

# CICLOBCN21

## Pedaleando ciudades y territorios

EuroVelo Conference  
7è Congrès International de la Bicicleta  
XVIII Congreso Ibérico «La bicicleta y la ciudad»

- Comunicaciones y contenidos •





## UNA MIRADA A LA MOVILIDAD CICLISTA DESDE EL URBANISMO FEMINISTA

### AUTORÍA PRINCIPAL

Sara Ortiz Escalante, *Col·lectiu Punt 6*

### RESUMEN

Barcelona ha aumentado exponencialmente las infraestructuras para bicicletas y el número de ciclistas en la última década. Sin embargo, las políticas ciclistas, así como el resto de políticas de movilidad en la ciudad, han sido ciegas al género. En 2019, el Col·lectiu Punt 6, una cooperativa sin ánimo de lucro con sede en Barcelona y con más de 15 años en el urbanismo feminista, inició un estudio piloto participativo con mujeres y personas no binarias para recoger datos sobre el uso de la bicicleta desde una perspectiva feminista interseccional. A través de una pequeña subvención, el estudio ha recogido datos sobre el uso y no uso de la bicicleta por parte de mujeres y personas no binarias desde 2019 hasta 2021. Este estudio integra cuestiones de género que no aparecen en los estudios androcéntricos sobre la bicicleta, pero también recoge información sobre por qué las mujeres y las personas no binarias que no usan la bicicleta en la ciudad para entender las investigaciones. Los principales resultados coinciden entre ciclistas y no ciclistas: la falta de carriles bici segregados, protegidos y continuos, la falta de señalización, la falta de aparcamientos seguros para bicicletas, el miedo a ser atropellado por vehículos motorizados y el miedo al acoso vial y sexual son barreras para las mujeres y las personas no binarias.

## UNA MIRADA A LA MOVILIDAD CICLISTA DESDE EL URBANISMO FEMINISTA

### INTRODUCCIÓN

Vivimos en ciudades donde se ha privilegiado una movilidad motorizada por encima de la movilidad sostenible. Esta movilidad motorizada que ocupa hasta el 70% del espacio público de nuestras ciudades es una movilidad minoritaria pero mayormente masculina, que además ha invisibilizado y dificultado la movilidad sostenible de las mujeres. Las mujeres mayoritariamente nos movemos a pie y en transporte público - y cada vez más en bicicleta -, por un mayor número de motivos, entrelazando actividades cotidianas en distancias más cercanas.

El ciclismo, tanto el urbano como el cicloturístico, al igual que otros ámbitos de la movilidad y de la planificación urbana, está atravesado por un sistema androcéntrico, que continúa planificando ciudades a partir de una mirada patriarcal, capitalista y colonial. Es decir, ciudades y territorios que responden a un ciudadano tipo, asociado a un hombre blanco de clase media, con trabajo remunerado, sin responsabilidades de cuidados y sin ninguna discapacidad.

En este artículo presentamos el trabajo realizado por Col·lectiu Punt 6 para integrar una perspectiva feminista en la movilidad ciclista de Barcelona, desde nuestro ámbito de trabajo: el urbanismo feminista. Entre 2019 y 2021 hemos realizado una investigación-acción participativa de movilidad ciclista desde una perspectiva feminista, con la participación de mujeres y personas no binarias en Barcelona y su área metropolitana, con el apoyo de una subvención del Ajuntament de Barcelona.

Este estudio contribuye a la producción de conocimiento de la movilidad ciclista que existe en nuestro contexto y en otros territorios. De estudios realizados en otros territorios ya se concluye que las mujeres tienen diferentes patrones de movilidad ciclista<sup>1</sup>.

El estudio tiene como objetivo obtener datos cuantitativos y cualitativos sobre el uso de la bicicleta por parte de las mujeres y personas no binarias en Barcelona, ya que en la ciudad y desde las instituciones hasta ahora no se habían recogido datos sustanciales al respecto. Barcelona, al igual que otras ciudades europeas, ha aumentado exponencialmente las infraestructuras para bicicletas y el número de ciclistas en la última década, pero se ha planificado desde una perspectiva androcéntrica, que ha ignorado e invisibilizado la movilidad sostenible de las mujeres y personas no binarias.

---

1. Col·lectiu Punt 6 2019; Col·lectiu Punt 6 y Anaya Boig, 2021; Coyotecatl y Díaz Alba, 2018; Díaz Vázquez, 2017; Díaz y Rojas, 2017; Lam, 2020; Priya Uteng, et al., 2020; SUSTRANS, 2018a i 2018b; VV.AA., 2020

## LA MOVILIDAD DESDE UNA PERSPECTIVA FEMINISTA<sup>2</sup>

La movilidad desde una perspectiva feminista implica analizar cómo los roles de género influyen en el uso y disfrute de nuestras ciudades. Y cómo el género y su intersección con otras características, como la edad, el origen, el nivel de ingresos, las capacidades, el tipo de unidad de convivencia, barrio o población donde se vive, condiciona y determina las opciones de movilidad de las personas.

Incluir una perspectiva feminista en la movilidad significa avanzar en tres ámbitos: primero, garantizar una visión completa e integral de la movilidad cotidiana; segundo, ampliar el concepto de la seguridad en la movilidad atendiendo a las violencias contra las mujeres y las percepciones de seguridad diferenciadas; y tercero, avanzar hacia la equidad de género y el incremento de mujeres en la planificación, diseño y gestión de la movilidad.

