifying undercurrent goes back to the dawn of the bicycle era, when Susan B. Anthony famously proclaimed, "I think [bicycling] has done more to emancipate women than anything else in the world. It gives women a feeling of freedom and self-reliance." Bicycles and personal freedom do still seem to go together.

I've compiled a selection of what the women I reached had to say on the subject, with comments edited for space and clarity. We'd love to hear from more of you in the comments.



(connel / [Shutterstock.com](https://www.shutterstock.com))

'I credit bicycling with forcing me to let go of some of the more problematic (to me) aspects of femininity. I stopped wearing make-up (sweat and eyeliner don't mix) and I stopped wearing clothes and shoes that limited my mobility.

I am bothered by the cycling chic movement because it subtly tells women that if they can look sexy and cute while riding, then they should. I am bothered by women who say they want to be able to wear high heels and bike at the same time. It is not safe. How intense are the patriarchal standards of beauty that women insist on wearing clothing and shoes that limit their mobility and make it more difficult to bike?

It is funny biking in the winter. Many people assume I am male in all of my gear. I also weird people out when I show up in a public space and take off half my layers. Women are expected to show up to places already presentable. That is impossible as a winter bicyclist.

I know many women worry about showing up to work sweaty after biking. I have yet to run into a man that shares that concern.'

- Melody Hoffman

'I am a car-free fashion model and get funny looks when I arrive for shows on a bike.

I'm a huge advocate for people defining words as they see fit. Feminine could mean racer spandex and feminine can be evening gown and heels, depending on the person. I think it can be useful for people (women and men and other) to reclaim the stereotypical assumptions of certain labels (i.e. feminine/masculine). For me, personally, being feminine (wearing a short dress and high heels and hair done) on a high-framed road bike makes a lot of people turn their heads when they shouldn't, just because they aren't used to seeing it. I love that I can look like any gender on a bike and feel no less powerful.'

- **Charis Hill**

"When creating our logo, we were wanting to reflect the strength of femininity. We wanted something that was powerful, but a feminine power. We wanted to stay away from that "girlification." She is a curvaceous woman who is fit. We wanted her to stand in a position of power and strength and regalness.

We try to come from the perspective that there's no right way to bike. If you want to bike to the end of the block or the end of the earth, there's no right or wrong way to be part of the bike community. That's the great thing about bike culture. No one owns it.'

- **Veronica O. Davis, cofounder of Black Women Bike**



A woman rides a bicycle during the Skirt Bike event in Bucharest, Romania, Sunday June 2, 2013. Up to 1,500 women in several Romanian cities took part in the event which aims to promote the use of bicycles by women. (AP Photo/VadimGhirda)

'I'm one of only a handful of women that work at my shop, and I'm the only female mechanic. I've found myself playing up my femininity to push the boundaries of what our customers expect in a mechanic. I started wearing eye makeup more regularly, sometimes even lipstick, and more feminine "baby" tees versus the unisex shirt. I play with braids and jewelry (which is often made of old bike parts). I've heard that my presence at the shop makes our female customers feel more comfortable and welcome, and female and male genders alike have shown enthusiasm for a female mechanic. I just can't wait for the day that I'm not an anomaly, and I'm looking for ways to push more women and femininity in bike culture, especially the technical side of things.'

-**Sarah Tops Rogers, a bike mechanic in Madison, Wisconsin, who has blogged about being called "the Bike Lady"**

'I feel like there is power in combining ideas of traditional femininity with the dynamic and empowering act of bicycling. I like to hope that I'm changing/expanding the perception of what is feminine when I zip around on my bike while wearing a dress.'

-"Emily" on Wheelwomen Switchboard

'I reject the word "feminine" -- I just want to be a cyclist. Not a lady cyclist or a femme cyclist or a mom cyclist whatever label gets put on it. I'm a cycling advocate -- so whatever it takes to get "more butts on bikes" I'm all for -- but personally I reject it.'

-"Sarah" on Wheelwomen Switchboard

'I embarked on a solo bicycle trip around Asia in May 2010, and concluded in the Fall of 2012 after completing over 26,000km (15,000 miles) and 7 countries. Majority of the time was in China. Out there, living in a tent, going 21 days without a shower, at one point not menstruating for 7 months because I was so underweight and pushing myself towards the ultimate...it's still a man's world. I NEVER encountered another woman cycling and only crossed paths with men and couples. Sure, there are lots of ladies out there on bikes, but we don't generally cross paths often. Instead, we have men looking over our shoulders when we are fixing a puncture telling us how to do it "right". This is just one facet of the story. Then men make this generalization that we are "tough girls" but in all reality, I think a lot of us are extremely sensitive and still women. I shock people when they see me in makeup off the bike.'

-Eleanor Moseman, who blogs at Wander Cyclist



A woman cycles past a mural during the CicLAvia in Los Angeles, California. (Lucy Nicholson/Reuters)

'I don't believe one active mode is inherently more feminine than another. That said, I do believe both walking and biking encourage behavior that is often attributed to "femininity": empathy, thoughtfulness, and nurturing. Neighbors are more likely to care for and connect with each other in walkable or bikable environments.'

