



Ciencias Sociales



**Trabajo
Social**

**Mujeres en movimiento:
¿Es la bicicleta una herramienta para su
emancipación?**

Monografía final de Grado

Autora: Eloísa Almagro Legnani.

Tutora: Natalia Magnone Alemán

Septiembre 2020

Índice.

Introducción.....	p.1
Objetivos y metodología.....	p. 2
Antecedentes y trabajos similares.....	p. 5
Feminismos y ciclismo en mirada histórica.....	p. 9
Historia de la bicicleta: emblema feminista.....	p. 11
Marco contextual.....	p. 16
Movilidad urbana.....	p. 16
Espacio público y acoso sexual callejero.....	p. 19
Movilidad ciclista urbana.....	p. 23
Análisis.....	p. 29
Autonomía y feminismos.....	p. 29
Autonomía: el cuerpo en la ciudad.....	p. 37
Ciclismo y Ecofeminismo: emancipación colectiva.....	p. 45
Reflexiones finales.....	p. 47
Bibliografía.....	p. 51
Anexos.....	p. 54

*Sí, yo me muevo, vivo, me equivoco;
agua que corre y se entremezcla, siento
el vértigo feroz del movimiento:
huelo las selvas, tierra nueva toco.*

*Sí, yo me muevo, voy buscando acaso
soles, auroras, tempestad y olvido.
¿Qué haces allí misérrimo y pulido?
Eres la piedra a cuyo lado paso.*

ALFONSINA STORNI

¿Y tú?

Palabras claves: ciclismo, feminismo, autonomía.

1. Introducción.

La lucha por la autonomía de las mujeres y su reconocimiento en la sociedad, en las familias y en sí mismas, es el trabajo primordial para el feminismo. A lo largo de la historia los intereses de las mujeres por emanciparse fueron cambiando según los contextos políticos, económicos y sociales. En este sentido, la autonomía política, con la lucha por el derecho al voto, fue uno de los pilares para el surgimiento de los feminismos. Durante el siglo XX se han manifestado para reclamar sus derechos en la sociedad y para dar por término a las lógicas de desigualdad y violencia impuestas por el patriarcado y el sistema capitalista.

Desde esta postura se aborda el presente trabajo, el cual, lejos de situar a las mujeres como víctimas de estas lógicas, presenta la posibilidad de conocer su fuerza y su imposición en la sociedad a través de una herramienta muy particular: la bicicleta. De modo que se realizará una investigación exploratoria acerca del uso de este vehículo vinculado al grado de autonomía en la vida cotidiana de las mujeres.

Para un mayor acercamiento al tema de investigación se expondrán, brevemente en el primer capítulo, trabajos similares como antecedentes vinculados al ciclismo, en los cuales se visualiza esta actividad en relación a las mujeres y la libertad desde diferentes ángulos, ya sea desde la mirada histórica, actual, regional y filosófica.

El segundo capítulo presenta un racconto histórico de la vinculación entre los feminismos y la bicicleta, exponiendo sus orígenes particulares y cómo éstos se fusionaron, a finales del S.XIX en las ciudades industriales europeas y en Estados Unidos, generando revuelo en una sociedad marcada por roles sexuales muy definidos basados en un sistema patriarcal y capitalista solidificados.

Luego de esta mirada histórica se contextualiza la movilidad ciclista en la realidad actual montevideana a partir del estudio de dos categorías: la movilidad urbana, por un lado, y el uso del espacio público en vinculación al acoso sexual callejero, por otro. También se presenta el estudio realizado por el BID (2017), “Mujeres y ciclismo urbano”, como referencia de política destinada al uso de las bicicletas en la región. Por último, se realiza el análisis de las entrevistas realizadas a colectivos feministas, colectivos ciclistas y referentes de la Intendencia de Montevideo en función de la categoría autonomía.

2. Objetivos y metodología.

Tema.

Feminismo y movilidad ciclista: la bicicleta como instrumento para la emancipación de las mujeres.

Objetivo general.

Explorar la vinculación entre la emancipación de las mujeres y el uso de la bicicleta por parte de las mismas en Montevideo.

Objetivos específicos.

- Explorar la existencia de antecedentes en la historia internacional que vinculen los movimientos por los derechos para las mujeres con la movilidad ciclista.
- Estudiar si los colectivos feministas en Uruguay consideran el uso de la bicicleta como una herramienta para la autonomía de las mujeres.
- Investigar si el ciclismo urbano genera cambios en la vida cotidiana de las mujeres.

Preguntas.

- ¿Es la bicicleta una herramienta para la emancipación de las mujeres?
- ¿Qué aspectos de la vida cotidiana de las mujeres cambian, o han cambiado, con el uso de la bicicleta?

Metodología.

El presente trabajo es una investigación de carácter exploratorio dado que es un primer acercamiento al tema en tanto no fue abordado durante la licenciatura. A su vez, surge de la inquietud personal a partir de la lectura de diferentes artículos y documentos que vinculan el ciclismo con la emancipación de las mujeres. El estudio tendrá un primer acercamiento de orden histórico-social que se deriva de los documentos encontrados sobre el desarrollo del ciclismo y su vinculación con la liberación femenina en diversos aspectos desde finales del siglo XIX. Del estudio de antecedentes surge la inquietud de investigar si el movimiento feminista actual de Montevideo tiene en consideración a la bicicleta como un instrumento

emancipador y descubrir cuáles aspectos de la vida cotidiana de las mujeres son afectados a través de la movilidad ciclista urbana. Con el fin de enmarcar estas dos cuestiones se contextualiza el uso de la ciudad, en perspectiva de género, a partir de diferentes estudios sobre la movilidad urbana, así como del uso y las condiciones del espacio público.

A su vez, se realizan entrevistas de índole cualitativo, con énfasis en la subjetividad de las y los integrantes de diferentes grupos del movimiento feminista, algunos colectivos ciclistas de Montevideo, así como de referentes de los Departamentos de Movilidad y de Desarrollo Urbano de la IMM. Las/os entrevistadas/os se pueden agrupar en tres sub-categorías teniendo en cuenta el uso de la bicicleta y su postura feminista: 1. las feministas ciclistas, 2. las feministas no ciclistas y 3. los referentes en ciclismo no feministas.

En el primer grupo se encuentran las entrevistadas de los siguientes colectivos y dependencias: La Coordinadora de Feminismos, en el cual se integran los colectivos del movimiento feminista y feministas independientes en función de organizar jornadas de debate, la marcha 8M y alertas ante casos de violencia machista; el Colectivo Habitadas, constituido por mujeres universitarias con la impronta de generar proyectos de diseño de espacios públicos, así como problematizar los ya existentes; también se entrevista a referente de Dafnias, quienes trabajan desde la perspectiva ecofeminista y tienen como objetivo incidir en las políticas públicas desde su discurso; el colectivo Minervas que transversaliza y problematiza aspectos de la vida cotidiana de las mujeres desde la postura feminista, antipatriarcal y anticapitalista; el Colectivo Catalejo, el cual realiza trabajos de investigación y producciones audiovisuales para generar diálogo con la sociedad desde una postura deconstructivista; UniBici, el cual es un programa dentro de la Universidad de la República con el objetivo de promover el uso de la movilidad activa, especialmente la bicicleta, para los y las integrantes del sistema universitario; Tatti Road que funciona como taller gratuito de ciclo-mecánica que brinda conocimientos específicamente a mujeres; Embiciadas, el cual es un colectivo creado exclusivamente para mujeres que no saben utilizar la bicicleta; Liberá tu Bici (la misma entrevistada de Embiciadas), es un colectivo que repara bicicletas donadas para entregarlas a personas que las necesiten para trabajo y/o estudio; y, por último, Beatriz Rocco como asesora del Departamento de Desarrollo Urbano de la IMM.

El grupo de las feministas no ciclistas está constituido por los colectivos Cotidiano Mujer y Mujeres en el Horno. El primero trabaja sobre campañas de comunicación y cambios en los patrones culturales y la incidencia feminista en las políticas públicas. El segundo aborda el

tema de salud sexual y reproductiva desde el asesoramiento a mujeres en proceso de interrupción voluntaria del embarazo, así como en la difusión de información al respecto.

Por último, dentro de la sub-categoría de referentes al ciclismo y no feministas se encuentran Bicicletas.uy, creada como página de Instagram difusora de experiencias ciclistas para el fomento de la movilidad en bicicleta; y Richard Delgado como responsable de Planificación de Movilidad del Dpto. de Movilidad de la IMM.

Para el análisis de las entrevistas se utiliza la categoría de Autonomía extraída, principalmente, del texto de Ana María Fernández (2006) *Poder y autonomía: violencias y discriminaciones de género*, y se vincula con las diferentes posturas feministas y no feministas del campo de estudio; por otra parte, se relaciona la categoría con el cuerpo de las mujeres en el espacio público; y, por último, con el cuidado del medio ambiente y la teoría ecofeminista.

En conocimiento de esto, se tiene en cuenta que para la época victoriana el que las mujeres se montaran a una bicicleta suponía un acto de emancipación dado que este vehículo era restringido para ellas por varios motivos basados en mitos promulgados por instituciones como la medicina que alegaba que las mujeres podían perder su capacidad reproductiva al hacer deporte (Andrade de Melo y Schetino, 2009). Ahora bien, ¿qué sucede hoy en día? Debido a que en nuestro imaginario social parece estar aceptada la mujer como ciclista, ¿seguirá siendo, entonces, la bicicleta un instrumento para la emancipación de las mujeres?

3. Antecedentes y trabajos similares.

Con la impronta de realizar esta investigación exploratoria, se presentarán a continuación diversos textos vinculados al tema de trabajo, comenzando por: “A bicicleta, o ciclismo e as mulheres na transição dos séculos XIX e XX” producido por Victor Andrade de Melo (2009) de la Universidad Federal de Río de Janeiro para la Revista Estudos Feministas. El objetivo de este artículo es discutir las relaciones entre la nueva configuración de la presencia social de mujeres y la nueva dinámica social marcada por la valorización de las actividades públicas de recreación -en este caso el uso de la bicicleta- en la transición de los siglos XIX y XX. El autor hace una introducción en la que presenta a la bicicleta como una invención de finales del S.XIX, contextualizada en la era victoriana y el auge de la modernidad en Europa y Estados Unidos, en donde la ciencia y la tecnología daban pasos agigantados buscando una producción veloz y expansiva al mismo tiempo que los cuerpos humanos se limitaban cada vez más bajo un adoctrinamiento de índole moral para cumplir únicamente con la funcionalidad de la sociedad en pos de la producción. En este contexto disciplinario se concibe la recreación como pieza clave para esa funcionalidad, dando lugar al deporte y el disfrute de los espacios verdes. Es así que la bicicleta aparece como un instrumento deportivo y de recreación (Andrade de Melo, 2009).

Con la breve descripción histórica de este panorama, introduce la bicicleta como un artefacto que generó cambios en la concepción de las clases sociales, así como en el rol de las mujeres socialmente establecido. En palabras del autor,

“Essa nova dinâmica social acabou por romper antigos padrões de intimidade, o que desencadeou novas possibilidades de encontros de classes sociais (ainda que com restrições e limites) e uma maior presença feminina no espaço público, ocorrências inclusive relacionadas à circulação das ideias de liberdade e igualdade e às reivindicações dos movimentos que emergiram a partir tanto das bandeiras das revoluções do século XVIII quanto das próprias contradições da sociedade capitalista.”
(Ídem, p. 113)

Luego, en el capítulo “As mulheres, a bicicleta e o ciclismo no cenário internacional”, describe la incorporación del uso de la bicicleta por las mujeres de finales del S.XIX y principios del S.XX, comenzando por el tópico “deporte” llevándolo hasta las Sufragistas con la reivindicación de los derechos civiles. Contrario a lo que podría haber sido una incorporación natural de las bicicletas, como lo fue para los varones, las mujeres se vieron

obstaculizadas para el uso de las mismas. Desde ser ridiculizadas en los eventos deportivos, casi imposibilitadas de manejar el vehículo por los ropajes y los corset ajustados, por el discurso de los médicos que las colocaba como sujetos frágiles e incapaces de ejercer fuerza en el pedaleo así como, también, alegaban que la bicicleta era peligrosa para el aparato reproductor femenino. De esta manera, las mujeres utilizaron la bicicleta como un instrumento de lucha para el reconocimiento de las mismas en el espacio público, el cual generó una nueva concepción de la mujer, conocida como *le femme fatale* o the New Women (p. 120), caracterizadas por su rebeldía a cumplir con el rol estipulado y el disciplinamiento.

El autor continúa el trabajo llevando estos asuntos a Río de Janeiro, en donde la vinculación de las mujeres con las bicicletas tenía otros parámetros sociales:

“(…) pouca participação de mulheres como competidoras, com maior envolvimento no âmbito do lazer; preocupações quanto à propiedade do envolvimento com a prática, notadamente relacionada à nova postura femenina e às novas vestimentas possíveis; a representação de que a mulher deveria sempre exibir sua elegância e delicadeza.” (Ídem, p. 131)

Ahora bien, en el marco local encontramos un estudio similar en cuanto al proceso histórico de la movilidad en bicicleta referido a la ciudad de Montevideo: “La bicicleta en Montevideo (desde fines del siglo XIX hasta mediados del XX)”. Esta investigación realizada por Emiliano Gambeta y Gonzalo Leitón (2016) de la Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación, para la Comisión Sectorial de Investigación Científica, tiene como objetivo “estudiar el grado de repercusión que tuvo la aparición generalizada de la bicicleta a fines del siglo XIX en Montevideo, y los distintos usos que la sociedad capitalina le dio por ese entonces” (p. 5). El trabajo se subdivide en capítulos los cuales vinculan la bicicleta con el deporte, los clubes, la ciudad, el turismo y por último con las mujeres.

En lo que refiere al capítulo de “Las bicicletas y las mujeres”, se vislumbra la diferencia que existía entre las ciclistas europeas y las uruguayas, describiendo la vinculación de las mujeres con el ciclismo y su representación social. En palabras de los autores (2016),

“(…) la realidad montevideana era un tanto diferente en relación al *Viejo Mundo*. Durante los primeros números de la revista CNV se puede concebir a la figura femenina como un individuo joven diferenciado del público espectador de los desfiles o marchas ciclísticas. Ya en un rol más ‘activo’, se puede encontrar la figura de ‘la

mujer ciclista' protagonizando cuentos de 'amor cortés' donde la misma es perseguida por 'el hombre ciclista'." (p. 36)

De manera que la representación de las mujeres ciclistas no era vinculada a la liberación de las mismas ni a la reivindicación de su espacio ni derechos como en Europa y EEUU, de lo contrario parecían ser un decorado más para la bicicleta, en tanto las mujeres eran apartadas de los eventos deportivos y competencia ciclista, y, a su vez, limitadas a pedalear por la vía pública siendo objetivizadas por los varones como una forma más de "cortejo" (p. 36).