### Abordaje integral de la movilidad cotidiana

Hasta ahora, la planificación de la movilidad se ha hecho priorizando unos sistemas de movilidad que responden a un modelo de masculinidad hegemónica, priorizando los desplazamientos lineales por motivo laboral y el vehículo motorizado privado. Estos sistemas de movilidad no han tenido en cuenta los vínculos entre las diferentes actividades de la vida cotidiana de las personas que crean redes complejas de desplazamientos, ni los vínculos con el entorno, contribuyendo a una crisis ambiental, energética y de cuidados a nivel global. Por lo tanto, a través de las políticas de movilidad se han reproducido prioridades, roles y desigualdades sociales y de género que, además, han contribuido a la degradación ambiental de nuestro territorio.

Incluir una perspectiva feminista interseccional en las políticas de movilidad implica cambiar de paradigma y dejar de analizar la movilidad como una decisión individual y los desplazamientos como unidireccionales, para analizar las prácticas y patrones de movilidad complejos de las actividades cotidianas tanto en la esfera productiva, reproductiva, comunitaria y propia, y que reflejen los componentes sociales y culturales.

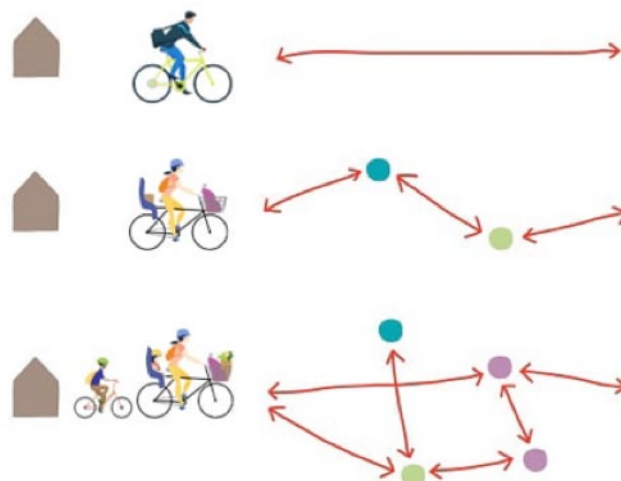
Esto implica un cambio de prioridades para poner la vida cotidiana de las personas y la sostenibilidad de la vida en el centro de las decisiones territoriales en términos de movilidad. Son las mujeres las que continúan cargando de manera gratuita el trabajo de cuidados y doméstico, que incluye tareas de limpieza, cocina, compras y gestiones del hogar, tareas de cuidado de niños y niñas, acompañamiento a servicios de salud, cuidado de personas mayores y otras personas dependientes. Continúan siendo las principales cuidadoras y dedicando el doble de tiempo al trabajo doméstico que los hombres. En consecuencia, tienen una movilidad más compleja y diversa porque hacen más desplazamientos al día que los hombres debido a su doble y triple jornada de trabajo remunerado, trabajo de cuidados y de gestión del hogar y las relaciones afectivas y comunitarias. Sus desplazamientos son poligonales y se producen por mayor número de motivos, encadenando diferentes actividades

---

2. Col·lectiu Punt 6, 2021a

y trayectos. A su vez, las mujeres recorren menos distancia en cada viaje y optimizan el tiempo de sus recorridos, haciendo viajes más cortos y más próximos. Pero al final del día, recorren más kilómetros por la cantidad de actividades que entrelazan debido a su doble y triple jornada, e invierten más tiempo en los viajes por la falta de mejores conexiones intermodales vinculadas a la movilidad activa sostenible.

FIGURA 1.



Esquema elaborado por Col·lectiu Punt 6 (2017) adaptado por Raquel Vela

Las mujeres tienen una movilidad más sostenible porque se mueven mayoritariamente a pie o en transporte público y en mayor proporción que los hombres. Aunque la movilidad de las mujeres es más sostenible, las desigualdades de género que las mujeres continúan viviendo en la sociedad actual dificultan esta movilidad. Por ejemplo, las deficiencias de la intermodalidad entre diferentes transportes públicos a nivel horario, de señalización, visibilidad y seguridad impactan mayoritariamente en los desplazamientos de las mujeres, por la feminización de la pobreza, la falta de tiempo, de recursos económicos y las necesidades de conciliar tareas cotidianas. La salud también condiciona la movilidad de las mujeres, ya que, aunque tienen una mayor esperanza de vida, tienen peor autopercepción de la salud, padecen más enfermedades relacionadas con el dolor y un mayor porcentaje de discapacidad o dependencia. Todos estos factores condicionan su autonomía para desplazarse y, por lo tanto, enfrentan más dificultades en su movilidad.

En cambio, los datos muestran que los hombres hacen un uso más intensivo del vehículo privado motorizado, a pesar de que ellos tienen una carga mucho menor de tareas de cuidado y no se enfrentan a las barreras de intermodalidad, falta de tiempo y frecuencia, inseguridad y accesibilidad que se encuentran las mujeres cuando se mueven a pie, en bici o en transporte público.

La movilidad con perspectiva feminista también significa tener en cuenta cómo la diversidad de cuerpos condiciona las opciones de movilidad (personas con movilidad reducida, infancia, personas mayores, jóvenes, personas trans, personas de diferentes pesos y medidas), ya que no todas las mujeres se mueven de la misma forma. Por eso, hay que analizar cómo el género y su intersección con otras características, como la edad, el origen, el nivel de ingresos, las capacidades, el tipo de unidad de convivencia, barrio o población donde se vive, condiciona y determina las opciones de movilidad de las personas.