-Stephanie Routh

'I don't own a car in the very car-centric city of Atlanta, so most of my commutes are on bicycle and/or MARTA (our mass-transit). True, I am a woman. And true, I choose to ride my bike in a skirt upwards of 80 percent of the time. However, this to me is more of a practicality than a statement. I bike to work in the clothes I am wearing to work. Skirts and dresses are practical because they offer built in air conditioning for our humid Southern summers. So in some ways I embrace my femininity as it affords me the ability to wear a practical wardrobe on my bicycle. However, I find that gender has little to do with my biking. Much like I reject that there are "girl toys" and "boy toys" for

children, I reject that there are "girl bikes" and "boy bikes" for children or adults. Unless my sex organs or cultural gender identity are somehow going to be required for the bike to function then I don't see how my sex/gender has anything to do with it.

That being said, I do see the need for a place for women to feel more safe on a bicycle. Aggressive riding is not my style and I do everything I can to be safe and visible on the road, particularly since being rear-ended (read that as on the windshield and over the car) by a car in a hit-and-run collision. Like most women (I believe) safety and comfort are of primary importance to me, and therefore I have been demanding more infrastructure improvements such as protected bicycle lanes so that in the future my commute will be safer.'

-Amber Raley

I'm writing my dissertation on dress, gender and cycling in the 19th century. I personally reject the term "feminine" for myself as a cyclist, partially because of what I know of the history of cycling.

Although it was extremely common for women to ride in the mid-1890s, women's and men's riding was generally understood quite differently. Bicycling was (and still is, I think) gendered as masculine. In the 1890s most women rode in skirts and jackets and rode drop frame bicycles that had been created specifically for women to ride in while wearing skirts. Yes, some women rode in bloomers, but it wasn't the norm. Women were expected to sit upright, as it was considered unladylike and even damaging to ride hunched over. Some women raced, but once again, it was much less common and generally frowned upon.

It wasn't so much that women bicycling transformed what it meant to be a woman. Rather, the act of cycling had to be adapted to make it acceptable for women. That's not to say it didn't change women's lives, but I don't think it created as huge a cultural shift as is sometimes imagined. So, for me, when I think of "femininity" and bicycling, I think of riding a drop frame bike while wearing a dress. While I sometimes ride in a dress or skirt, I still ride my bike with drop bars and clipless pedals, and it doesn't keep me from riding hard if I want to. It's not that I want to avoid looking feminine, but that I want to be seen primarily as a cyclist. Yes, I'm a woman who rides, but how often do we talk about masculinity and riding? A rider is assumed to be a man unless otherwise stated, but it's not as if women riding were a terribly rare occurrence.'

-Caitlin Cohn



A woman rides on a bicycle in Tokyo. (AP Photo/ShizuoKambayashi)

'I apparently give off two seemingly conflicting (but maybe not?) first impressions -- badass, and girly/feminine. I joke and call myself the world's girliest tomboy. I mostly mountain bike, and wear what they call "downhill" shorts, which are a loose fit mostly only worn by guys or actual downhill riders (like, out West). But I do like finding tops that match, and fit well. I try to make my hair look cute, and I always wear makeup. My job is being a metal sculptor, and most days I'm alone in my shop welding all day and I still wear a bit of makeup. It's just how I roll.

I do a lot of trailwork at my home trail-- same deal. I'll wear work pants/jeans, work boots, work shirt etc -- basically dress like the rest of the crew, but I'll still make an attempt at cute hair/makeup. I will work at least as hard as all the guys and they all show me respect, but I'm never mistaken for a dude for sure, and don't put up with gross sexual humor etc. I make my boundaries very clear. I am not one of the guys exactly. But close -- we joke a lot more than women usually would and do get more crude. I guess I look at it as a respect thing and making sure everyone knows I feel I deserve it and am not so eager for male approval that I'll just put up with any crap.

I guess subconsciously I do consider the mountain bike trails I inhabit to be "guy territory," so while doing that activity or anything related to it, it feels like I need to be very conscious of what messages I'm sending out via my appearance/behavior. I never flirt, often avoid eye contact with men I don't know, etc. In town riding my cruiser for fun, I may even wear a sundress, on the trail, I keep it "strictly legit," so to speak.'

-Sue Seeger

'I never used to think about how my gender related to bicycling. For a long time I was a solo cyclist, commuting to work every day out of financial necessity. I didn't give much thought to bicycle advocacy or athletic endeavors, and the world of the "bicycle community" seemed like this distant, far-off thing that was inaccessible to me. I didn't realize that this was largely due to the fact that I was a woman, and the male-dominated scene was really intimidating!

Once I started getting involved with WE Bike NYC (mainly because I wanted more friends who shared my mode of transportation), I began to realize how important and significant it was for women to ride bikes. I had found a community that encouraged me to really embrace biking without totally changing who I was, changing the way I dress (which on the scale of 1 to very feminine is about a 6), or worrying about "keeping up with" or "impressing" the guys.