Otro estudio relevante para este trabajo como antecedente es "Mujeres y Ciclismo Urbano. Promoviendo políticas inclusivas de movilidad en América Latina.", realizado por Rodrigo Díaz y Francisca Rojas (2017), publicado por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID). Es una investigación realizada en la ciudad de Buenos Aires para dar un panorama actual de la región sobre la movilidad en bicicleta por parte de las mujeres, con el objetivo de formular una política pública de ciclismo urbano con perspectiva de género en América Latina. Comienzan describiendo la desigualdad de género que existe en torno a la movilidad urbana:

"Hombres y mujeres muestran distintos patrones de movilidad en la ciudad. Estas diferencias (...) se generan principalmente por la división de roles en la familia, el trabajo y la comunidad. Sin embargo, estas diferencias no son reconocidas por las políticas públicas de movilidad urbana. En la práctica, las condiciones de transporte son desfavorables para la mujer en la ciudad contemporánea, limitando severamente sus oportunidades laborales y sociales y perpetuando condiciones de desventaja (Peters, 1999)" (Díaz, R. y Rojas, F., 2017, p. 7)

Las mujeres se ven desfavorecidas en tanto el patrón de viajes es más complejo que el de los hombres y tienen menos acceso a modos motorizados privados, por lo que su dependencia al transporte público es más alta y mayor es su número de viajes a pie (Díaz, R. y Rojas, F., 2017). Por otra parte, el estudio muestra datos cuantitativos en relación a estos factores mencionados, destacando que en las ciudades latinoamericanas existe una gran diferencia del uso de las bicicletas entre varones y mujeres, superando a éstas en un alto porcentaje. Se distinguen las ciudades de Rosario y Montevideo con el porcentaje más alto de mujeres ciclistas, siendo este del 40% (Ídem, p. 14).

"La explicación del bajo porcentaje de mujeres que utilizan regularmente la bicicleta en las ciudades de Latinoamérica se encuentra en la combinación de una serie de

factores individuales (actitudes y preferencias), sociales (roles familiares que generan patrones de viajes característicos), y físico-ambientales (usos de suelo, densidad, conectividad, accesibilidad, diseño urbano, etc) (Emond et al. 2009).” (Ídem, p. 16).

Algunos de los factores que analiza la investigación son la inseguridad que representa la bicicleta por estar más expuesta al peligro del tránsito, la incompatibilidad de los viajes que deben realizar las mujeres con el vehículo en sí -por ejemplo, la dificultad de maniobrar con niños/as a cargo-, los prejuicios asociados al ciclismo en tanto la valoración negativa del aspecto del ciclista en general, entre otros. Sin embargo, el estudio evidencia que el ciclismo urbano para las mujeres trae consigo varios beneficios que contribuyen a la generación de una ciudad más igualitaria. Estos beneficios son: mayor independencia para el traslado por la ciudad, el cuidado de la salud y la disminución de los costos en transporte.

Luego de presentar los datos sobre el estudio de la movilidad ciclista en la ciudad de Buenos Aires, la investigación hace una enumeración de “lecciones aprendidas”. Entre ellas: “La bicicleta es una opción altamente conveniente para satisfacer las necesidades de movilidad de la mujer en la ciudad. (...) Las ciudades latinoamericanas deben hacer un esfuerzo para recolectar y analizar información sobre la movilidad de la mujer urbana. (..) Las políticas de movilidad urbana con perspectiva de género deben considerar las necesidades de viaje de los otros miembros de la familia, como niños y ancianos.” (pp. 57-58).

Otro antecedente de importancia es el texto “El viaje de la vida desde una bicicleta. Un ejercicio para la libertad” por Ana Laura Sosa (2014), publicado por la Facultad de Psicología UdelAR. Si bien no es una investigación basada en género, su impronta sobre la idea de libertad y cómo ésta se manifiesta subjetivamente en los/as ciclistas es el tema que buscamos indagar en el presente trabajo.

La autora investiga la subjetividad de los viajeros en bicicleta, aquellos/as que deciden viajar, recorrer distancias y conocer otras ciudades y países, con el birrodado.

“Pues parto de la premisa de que la libertad es netamente subjetiva en tanto se puede sentir o vivir eso que llamamos libertad todos los días de la vida si por ejemplo, utilizamos diariamente la bicicleta como medio de transporte o si todos los días luego de trabajar vamos al parque o a espacios no conocidos dentro de la propia ciudad o si se practica ciclismo, Mountain Bike, o si formo parte de un paquete de turismo aventura en donde se utiliza la bicicleta como medio de desplazamiento u otros tantos

ejemplos y usos que se le puede dar a la misma.” (Sosa, 2014: p. 11).

Con el objetivo de vincular la libertad con la bicicleta, la autora recurre a varios pensadores de la historia de la humanidad, desde filósofos clásicos como Aristóteles, pasando por la Ilustración con Locke y Rousseau, hasta la posmodernidad con Michel Foucault. A su vez, asocia las ideas de libertad de estos filósofos con testimonios de cicloviajeros/as, en su análisis “¿De qué hablamos cuando hablamos de libertad?”:

“Parfraseando a Foucault, M., todo sujeto moral está siempre en relación con el poder ejercido por los otros, aunque aquel que practique una ética como estética encontrará la posibilidad de gobernarse a sí mismo, encontrando allí un ejercicio para la libertad. (Foucault, M.: 1999). ‘Me gusta sentir la Libertad de decidir a dónde voy, cómo voy y cuando’, diría una cicloviajera.” (Sosa, 2014: p. 14).

En consideración de estos estudios como antecedentes, se aborda el presente trabajo a partir de los sucesos históricos referenciados y el concepto de autonomía, ligado a la emancipación y libertad, para explorar en los discursos de los movimientos feministas uruguayos actuales esta relación de la bicicleta y la libertad para las mujeres. En este sentido se considera el concepto de emancipación de la mujer brindado por Gerda Lerner (1990):

“(…) libertad frente a las restricciones opresivas que impone el sexo; autodeterminación; y autonomía. (...) ser libre para decidir el propio destino; ser libre para decidir el papel social que se quiere; tener la libertad de tomar decisiones que conciernen al cuerpo de cada una. Autonomía significa obtener un estatus propio y no el de haber nacido en o estar casada con; significa independencia económica; libertad para escoger el estilo de vida y las inclinaciones sexuales. Todo lo cual implica una transformación radical de las instituciones, valores y teorías existentes.” (p. 338)

4. Feminismos y ciclismo en mirada histórica.

Las mujeres comienzan a utilizar la bicicleta en Europa, principalmente en Inglaterra, a finales del S.XIX. Para desarrollar la historia de la vinculación entre las bicicletas y el feminismo es conveniente presentar brevemente el contexto socio-político de la época. A nivel macro, estamos hablando del apogeo de la Revolución Industrial y de la consolidación

del sistema capitalista. Esta sociedad se enmarcó en ciertas estructuras de poder para la promoción y mantenimiento de la producción del capital, como es la división sexual del trabajo, la medicalización en conjunto con las políticas de higienismo para el control de los cuerpos proletarios, el control y confinamiento de los marginados sociales como los “locos, enfermos y criminales”, la prohibición y enjuiciamiento de la libertad sexual mediante normas morales dictadas por la iglesia, entre otros. De manera que se ejerció dominio a nivel sanitario, penal y sexual sobre los cuerpos.

Michel Foucault (2016) en “La historia de la sexualidad” establece que estos fenómenos se dan por dos formas de poder que se fueron estableciendo a finales del milenio pasado: “el *poder disciplinario* , un poder individualizante basado en una anatomía política del cuerpo humano, que desde el siglo XVII hasta la actualidad proliferó en Occidente en los colegios jesuitas, en los ejércitos y también en las prisiones.” (Varela y Álvarez-Uría, 2016, p. 26); y el segundo tipo de poder, que surge por el siglo XVIII, hace énfasis en el cuerpo-especie denominado Biopoder o biopolítica de la población. En palabras de Foucault, el Biopoder fue “un elemento indispensable en el desarrollo del capitalismo; éste no pudo afirmarse sino al precio de la inserción controlada de los cuerpos en el aparato de producción y mediante un ajuste de los fenómenos de población a los procesos económicos.” (Foucault, 2016, p. 149). En otras palabras, estos mecanismos de poder invaden la vida humana, controlando e interfiriendo en los procesos naturales de la especie, tales como los nacimientos, la duración de la vida y, en lo que pone mayor énfasis la obra de Foucault, la sexualidad.

Con estos mecanismos de poder se crea la “familia moderna”, la cual surge primeramente en Inglaterra para luego expandirse hacia EE.UU., y se centra “en el trabajo reproductivo no pagado del ama de casa a tiempo completo” (Federici, 2010, p. 150). Esta división sexual del trabajo impuesta por la modalidad familiar contribuyó a la dependencia de las mujeres respecto a los hombres, “permitiendo al Estado y a los empleadores usar el salario masculino como instrumento para gobernar el trabajo de las mujeres.” (Ídem, p. 112). Esa separación entre lo productivo y lo reproductivo, no sólo generó mayor dependencia en las mujeres, sino también la invisibilización del trabajo de las mismas y una gran feminización de la pobreza.

Estos aspectos globales se fueron infiltrando en cuestiones más específicas como los derechos, o mejor dicho, la carencia de ellos para las mujeres como el no poder acceder a la Universidad y no tener representatividad en la política. Es en esta época y con este contexto que aparece el movimiento sufragista, llevado adelante por mujeres burguesas,

predominantemente, que indignadas con su situación de propiedad por parte de sus maridos y de pobreza como producto de la marginación de la educación, se organizaron en torno a la exigencia por el derecho al voto. “(...) las sufragistas luchaban por la igualdad en todos los terrenos apelando a la auténtica universalización de los valores democráticos y liberales. Sin embargo, y desde un punto de vista estratégico, consideraban que una vez conseguido el voto y el acceso al parlamento podrían comenzar a cambiar el resto de las leyes e instituciones.” (de Miguel, 2000, p. 9).

Las sufragistas eran parte del Movimiento Decimonónico, junto con otros sectores feministas derivados del movimiento socialista y el anarquista. Estos feminismos no sólo eran impulsados por la vindicación de la igualdad entre varones y mujeres, sino también apelaban a la destrucción del sistema capitalista estatal y patriarcal para consolidar otro sistema político y económicamente igualitario, según su ideología. Por tanto, como establece la autora de Miguel (2000), los feminismos de la época surgen para dar respuesta a las situaciones de desventaja de las mujeres, en tanto “se les negaban los derechos civiles y políticos más básicos, segando de sus vidas cualquier atisbo de autonomía personal”; y, a su vez, dar respuesta a la preocupación por el proletariado que “quedaba totalmente al margen de la riqueza producida por la industria y su situación de degradación y miseria [que] se convirtió en uno de los hechos más sangrantes del nuevo orden social.” (p. 8).

En este contexto aparece la bicicleta, la cual es adoptada por muchas feministas -más conocidas las sufragistas por su uso- como un instrumento para la emancipación de las mujeres. Este vehículo permitió a las mujeres generar grandes cambios para igualarse socialmente a los varones. La sufragista Susan B. Anthony lo expresa en 1896, para el New York World en una entrevista con Nellie Bly, de la siguiente manera:

“Déjame decirte lo que pienso. La bicicleta hizo más por emancipar a la mujer que cualquier otra cosa en el mundo. Le dio a la mujer un sentimiento de libertad e independencia. Me levanto y regocijo cada vez que veo paseando a una mujer en bicicleta. Es la imagen de la libertad, la feminidad sin límites.” (Macy, 2011, p. 77).

Historia de la bicicleta: emblema feminista.

Para ahondar en la vinculación del ciclismo y la liberación femenina es de menester hacer un

breve racconto de la historia de la bicicleta. La misma fue constituyéndose durante todo el siglo XIX, con la concreción de la misma a finales del mismo. En sus comienzos el vehículo era un velocípedo, el cual era constituido por dos ruedas unidas por una tira de madera, con el que se debía caminar para tomar impulso y así rodar. Con el paso de los años, se fueron agregando los frenos y los pedales convirtiéndolo en un vehículo más seguro de maniobrar y cada vez más veloz. Las innovaciones eran realizadas por personas particulares entre las cuales se destacan varias mujeres como Kate Parks de Chicago, EEUU, quien en 1890 ideó un mecanismo de seguridad para que la bicicleta fuera trancada para evitar el uso por otra persona que no fuera la dueña; también Mary H. Henderson, del mismo país, quien en 1896 creó un cojín para un andar más cómodo (Macy, 2011: p. 19).

Las bicicletas se incorporan en las ciudades cuando aún se utilizaban los carruajes y los caballos como medios de transporte. En este contexto, Albert Augustus Pope compra todas las patentes de las invenciones ciclistas de Estados Unidos y promociona su uso tras el descubrimiento de la velocidad que brindaba este vehículo en comparación con el galope de su caballo (Ídem: p. 18). La apreciación de la velocidad en este período histórico determina la creación de una nueva sociedad llevada a la imparable producción capitalista. Como establecen Andrade y Schetino (2009),

“A máquina a vapor interfere profundamente na dinâmica da sociedade, inclusive na nova configuração dos tempos sociais, com a separação explícita entre os momentos de trabalho e de não-trabalho, algo típico do desenvolvimento do modo de produção fabril. O trem, a luz elétrica, a fotografia, entre outras invenções, contribuem para o surgimento de novas sensibilidades, relacionadas inclusive às ideias de velocidade e fugacidade que marcam o período.” (p. 112).

Por otra parte, la inserción de la bicicleta en las sociedades occidentales fue paulatina, en tanto las primeras personas en utilizarlas eran de clases altas de Europa y Estados Unidos. Este panorama cambia a principios del siglo XX, cuando las políticas de Estado comienzan a valorar el tiempo de los/as trabajadores/as, brindando a la bicicleta como una opción económica y práctica de transporte. Los editores de Damas en Bicicleta (2014) establecen que

“La Revolución Industrial supuso el nacimiento de una nueva clase, la clase media y, por primera vez en la historia, sucedió que la gente trabajadora empezó a disponer de algo hasta entonces desconocido para ellos: un período de tiempo libre que se podía dedicar a la práctica de todo tipo de actividades “mundanas”: el croquet, los paseos a

caballo, las actividades acuáticas, los deportes... Y el ciclismo.” (Impedimenta, 2014, p. 8)

Estos cambios sociales permitieron generar nuevas dinámicas en la vida de las personas. Aquellas que nunca habían salido de sus barrios o sus pueblos, ahora se vieron posibilitadas a alargar sus distancias de recorrido y poder explorar nuevos lugares. La bicicleta, con su mecanismo simple, permitía acceder a nuevos horizontes siendo uno/a mismo/a el motor de su vehículo (Ídem). Esto generó un nuevo sentido de independencia nunca antes explorada, este sentimiento vinculado a los movimientos de liberación antes desarrollados potenció el uso de la bicicleta en la clase trabajadora. No sin razón, las mujeres que reivindicaban sus derechos para su autonomía tomaron las bicicletas como una herramienta para su emancipación. “Cuando una mujer adquiría una bicicleta ya no tenía que depender de un hombre que la trasladara de un lado a otro, y era libre de ir y venir a su antojo sin pedir permiso a nadie. Experimentó una suerte de liberación, y la bicicleta impuso con el hombre una paridad de hecho.” (Ídem, p. 11).

Sin embargo, no les fue sencillo apropiarse de este vehículo debido al fuerte discurso social, avalado por la ciencia -más específicamente la medicina-, en torno a lo inadecuado que era para una mujer victoriana manejar una bicicleta. El birrodado fue, en un principio, destinado a los varones quienes lo utilizaban sobre todo para el deporte, siendo éste un espacio dominado por el sector masculino donde la mujer era simplemente una espectadora (Andrade de Melo y Schetino, 2009). De hecho, Simone de Beauvoir (1949), en su libro “El Segundo Sexo”, en relación a este punto y haciendo referencia a la peripecia de T. E. Lawrence -más conocido como Lawrence de Arabia- de recorrer Francia en bicicleta, establece que en esa necesidad del individuo de descubrir nuevos lugares y sentirse libre, las mujeres han sido desplazadas en tanto “a una muchacha no se le permitirá lanzarse a semejante empresa” (p. 406). La autora en su texto hace hincapié en las diferencias establecidas socialmente en la educación de los varones y las mujeres, la cual reconoce en los primeros una gran libertad y el respeto a su formación como “hombre”, mientras que

“De la muchacha se exige que permanezca en casa, se vigilan sus salidas: no se le estimula en modo alguno para que tome en sus manos sus propias distracciones y placeres. Es raro ver a las mujeres organizar por sí solas una excursión, un paseo a pie o en bicicleta (...). Además de la falta de iniciativa que proviene de su educación, las costumbres les hacen difícil la independencia. Si vagabundean por las calles, las

miran, las abordan.” (Ídem, p. 150).