Finalmente, incluir una perspectiva feminista en la movilidad implica analizar la movilidad en el ciclo de las 24 horas del día y los siete días de la semana, reconociendo las diferentes dinámicas temporales de movilidad, así como la movilidad nocturna cotidiana de las personas y como se ve condicionada por el género, la percepción de miedo, la menor frecuencia de transporte público o una conexión intermodal deficiente. Por eso, será imprescindible recoger datos cuantitativos y cualitativos que recogen información sobre movilidad nocturna y en fin de semana y festivos, ya que estas movilidades no son recogidas en muchas de las encuestas que se realizan.

### **Ampliar el concepto de seguridad**

Aplicar una perspectiva feminista interseccional implica ir más allá del actual concepto de seguridad en la movilidad y analizar cómo las violencias machistas y otras agresiones racistas, contra personas del colectivo LGTBI o contra personas con diversidad funcional, condicionan las percepciones de seguridad de las personas dependiendo de su identidad de género y limitan el derecho de las mujeres y personas con identidad no binaria a una movilidad libre y autónoma.

Es preciso entender que las personas tienen percepciones de seguridad distintas dependiendo del género, y que mujeres, hombres y otras identidades disidentes tenemos diferentes patrones y conductas en la movilidad que impactan en quién está implicado en la accidentalidad. Más allá de si una persona ha vivido una agresión o delito, son las percepciones de seguridad las que condicionan los movimientos y la accesibilidad de las personas.

A las mujeres se les sigue socializando a tener miedo al espacio público, a las personas desconocidas y sobre todo a moverse solas por la noche, aunque el mayor número de agresiones siguen pasando en el ámbito del hogar y por personas conocidas. El miedo al espacio público también se ve alimentado por las experiencias de acoso verbal y sexual que viven las mujeres cotidianamente. La percepción de seguridad de las personas depende de factores sociales, políticos, económicos y culturales, pero la configuración física y social del espacio puede contribuir a mejorarla.

Además del análisis de las violencias machistas en el sistema de movilidad, mejoras en el diseño de sistemas e infraestructuras de movilidad pueden reducir la percepción de inseguridad de las mujeres y personas no binarias. Cuando se piensa en infraestructuras de movilidad y transporte, es necesario que se cumpla lo que se conoce como los 6 principios de seguridad de las mujeres, que deben ser espacios: Vitales (diversidad de actividades y personas), Vigilados y cuidados (acceso a ayuda y apoyo mutuo), Equipados (mantenimien-

to y planificación), Señalizados (saber dónde estás y dónde vas), Visibles (ver y ser vista) y Comunitarios (desarrollados con la participación activa de las mujeres)<sup>3</sup>.

Pero también una movilidad segura y libre debe garantizar la seguridad vial y la autonomía de la infancia y las personas mayores y la accesibilidad universal, porque también la percepción de seguridad cambia dependiendo de tu edad o de tu condición.

### **Planificación, diseño y gestión con perspectiva de género**

Finalmente, es esencial revisar la equidad de género en el interior de la gestión del sistema de movilidad. Históricamente, el ámbito del transporte y la movilidad ha sido un sector altamente masculinizado y dominado por personas técnicas. Este hecho también ha sido un condicionante importante de la falta de una perspectiva feminista en las políticas de movilidad.

Por un lado, hay que incrementar el número de mujeres en su diversidad en los órganos de participación y los consejos de movilidad, así como en los procesos participativos que se realicen en el marco de desarrollo de nuevas infraestructuras. En particular, es importante que la experiencia de las mujeres mayores, familias monomarentales, mujeres cuidadoras, trabajadoras del hogar y mujeres con diversidad funcional se incluya de manera explícita en todas las convocatorias. Por otro lado, es imprescindible incorporar una perspectiva feminista en la dinamización de los órganos consultivos y de los procesos participativos, con tal de adaptar horarios, espacios, dinámicas y temas a la diversidad de personas, incluir los valores de la movilidad cotidiana y de cuidados, visibilizar el valor añadido de la experiencia de movilidad cotidiana de las mujeres y garantizar que no se silencien ciertas voces ni se desarrollen dinámicas de “mansplaining” o de liderazgos hegemónicos.

Además de los porcentajes de trabajadoras, habría que analizar en qué nivel de la escala trabajan, ya que también en el interior de las organizaciones se reproduce la división sexual del trabajo, segregación vertical y horizontal. Los hombres acostumbran a ocupar posiciones de construcción, mantenimiento, conducción, seguridad o dirección, mientras que las mujeres trabajan en la atención al cliente, como personal administrativo o en la limpieza. Es, por lo tanto, imprescindible en todas las escalas de la movilidad, tanto a nivel de órganos de decisión, ya que acostumbran a ser espacios masculinizados, como las operadoras, como los consejos y órganos consultivos y decisorios de movilidad, como en la construcción de infraestructuras, o los órganos de participación ciudadana.

Entonces, además de criterios de género que estén vinculados con la parte física de la infraestructura, es necesario que se implementen criterios de género que fomenten la contratación y la promoción de mujeres en el ámbito del transporte, a través de diferentes mecanismos, como pueden ser cláusulas de género en las licitaciones de nuevas infraestructuras y en los subcontratos de servicios (seguridad, limpieza), formación transversal para las distintas instituciones y organizaciones involucradas en el sistema de movilidad, etc.