I was always turned off by the pandering-seeming marketing of "feminine" bike products: cute cruisers, wicker baskets, and that "I'm just always constantly biking to some cutesy-picnic-date" vibe. Having a strong support network of other female cyclists has helped me to redefine "feminine," because there are other qualities that relate to that word that are not all shallow and ditzy and cute.

"Feminine" can be having really strong, shapely legs! "Feminine" can be taking up less physical space, using less fossil fuel, and caring about the environment! A good friend of mine once said of cycling that it really had a positive effect on her body image as a woman; rather than seeing her body as an object to be judged/admired by others, it helped her to think about her body as a tool with which to master her environment, and gave her a different sense of pride in its abilities rather than its appearance.'

-Ruby Gertz



Woman cycling in Brisbane, 1890-1900. ([John Oxley Library, State Library of Queensland](#))

'There is a history of cycling as providing a means of liberation and independence for women, including in terms of how they wish to attire themselves. I bike primarily for the pleasure and freedom it provides, along with a certain rewarding sense of having fueled myself from point A to point B, and across long distances. I don't bike for the sake of anyone else's opinion, including those who wish to derive pleasure from watching me. Just as I don't live out other areas of my life based on what others think about it. Cycling is one of life's greatest joys for me. I couldn't care less what it implies about my femininity.'

- "Nsedef" on [Wheelwomen Switchboard](#)

'I think femininity and biking have historically gone very well together. Bicycles were an important tool in the suffragette and early feminist movements. So much so they were even referred to as "freedom machines." Which is exactly how I feel on my bicycle every time I ride, free. I look at biking as part of my everyday routine, so since I tend towards the more girly/feminine end of the spectrum, my biking habits are as well. Denying femininity in my biking would be disingenuous.

So, I bike in skirts, dresses, ruffles, heels, ribbons, wedges, flats, curls, buns, reflective REI gear, shorts, and whatever else I feel like. I get looks but they're not usually bad or leering or aggressive. Oddly, I think that my feminine appearance makes my biking more palatable to those I encounter on the road. Conversely, I have noticed that I get less respect (particularly from male cyclists) when I ride a more "feminine" cruiser style bike rather than my usual road bike. Somehow myself appearing feminine doesn't negatively affect the perception of my biking skills but riding a feminine bike sure does!

- "Valerie" on [Wheelwomen Switchboard](#)

'Nothing better than riding a bike in a pencil skirt and heels to feel fab feminine and sexy. And powerful -- as in: I can rock this look and ride a bike, and deal with traffic and get where I need to go and be on time and look as great on arrival as departure. Feeling strong ties in with freedom.'

-Katie Weisman

'I don't find labels very interesting or useful so I don't tend to think about things through that type of lens. For me, feeling "feminine" means being completely myself. Sometimes

that's in a dress with my hair flowing in the breeze, and sometimes it's when I'm riding up a hill on my single speed in a sweaty, torn tank top. It's both when I ride aggressively and when I ride relaxed. It can be when I return a smile at an admirer or when I scowl at catcalls. I feel the least "feminine" when I'm uncomfortable in my own skin. Thankfully, that's rare -- especially when riding a bike since it's such a feeling of freedom. In fact, the first thing that popped in my head when I read your post was "freedom."

-April Eileen Economides

'I totally agree on the word freedom as the main component of the way I feel when I ride. That freedom makes me hyper aware of my body and in turn my feminine side. I always feel powerful and in charge of every aspect of my "self". Because that "self" is a woman, it really is a very connecting experience. I love biking in a dress in the summer time. It's the ultimate. I feel attractive, tough, powerful and in control all at the same time.'

-DaniFinkel

'I only bike to be outdoorsy -- not to get somewhere in a nice outfit. So I feel androgynous on a bike, not particularly feminine or masculine. Just me. And more subject than object.'

-Emily Chase



([FaceMePLS](#)/Flickr)

'Riding a bike in the city gives me a feeling of independence. When I lived in Paris, in my 20s and 30s, there definitely was flirtation as I rode by. It's a pretty sight, a young woman on a handsome Dutch bike in a gorgeous city, skirt flapping and hair flying. I would exchange glances with people and in an instance be gone. I guess that's feminine. To be attractive and unavailable. But being a woman on a bike requires grit and strength, not words I associate with femininity. Maybe the charm is in the contradiction.'

-Nan Doyle

'You know what? If you haven't caught on...I LOVE being a woman, alone, on a bike. Yes, there are dangers I have to be cautious of. Some have had the audacity to say I'm setting myself up for some of the things that have happened to me. But these years wandering around Asia have taught me so much about what it means to be a woman...not for myself, but experiencing the lives of others. Never have I wished to be a man...maybe I wouldn't have had the courage to do what I've done.'

-Cycling adventurer Eleanor Moseman, on her blog