Con esta concepción binaria del sexo, fuertemente marcada en la época victoriana, era socialmente inconcebible que las mujeres se parecieran a los varones en sus prácticas (Andrade de Melo y Schetino, 2009). De hecho, se generaron varios discursos en contra del uso “femenino” de la bicicleta:

“Algunos médicos condenavam veementemente a prática, por questões anatômicas (causaria prejuízos físicos) e morais (criaria formas de excitação sexual). O Dr. Tissie, por exemplo, afirmava que aquelas que se envolvessem com o ciclismo corriam o risco de abortar ou ficar estéreis, deixando assim de cumprir sua principal função social.” (Ídem, p. 117).

En referencia con la última oración de la cita de Simone de Beauvoir, los autores del documento “La bicicleta en Montevideo” (2016) especifican que las mujeres ciclistas en Uruguay eran consideradas por el público masculino como un mero objeto para conquistar o ‘abordar’, como declara la autora. De modo que en la ciudad era más común verlas subidas al asiento secundario de las bicicletas tándem:

“El asiento trasero de este tipo de bicicletas evidencia una clara separación de roles entre los hombres y las mujeres: los primeros serían ejecutores enérgicos capaces de decidir dónde ir y fijar la intensidad del marchar, mientras que las segundas se transportarían producto del esfuerzo realizado por ‘el hombre delantero’ de manera casi ‘obediente’.” (Gambetta y Leitón, 2016, p. 40)

Por tanto, para las mujeres el montarse en una bicicleta y recorrer largas distancias significaba una osadía y un acto de rebeldía a los cánones establecidos. Al estar socialmente sancionado el subirse a una bicicleta por estar considerado como una actividad meramente masculina, las sufragistas no dudaron en tomar este vehículo como un emblema para su emancipación y como otra herramienta más para su lucha por los derechos civiles y su autonomía. Surge así, como se mencionó anteriormente, el concepto de la Nueva Mujer, catalogando así a aquellas que se levantaban contra las pautas de comportamiento establecidas para las ‘damas victorianas’ y que reivindicaban sus derechos para igualarse a los varones (Andrade de Melo y Schetino, 2009).

Otro hecho significativo y revolucionario para las mujeres de la época fue el cambio de la vestimenta femenina que implicó el uso de la bicicleta. Este vehículo, como ya hemos

observado, representó la liberación en varios aspectos de la vida cotidiana incluso de los ropajes apretados e incómodos de la época victoriana. Estos atuendos con corsets, polleras largas y rígidas, y cuellos altos imposibilitaba la capacidad de mover el cuerpo libremente.

“(…) uma das conquistas mais exaltadas estava relacionada à distensão das vestimentas. Elizabeth Cady Staton, outra importante líder feminista, centrou aí sua elegia à bicicleta: segundo ela, o objeto configurara definitivamente o direito das mulheres de se vestirem da maneira que desejassem, como lhes desse prazer.” (Ídem, p. 120).

De esta manera, cambiaron los ropajes incómodos por pantalones anchos ajustados de las rodillas hacia los pies. Montar una bicicleta con atuendos cómodos configuró un sentimiento de libertad aún mayor, además de replantear nuevas representaciones de feminidad. “Las carreteras y las calles de Inglaterra se poblaron de mujeres vestidas como hombres, de mujeres que pusieron en tela de juicio los estereotipos de género desafiando la moral de la época.” (Impedimenta, 2014, p. 10).

Estas experiencias se expandieron a nivel internacional en virtud de varias mujeres que transgredieron la figura del ciclista masculino y transformaron la percepción de la figura femenina. Annie Londonderry fue la primera mujer en recorrer el mundo en bicicleta, partiendo de Boston, EE.UU., en 1894 con una muda de ropa y un revólver. Casada y con tres hijos aceptó la apuesta de dos hombres de negocios, quienes defendían que una mujer no podría realizar tal hazaña. En enero de 1895 llega a Marsellas, recibida con gran ovación e impactando al pueblo francés al punto que en los periódicos expusieron que no se podía tratar de una mujer debido a que aparentaba ser varón por su atuendo y la bicicleta que conducía. Continuó su viaje hacia Egipto, luego a Singapur para volver a Estados Unidos por el lado oeste hasta llegar a su ciudad de inicio (Zheutlin, 2007).

Otra experiencia sustancial para la historia del ciclismo de mujeres es la de Alfonsina Strada, quien fue la primera en competir en *Il Giro d'Italia* en 1924, es decir la primera en competir en una carrera de ciclismo masculino. Siendo ciclista desde muy joven, a los 13 años gana su primera carrera. Su familia, al enterarse de esta práctica, le da la opción de abandonar el ciclismo o casarse e irse de la casa. De manera que contrae matrimonio con el ciclista Luigi Strada quien le regala una bicicleta para su boda. A lo largo de su carrera como ciclista, sus aptitudes en la bicicleta se veían superiores a muchos ciclistas varones, por lo que dejaron de contabilizar su tiempo en las corridas. De todas maneras, Alfonsina fue reconocida y

premiada a nivel internacional, destacándose el galardón por parte del zar Nicolás II en el Gran Prix de 1909 en San Petersburgo (Segurado, 2016) .

De esta manera, las mujeres lograron imponerse en un mundo masculinizado y patriarcal que a través de sus experiencias con el ciclismo fueron capaces de demostrar la falacia del “sexo débil” y reducir la desigualdad de género en algunos aspectos de la vida cotidiana.

5. Marco contextual.

Movilidad urbana.

En el siguiente capítulo se expone la situación actual de la ciudad de Montevideo en cuanto al diseño y la movilidad urbana, en tanto se busca dar cuenta de cómo se desenvuelven y se apropian - o no- las mujeres del espacio público. De este modo, la importancia del uso de la bicicleta y la promoción de la misma a través de investigaciones dirigidas a la construcción de políticas es lo que se desarrolla a continuación. Primeramente, se plasmará cómo se estructura la movilidad de las mujeres en las ciudades, luego se expondrá la situación de violencia que se ejerce sobre ellas en el espacio público a partir del diagnóstico realizado por la Intendencia Municipal de Montevideo (IMM), la Universidad de la República y Naciones Unidas. Desde estos puntos se podrá desarrollar la importancia de la movilidad en bicicleta para la seguridad y autonomía de las mismas en la ciudad.

Los principales problemas que vive el urbanismo en la actualidad están vinculados con la sostenibilidad para el crecimiento económico, el bienestar social y la libertad de los individuos, de manera que se crean objetivos políticos de eficiencia económica, conservación o protección del medio ambiente y equidad o justicia social (Sánchez de Madariaga, 2004). De modo que la noción de sostenibilidad se vincula con la calidad de vida, considerando las necesidades y aspiraciones de la población, y materializar ciertos aspectos de la vida como la salud, la vivienda, la educación, el uso del tiempo, la seguridad, las condiciones ambientales, entre otros. Para esto es preciso considerar la diversidad de las personas en tanto género, edad, etnia, clase, etc. y sus procesos de transformación y socialización (Ídem).

Sin embargo, estas políticas muchas veces quedan a medio camino debido a que no se toman en consideración las necesidades de los grupos sociales mencionados por la falta de participación política de los mismos. Por este motivo, de Madariaga (2004) valora la

importancia de hacer *urbanismo* con perspectiva de género, dado que esta visión sienta su base en la cohesión social, la igualdad, la justicia y la equidad. Por otra parte, la autora establece que “el modelo de ciudad que mejor satisfaría las necesidades de género es al mismo tiempo el modelo más sostenible en términos ambientales.” (Ídem, p. 11).

En su estudio revela que el urbanismo con enfoque de género es crucial debido a que existen diferencias en cuanto a las necesidades y aspiraciones en el espacio urbano por parte de hombres y mujeres, sin embargo las posibilidades de acceso a los bienes y servicios por parte de aquellas son poco eficientes e incómodas. Esta diferencia es consecuencia de la división sexual del trabajo y del enfoque primordial que da el sistema capitalista al sector productivo de la población, en su mayoría varones, siendo que las mujeres continúan su vínculo con el sector reproductivo no remunerado. De esta manera, se presenta una división tradicional entre la esfera pública y la privada, siendo la primera dominada por los varones. Cuando hablamos de esfera pública, no sólo nos referimos al lugar de trabajo - en contraposición al hogar como esfera privada- sino también a las plazas, el transporte público, la vía pública, etc. En consecuencia, cuando se diseñan las ciudades el enfoque se pone en cómo es utilizada por los varones y no se toma en consideración el uso que le dan las mujeres al espacio público, ni cómo promover la apropiación del mismo para generar una utilización democrática y sostenible de la ciudad. En palabras de Sánchez de Madariaga (2004),

“(…) la escasa valoración que se sigue dando al trabajo asociado a la reproducción continúa siendo una de las causas principales de que las personas que trabajan en el campo del urbanismo, independientemente de su sexo, no sean conscientes de cuáles son las necesidades específicas de las mujeres en las ciudades.” (p. 14)

Con respecto a la movilidad urbana, se distinguen dos formas de realizar los viajes según las funciones y necesidades de hombres y mujeres, estos son los desplazamientos en sentido pendular, por un lado, ejercido mayoritariamente por los varones que viajan de la casa al trabajo y viceversa; y, por otro, los desplazamientos poligonales que refieren a los viajes realizados por ellas que se desplazan a diferentes puntos de la ciudad.

“El trabajo que las mujeres contemporáneas hacen para el mantenimiento de la vida cotidiana de sus familias no se realiza sólo en el espacio interior de las viviendas, sino también en los lugares donde se llevan a cabo las distintas tareas vinculadas a la reproducción: la educación, la salud, el deporte, el ocio, las compras, los recados y gestiones administrativas, etc.” (Ídem, p. 16).

Por tanto, los movimientos de las mujeres en la ciudad difieren a la concepción tradicional de permanecer confinadas en el hogar realizando las tareas domésticas. El trabajo productivo y el reproductivo que ejercen dan como resultado la multiplicidad de tareas y, por ende, pautas de movilidad diferentes a la de los varones. En el texto de Sánchez de Madariaga se describe la movilidad urbana de las susodichas en diferentes puntos que son de importancia destacar:

- *“motivo de los desplazamientos:* las mujeres viajan por más motivos diferenciados.
- *pautas espaciales de los viajes:* las mujeres realizan desplazamientos de tipo poligonal.
- *número de viajes encadenados:* las mujeres encadenan más viajes.
- *distancia recorrida:* las mujeres recorren distancias menores en cada viaje y un menor número total de kilómetros a lo largo del día.
- *modo de transporte:* las mujeres utilizan más el transporte público.
- *restricciones temporales y horarias:* las mujeres dependen más de los horarios de funcionamiento del transporte y de apertura de los servicios públicos.
- *seguridad:* las mujeres se autolimitan en sus desplazamientos por sensación de inseguridad.
- *comodidad, ergonomía y accesibilidad:* las mujeres no tienen las dimensiones corporales para las cuales se diseñan los vehículos y las estaciones (varón de estatura mediana, sin acompañantes dependientes ni con discapacidad, que no carga con bolsas de la compra).” (pp. 29-30)

La precarización de las mujeres a nivel socio-económico, la dependencia con sus parejas varones y la necesidad u obligación de realizar las tareas de cuidado y reproducción, las posiciona en una situación desfavorable para el desplazamiento por la ciudad. Estos factores implican que muchas de ellas no puedan acceder a un vehículo privado y se vuelvan dependientes del transporte colectivo, el cual no favorece los trayectos que deben realizar.

En la investigación de Sebastián Aguiar (2011) sobre movilidad cotidiana en Montevideo, se exponen varios aspectos de la vida cotidiana de las mujeres al desplazarse por la ciudad. Por ejemplo, “la proporción de mujeres que no se mueven de su casa es un 54% mayor que la de hombres; considerando únicamente quienes se mueven, las cantidades de movimiento por sexo son parecidas, pero las pautas de movilidad asumen formas distintas en base a la posición económica y etaria de las mujeres” (Ídem, p. 59). Otro dato considerable es que el uso de los automóviles es el doble para los varones en relación a las mujeres. El uso de las

motos y las bicicletas también es mayor para los primeros, por lo que el ómnibus termina siendo el transporte más utilizado por las segundas. El 72% de mujeres lo utilizan, contra un 44% de los hombres. Por otro lado, y en lo que refiere a la seguridad, los taxis son más utilizados por ellas, especialmente en la noche. En relación con las compras, según Aguiar (2011), estos movimientos son el doble de veces realizados por aquellas, “que representan también una mayor proporción de movimientos en todos los fines, excepto el laboral: un 47% de los movimientos de los hombres tienen como destino el trabajo, contra un 33% de las mujeres.” (p. 64)

Estos estudios toman en consideración a las mujeres en vinculación con la maternidad y el cuidado de la familia, por lo que no nos brindan un panorama de la movilidad de las mismas en otras etapas de la vida - estudiantes, trabajadoras con o sin hijos- , que puede estar englobada en la categoría de jóvenes. Sin embargo, éstos tienden a utilizar más la bicicleta o las motos, los cuales también son utilizadas en su mayoría por los varones.

A modo de resumen, el autor establece que

“En una sociedad caracterizada por los flujos y el incremento de la movilidad, la libertad de movimiento humano en busca del acceso al bienestar está severamente restringida. Desde una atención a la movilidad urbana en Montevideo se aprecia con claridad que está estructurada por los desiguales puntos de partida geográficos, y por las posiciones sociales en las relaciones económicas, de edad y de género.” (Aguiar, 2011, p. 71).

Espacio público y acoso sexual callejero.

En lo que respecta al diseño del espacio público urbano y la apropiación del mismo por parte de las mujeres, también se encuentran carencias que atentan contra su libertad de circulación. La seguridad de las mismas al transitar por la ciudad es el aspecto más importante para detectar el grado de libertad y de apropiación con respecto al espacio público. Esta inseguridad no sólo deviene de la falta de equipamiento, como puede ser la iluminación, sino también por el acoso sexual callejero (ASC), por parte de desconocidos, que sufren las transeúntes por la vía pública, e incluso dentro de los medios de transporte colectivos y taxis. (Johnson, N. et. al., 2018)

El ASC es, en la actualidad, uno de los problemas de abuso hacia las niñas y mujeres considerado como factor de lucha feminista a nivel internacional. Las reiteradas denuncias de estos hechos han dejado a vista pública la gravedad del asunto y la importancia de abordarlo con políticas dirigidas a la sanción de este abuso y a la protección de las víctimas. De esta manera, en Uruguay, en el 2017, se tipifica las diferentes formas de violencia basadas en género en la ley n° 19580, la cual incluye el ASC como “todo acto de naturaleza o connotación sexual ejercida en los espacios públicos por una persona en contra de una mujer sin su consentimiento, generando malestar, intimidación, hostilidad, degradación y humillación” (Artículo 6, numeral k, ley n.º 19580).