---

3. Col·lectiu Punt 6, 2017.

## ¿Cómo integrar una perspectiva feminista en la movilidad ciclista?

La movilidad ciclista refleja también las desigualdades de género e interseccionales que se dan en el ámbito de la movilidad y el transporte público en general. La bicicleta históricamente se ha considerado un medio de movilidad que supuso la liberación de las mujeres. A pesar de los beneficios de salud física y mental, ahorro económico, de ser ecológicamente sostenible, de proporcionar libertad, autonomía y control del tiempo, las mujeres siguen utilizando menos la bicicleta que los hombres. En el estado español, según los datos del Barómetro de la Bicicleta, el gap de género se ha ido reduciendo en los últimos años: en 2019 era del 16,1%, cinco puntos inferiores respecto a 2017. Mientras que en Cataluña las mujeres son el 28% de las personas que se desplazan en bicicletas todos los días o casi, según el Baròmetre de la Bicicleta de Catalunya 2019.

En Barcelona, los Datos de Movilidad más recientes (2018) indicaban que la movilidad ciclista sólo representa el 2,3% de la movilidad de la ciudad. Con una cifra similar, la Encuesta de Movilidad en Día Feiner (EMEF) 2019 para la muestra de Barcelona recoge que los desplazamientos ciclistas de las personas residentes en Barcelona representan el 2,8% del total de los desplazamientos. El EMEF también muestra que sólo el 34,5% de estos desplazamientos ciclistas son realizados por mujeres. Este dato coincide también con los resultados de un estudio de 2018 basado en más de 5.000 observaciones de distintos carriles bicis de la ciudad, que concluía que las mujeres representan el 34,5% de las ciclistas (Lind, 2018).

Al ser las mujeres las que realizan mayoritariamente el trabajo de cuidados, esto se traslada a la movilidad en que hacen de acompañantes de otras personas, ya sean niños, mayores, u otras personas dependientes. En la movilidad ciclista esto se concreta en el uso de accesorios para transportar carga u otras personas en bicicleta (sillas, remolques, alforjas) o en el uso de ciclos de carga. La diversidad de ciclos es un elemento a considerar en la movilidad de las mujeres, que además intersecciona con necesidades de personas con diversidad funcional.

La percepción de seguridad vial también presenta diferencias muy notables entre mujeres y hombres, con las mujeres típicamente más sensibles al riesgo (esto tiene que ver con el proceso de socialización de género, que reproduce que las mujeres sean más sensibles al riesgo en todos los modos de transporte y que además, en los roles que se les impone de cuidadoras, acompañan a otras personas dependientes). Esto puede observarse en la preferencia por rutas protegidas y más tranquilas en cuanto a velocidades e intensidad de tráfico. Hay que tener en cuenta también que la velocidad media de las mujeres en bicicleta es ligeramente menor que la de los hombres.

En el ámbito de la movilidad ciclista, existe falta de paridad entre las personas que ofrecen servicios de la reparación y venta de bicicletas, con la consecuencia de que las mujeres se encuentran incómodas cuando acceden a estos servicios en espacios y ámbitos altamente masculinizados. Se han llegado a dar situaciones en las que mujeres han experimentado tratamientos machistas y despectivos en manos de hombres que las tratan como si no tuvieran ningún conocimiento sobre la movilidad y la mecánica ciclista. En Barcelona ya existen iniciativas para contrarrestar esta desigualdad, Biciclot promueve cursos de repa-



ración mecánica para mujeres y apoya talleres de autorreparación no mixtas para dotar de autonomía y conocimiento a mujeres y personas no binarias.

Existen pocos estudios que recojan datos sobre la movilidad ciclista diferenciada por género y hay una escasez de datos actualizados que permitan recoger cuál ha sido el impacto de género de la COVID-19 en la movilidad ciclista. Esta carencia de datos hace imposible poder planificar la movilidad ciclista respondiendo a la diversidad de necesidades de mujeres, hombres y personas no binarias.

## METODOLOGÍA

Para realizar este estudio, se ha realizado una revisión bibliográfica de trabajos previos realizados en la ciudad de Barcelona y se han recogido datos de mujeres y personas no binarias a través de una encuesta en línea y de talleres participativos en la ciudad<sup>4</sup>.

### ENCUESTA ONLINE

La encuesta online se ha distribuido a través de las redes sociales y recogido respuestas mediante la plataforma Survey Monkey durante los meses de noviembre y diciembre de 2019, 2020 y 2021. La encuesta está dirigida a todas las mujeres y personas con identidad no binaria que se desplazan por la ciudad de Barcelona y su área metropolitana, tanto ciclistas como no ciclistas. Esta es una de las aportaciones de este estudio, a diferencia de otros estudios sobre movilidad ciclista, empezar a recoger información sobre las no ciclistas, para saber por qué no utilizan la bicicleta, pero también si hay elementos que las motivarían a utilizarla.

Al ser un estudio elaborado desde la perspectiva del urbanismo feminista, pone la vida cotidiana de las personas en el centro. Por ello la encuesta recoge información sobre la unidad de convivencia, visibiliza en la ocupación las tareas domésticas y de cuidado para poder recoger datos sobre la doble y triple jornada de las mujeres y recoge información sobre personas dependientes a cargo (niñas y niños, personas mayores, otras) y cómo estas responsabilidades de cuidado influyen en el uso de la bicicleta. Por otro lado, analizar la movilidad ciclista desde una perspectiva feminista también implica analizar cómo la percepción de (in)seguridad y los diferentes tipos de acoso (vial, sexual y por razón de género) impactan en la experiencia de las mujeres y personas con identidad no binaria de la ciudad. Por eso, la encuesta en sus diferentes ediciones ha recogido datos sobre el impacto de género en la percepción de seguridad, así como sobre la incidencia del acoso vial y el acoso sexual en las mujeres y personas no binarias.