Estos rasgos que se generan en la subjetividad de las mujeres se traduce, concretamente, en falta de seguridad y de autonomía ocasionada, en su mayoría, por expresiones que aluden a sus cuerpos. Transitar por la vía pública implica exponerse y ser vulnerables, a nivel corporal, a ser manoseadas e, incluso, violadas, siendo ese el mayor miedo de las mujeres al salir de sus casas. En el informe sobre ASC de ONU Mujeres se especifica cómo se manifiesta este problema:

“Acoso sexual incluye formas sin contacto, como comentarios sexuales acerca del cuerpo o apariencia de la persona, silbidos mientras pasa una mujer, exigencias de favores sexuales, quedarse mirando de manera sexualmente sugestiva, persecuciones y seguimiento a una persona, exposición de órganos sexuales. El acoso sexual también incluye formas físicas de contacto, como frotarse intencionalmente contra alguien en la calle o en el transporte público, agarrar, pegar una palmada y aproximarse a alguien en una manera sexual.” (ONU Mujeres, 2013 en Johnson, N. et. al., 2018, p. 18)

En el “Diagnóstico sobre la violencia hacia las mujeres en espacios públicos en Montevideo”, realizado en el 2018 en coordinación con la IMM, ONU Mujeres y la Facultad de Ciencias Sociales, se describe la situación de las mismas al circular por el espacio urbano:

“El transitar de las mujeres por las calles de Montevideo está fuertemente condicionado por nociones asociadas al miedo y la inseguridad, que segregan a las mujeres de ciertos espacios o condicionan su paso por las calles. En palabras de Bowman, existe una guetización de la mujer a partir del acoso, la restricción o marginalización del espacio público, que se traduce en que las mujeres deben tomar precauciones de antemano: cambian rutas, cuestionan sus propias actitudes o las de

sus pares mujeres, cambian su vestimenta y condicionan las horas a las que transitan por la ciudad, sólo porque se ha normalizado esta cultura del acoso en nuestras calles.” (Martín de la Maza, 2014 en Johnson, N. et. al., 2018, p. 32).

Esta inseguridad se ve traducida en la falta de autonomía y desigualdad, con respecto a los varones, que tienen las mujeres al circular por la vía pública. De manera que limitan las salidas de sus casas o crean estrategias para no ser abordadas como utilizar auriculares para no escuchar lo que les dicen, considerar el atuendo para no llamar la atención, pedir ser acompañadas por otras personas, limitarse para salir en horarios nocturnos, trasladarse por lugares iluminados o que consideren seguros aumentando las distancias de recorrido, tener en cuenta el precio del taxi, y utilizar la bicicleta como medio de transporte seguro (Johnson, N. et. al., 2018).

Los datos cuantitativos expuestos en el Diagnóstico muestran las diferentes manifestaciones del ASC y las distintas percepciones de las mujeres, según sus edades, etnia, nivel socioeconómico y nivel educativo. Los resultados señalan que en más del 90% de los casos de ASC los agresores son personas desconocidas, por lo que el anonimato de los varones es uno de los factores principales diferenciándose este tipo de violencia a la de las demás violencias basadas en género como el feminicidio. En lo que respecta al acoso verbal, dos de cada cinco mujeres declara haber enfrentado esta situación en sus vidas y un tercio de ellas destaca que ésto ocurrió “muchas veces” en el transcurso de un año. Se desprende que el acoso verbal se manifiesta de forma sistemática, siendo una manera cotidiana de agresión y humillación. A su vez, con respecto al acoso con manoseo del cuerpo de las mujeres, lo que genera miedo de haber una agresión sexual, se indica que una de cada cinco han sufrido estos hechos. De ellas, más de la mitad señala haber enfrentado esta situación a lo largo de un año. (Ídem)

Por otra parte, la investigación observa a partir de las encuestas que a medida que aumenta el nivel educativo de las mujeres, aumenta la percepción de violencia derivada del ASC. Este dato es directamente proporcional al nivel socioeconómico. En relación a la edad, los datos muestran que las más jóvenes son las que más denuncian el acoso: “Mientras más de la mitad de las mujeres de entre 15 y 29 años vivieron violencia en el lapso de un año, solo 5,4% de las mayores de 65 declara haberlo vivido.” (Ídem, p. 31). Uno de los factores de estas declaraciones se debe a los cambios generacionales en la percepción sobre la violencia. Por último, casi un 10% más de las mujeres afrodescendientes vive este tipo de violencia que

aquellas con otras ascendencias étnicas. (Ídem)

Concretamente, según el “Plan Montevideo Libre de Acoso Sexual en los Espacios Públicos” de la IMM (2019), los datos que se revelan en relación al ASC son los siguientes: el 84,5% de las mujeres de entre 18 y 44 años de Montevideo vivieron acoso sexual en los espacios públicos al menos una vez en su vida; el 91,2% de las jóvenes de entre 18 y 20 años vivieron acoso en el último año; el 50% de las que vivieron acoso en los espacios públicos declaran haberlo vivido por primera vez a los 15 años o antes (IMM, 2019); las mujeres afro son acosadas por parte de los hombres de forma hipersexualizada y cosificada. Las mujeres trans, con mayor hostigamiento y degradación de sus cuerpos. (Ídem).

Este plan propone trabajar en cinco áreas articuladas con el fin de eliminar los obstáculos para el ejercicio del derecho a la ciudad por parte de las mujeres y construir los espacios públicos desde un habitar democrático e igualitario. Estas áreas trabajan, por un lado, en generar información y articular alianzas entre la sociedad civil, la academia y los entes del Estado; elaborar normativas y capacitar a actores institucionales en relación al ASC; por otro lado, generar campañas de comunicación y acciones culturales y comunitarias; también elaborar e implementar el Plan de acción seguido con monitoreo y evaluación; por último, y en lo que respecta al urbanismo y el espacio público:

“generar instrumentos para profundizar la perspectiva de género en la planificación urbana, el ordenamiento territorial, el equipamiento urbano y la movilidad. (...) [Promover] cambios en la infraestructura de la ciudad para favorecer el uso, disfrute y apropiación sin exclusiones de los espacios y servicios públicos. (...) [Reconocer] el aporte de las mujeres en la historia y en el territorio.” (IMM, 2019)

De manera que el ASC es el factor más importante a abordar desde la agenda pública para el uso, el disfrute y la apropiación del espacio público para mujeres y disidencias, en función de promover la igualdad y no la discriminación de quienes lo habitan. En este sentido el transporte público y los taxis también son puntos de abordaje, en tanto la movilidad vinculada con el diseño de los espacios públicos se interconectan dificultando la circulación autónoma y no discriminatoria.

Movilidad ciclista urbana.

Dadas estas problemáticas, el uso de la bicicleta juega un rol fundamental. Si bien este vehículo está fuertemente conectado, en la actualidad, al cuidado del medio ambiente debido a que utilizado de forma sistemática por gran parte de la población reduce significativamente los niveles de CO₂ producidos por los vehículos motorizados, también se concibe como un instrumento que fomenta la movilidad de las mujeres con mayor grado de autonomía para su apropiación del espacio público. El Banco Interamericano de Desarrollo (BID), a partir de una investigación exhaustiva en la ciudad de Buenos Aires, desarrolló un programa de promoción del uso de la bicicleta denominado “Mujeres y Ciclismo: Promoviendo políticas inclusivas de movilidad de América Latina” (2017), en el cual se detectan las dificultades que presentan las mujeres al trasladarse por las ciudades y cómo la bicicleta es un instrumento que favorece la circulación de las mismas, para establecer parámetros en pos de generar políticas públicas destinadas a fomentar el uso de la bicicleta.

Este estudio expone la baja participación de las mujeres en el ciclismo urbano en las ciudades de América Latina, siendo Montevideo y Rosario las ciudades en donde más se trasladan en bicicleta -alrededor de un 40%- mientras que en ciudades como Buenos Aires, Medellín o Santiago apenas llegan al 20% de mujeres ciclistas. A su vez, el estudio muestra que las ciudades Europeas como Amsterdam y Copenhague excede el 35% y calculan que cuanto mayor es el reparto modal en movilidad ciclista la brecha entre varones y mujeres disminuye, por lo que estas dos últimas ciudades al alcanzar una participación modal superior al 25% del uso de la bicicleta, las ciclistas superan incluso a los ciclistas varones. (Díaz, R. y Rojas, F., 2017).

Ahora bien, los factores que se asocian al escaso uso de la bicicleta por parte de las mujeres tienen diversas causas. Por ejemplo, “La bicicleta asociada a la idea de inseguridad. Las mujeres tienen mayor aversión al peligro, y por ello evitan el uso de un modo que es percibido como altamente riesgoso para la integridad física.” (Ídem, p. 16) En este sentido, la alta velocidad con la que circulan los automóviles y la falta de bicisendas son obstáculos que generan sensación de inseguridad en ellas para transitar en bicicleta. Sin embargo, esta percepción es significativamente menor en los varones y, por otro lado, el porcentaje de mortalidad, en las ciudades latinoamericanas, al circular en bicicleta es de un 3% mientras que la de conductores en automóviles es de un 42% (Ídem). Por tanto, esta sensación de inseguridad de las mujeres se puede asociar a un miedo inculcado mediante la educación

diferencial entre ambos sexos.

Otro de los factores es la incompatibilidad del uso de la bicicleta con el patrón de viajes que realizan las mujeres, los cuales derivan de las responsabilidades del hogar. “Estos viajes muchas veces incluyen el traslado de otros miembros de la familia y el acarreo de pesados bultos, tareas para las que la bicicleta es concebida como un modo poco apropiado.” (Ídem) Si bien los trayectos que ellas realizan son cortos -como ya se observó anteriormente- el traslado con bultos y/o personas dificulta la movilidad en bicicleta, aunque para este tipo de viajes el ciclismo aparece como un medio ideal. Ahora bien, para facilitar el traslado con bultos se recomienda implementar bicicletas con accesorios de carga y promover la intermodalidad de transporte. En ciudades europeas, donde tienen una infraestructura amplia y completa, el porcentaje de viajes de compras en bicicleta se sitúa en un rango de entre un 20 y 25%. (Díaz, R. y Rojas, F., 2017)

La promoción del uso de vehículos motorizados y el patrón de expansión urbana extendido y fragmentado dificulta, también, la movilidad ciclista. Los servicios concentrados en los centros de las ciudades lejos de barrios periféricos, las escasas o intrincadas líneas de transporte colectivo, entre otros elementos, crean la necesidad de acceder a vehículos motorizados. El estudio del BID especifica que “la proliferación de conjuntos [localidades] cerrados con un sólo punto de acceso incrementa distancias de recorrido y crea áreas exteriores altamente desprotegidas, en las que peatones y ciclistas se ven expuestos a ataques a su seguridad personal” (Ídem, p. 20)

A estos factores se suman otros de índole educativo. Por un lado, “la carencia de habilidades básicas para andar en bicicleta o para relacionarse de manera segura con los otros usuarios de la vía.” En la investigación detectaron a través de testimonios que existe una cantidad sustancial de mujeres adultas que no saben montar una bicicleta, debido a que no aprendieron a utilizarla en la niñez. Esta carencia de habilidades para utilizar la bicicleta en mujeres adultas está ligado al siguiente factor: el prejuicio social de que pedalear es para hombres o niños dado que se considera que afecta negativamente el aspecto de la mujer: “Las barreras culturales abarcan un amplio espectro, que incluye la creencia de que la bicicleta no es un vehículo para mujeres” (Díaz, R. y Rojas, F., 2017, p. 22).

Por otra parte, “muchas mujeres no montan en la bicicleta porque consideran que no se adapta a su vestuario o porque puede afectar negativamente su apariencia física.” (Ídem) Este factor no sólo pone en evidencia la diferencia educativa basada en la concepción binaria de

género la cual considera a la mujer como inhabilitada a realizar ciertas actividades asociadas al género masculino, como podemos observar en “El Segundo Sexo” de Simone de Beauvoir (1949), sino que además la mujer es considerada como objeto que “se decora y se muestra” y no como sujeta activa y empoderada del espacio público. Esto deriva en el siguiente factor: el acoso sexual contra la mujer ciclista (Díaz, R. y Rojas, F., 2017).

Como observamos anteriormente, la población femenina está altamente expuesta a este tipo de violencia. La bicicleta no reduce este factor, simplemente lo esquivo. En la entrevista realizada a Colectivo Catalejo se expresa lo siguiente, “Unas dicen que las acosan más y otras que se sienten mucho más seguras que caminando porque se sienten menos expuestas al acoso por un tema de velocidad.” Y luego agrega, “Pero lo ideal sería no tener que zafar de esas situaciones, que se use la bici porque tenés ganas de pedalear y que no sea porque no te querés subir a un bondi para esquivar que te toquen los tipos.” (Entrevista a referente Colectivo Catalejo).

Ahora bien, el BID plantea ciertos beneficios de andar en bicicleta exclusivamente para mujeres. El económico es uno de ellos y se percibe de varias formas, por ejemplo al utilizar la bicicleta como medio de transporte se ahorran los gastos que implican los automóviles -combustible, patente, estacionamiento, mantenimiento- y los del transporte colectivo. Este último es el más utilizado por ellas y siendo que su patrón de movilidad está caracterizado por realizar muchos viajes cortos en el día, el presupuesto termina siendo significativo para sus ingresos. La bicicleta “no sólo ayuda a planificar la agenda diaria, sino además expande el radio de acción de la mujer, ampliando con ello sus opciones laborales.” (Díaz, R. y Rojas, F., 2017, p. 23).

Otro beneficio es la independencia en movilidad. La bicicleta es un medio flexible debido a que no suelen haber problemas para estacionarla o transportarla. A su vez, puede ser utilizada en diferentes espacios -parques, plazas, peatonales- y así acortar recorridos. Además es un vehículo que alcanza una velocidad altamente competitiva de medio alcance en relación a otros vehículos, por lo que reduce el tiempo de las distancias (Ídem).

Por último, destaca los beneficios para la salud, en tanto señala que “la mujer generalmente tiene menos oportunidades para el desarrollo de actividad física de baja intensidad. Aunque caminan más que los hombres, los trayectos realizados de esta manera usualmente abarcan cortas distancias.” (Ídem, 24) Que las mujeres utilicen la bicicleta se ve traducido en una mejor condición de salud, dado que reduce los niveles de estrés y la depresión, ayuda a

mantener el peso corporal y eleva la autoestima. Por otra parte, un uso general de la bicicleta contribuye a reducir las emisiones de gases contaminantes y así disminuir las enfermedades respiratorias (Ídem).

Ahora bien, para la solución de los obstáculos internalizados en las mujeres y fomentar estos beneficios, el BID propone diversas estrategias en modo de políticas orientadas a la promoción de una movilidad urbana segura, dinámica, igualitaria y democrática para el goce del espacio público y la apropiación del mismo por parte de las mismas. Recomienda, entonces, promover un patrón de desarrollo urbano compacto, diversificado y conectado; implementar redes de ciclovías confinadas, es decir separadas físicamente del tránsito motorizado o que los espacios compartidos sean más seguros para el ciclismo; promover la intermodalidad, conectando los viajes en bicicleta con el transporte público, permitir el acceso de bicicletas en buses y trenes e instalando biciestacionamientos en las estaciones de transporte público; ampliar las redes de bicicletas públicas, las cuales son útiles para las mujeres que residen lejos de su zona de trabajo; ligar con políticas y programas de mejoramiento del espacio público, al haber más personas disfrutando de la calle, ya sea caminando o realizando actividades, aumenta la percepción de seguridad del lugar y así el espacio se transforma en un lugar más atractivo para pedalear; educar, en tanto que las mujeres tengan la posibilidad de aprender a pedalear y circular en bicicleta por la calle, además de promover la igualdad de género y visualizar la bicicleta como un vehículo democrático e igualitario; considerar en las políticas destinadas a la movilidad a las personas que viajan con las mujeres, construyendo vías seguras y promoviendo bicicletas diseñadas para transportar niños/as y bultos; por último, reducir las velocidades de los vehículos motorizados (Díaz, R. y Rojas, F., 2017).