---

4. También se destacan como antecedente a este estudio los resultados del taller "Mapa Annie Londonderry" que Col·lectiu Punt 6 dinamizó junto a Yennifer Segovia en el IV Encuentro de Ciclistas Diversas en abril de 2019, donde participaron alrededor de 25 ciclistas mujeres, bolleras y trans de todo el Estado. En el transcurso de este estudio también se promovió el "Manifiesto por una Barcelona con calles con prioridad para viandantes y ciclistas que incorpore una perspectiva feminista" en colaboración con Biciclot, Cíclicas y expertas ciclistas de la ciudad.

En cada una de las ediciones de la encuesta se ha conseguido una muestra de entre 500 y 540 mujeres y personas no binarias por año. Para la última encuesta analizada, la del 2020, el 66,5% de las personas encuestadas tienen entre 30 y 50 años. El 19% se identifican como parte del colectivo LGTBIQ+, el 10% como personas migradas, 2% personas racializadas y 2% personas con diversidad funcional. El 5% de las personas tienen alguna limitación física o psíquica que dificulta o impide el uso de una bici o ciclo. El 42% de las participantes tienen personas a cargo, sobre todo personas en edad infantil y adolescente, y el 23% de las ciclistas acompaña a niñas y niños en bicicleta.

## TALLERES PARTICIPATIVOS

Los datos cuantitativos recogidos a través de la encuesta se han completado con datos cualitativos de talleres participativos realizados en diciembre de 2019, y bicirutas feministas por la ciudad y las conexiones metropolitanas realizadas en el 2021. Estos talleres se han hecho en coordinación con otras entidades ciclistas, en particular con Biciclot y con el colectivo transfeminista de Cíclicas. En los talleres se han analizado las redes cotidianas de movilidad ciclista de las participantes y en las bicirutas se ha podido recoger información de las percepciones y del estado de la infraestructura, así como de las conexiones interurbanas.

Entre los talleres del 2019 y las bicirutas feministas de 2021 se ha podido recoger experiencias de alrededor de 70 mujeres y personas no binarias ciclistas. Las participantes en los talleres representaban una diversidad amplia de mujeres de la ciudad en cuanto a edad, identidad de género, origen, barrio, ocupación y cargas de dependencia. Por lo tanto, la información de estos talleres se considera muy valiosa para la diversidad de experiencias cotidianas con relación a la bicicleta que se pudieron recoger.

## RESULTADOS

A continuación presentamos los últimos resultados analizados, combinando los resultados de la encuesta de 2020 (ya que los datos del 2021 están en fase de análisis al momento de escribir este artículo) con datos cualitativos de los talleres. Primero se presentan los principales resultados referentes a las mujeres y personas no binarias que declaraban ser No Ciclistas urbanas en el momento de la encuesta. Y seguidamente, se presentan los resultados de las ciclistas urbanas.

### Mujeres y personas no binarias No Ciclistas

El porcentaje de mujeres y personas no binarias que no utilizan la bicicleta en sus desplazamientos son el 31% de las encuestadas. En 2020, se recoge que el 50% de las no ciclistas tienen bici, pero no la utilizan para moverse por Barcelona. Pero además, otro dato sorprendente es que el 55% de las no ciclistas habían utilizado la bicicleta en el pasado para desplazarse por Barcelona.

En 2020, los resultados muestran que las mujeres que no van en bici prefieren utilizar otras movibilidades sostenibles: a pie (43%) o en transporte público (30%). El resto de mujeres que no utilizan la bicicleta destacan razones vinculadas a cuestiones de seguridad, espacio de guardado e infraestructura. Señalan el miedo a sufrir un atropello (42%), a caer o no saber circular (31%) y al acoso vial (19%).

Las no ciclistas comparten algunas de sus experiencias del por qué no utilizan la bicicleta en Barcelona:

*“Sé ir en bici, y lo he hecho en otras ciudades. Pero no lo he hecho en Barcelona. Me intimida la idea. Creo que en tráfico, la forma de conducir de la gente (un poco agresiva) y el hecho de que no veo muchos carriles bici seguro que me echa para atrás.”*

*“Dependía del Bicing y pedía mucho tiempo, no hay bicis, no hay espacio para dejarla, cambio de tarifa, falta de disponibilidad de bicis, incompatibilidad cuando tienes que desplazarte con niñas y niños. O cambio de municipio metropolitano donde no llega el Bicing.”*

Hay que visibilizar también como los cuidados impactan en la movilidad ciclista de las mujeres: en 2020 el 13% de las encuestas que señalan la falta de tiempo para combinar desplazamientos y 13% que tienen personas dependientes a su cargo con quienes no pueden ir en bici.

Una de las participantes explica la dificultad de entrelazar desplazamientos

*“Si tienes que encadenar desplazamientos, dependes de llevar la bicicleta arriba y abajo, y quizás de bajada te va bien, o por ciertos desplazamientos es cómodo, pero no para todos.”*

En resumen, en el NO uso de la bicicleta se reiteran temas específicos vinculados a los roles de género: que las mujeres, aunque no utilicen la bicicleta, tienen una movilidad sostenible (a pie o transporte público). Pero también que las condicionan temas vinculados a la percepción de seguridad, como el acoso vial, así como las cargas de cuidados.