Ahora bien, en la ciudad de Montevideo la movilidad en bicicleta ha cobrado importancia en los últimos 15 años, en los cuales no sólo se visualiza una participación activa y creciente del uso de la misma, sino que también se han puesto en marcha diferentes proyectos para fomentar su uso, así como la construcción de ciclovías, la regularización de la normativa para la circulación en bicicleta, la creación de varios colectivos enfocados en diferentes aspectos del ciclismo urbano, entre otros. De manera más precisa, el BID publicó en 2015 una guía para implementar, en los países latinoamericanos y del Caribe, políticas de promoción para el ciclismo urbano, y con éstas ciertos datos cuantitativos acerca de su contexto actual en las ciudades de las regiones mencionadas, entre ellas Montevideo. De modo que para el año mencionado se detectan 47.742 viajes en bicicleta reportados por día, significativamente

menos que Santiago de Chile y México D.F., las cuales presentan 510.569 y 433.981 respectivamente, y más que en Buenos Aires donde existen 32.264 viajes en bicicleta por día. Considerando el número poblacional, Montevideo se muestra con una impronta ciclista realmente importante en relación a las demás ciudades. En lo que refiere a los kilómetros construidos de infraestructura ciclovial, Montevideo reportó para ese año 35,9 km para un 2% de viajes realizados en bicicleta. Siendo esta relación más equitativa que en otras ciudades como San Pablo donde hay 270,7 km de ciclovías para un 1% de viajes en bicicleta, o, de lo contrario, en Mendoza existen 11,8 km para un 2,16% de viajes (BID, 2015).

En cuanto a la participación ciudadana para la implementación de políticas ciclo-inclusivas, esta guía destaca que en Montevideo existe un departamento especializado en proyectos para la bicicleta, representada ésta con el mayor número en la región de instituciones públicas con trabajo articulado para la promoción del vehículo. También expone a Montevideo con mayor número de mujeres ciclistas, lo que demuestra tener mayor nivel de paridad de género en cuanto al ciclismo (Ídem).

Con respecto a los aspectos normativos y la regulación, el BID (2015) establece que “Los deberes y comportamientos de los ciclistas deben ser claros, sin olvidar que la bicicleta es un vehículo no motorizado que genera bajos riesgos de accidentes severos en comparación con los vehículos motorizados que generan mayores riesgos.” (p. 16). En este sentido se mide la eficacia de la normativa y regulación de ciclistas por la cantidad de accidentes fatales y heridos registrados. De manera que Montevideo presenta 13,8 de personas heridas y un 0,1 de muertes en el total anual de ciclistas por cada 100.000 habitantes (Ídem).

Por último, en relación a la gestión, control y operación del sistema de transporte ciclista, así como la intermodalidad de los mismos, el BID (2015) expone la existencia de 81 bicicletas públicas disponibles en la ciudad, mientras que en ciudades como México D.F. y Río de Janeiro la disponibilidad es de 4 mil y 2600 respectivamente. Otro dato, referido a la intermodalidad, es el porcentaje de biciestacionamientos en estaciones de transporte masivo, el cual Montevideo abarca un 3% para el año 2015. (BID, 2015)

Ahora bien, estos datos han cambiado para el día de hoy. En la plataforma “Montevideo en bici” de la Intendencia Municipal de Montevideo (IMM), observamos que han aumentado los kilómetros construidos de ciclovías, así como los biciestacionamientos. Además, brindan información clara y precisa sobre la normativa del uso de la bicicleta en la ciudad, y adjuntan un mapa interactivo para los usuarios ciclistas con los bici circuitos, biciestacionamientos y

bici-talleres disponibles. Sin embargo, las bicicletas de uso público fueron eliminadas de circulación. En lo que respecta a políticas dirigidas al fomento de la movilidad ciclista con perspectiva de género no se observa ningún proyecto. (IMM, 2020)

Por otra parte, los datos acerca del uso de la bicicleta que presenta la municipalidad de Montevideo en el “Observatorio de movilidad”, basados en la encuesta destino-hogar del 2016, son los siguientes: en relación a la frecuencia de uso de la bicicleta como medio de transporte un 3,8% dice usarla 4 o más veces por semana, mientras que un 88,8% admite no usarla nunca. La bicicleta como modo de viaje representa un 1,73% en la distribución de viaje, mientras que el ómnibus llega a un 28,04%, seguido por el auto conductor. La mayoría de los y las encuestados/as viajan a pie (34,28%), seguido por los trayectos en transporte público, siendo el ciclismo significativamente bajo como modo de viaje elegido por la población montevideana. Este mismo indicador se transversaliza por sexo y por situación socio-económica. Para el primero se observa que las mujeres son las que más utilizan el transporte público y son las que menos utilizan la bicicleta, llegando a un 1,1% del uso de la misma, mientras que los varones la utilizan un 2,4%. Con respecto a la transversalización socio-económica, la bicicleta es mayormente utilizada por el sector medio-bajo con un 2,22%, seguido por el sector alto que llega a un 2,05%. Quienes menos la utilizan es el sector medio alto, llegando a un 0,95%. (IMM, 2020)

Otro indicador utilizado es el tiempo promedio de viaje por modo de transporte, el cual indica que la bicicleta demora en promedio 18,5 minutos por viaje, significativamente menos que el transporte público que demora 42,3 minutos; el mismo indicador considerando el viaje hacia el trabajo determina que la bicicleta demora 21,7 minutos mientras que el ómnibus demora 44,6 minutos. (Ídem)

Estos datos permiten visualizar la escasa movilidad ciclista en la ciudad, y las diferencias en su uso según el sexo y el nivel socioeconómico. A pesar de esto, se presenta un beneficio importante que implica el uso de la bicicleta siendo éste el ahorro en tiempo de viaje en desmedro del transporte público, el cual no sólo demora sustancialmente más que cualquier otro vehículo, sino que las tarifas de los viajes en ómnibus significan un presupuesto importante para las personas. De todos modos, la información acerca de la movilidad ciclista en Montevideo es escasa, así como los programas para su promoción, en tanto se continúa dando mayor importancia a los vehículos motorizados. Sin embargo, es un proceso que lleva tiempo, sobre todo en una ciudad dirigida al fomento de este tipo de vehículos. La educación

a nivel cultural, en conjunto con el desarrollo de la infraestructura ciclovial, se vuelve imprescindible para el fomento del ciclismo urbano como un medio democrático, eficiente, sostenible y seguro.

6. Análisis.

Autonomía y feminismos.

Como ya fue mencionado en capítulos anteriores, la bicicleta fue, para muchas mujeres de finales del siglo XIX y principios del XX, una herramienta para su emancipación. A pesar de que el discurso patriarcal de la época era reticente con que las mujeres utilizaran este vehículo, muchas de ellas lo eligieron como un medio de lucha para su autonomía, en tanto les permitió insertarse en el ámbito de la competencia deportiva, así como acceder a lugares lejanos en las ciudades sin depender de un varón para trasladarse, y, otro factor no menos importante, utilizar atuendos más cómodos que significó una revolución para la vestimenta femenina de la época (Macy, 2011). Ahora bien, habiendo conquistado estos espacios y muchos otros ¿sigue siendo para la mujer actual un instrumento para la emancipación y empoderamiento? ¿Brinda la bicicleta nuevos aspectos para la generación de la autonomía en la vida cotidiana de las mismas? ¿Cómo percibe el Feminismo la lucha por la emancipación a través de la bicicleta?

Estas cuestiones se plasman en las entrevistas realizadas a referentes de los movimientos feministas de Montevideo, así como a miembros de ambos sexos de colectivos ciclistas y, por último, a referentes calificados de la Intendencia de Montevideo, específicamente de los Departamentos de Movilidad y de Desarrollo Urbano. En esta diversidad de actrices y actores se observa que existen diferencias en la percepción del ciclismo urbano para la generación de autonomía en las mujeres.

La mayoría de las entrevistadas, siendo feministas y ciclistas, argumentan desde su subjetividad que la bicicleta las ha empoderado como mujeres. Concretamente, destacan la independencia que ofrece el uso de este medio de transporte como elemento de seguridad en la ciudad, en tanto les brinda autonomía no sólo para trasladarse sin depender de un chofer de ómnibus, taxi o Uber, siendo éstos en su mayoría varones, sino también en la elección de

horarios y trayectos.

“Si yo me muevo en bicicleta me siento más segura porque no estoy parada esperando un ómnibus de noche ni estoy dependiendo que una persona en un taxi o Uber, que en general es hombre, maneje por mí. La independencia y el poder ir a una velocidad más acelerada que caminando a mí me genera una seguridad para moverme por la ciudad y en ese sentido me parece emancipatorio.” (Entrevista a referente de UniBici).

En este sentido, se establece una concordancia entre independencia y seguridad, en tanto una es libre cuando tiene la tranquilidad de transitar por la vía pública por sus propios medios, en contraposición a la idea paternalista de que es necesario estar acompañada por un varón para sentirse segura. Ana María Fernández (2006), en la definición del concepto de autonomía, determina la importancia de obrar libremente, sin depender de un otro para el desarrollo de la construcción de los sujetos y ciudadanos:

“(…) en el caso de autonomía de género estamos hablando del grado de libertad que una mujer tiene para poder actuar de acuerdo a su elección y no a la de los otros. Comprende la capacidad de instituir proyectos propios y la producción de acciones deliberadas (voluntad) para lograrlos; implica un doble movimiento de *subjetivarse como sujetos* y *objetivarse como ciudadanas*.” (Ídem, p. 14)

Bajo estos términos, encontramos en las declaraciones de las feministas ciclistas la vinculación de la autonomía de las mujeres con el uso de la bicicleta en varios aspectos:

“Es muy complejo transitar y poder sentirse segura, entonces ahí la bici es como que te da una movilidad rápida, independiente y parece que podés pasar más desapercibida. Además de tener una sensación de liberación por lo que implica subirse a la bici y pedalear, que les pasa a los hombres también, no dependés de un medio de transporte que contamine el medio ambiente o que tenés que pagar un boleto o tarifa de taxi carísima. Hasta tenés lo saludable para la corporalidad y la salud mental, la práctica del ejercicio.” (Entrevista a referente de Colectivo Habitadas)

Estos factores plasmados dan cuenta de la diversidad de aspectos de la cotidianeidad de las mujeres que se ven beneficiados con el uso de la bicicleta, abarcando elementos individuales y subjetivos, como puede ser la sensación de libertad, hasta elementos de índole colectivo como es el compromiso con el cuidado del medio ambiente. Por lo tanto, la autonomía se

ejerce en diferentes aristas a partir de los intereses de cada una. Como lo expresa Fernández (2006),

“Autonomía es control de las propias condiciones de existencia. Para ello las mujeres necesitarían ejercer como *sujetos* capaces de discernir sus anhelos y sus intereses y de elegir las mejores acciones para concretar dichas elecciones. Necesitarán ejercer como *ciudadanas* que puedan desestimar sus históricas circulaciones públicas marginales y tengan participación desde los centros de decisión en aquellos aspectos de sus proyectos que se inscriban en propuestas colectivas.” (Ídem, p. 14)

Teniendo en cuenta este concepto, se podría establecer una relación concreta entre ciclismo y autonomía, en tanto los elementos mencionados por la referente de Colectivo Habitadas da cuenta de un ejercicio de “poder sobre sí” (Fernández, 2006) vinculado al uso de la bicicleta y las acciones en su cotidianidad, que van desde la elección de trasladarse por cuenta propia a generar un vínculo con el entorno urbano como efecto emancipatorio, ya que lejos de estar encerradas en sus casas o incluso en un coche, la bicicleta les permite estar en contacto con las dinámicas de la ciudad y así apropiarse del espacio público, convirtiéndose en ciudadanas.

Por tanto, en este proceso de subjetivarse como sujetos y objetivarse como ciudadanas, que aporta Fernández (2006), se podría afirmar que las mujeres ciclistas logran desarrollar su autonomía transitando con sus bicicletas, lo cual se expresa en las palabras de la referente de la Coordinadora de Feminismos:

“Hay claro un nivel de autonomía que permite la bici, que frente a un movimiento que busca la autonomía -porque nosotras buscamos sentirnos más autónomas- hay un diálogo con ese medio de transporte. A su vez, la propia historia del ciclismo tiene mucho que ver con la liberación femenina. La posibilidad de movernos por nuestros propios medios...” (Entrevista a referente de Coordinadora de Feminismos)

Asimismo, en este anhelo de construir nuevas subjetividades en torno a la autonomía de género, la bicicleta parece ser una herramienta propicia para este objetivo. Como lo fue en siglos pasados, hoy en día algunas feministas, sobre todo las ciclistas, continúan considerando a la bicicleta como un medio para las prácticas que fomentan la emancipación de las mujeres:

“(...) veo a los feminismos como para promover un nuevo estilo de vida, en los

vínculos entre las personas, pero en realidad en todos los ámbitos de la vida. Se trata de generar un cambio en todas las dimensiones de la vida. En ese sentido, la bicicleta se convierte en una herramienta para eso. (...) me parece que incluso hay una cuestión de desalienación que te obliga a tener un vínculo mucho más cercano con el entorno y eso lo veo súper feminista.” (Entrevista a referente de Dafnias)

En concordancia con esta referencia, Samara de las Heras (2009) establece que,

“el reto más grande que tiene que enfrentar el Feminismo es una verdadera y plena concienciación de la ciudadanía, que favorezca que tanto mujeres como hombres comprendan y defiendan que la sociedad será más justa e infinitamente mejor, si todos y cada uno de los seres humanos pueden gozar de la misma autonomía y libertad para realizar sus planes de vida.” (p. 79).

De modo que la bicicleta es presentada por las entrevistadas como una herramienta eficiente y segura para realizar sus planes de vida y es considerada, según la referente de Dafnias, como un instrumento feminista para propulsar un modo de vida con mayor independencia para realizar los proyectos de vida elegidos por las mujeres.

Ahora bien, una de las bases de la autonomía más reclamada por las feministas es la económica. La independencia económica implica tener el “respaldo de la posibilidad del sujeto de elegir, tener autoridad-poder y no depender materialmente de un otro.” (Reyes Bravo, s/d, p. 28). Ésto ha sido y sigue siendo un asunto crucial de lucha para las mujeres, en tanto es el medio de dominación del género masculino más evidente y al mismo tiempo las coloca en una posición de dependencia y subordinación a los varones (Bourdieu, 2000).

Simone de Beauvoir (1949), en su análisis materialista de la desigualdad de sexos, considera que

“(…) no podría ser considerada la mujer, simplemente, como un organismo sexuado; entre los datos biológicos, sólo tienen importancia aquellos que adquieren en la acción un valor concreto; la conciencia que la mujer adquiere de sí misma no está definida por su sola sexualidad: refleja una situación que depende de la estructura económica de la sociedad, estructura que traduce el grado de evolución técnica alcanzado por la Humanidad” (p. 23)

Visto de esta manera, no se puede concebir la emancipación de las mujeres sin su autonomía

económica. Es decir, los derechos adquiridos por la lucha feminista, sean cívicos o sexuales y reproductivos, etc., no adquieren valor real sin la independencia material. Por este motivo, es de menester transversalizar la movilidad ciclista a través del factor económico. En las entrevistas a las feministas ciclistas se puede observar su postura acerca de este tema:

“En cuestiones de precios, por ejemplo cuando tenés que hacer varias paradas según las tareas que tengas asignadas a tu cargo. En la bici te podés mover en un tiempo ágil y no gastar en los pasajes para poder hacer esas tareas. Sobre todo para las mujeres.”
(Entrevista a referente de Dafnias)

Se visualiza aquí cómo se vincula la autonomía generada por el uso de la bicicleta con el factor económico, de modo que el uso de la bicicleta contribuye a eximir el gasto de la tarifa de ómnibus o del taxi y así disponer de ese monto a elección. Puesto de esta manera, pareciera que el birrodado posibilita el ahorro de los boletos brindando otras posibilidades económicas o ,como fue expresado en el capítulo anterior por Díaz y Rojas (2017), la bicicleta “expande el radio de acción de la mujer, ampliando con ello sus opciones laborales” (p. 23). A su vez, se considera la independencia económica vinculada al derecho de transitar de forma segura por la ciudad, plasmado por otra ciclista feminista de la siguiente manera:

“(…) económicamente también te da más autonomía. O sea, de una cosa que hablamos pila sobre el derecho a la ciudad es que el acoso muchas veces genera que haya desigualdad en lo económico porque salís de noche y por miedo a andar sola o que te pase algo en la calle, te terminás tomando un taxi por diez cuabras que capaz que un pibe las camina sin ningún problema. Me parece que la bici puede achicar esa brecha porque hacés tranquilamente diez cuabras en bici. En ese sentido me parece que sí, la bici contribuye a la autonomía de las mujeres.” (Entrevista a referente de Colectivo Catalejo)

En este sentido, las feministas relacionan el factor económico con la desigual movilidad y uso del espacio entre varones y mujeres de la ciudad, siendo que los primeros tienen la alternativa de prescindir del gasto de los boletos, mientras que las mujeres dependen de su viabilidad económica para trasladarse, muchas veces teniendo que reprimir la posibilidad de salir de sus casas. De modo que el ciclismo contribuye a la independencia económica o, en otras palabras, a no depender del gasto en transporte.

Ahora bien, esta autonomía generada con el uso de la bicicleta que remarcan las ciclistas

feministas parece estar más vinculada a la individualidad de las mismas, puesto que como colectivo parece no considerarse como una herramienta para la emancipación de las mujeres. La referente entrevistada de la Coordinadora de Feminismos, siendo ciclista también, argumenta que la bicicleta es un mero instrumento pero no un propósito emancipador debido a que existen asuntos más trascendentes por los que luchar para la liberación femenina. Así mismo, las entrevistadas feministas no ciclistas acompañan esta postura ante la pregunta de si la bicicleta es una herramienta para la emancipación de las mujeres:

“En términos como herramienta para la emancipación de las mujeres no pondría a la bicicleta porque me parece que las herramientas en este momento tienen más que ver con la lucha por el derecho al aborto, con la necesidad de reconocer las múltiples identidades y diversidades sexuales o las libertades de decidir sobre tu proyecto de vida. Hay otros elementos. Por eso no diría que la bicicleta es fundamental para la emancipación de las mujeres. (Entrevista a referente de Cotidiano Mujer).

Las mujeres han tenido que luchar para pertenecer a los espacios del mundo social, ya sea en el sistema político, en el ámbito laboral, en el ámbito académico, en el deporte, en los medios de comunicación e, incluso, en la vía pública. Mediante la conquista de estos espacios es que logran emanciparse a través de un proceso de empoderamiento, con el objetivo de ser agentes de sus propias vidas y terminar con la dependencia paternalista y marital. De modo que la fuerza de la lucha feminista ha sido y es la referencia y el punto de apoyo para la generación de ciudadanas y sujetos del mundo social. En palabras de Samara de las Heras (2009), “los discursos feministas, desde sus orígenes y a lo largo de los siglos XIX y XX, reclaman que se reconozca la individualidad, libertad e igualdad femeninas y nuestra condición de sujetas de derecho autónomas y racionales.” (p. 50)

Por tanto, el no transitar por la vía pública con la bicicleta aleja a las mujeres de la idea de este vehículo como generador de autonomía debido que, al parecer, la movilidad ciclista genera potencia sobre sí a partir de la experiencia y la percepción de las mujeres. Por tanto, no se presenta a la bicicleta como un bien colectivo para su emancipación ya que no todas hacen uso de la misma para la realización de sus actividades y, por otra parte, el sentimiento de liberación parece ser un rasgo meramente subjetivo. Sin embargo, como se observó en el capítulo anterior existen varios factores concretos vinculados a la movilidad ciclista que potencian la autonomía de las mujeres, estos son el beneficio económico, los beneficios para la salud y la independencia en movilidad (Díaz, R. y Rojas, F., 2017). De este modo, se puede

interpretar que las feministas no ciclistas no consideran a la bicicleta como un instrumento emancipador debido a su falta de experiencia ciclista por motivos como la sensación de inseguridad así como la falta de infraestructura ciclovial o la dificultad para trasladarse con bultos y/o personas a cargo, que dificultan el tránsito en bicicleta.

Otra de las entrevistadas no ciclistas establece lo siguiente en función de la misma pregunta:

“Creo que lo fue en su momento pero no sé si hoy en día se puede relacionar a eso. Igual me parece que sí puede ser una forma de sentirse más libre” (Entrevista a referente de Mujeres en el Horno)

En relación a este referencia, se puede considerar la existencia de un anacronismo con respecto a la idea de emancipación a través del uso de la bicicleta, en tanto lo fue para los movimientos feministas, en especial para las sufragistas del siglo XIX y principios del XX, ya que significaba un gran reto para las mujeres montar una bicicleta como ya hemos observado. Sin embargo, hoy en día para la población montevideana parece estar aceptado que una mujer se traslade en bicicleta, por lo que dejó de ser parte de la lucha feminista actual.

Visto de otro modo, la entrevistada de Cotidiano Mujer agrega lo siguiente,

“Sí creo que lo es para la sostenibilidad de la vida. Es fundamental cambiar el patrón de consumo de las ciudades y el uso de los autos alimentados con combustibles fósiles, porque sin ese cambio del patrón energético difícilmente tendremos comunidades sustentables.” (Entrevista a referente de Cotidiano Mujer)

De manera que, alejando el vehículo de la idea de emancipación de las mujeres, considera que el mismo tiene una gran vinculación en la actualidad al cuidado del medio ambiente y es tomado como estandarte para la sostenibilidad ecológica de las ciudades, lo cual significa toda una transgresión para una capital en donde el automóvil motorizado privado tiene mayor presencia y fomento.

Ahora bien, Montevideo es la capital con mayor paridad de género en la movilidad ciclista en comparación con otras ciudades de la región, y aún así el ciclismo continúa siendo masculinizado. A su vez, la bicicleta se presenta por las feministas ciclistas como una herramienta para potenciar otros aspectos de la vida cotidiana como la apropiación del

espacio público, la independencia de elegir los horarios y los trayectos sin depender de otra persona, así como el ahorro de la tarifa de transporte que reduce sustancialmente el gasto y genera mayor autonomía económica.

En este sentido, se consideran los testimonios de dos referentes del ciclismo, ambos varones, que integran la categoría de “no feministas”. Uno es creador de una cuenta de Instagram para la promoción del ciclismo urbano y otro referente calificado del Dpto. de Movilidad de la IMM.

“Yo no sé si genera o no más autonomía. A nosotros nos reclaman mucho los actores organizados en torno a la bicicleta. Consideran a la bicicleta como un medio saludable, un medio que posibilita que las personas se desplacen sin tener que depender de combustibles fósiles, sin depender del transporte. Una forma de relacionarse con la ciudad de otros modos, de disfrutar más la ciudad, los espacios, poder ir a donde se quiere.” (Entrevista a referente del Dpto. de Movilidad Urbana.)

Por otra parte, el referente de Bicicletas.uy, desde su experiencia personal afirma lo siguiente,

“Vos vas a donde querés, es sólo agarrar la bicicleta, subirse y pedalear. (...) Hay mucha gente que no quiere depender más del ómnibus o del estacionamiento del auto. Te da mucha autonomía.” (Entrevista a referente de Bicicletas.uy)

Se visualiza aquí que el sentimiento de independencia parece ser intrínseco a la bicicleta, de modo que la autonomía se manifiesta para ambos sexos y, a su vez, transversaliza varios aspectos de la vida de las personas. Ahora bien, el referente de Bicicletas.uy destaca sutilmente la diferencia del ciclismo entre las mujeres y los varones y su repercusión en las primeras:

“Yo veo que para la mujer todo se le hace doblemente difícil. Si para mí es difícil porque no me respetan como medio de transporte, a la mujer no la respetan por eso y por el hecho de ser mujer porque se suma que te dicen groserías o hasta te pueden tocar. Tienen más obstáculos sólo por el hecho de ser mujer. Por eso entiendo que hayan menos andando en bici. Las mujeres que conozco que andan en bici sienten un poder tremendo con la bici porque se tienen que hacer respetar. Además las mujeres caminando van más expuestas, me parece. La bici sería como un refugio.” (Ídem)

De manera que se podría afirmar que, dando por sentado el sentimiento de autonomía que genera el ciclismo en ambos sexos, en las mujeres se agrega el proceso de empoderamiento que se genera con el uso de la bicicleta, que en contraste con otros medios de transporte como puede ser el colectivo -siendo el más utilizado por ellas hoy en día- o, incluso, caminando, se produce el “poder sobre sí” (Fernández, 2006) a raíz de la lucha por el lugar en el espacio público.

Como establece Fernández (2006), el miedo producido por las continuas represiones y el claustro dificultan el proceso de emancipación. Para llegar a una sociedad con igualdad de género es necesario, según la autora, que el empoderamiento de las mujeres sea acompañado de la deconstrucción del poder de los varones y, a su vez, diferenciar el *dominio sobre otro* de la *potencia sobre sí* en relación a la lógica de poder, en tanto desincentivar el primero -que implica la subyugación de un sector de la población considerado como objeto de posesión por el dominante- y promover el segundo, el cual refiere al empoderamiento de los individuos en sí, sin la necesidad de depender o poseer a los individuos (Fernández, 2006). Por tanto, la libertad implica obtener las mismas oportunidades que el resto de los individuos sin discriminación por sexo, etnia, clase, edad, etc., y poder decidir sobre sí mismos.

En consecuencia, el miedo a transitar por la vía pública se reduce al estar montada a una bicicleta generando un sentimiento mayor de seguridad. Además, como ya se ha mencionado, no dependen de los horarios o de los tiempos de traslado de los ómnibus, el recorrido lo elige una misma y se elimina la tarifa del viaje pudiendo utilizar ese monto mensual según sus intereses. De este modo, el grado de autonomía en las mujeres, al utilizar la bicicleta, aumenta sustancialmente.

Autonomía: El cuerpo en la ciudad.

La mayoría de las/os entrevistadas/os utilizan la bicicleta como medio de transporte urbano con la función de trasladarse por la ciudad por motivos específicos, ya sean laborales, académicos, o de cuidado. En la conjunción de la ciudad con el uso de la bicicleta como medio de transporte, entran en juego dos componentes cruciales que, interrelacionados, dan vida a la urbanidad. Ambos son: el espacio público, como lugar por donde se desplazan las ciclistas haciendo uso de la vía pública - ya sea calle, vereda, peatonal, plaza o espacios verdes-, y la movilidad urbana, como mecanismo de circulación por la ciudad de parte de las

ciudadanas utilizando un medio de transporte para un motivo determinado -sea trabajo, estudio, cuidado, ocio, etc.

Como ya se observó en el capítulo anterior, la urbanidad, en tanto espacio público y movilidad, está transversalizada por aspectos desiguales, antidemocráticos y de discriminación por género, etnia, edad y nivel socioeconómico, imposibilitando la autonomía y generando sentimientos de inseguridad en gran parte de la población. En relación a esto Ana Falú (2009) expresa lo siguiente:

“El temor de las mujeres a transitar libremente por la ciudad produce una suerte de ‘extrañamiento’ respecto del espacio en que circulan, al uso y disfrute del mismo. En tales circunstancias, algunas mujeres desarrollan estrategias individuales o colectivas que les permiten superar los obstáculos para usar las ciudades y participar de la vida social, laboral o política. En otros casos, simplemente se produce un proceso de retraimiento del espacio público, el cual se vive como amenazante, llegando incluso hasta el abandono del mismo, con el consiguiente empobrecimiento personal y social.” (p. 19).

De este modo, el derecho a la urbanidad es hoy en día uno de los motivos de lucha para el Feminismo, debido a que es el espacio en donde se desarrolla la vida humana para su crecimiento mediante la interacción con otros individuos y el contacto con el entorno. Falú (2009) hace referencia al concepto de ciudad moderna de Habermas (1989), el cual establece la “esfera pública” como ámbito para la construcción de la ciudadanía, considerando “a las calles, las plazas, concebidas como espacios de libertad, de ejercicio de ciudadanía. (...) en que se constituyen como los lugares de la construcción del diálogo y la interlocución democrática, incluidas las tensiones y confrontaciones.” (Falú, 2009, p. 20). De modo que al quedar excluidas de este espacio por el retraimiento y confinamiento históricamente dado, la ciudadanía de las mujeres se constituyó débilmente.

En las entrevistas realizadas para el presente trabajo se manifiesta, mayoritariamente, la desigual participación de las mujeres en la ciudad. El Colectivo Habitadas - el cual se integra por mujeres de diferentes disciplinas académicas que tienen como objetivo de trabajo problematizar, incidir, proponer y cambiar los diseños de los espacios públicos para construir una ciudad igualitaria y democrática, contemplando la diversidad de la población desde una postura feminista - contempla lo siguiente:

“Hay muchas desigualdades en el espacio público. (...) No es lo mismo un varón transitando el espacio público que una mujer. La situación que estamos expuestas las mujeres, estamos muy expuestas por ser vistas desde la cultura como un objeto que se le puede decir o hacer cualquier cosa, que tenemos cargadas e implicadas, desde nuestro cuerpo a todo lo simbólico, todas las tareas de cuidado y eso está lejos de ser contemplado para el diseño de los espacios públicos que habitamos.” (Entrevista a referente de Colectivo Habitadas).

Esta noción del espacio público como ámbito de vulnerabilidad, miedo e inseguridad para las mujeres está representado en todas las entrevistas realizadas, ya sea por miedo al acoso callejero, al tránsito masculinizado o la sensación de que ese espacio no les pertenece. La escasa participación activa de las mujeres en la ciudad da cuenta de la mirada sesgada de las políticas de diseño urbano a una figura homogénea y hegemónica de la población, así como de una cultura colectiva que no contempla la diversidad social. Estos aspectos imposibilitan el acceso libre y seguro para las mujeres como se contempla por la referente del Departamento de Desarrollo Urbano de la IMM:

“Siempre desarrollamos estrategias para que no nos pasen cosas. No nos ponemos pollera, o andamos rápido para que no nos griten cosas o nos ponemos auriculares. Y cuando empezamos a desnaturalizar eso nos cuestionamos por qué no podemos andar en la calle como los varones. Porque tengo miedo a salir a la calle en determinado horario o determinada forma. La bicicleta debería ser un transporte más para habilitarse a circular por la ciudad de manera más segura.” (Entrevista a referente del Dpto. de Desarrollo Urbano).