Entre las mujeres y personas no binarias que no utilizan la bici, el 86% afirman que sí que hay elementos que las motivaría a ir en bici. Este porcentaje es mucho más elevado que el año 2019 que era del 63%. Los principales elementos que las ayudaría a utilizar la bici tiene relación con la existencia de una mejor infraestructura protegida, de aparcamientos y mejor señalización.

### **Mujeres y personas no binarias Ciclistas**

El 69% de las encuestadas de 2020 son ciclistas. Del total de encuestadas que son ciclistas el 55% utilizan la bicicleta cada día o casi cada día para desplazamientos de trabajo, el 20% por motivos de estudio. El 55% de las ciclistas hace más de 5 años que van en bicicleta y el 25% entre 1 y 5 años. Destaca que el 16% de las ciclistas encuestadas en 2020 hace menos de un año.

La gran mayoría se mueve con su bicicleta propia (70%) y el 30% utiliza el Bicing. El 6% tiene una bicicleta con accesorios para cargar niñas y niños.

La encuesta recoge también que de las mujeres ciclistas el 54% combina la bicicleta con otros medios de movilidad: sobretodo a pie (39%) y en metro (24%).

El aparcamiento y guardado de las bicicletas es uno de los problemas recurrentes en la ciudad apuntados tanto por las ciclistas como por las no ciclistas: el 29% de las ciclistas guarda la bici en la vivienda con ascensor, el 18% utiliza el Bicing y, por lo tanto, lo hace en la estación y 41% utiliza un aparcamiento específico a nivel de calle cuando se mueve por la ciudad.

Cuando se pregunta por las ventajas de moverse en bicicleta, 9 de cada 10 ciclistas afirman que la bicicleta es un modo de movilidad respetuoso con el medio ambiente. Entre el 80 y el 85% consideran que además es una práctica saludable, rápida y que proporciona libertad de desplazamiento sin depender de horarios. También es una movilidad que les proporciona felicidad y que es más económica que otras. Una de las ciclistas comparte\_

***“Es una sensación de libertad que me aporta ir en bici, que no me la lleva ninguna otra forma de moverme. Libertad y seguridad, por ejemplo, de noche, de poder volver cuando quiera, por donde quiera y como quiera, para mí esto es súper importante.”***

En cambio, muy pocas consideran que les permita cuidar y responder a las tareas de cuidados (16%). Este dato coincide con la barrera que identifican las no ciclistas para no utilizar la bici en sus desplazamientos.

Cuando se pregunta por las dificultades, más del 60% de las ciclistas identifican la falta de carriles tranquilos y de carriles segregados y el impacto de la contaminación en su salud. El 50% reclama la falta de espacios de guardado comunitario o público seguros para la bicicleta y accesorios. También se identifican dificultades vinculadas a la percepción de seguridad: el 49% manifiestan miedo a sufrir un accidente, el 45% miedo al robo de la bici y el 43% miedo al acoso o violencia vial.

Una de las participantes en los talleres expresa como le impacta la falta de infraestructura segura en sus desplazamientos en una avenida con alta densidad de tránsito motorizado en el centro de Barcelona:

*“Yo utilizo mucho la Vía Laietana, porque tengo que bajar, y es horroroso, porque no hay ningún carril bici. Yo al principio decía, bueno, iré por el de los coches. Pero entonces el coche de la derecha lo encuentras que quedan como un bocadillo entre los coches y los taxis y buses. Y dije, es más seguro ir por el carril bus. Entonces te ven los taxis, que te tienen que avanzar, obviamente, pero no te avanzan como si fueras un coche, te avanzan y dejan un palmo... que para mí esto también es acoso, del palo, te voy a joder y te voy a dar un susto. Que te pasan muy cerca.”*

Su testimonio ejemplifica la importancia de los carriles bicis segregados y protegidos en este tipo de vías, y pone en crisis la nueva estrategia del ayuntamiento de crear carriles bus-bici, donde pueden circular buses y bici a la vez. Esta estrategia ha sido muy criticada por no responder a criterios de seguridad, y porque además está diseñada desde una perspectiva androcéntrica, adultocéntrica y capacitista que obvió la diversidad de cuerpos, ritmos y percepciones.

El miedo al acoso o violencia vial afecta en mayor proporción a ciertos grupos: al 52% de las ciclistas identificadas como LGTBI+ y al 86% de las ciclistas con diversidad funcional.

Cuando se pregunta por la movilidad de cuidados, el 23% de las ciclistas que contestan a la encuesta cargan o acompañan a niñas y niños. La totalidad, 100% de las ciclistas de este grupo manifiesta inseguridad vial en relación a los vehículos motorizados y el 63% inseguridad vial en relación a otros artilugios de movilidad como los patinetes.