Aquí observamos que, más allá del diseño de los espacios públicos o de la movilidad urbana, las mujeres sienten inseguridad por el hecho de ser mujeres. Por tanto, la ciudad se vive desde la percepción corporal, de cómo ponemos el cuerpo en el espacio y en el tránsito, y de cómo es visualizado por la sociedad. La exposición del cuerpo femenino se transforma en el componente esencial de este análisis en tanto la sensación de (in)seguridad o miedo determina el nivel de autonomía y de poder sobre sí para moverse libremente. La mayoría de las mujeres entrevistadas manifiestan la inseguridad que sienten al transitar por la vía pública y la agresión física o verbal por parte de varones desconocidos hacia sus cuerpos:

“Indudablemente hay una mayor violencia vivida por nosotras en la ciudad ejercida

por varones desconocidos que tiene que ver con el acoso callejero y eso hace que las mujeres muchas veces limitemos los espacios por los que transcurrimos a determinados espacios a determinadas horas, o los evitamos o modificamos el recorrido o los hacemos acompañadas por otras personas. Es una situación diferencial de cómo vive el varón la ciudad a cómo la vive la mujer.” (Entrevista a referente de UniBici)

El cuerpo, con estos parámetros sociales, deja de ser un asunto individual y pasa a ser parte de la materia política y un tema de preocupación para el colectivo social. De modo que se ha vuelto para los feminismos un argumento más de lucha para la emancipación de las mujeres. Mari Luz Esteban (2013) en “La Antropología del Cuerpo” destaca que

“El feminismo de finales del siglo XX, como otros movimientos sociales, puso el cuerpo en el centro de la lucha y la reivindicación. Pero el cuerpo político de ese feminismo era el cuerpo reproductivo y, a este respecto (...), podemos afirmar que los frutos del trabajo feminista han sido muchos y muy positivos (separación entre sexualidad y reproducción, legitimación del derecho de las mujeres a decidir, etc.)” (p. 34).

De esta manera, los feminismos han logrado poner en consideración al cuerpo de las mujeres no sólo desde el punto de vista de la reproducción, sino también como cuerpo de placer, teniendo en cuenta la sexualidad como un derecho inalienable. En este sentido, Judith Butler (2006) expresa en “Deshacer el género” que

“es a través del cuerpo que el género y la sexualidad se exponen a otros, que se implican en los procesos sociales, que son inscritos por las normas culturales y aprehendidos en sus significados sociales. En cierto sentido, ser un cuerpo es ser entregado a otros aunque como cuerpo sea, de forma profunda, ‘el mío propio’, aquello sobre lo cual debemos reclamar derechos o autonomía.” (p. 39)

Luego agrega,

“El cuerpo implica mortalidad, vulnerabilidad, agencia: la piel y la carne nos exponen a la mirada de los otros pero también al contacto y a la violencia. (...) El cuerpo tiene invariablemente una dimensión pública; constituido por fenómeno social en la esfera pública, mi cuerpo es y no es mío.” (p. 40)

Por lo tanto, lo corporal se transforma en una cuestión política, en tanto “poner el cuerpo” en el espacio público requiere estar dispuesta a disputar por ese lugar. En palabras de la referente del Colectivo Habitadas,

“Me han tocado bocina pila de veces porque no tenés el derecho de ocupar el espacio en la calle y a nosotras las mujeres eso nos empodera, nos genera como un yo estoy acá. Además puedo elegir el recorrido. Te da autonomía, libertad de movimiento.”
(Entrevista a referente de Colectivo Habitadas)

Ésto implica asumir el grado de vulnerabilidad y deshacerse del miedo a exponerse para disfrutar del entorno libremente. De este modo, en el siglo XXI se ha hecho hincapié en la exposición del cuerpo de las mujeres como asunto clave para la denuncia del acoso callejero y de abuso sexual en general. Ana Falú (2009), en referencia a este problema, afirma lo siguiente:

“Está en juego, como siempre, el cuerpo de las mujeres, ese territorio para ser ocupado, ese territorio-cuerpo concebido como una mercancía apropiable, percibido como disponible. Y también lo está el cuerpo de las mujeres como categoría política, como ese lugar primero en el cual ejercer los derechos y resistir a las violencias: el cuerpo como resistencia. (...) El cuerpo de las mujeres como lugar de la defensa de derechos, todavía restringidos, y sobre el cual aún se ejerce poder y se expresan violencias. Apropiación de los cuerpos, para poder apropiarnos del espacio público.”
(p. 29).

En las entrevistas realizadas se puede observar que el cuerpo es una categoría relevante y se manifiesta reiteradamente a través de diferentes situaciones y percepciones vinculadas al uso de la bicicleta como el miedo de transitar por la vía pública rodeadas por otros vehículos motorizados, la apropiación del espacio público, al estado físico y las habilidades que se requieren para manejar las bicicletas, la satisfacción de ejercitar el cuerpo y la edad.

Ahora bien, en las entrevistas varias ciclistas afirman que se sienten más seguras transitando en bicicleta que caminando o utilizando otro medio de transporte:

“Nosotras estamos muy construidas a través del miedo y nuestra forma de estar en la calle tiene mucho que ver con el miedo y la amenaza, y eso es real. Entonces, con la bici podemos ir más rápido o salir de algún lugar o dar la vuelta. (...) Por eso te digo que yo siento que nos acosan menos al andar en bici, yo me siento más segura.”

(Entrevista a referente de Coor. de Feminismos)

La bicicleta, nuevamente, aparece como una herramienta ideal para moverse por la ciudad libremente. El acoso sexual callejero aparece como una amenaza para trasladarse, ya sea caminando o utilizando otro medio de transporte. El miedo a exponerse ante situaciones de esta índole dificulta también circular en horarios nocturnos, debido a que caminar por zonas oscuras o esperar el ómnibus de noche son factores que limitan el realizar actividades a esas horas. De este modo, la bicicleta se transforma en un vehículo ágil e independiente que permite trasladarse de manera más segura y tranquila. De todas maneras, aunque se esquite el ASC, el birrodado no se presenta como una solución al acoso, dado que este tipo de violencia persiste en la cultura y se expresa hacia los cuerpos femeninos en su mayoría.

Ahora bien, otro aspecto emancipador para las entrevistadas se vincula con el cuerpo que se ejercita al trasladarse por la ciudad lo que parece desarrollar cierto grado de empoderamiento. Se manifiesta en las entrevistas la lucha por el espacio como un catalizador de poder. Esa sensación crece con la imposición corporal en la vía pública.

“Tenés un movimiento más activo que si vas caminando porque transpirás, diferente de si vas sentada en un ómnibus, también. Eso creo que es positivo porque nos han enseñado que hay que taparse y que nuestro cuerpo no se muestra. Es como un temor impuesto por nuestra cultura. Y vos en la bici vas vos y te vas a vestir como te quede más cómodo. Todo eso son ganancias para nosotras. Es una experiencia individual pero que se va notando a nivel colectivo.” (Entrevista a referente de Colectivo Habitadas)

En este sentido, se podría afirmar que no sólo se lucha por el espacio como ciclista sino también como mujer. En calles donde no están trazadas las ciclovías, el espacio que les queda a los/as ciclistas es reducido y debe ser cedido por los vehículos motorizados, de modo que ese carril imaginario está en continua disputa. Por otra parte, las mujeres -sexualizadas como objeto de acoso por parte de la cultura machista- con la bicicleta exponen el cuerpo desde la fuerza y el movimiento, y no desde la pasividad históricamente marcada. De esta manera, la bicicleta contribuye a generar un sentimiento de poder y de apropiación del espacio público.

El “poner” el cuerpo puede ser considerado como una exposición a ser agredida y ese es el miedo que se ha impuesto en la subjetividad de las mujeres. Sin embargo, Butler (2006) afirma que “Intentar eludir esta vulnerabilidad, desterrarla, sentirnos seguros a expensas de

cualquier otra consideración humana es también erradicar uno de los recursos más importantes de los cuales debemos tomar fuerzas para sostenernos y encontrar nuestro camino.” (p. 43) Por lo tanto, la lucha feminista para la apropiación del espacio parece ser factible con la movilidad ciclista de las mujeres. En palabras de la referente del Colectivo Habitadas:

“Cuando vas en bici estás mucho más en contacto con el entorno, eso no te lo da un auto. Eso te genera una sensación de cercanía. Eso puede ser algo negativo también, pero podés zafar más que si vas en auto, me parece. Sos más una con el entorno. Ser nosotras con el entorno.” (Entrevista a referente de Colectivo Habitadas)

Otro aspecto a destacar en las entrevistas es la referencia que se hace reiteradamente a la sensación de libertad, la cual se percibe en el cuerpo a través de la satisfacción que produce el manejar la bicicleta. El ejercicio físico producido al pedalear parece ser un acto de liberación sumado al beneficio que brinda a la salud corporal.

“Además de tener una sensación de liberación por lo que implica subirse a la bici y pedalear, (...) tenés lo saludable para la corporalidad y la salud mental, la práctica del ejercicio.” (Entrevista a referente de Colectivo Habitadas)

Ahora bien, el uso de la bicicleta puede verse limitado por varios aspectos. La avanzada edad, el miedo a circular en el tránsito citadino, el tener hijos/as a cargo y el estado físico son varias de las razones que se manifiestan en las entrevistas:

“(...)la mayoría de las mujeres tienen dificultades en hacer su movilidad con niños en la vía pública, en el traslado por exceso de autos existentes. (...) La planificación de la ciudad carece de los recursos y las posibilidades fundamentales para que se estimule el uso masivo de la bicicleta. A mi me daría miedo. Me da miedo andar por la ciudad en bicicleta, sobre todo yo que vivo en el Centro.” (Entrevista a referente de Cotidiano Mujer)

Para mujeres con personas a cargo el traslado en bicicleta como forma de movilidad urbana se dificulta, como ya fue mencionado, debido a la falta de implementación no sólo de infraestructura ciclista, sino también por la falta de promoción -determinado, también, por sus costos excesivos- de equipos que se puedan añadir a la bicicleta como carritos o sillas para infantes. Otra condicionante presentada por las entrevistadas es la edad avanzada, expresado

de la siguiente manera:

“La edad puede llegar a ser una limitante. Podés tener aptitudes físicas pero creo que la velocidad de la ciudad puede ser un desincentivo. Creo que en un tránsito más lento las personas de mayor edad pueden sentirse más seguras.” (Entrevista a referente de UniBici)

La inseguridad que presentan estos cuerpos se traduce en la incapacidad de apropiarse del espacio público, sobre todo en bicicleta. Si bien existe infraestructura ciclovial en la ciudad, ésta no es suficiente para promover que diferentes personas con diversas condicionantes puedan acceder a la movilidad ciclista. El tránsito urbano amenaza continuamente la seguridad de los y las peatones, por lo que las personas con discapacidades físicas o con niños/as a cargo el montarse a una bicicleta resulta impensable. De esta manera, la identificación con ese cuerpo se transforma en una limitante para realizar ciertas actividades.

De todos modos, la percepción de una misma en relación a lo corporal determina la posibilidad de realizar actividades como el manejar una bicicleta. El grado de inseguridad -o miedo- es intrínseco a la identidad construida a partir del cuerpo. Mari Luz Esteban (2013) establece que

“el cuerpo -considerado como sede de la razón, las experiencias y las emociones- es puesto en relación con la construcción social del concepto de persona, la formación del “yo”. Por tanto, se reconoce su papel conformador de subjetividad de las personas como seres individuales y sociales. En este marco, la imagen corporal y el cuerpo individual y social son fundamentales en la construcción de la propia identidad y pertenencia a los diferentes grupos.” (p. 73)

En este sentido, la referente de Liberá tu Bici argumenta, en base a su experiencia de trabajo de enseñar a manejar bicicletas, que no existe impedimento para la movilidad ciclista:

“Yo creo que la bici es para todo el mundo. (...) Le enseñé a una muchacha con obesidad que estaba convencida de que no podía andar. Lo que más me costó era sacarle el no de su cabeza pero ahora anda en bicicleta. Es una negación más que nada para la mayoría de la gente.” (Entrevista a referente de Liberá tu Bici y Embiciadas)

A su vez, hace referencia a su incapacidad física, causada por un accidente, lo cual tampoco

es impedimento para que utilice la bicicleta:

“(…) incluso con el accidente que tuve que no puedo caminar y tengo que usar bastón, sería imposible hacer los mandados sin la bicicleta. Esa sensación de libertad es lo que no podés dejar y la bicicleta te da esa sensación.” (Ídem)

Las entrevistadas que afirman moverse en bicicleta son, en su mayoría, jóvenes sin hijos/as que estudian y/o trabajan y oriundas de la zona céntrica de Montevideo, por lo que la percepción que tienen de su cuerpo en el espacio es distinta a las mujeres de mayor edad, de las zonas periféricas de la ciudad y las discapacitadas. Esta diferencia no está contemplada para generar una infraestructura adecuada que tenga en cuenta esta población, como sí lo está en ciudades europeas (Díaz, R. y Rojas, F., 2017).

De todas maneras, la autonomía se ve reflejada a través del empoderamiento que las ciclistas entrevistadas reflejan a través de sus experiencias de andar en bicicleta como el andar en la noche vestidas para salir de fiesta, el poder reclamar el espacio en el tránsito a otros vehículos, el poder elegir una misma el recorrido, el disfrute de la ciudad desde otra perspectiva, el sentir la velocidad en la cara, el sentir que están poniendo el cuerpo en el mundo y a la vez se estén apropiando del mismo. Poner el cuerpo femenino en el espacio construye al imaginario social de mujeres empoderadas.

Ciclismo y Ecofeminismo: emancipación colectiva.

Otro de los aspectos a tener en cuenta con respecto a la relación del cuerpo con el entorno es la importancia que le dan las entrevistadas al cuidado del medio ambiente a través del uso de la bicicleta en la ciudad. Como ya se ha observado, el cuerpo en bicicleta tiene una lucha continua por el espacio en el tránsito debido al exceso de automóviles que no sólo circulan por la vía pública, sino también los que ocupan el lugar entre la vereda y la calle utilizado para el estacionamiento:

“Acá no se evalúa cuál es el mejor transporte para moverse. Se prioriza el auto. Si te ponés a pensar capaz que no lo necesitás tanto. En muchos lugares combinan medios de transporte, se puede subir la bici al ómnibus. Acá la bici parece más un enemigo. Si más personas se movieran en bici, seguro que las emisiones de CO2 bajarían. Se

dice que por cada persona que anda en auto significa un gasto al estado, el de la bici es muy bajo. Incluso se puede decir que es positivo porque genera mayor salud en la población.” (Entrevista a creador de Bicicletas.uy)

Por otra parte, la movilidad ciclista permite independizarse de los medios de transporte a base de combustibles fósiles, lo cual genera un entorno amigable y ecológico además de reducir los costos de inversión en automóviles y combustibles. Esto, desde una mirada feminista, implica generar un cambio en los modos de vida capitalista que reproducen las desigualdades de las sociedades modernas. En este sentido, Herrero (2015) establece que

“Las dimensiones ecológica y feminista son imprescindibles para transformar la concepción y la gestión del territorio y para reorganizar los tiempos de la gente...Sin ellas, es imposible alumbrar un modelo compatible con la biósfera y que trate de dar respuesta a todas las diferentes formas de desigualdad.” (p. 8)

Luego agrega,

“Una reducción de la presión sobre la biósfera que se quiera abordar desde una perspectiva que sitúe el bienestar de las personas como prioridad, obliga a plantear un radical cambio de dirección. Obliga a promover una cultura de la suficiencia y de la autocontención de lo material, a apostar por la relocalización de la economía y el establecimiento de circuitos cortos de comercialización, a restaurar una buena parte de la vida rural, a disminuir el transporte y la velocidad, a acometer un reparto radical de la riqueza y a situar la reproducción cotidiana de la vida y el bienestar en el centro de interés.” (p. 9)

Muchas de las feministas ciclistas entrevistadas, ante la pregunta de cuáles aspectos de la vida cotidiana cambian o han cambiado con el uso de la bicicleta, responden que el utilizar este vehículo, en referencia a cualquier género, contribuye al cuidado y la no contaminación del ecosistema. La referente de Dafnias atribuye a la bicicleta lo siguiente:

“(…) el disfrute de la ciudad de tener una ciudad más limpia, los ruidos del tránsito que son insoportables se aminoran, los olores... En eso las bicicletas (...) generan un entorno más amigable porque también son más respetuosas para las personas. Son menos agresivas para el peatón. Todo esto entra dentro del ecofeminismo.” (Entrevista a referente de Dafnias)

Desde esta mirada ecologista de la ciudad, es que la bicicleta se transforma en una herramienta no sólo para la emancipación individual sino también colectiva, de modo que el diseño urbano desde políticas ecofeministas podría fomentar la movilidad ciclista para generar un espacio libre de expulsión de gas contaminante producido por los medios de transporte motorizados, así como un espacio amigable en el cual se esté en mayor contacto con la naturaleza.

“Desde mi perspectiva analizo el estímulo de la bicicleta desde el punto de vista ambiental, no desde el personal o individual. Sino como una necesidad de preservación de la calidad del aire y de reducción del uso del combustible fósil. Para mí ese es el eje principal del enfoque. El uso de la bicicleta es un tema básicamente ambiental, de trasladarnos de una manera autosuficiente en términos sostenible y energéticos” (Entrevista a coordinadora de Cotidiano Mujer)

En este sentido, la movilidad sostenible es un elemento primordial para la autonomía colectiva, de modo que libera a la sociedad de la dependencia de los combustibles fósiles -vinculada incluso con la dependencia económica debido a sus elevados costos- para el traslado urbano. Por otra parte, la disminución de automóviles a favor de una ciudad con movilidad activa (peatones y ciclistas) contribuye a la generación de un ambiente más amigable y con mayor sentimiento de seguridad, lo que promueve también la autonomía en movilidad y la apropiación del espacio por parte de los y las ciudadanos/as.

7. Reflexiones finales.

En el recorrido de esta investigación se evidencia una clara vinculación entre el ciclismo y la emancipación de las mujeres, la cual se originó a finales del siglo XIX y se perpetúa hasta hoy en día. Larga ha sido, y continúa siendo en muchos países, la lucha por utilizar la bicicleta, ya sea como medio de transporte o deporte, para las mujeres en igualdad de condiciones que los varones.

En referencia al objetivo de explorar si los grupos feministas en Uruguay consideran el uso de la bicicleta como una estrategia de emancipación, se observa que comparten la postura de que la lucha feminista actual está vinculada con reclamos sobre los derechos sexuales y reproductivos, con la erradicación de la violencia de género en diferentes ámbitos de la vida

social, los feminicidios y la propulsión de la participación política de las mujeres, entre otros. De modo que la bicicleta como herramienta para generar autonomía no aparece como una dimensión actual de la lucha feminista, como lo pudo ser para las feministas del Movimiento Decimonónico (de Miguel, 2000). A su vez, los movimientos feministas, en su mayoría, consideran que aquellas se emancipan en tanto el patriarcado se debilite. Por este motivo, algunas de las entrevistadas consideran que la bicicleta poco hace a la emancipación de las mujeres, en tanto no es una herramienta destructiva de este sistema, que a través de costumbres reproducidas día tras día en todos los ámbitos de la vida (económico, político, social y cultural) legitiman al varón dominante y la sujeción de la mujer ante él.

Sin embargo, en esta legitimación diaria del sistema, existe el trabajo feminista de la deconstrucción cotidiana de las costumbres machistas y aquí entra en juego la bicicleta como generadora de autonomía en trayectorias individuales y como herramienta propulsora del empoderamiento de la subjetividad femenina. “La práctica de la autonomía tiene que estar centrada en experiencias estimuladoras de la decisión y de la responsabilidad, valga decir, en experiencias respetuosas de libertad” (Paulo Freire, 1997 en Zaldúa, et. al., 2006, p. 196).

En conocimiento de esto, se detecta en el análisis que existen dos posturas diferentes por parte de las feministas del campo de estudio determinadas por su movilidad urbana: las feministas no ciclistas y las ciclistas. Esta diferencia está marcada por la cotidianeidad de las mismas en torno al uso de la bicicleta por la ciudad. En tanto las primeras dan cuenta de las dificultades de trasladarse en el birrodado que tienen relación con otras dimensiones de la vida de las mujeres, tales como: el hacerse cargo del cuidado de hijos/as y ancianos/a y no tener cómo trasladarlos/as en bicicleta, la falta de infraestructura ciclista y la violencia del tráfico, las crianzas a las niñas desde el miedo, la amenaza del acoso callejero como forma de exclusión de las mujeres del espacio público, entre otros aspectos. Estas cuestiones operan como barreras para el uso de la bicicleta, lo que demuestra por qué aún no existe la paridad ciclista entre varones y mujeres a pesar de ser un derecho ganado por las ciclistas de principios del S. XX.

“Entendemos que los procesos que se proponen y buscan el ejercicio de la autonomía suponen la presencia inexorable de la problematización y de reflexión de su vida cotidiana y del contexto en el que desarrollan sus prácticas sociales. La autonomía, en cuanto maduración del ser para sí, es proceso, es llegar a ser.” (Ídem)

En esta construcción del ser, las feministas ciclistas manifiestan que en su vida cotidiana

existen experiencias liberadoras al circular en el birrodado por la ciudad, las cuales se traducen en autonomía y empoderamiento de las mujeres. Éstas son: la apropiación del espacio público a través del uso del cuerpo de manera activa, utilizando la fuerza y el movimiento, la libertad de movilidad por la ciudad en diferentes horarios y recorridos, transportarse sin depender de combustibles fósiles que contaminen el medio ambiente, la reducción de gastos en el transporte generando mayor autonomía económica, el disfrute del contacto con el entorno de una forma más amigable, el sentimiento de seguridad de andar de noche por la ciudad, la libertad de ponerse cualquier atuendo, poder esquivar el acoso callejero, entre otros.

Por otra parte, cabe hacer una comparación histórica de la construcción del objeto de la bicicleta como símbolo de la liberación femenina en tanto para las feministas de antaño este se produce por varios aspectos adjudicables a la movilidad ciclista en conjunto con la paridad de género en materia de derechos y oportunidades como la libertad de elegir los trayectos, la no dependencia de los varones para trasladarse y la elección de atuendos más cómodos. Estos aspectos son compartidos por las feministas actuales, como hemos observado, con la distinción de que la bicicleta no está intrínsecamente asociada al movimiento como emblema de emancipación, sino que se construye subjetivamente a través de sus experiencias ciclistas teniendo en cuenta la apropiación y movilidad que ejercen ellas mismas en el espacio público.

Cabe destacar que en las entrevistas se observa que muchas feministas hacen una fuerte vinculación entre el uso del espacio público y la exposición del cuerpo femenino, tanto de mujeres como disidencias. La apropiación del espacio va de la mano del grado en que una pone su cuerpo y cómo este es visualizado por el resto de la sociedad. Como se ha mencionado anteriormente, el 90% del ASC es perpetuado por varones hacia mujeres y disidencias. Esto implica que las mismas sientan el espacio público como un lugar hostil en tanto estos varones marcan su territorio -costumbre histórica y culturalmente aceptada- haciendo alusiones al cuerpo de las mujeres con la coacción implícita de que dependiendo de su voluntad puedan agredir sus cuerpos.

Con este panorama, la bicicleta cobra gran valor como herramienta para acceder al espacio público sin ser agredidas físicamente y poder desenvolverse con mayor libertad en la ciudad. Mediante el abordaje del BID (2017) sobre la inclusión de movilidad ciclista en América Latina más las referencias del presente campo de estudio queda en evidencia que el ciclismo

urbano brinda mayores posibilidades a las mujeres de realizar sus planes de vida, fomentando su empoderamiento. Otro aspecto trascendente es que la bicicleta coloca a las mujeres en el espacio público como sujetas activas -no pasivas como es de esperar en una sociedad patriarcal-, por lo que al utilizar el vehículo de forma masiva se fomentaría la construcción en el imaginario colectivo a la mujer autónoma.

Este último punto también se adjudica al cuidado ecológico, en tanto la creciente presencia de bicicletas en la ciudad fomenta su mayor uso como medio sostenible de transporte. Teniendo en cuenta la postura Ecofeminista del presente trabajo, la responsabilidad por el cuidado del medio ambiente es también una forma de emancipación colectiva, por lo que la bicicleta utilizada como medio cotidiano por gran parte de la población para la movilidad urbana, como se aplica en varias ciudades europeas (Díaz, R. y Rojas, F., 2017), reduciría sustancialmente las emisiones de CO2 producidas por los medios de transporte motorizados.

Por último, cabe destacar que la sensación de libertad aparece como un aspecto esencial de la bicicleta, sea para mujeres como para varones ciclistas, el cual se percibe a partir del disfrute de respirar el aire que el día te da, de estar en contacto con el entorno, de tener la posibilidad de ir al tiempo que una desee, de poder apreciar los paisajes y los detalles pintorescos de las ciudades, de sentir la adrenalina producida por la velocidad mediante la fuerza de una misma, o el disfrute de ir paseando y sentir la brisa en la cara. Asimismo, lo que hace la diferencia entre los sexos es la sensación de empoderamiento que tienen las mujeres, la cual se traduce en la apropiación del espacio poniendo el cuerpo en donde se supone que no corresponde y luchando por ese lugar.

Ahora bien, para un trabajo más exhaustivo sobre el tema se propone la apertura de investigar otras cuestiones presentadas por las y los entrevistados/as que, debido a la extensión del trabajo y los objetivos presentados, no pudieron ser abordadas. Estas son, a destacar: la participación de las mujeres en los colectivos ciclistas como voceras y propulsoras del uso de la bicicleta, transversalizar el tema por nivel socio-económico y zonas geográficas de la ciudad, y comparar la postura feminista local en relación al ciclismo urbano con experiencias y discursos del movimiento de la región. A su vez, considero necesario realizar una investigación cuantitativa sobre la movilidad ciclista que abarque la diversidad poblacional y sus diferentes usos, siendo el objetivo primordial de estos estudios el fomento de la bicicleta como medio de transporte para una sociedad equitativa y democrática, para que pueda hacer disfrute de la ciudad de forma segura y sostenible desde la construcción de la ciudadanía.

Bibliografía.

- AGUIAR, Sebastián (2011) Dinámicas de la segregación urbana. Movilidad cotidiana en Montevideo. Revista de Ciencias Sociales. Departamento de Sociología. Facultad de Ciencias Sociales. V. 24 N° 28. Uruguay.
- ANDRADE DE MELO, V. y SCHETINO, A. (2009) *A bicicleta, o ciclismo e as mulheres na transição dos séculos XIX e XX*. Universidade Federal do Rio de Janeiro. Brasil.
- BID, Banco Interamericano de Desarrollo (2015) *Ciclo-inclusión en América Latina y el Caribe. Guía para impulsar el uso de la bicicleta*. BID. Washington D.C., EE.UU.
- BOURDIEU, Pierre (2000) La dominación masculina. Editorial Anagrama S.A. Barcelona, España.
- BUTLER, Judith (2006) *Deshacer el género*. Editorial Paidós S.A. Barcelona, España.
- DE BEAUVOIR, Simone (1949) *El segundo sexo*. Editorial Siglo Veinte.
- DE LAS HERAS, Samara (2009) *Una aproximación a las teorías feministas*. Universitas. Revista de Filosofía, Derecho y Política, n° 9, pp. 45-82. Universidad Carlos III de Madrid. España.
- DE MIGUEL, Ana (2000) *Los feminismos*. Documento. Sitio web: <https://acoca2.blogs.uv.es/files/2013/12/Los-feminismos.pdf> [15/9/20]
- DÍAZ, R. y ROJAS, F. (2017) *Mujeres y ciclismo urbano. Promoviendo políticas inclusivas de movilidad en América Latina*. Banco Interamericano de Desarrollo. Washington D.C., EE.UU.
- ESTEBAN, Mari Luz (2013) *La antropología del cuerpo*. Edicions Bellaterra. Barcelona, España.
- FALÚ, Ana (2009) *Mujeres en la ciudad. De violencias y derechos*. Red Mujer y Hábitat de América Latina. Ediciones SUR. Santiago de Chile.
- FEDERICI, Silvia (2010) *Calibán y la bruja. Mujeres, cuerpo y acumulación originaria*. Traficantes de sueños. Madrid, España.
- FERNÁNDEZ, Ana María (2006) *Poder y autonomía: violencias y discriminaciones de género*. Universidad de Buenos Aires. República Argentina.
- FOUCAULT, Michel (2016) *Historia de la sexualidad. La voluntad del saber*. Siglo XXI de España Editores, S.A.. Madrid, España.

- GAMBETA, E. y LEITÓN, G. (2015) *La bicicleta en Montevideo*. UdelaR. Montevideo, Uruguay.
- HERRERO, Yayo (2015) *Apuntes introductorios sobre el Ecofeminismo*. Boletín de recursos de información n°43. Centro de Documentación Hegoa. España.
- IMPEDIMENTA (2014) *Damas en bicicleta. Cómo vestir y normas de comportamiento*. Impedimenta. Madrid, España.
- IMM, Intendencia de Montevideo (2019) *Plan Montevideo libre de acoso sexual en los espacios públicos. Plan de acción 2018-2020*. IMM, ONU Mujeres. Uruguay.
- _____, (2020) *Montevideo en bici*. Portal. Sitio web: <https://montevideo.gub.uy/montevideo-en-bici-0> [15/9/20]
- _____, (2020) *Observatorio de movilidad*. Plataforma. Sitio web: <https://montevideo.gub.uy/observatorio-de-movilidad> [15/9/20]
- JOHNSON, N., AGUIAR, S. et. al. (2018) *Diagnóstico sobre la violencia hacia las mujeres en espacios públicos de Montevideo. Programas ciudades y espacios seguros para mujeres y niñas*. Intendencia de Montevideo, UdelaR, ONU Mujeres y Canadá. Montevideo, Uruguay.
- LERNER, Gerda (1990) *La creación del patriarcado*. Editorial Crítica. Barcelona, España.
- Ley de violencia hacia las mujeres basada en género, N°19580. IMPO. Sitio web: <https://www.impo.com.uy/bases/leyes/19580-2017>, [15/9/20]
- MACY, Sue (2011) *How women rode the bicycle to freedom. Wheels of change*. National Geographic. Washington D.C., EE.UU.
- REYES BRAVO, Rosa María (s/d) *La construcción histórica del sujeto femenino y su autonomía. Contribuciones para un análisis*.
- SÁNCHEZ DE MADARIAGA, Inés (2004) *Urbanismo con perspectiva de género*. Instituto Andaluz de la Mujer. España
- SEGURADO, Ignacio (2016) *Alfonsina Strada: a sus pies*. Revista Ciclosfera. Sitio web: <https://www.ciclosfera.com/alfonsina-strada/>, [20/7/2020]
- SOSA, Ana Laura (2014) *El viaje de la vida desde una bicicleta. Un ejercicio para la libertad*. Facultad de Psicología, UdelaR. Montevideo, Uruguay.
- VARELA, J. y ÁLVAREZ-URÍA, F. (Eds.) (2016) *Historia de la sexualidad. La voluntad del saber*. Siglo XXI de España Editores, S.A. Madrid, España.
- ZALDÚA, G.; SOPRANSI, M.B.; LONGO, R. (2006) *Vulnerabilidad, género y*

prácticas de autonomía en dos organizaciones de trabajadores desocupados en Gral. Mosconi y Conurbano bonaerense. Anuario de investigaciones, V. XIV. Facultad de Psicología, UBA. Buenos Aires, Argentina

- ZHEUTLIN, Peter (2007) Annie Londonderry's extraordinary ride. Around the world in two wheels. Citadel Press Books. EE.UU.