Una madre ciclista comparte la experiencia de moverse en bici con sus hijos en la ciudad:

*“Cuando voy con ellos, muchas veces hay infraestructura en calles muy anchas, y a mí no me gusta porque hay más coches también, y eso quiere decir más ruido, más contaminación, menos trayecto verbal con ellos, de disfrutar... y otra opción es ir por zonas 30, también súper hostiles y podemos tener experiencias muy negativas. Entonces, tengo que pensar muy bien el trayecto que hago con ellos.”*

Otra ciclista ejemplifica como impacta los cuidados en la movilidad ciclista en la ciudad en cuanto a los trayectos escogidos, dependiendo si se mueve sola o acompañada:

*“Cuando me he convertido en madre, es que mi programación del trayecto es diferente cuando me muevo sola o voy al trabajo, que cuando voy a llevar a los niños a la escuela, o cuando salimos en familia. Van en bici, el mayor ya va con su bici, y el pequeño va con la silla. Tienen 3 y 6... Pero la movilidad cambia en función de cómo es el grupo familiar o si me muevo sola, y los criterios son distintos, también, para escoger el trayecto.”*

La encuesta también visibiliza el acoso vial y sexual que experimentan las ciclistas. El 51% de las ciclistas ha vivido alguna situación de acoso verbal o físico de carácter sexual o de género. El acoso incide en mayor medida a las ciclistas racializadas/migradas y con diversidad funcional. Destaca que el 62,5% del total del grupo de ciclistas racializadas/migradas han vivido acoso verbal o físico. Y el 57% de las ciclistas con diversidad funcional. Es decir, la identidad interseccional incrementa las opresiones y agresiones que reciben las ciclistas.

De las encuestas se recogen algunas experiencias que visibilizan la diversidad de acoso de carácter sexual o de género que recibimos las mujeres:

*“Cuando me he convertido en madre, es que mi programación del trayecto es diferente cuando me muevo sola o voy al trabajo, que cuando voy a llevar a los niños a la escuela, o cuando salimos en familia. Van en bici, el mayor ya va con su bici, y el pequeño va con la silla. Tienen 3 y 6... Pero la movilidad cambia en función de cómo es el grupo familiar o si me muevo sola, y los criterios son distintos, también, para escoger el trayecto.”*

*“He recibido diversos comentarios y “bromitas” machistas y sexistas por el hecho de ser mujer e ir en bicicleta.”*

*“Comentarios como el de ‘malfollada’, ‘porqué eres una mujer, que si no te pegaba una ostia’, ‘llevas la falda muy corta’ o ‘mejor vete a hacerle la comida a tu marido’”*

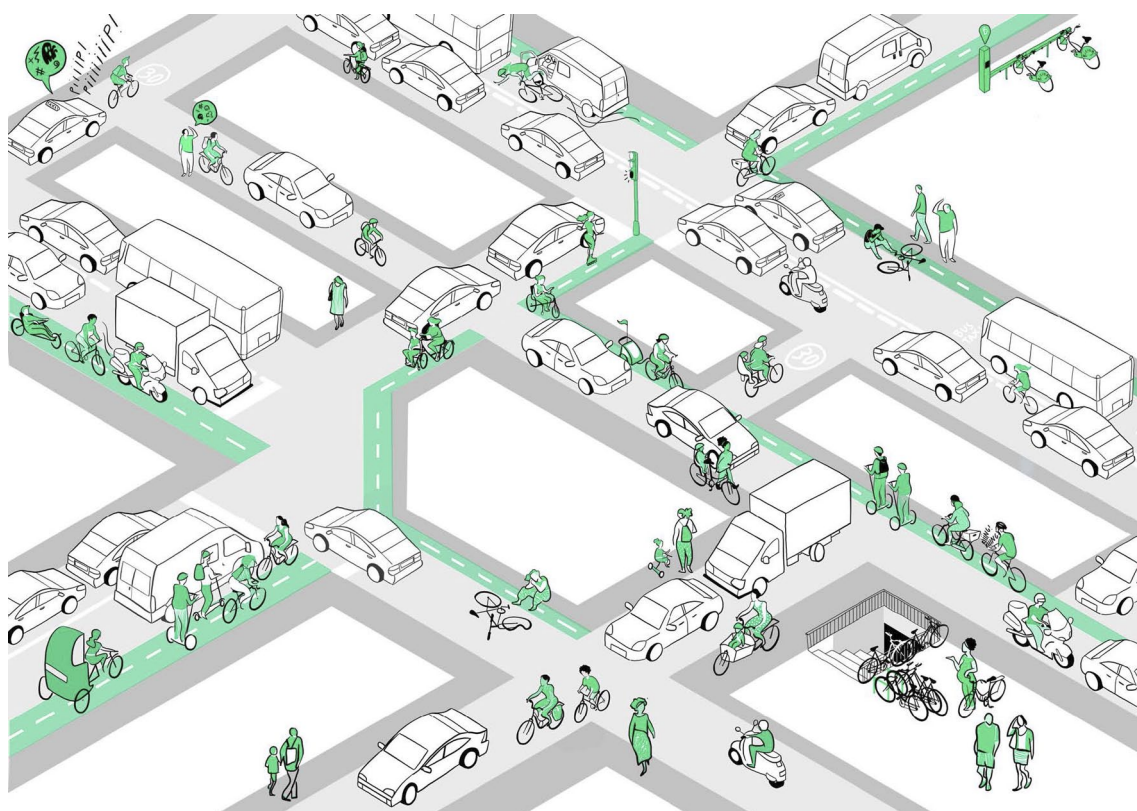
*“Harta de que por ser mujer la gente haga broncas, pues es más fácil gritar a una mujer que a un hombre.”*

*“A menudo, depende de la ropa que lleve, he tenido que aguantar comentarios y miradas desagradables e incómodas.”*

El 74% de las ciclistas declara que el acoso le ha afectado emocionalmente, físicamente o han cambiado la conducta. Este porcentaje es más elevado entre las ciclistas LGTBI+ y racializadas/migradas.

Además se pregunta si han vivido algún otro delito de odio. El 13,5% del total de ciclistas ha vivido algún otro de delito de odio (lgtbofobia, racismo, capacitismo, gordofobia), siendo este porcentaje más elevado en el colectivo LGTBI+ (27,4%), de ciclistas racializadas/migradas (33%) y ciclistas con diversidad funcional (43%).

FIGURA 2.



Pasatiempo gráfico creado por Odile Carabantes y Tonina Matamalas, con los resultados de la encuesta de 2019.

## CONCLUSIONES

Para finalizar, consideramos que este estudio participativo realizado en Barcelona contribuye a otros estudios e informes realizados en otras ciudades con una perspectiva de género y que concluyen que es esencial incorporar esta perspectiva en la movilidad en general, y en la movilidad ciclista en particular para poder incrementar el número de mujeres y personas no binarias ciclistas de diversas edades y con diversidades funcionales, sensoriales y cognitivas.

En concreto, este estudio corrobora que las mujeres y personas no binarias en la actualidad prefieren, primero, infraestructura ciclista con carriles bici segregados, con separaciones físicas y con anchura que permita la convivencia de diferentes ciclos y velocidades y personas es un elemento esencial porque incrementa la percepción de seguridad y potencia la autonomía. Esta infraestructura debe ir acompañada de acciones concretas de reducción o eliminación del tráfico de vehículos motorizados en toda la ciudad y responder a la movilidad cotidiana, en particular a la movilidad de cuidados, que es interdependiente y grupal, no individual. Segundo, una red ciclista completa, garantizando que los diferentes carriles y vías ciclables estén conectados, permiten enlazar desplazamientos y actividades y estén señalizadas y dispongan de información para poderse orientar y saber donde estás y a donde vas. Además, el estudio demuestra que es imprescindible abordar desde una perspectiva feminista e interseccional la percepción de seguridad de las mujeres y personas con identidad no binaria en relación con el acoso vial y al acoso sexual. Porque la identidad de género impacta en el tipo de acoso vial que recibimos, atravesado por dinámicas machistas, pero además las mujeres y personas no binarias también vivimos violencias machistas en bici.

Finalmente, es imprescindible garantizar la participación de las mujeres y disidencias en los diferentes niveles de diseño de políticas ciclistas: como técnicas y como usuarias, abordando las barreras culturales, sociales que limitan la movilidad en bicicleta de las mujeres, fomentando programas que permitan que las mujeres puedan ganar habilidades y seguridad yendo en bici, etc. Por ello, es imprescindible incorporar una perspectiva feminista e interseccional en el ciclismo. El feminismo no es un tema ni es una moda, el feminismo no significa incluir a las mujeres en una sociedad que no responde a nuestras necesidades. Las mujeres somos la mitad de la población y el feminismo se debe incorporar en todos los ámbitos como una perspectiva integral. Dejémonos de pinkwashing y genderwashing y pedaleemos juntas para transformar radicalmente la movilidad y con la bicicleta transformar también la sociedad.



## BIBLIOGRAFIA

Col·lectiu Punt 6. 2017. *Entornos Habitables. Auditoría de seguridad urbana con perspectiva de género en la vivienda y el entorno.*

Col·lectiu Punt 6. 2020. *Mujeres y personas no binarias en bici en Barcelona. Estudio de Movilidad Ciclista con perspectiva feminista.*

Col·lectiu Punt 6. 2021a. *Movilidad cotidiana desde una perspectiva de género. Guía Metodológica para la Planificación y el Diseño del Sistema de Movilidad y Transporte.* Ed. CAF y Ciudad de Buenos Aires

Col·lectiu Punt 6. 2021b. *Mujeres y personas no binarias en bici en Barcelona. Estudio de Movilidad Ciclista con perspectiva feminista.*

Col·lectiu Punt 6 i Esther Anaya Boig. 2021. Recomanacions per integrar una perspectiva feminista interseccional en la mobilitat ciclista de Barcelona. Ajuntament de Barcelona.

Coyotecatl Contreras, Jessica Malinalli y Carmen Leticia Díaz Alba. 2018. Femibici: experiencias y reflexiones feministas, *Ciudades* 119

Díaz Vázquez, María Soledad de la Paz. 2017- La bicicleta en la movilidad cotidiana: experiencias de mujeres que habitan la Ciudad de México. *Revista Transporte y Territorio* 16.

Díaz, Rodrigo y Francisca Rojas. 2017. Mujeres y ciclismo urbano. Promoviendo políticas inclusives de movilidad en América Latina. BID

Lam, Tiffany F. 2020. Cycling London: a feminist perspective in Gendering Smart Mobilities ed. Tanu Priya Uteng, Hilda Romer Christensen and Lena Levin.

Lind, Adam (2018). Intersection dynamics in Barcelona: An observational cyclist study on user types, behaviour, and disere lines. Tesis de Maestria, Barcelona.

Priya Uteng, Tanu et al. 2020. Exploring Oslo's bike-sharing scheme in Gendering Smart Mobilities ed. Tanu Priya Uteng, Hilda Romer Christensen and Lena Levin.

SUSTRANS. 2018a. "Are we nearly yet?" Exploring gender and active travel.

SUSTRANS. 2018b. Bike Life: Inclusive city cycling. Women: reducing the gender gap.

VV.AA. *Manifest per a una Barcelona amb carrers amb prioritat per vianants i ciclistes que incorpori una perspectiva feminista*, abril 2020