



Derecho a la ciudad desde una perspectiva feminista

El caso de las activistas ciclistas en dos ediciones del Foro Mundial de la Bicicleta (Lima, 2018 y Quito, 2019)

Right to the city from a feminist perspective. The case of the activists in two editions of the World Bicycle Forum (Lima, 2018 and Quito, 2019)

Nohelia PASAPERA^a 

Resumen

El presente artículo parte del caso de las activistas ciclistas y sus prácticas de apropiación de los espacios activistas en el Foro Mundial de la Bicicleta (FMB) en Lima (del 22 al 26 de febrero de 2018) y Quito (del 24 al 28 de abril de 2019) para plantear un debate sobre el derecho a la ciudad desde una perspectiva feminista. Mediante un análisis cualitativo, se pretende exponer las estrategias empleadas por las activistas de varios países en América Latina en el FMB para la transformación de espacios en un entorno históricamente androcéntrico. Asimismo, se presenta una discusión sobre las conexiones entre la agenda feminista propuesta por las activistas del FMB y el aporte de teóricas feministas en relación al derecho a la ciudad, poniendo énfasis en la categoría de género tanto en Lima como en Quito. Los resultados muestran cambios significativos en sus maneras de liderar y ocupar los espacios del activismo ciclista.

Palabras claves: Resistencias; Feminismo; Derecho a la ciudad; Foro Mundial de la Bicicleta; Redes; Performance política.

^a Pontificia Universidad Católica del Perú (PUCP), Perú. 

✉ Pasapera: epasapera@pucp.pe

Recibido: 18 de septiembre de 2022; *Aceptado:* 29 de abril de 2023.

Publicación del *Área de Estudios Urbanos*. Universidad de Buenos Aires, Facultad de Ciencias Sociales, Instituto de Investigaciones Gino Germani. ISSN-e: 2250-4060.

Abstract

This article takes as its starting point the case of cycling activists and their practices of appropriation of activists' spaces at the World Bicycle Forum (WBF) in Lima (February 22 to 26, 2018) and Quito (April 24 to 28, 2019) to initiate a debate on women's right to the city. Using a qualitative analysis, it is proposed to expose the strategies used by activists from various Latin America countries at the WBF for the transformation of spaces in a historically androcentric environment. Likewise, a discussion is presented on the connections between the feminist agenda proposed by the WBF activists and the contribution of feminist theories on the right to the city, considering the gender category in cities such as Lima and Quito. The results show significant changes in their ways of leading and occupying the spaces of cycling activism.

Keywords: Resistance; Feminism; Right to the city; World Bicycle Forum; Networks; Political performance.

Introducción

Durante más de cuatro décadas, las ciudades latinoamericanas han experimentado dinámicas propias del sistema económico, donde la lógica del valor de cambio predomina. Además, en ciudades como Lima, Quito, Bogotá, Santiago y Ciudad de México, el sistema de transporte está inscrito en dinámicas informales. No obstante, en las últimas décadas, ha surgido en las ciudades latinoamericanas un movimiento de ocupación de las calles (Rinaldi, 2018) que reivindica el uso de la bicicleta como herramienta para trasladarse y apropiarse de los espacios, en sintonía con el derecho a la ciudad propuesto por Lefebvre.

El derecho a la ciudad se puede entender a través de la diferencia entre “la ciudad” y “lo urbano”: la primera se refiere a la ciudad capitalista caracterizada por el valor de cambio, mientras que “lo urbano es más o menos la obra de sus ciudadanos” (Lefebvre, 1996, p. 117). El derecho a la ciudad es el derecho a una vida urbana: “a la renovada centralidad, a los lugares de encuentro e intercambio, a los ritmos de la vida y usos del tiempo, posibilitando el pleno y completo uso de esos momentos y lugares, etc.” (Lefebvre, 1996, p. 179).

Lefebvre (1996) considera que el derecho a la ciudad no solo es el simple retorno a la ciudad tradicional, un espacio separado del campo para su dominación, sino que es “el derecho a la vida urbana, renovada, donde tiene prioridad el valor de uso. Se trata de un cambio de práctica social que proponga y justifique la centralidad lúdica, poniendo la apropiación por encima de la dominación” (Núñez, 2009, p. 42).

Por lo tanto, el derecho a la ciudad se puede entender como una reivindicación material concreta y, al mismo tiempo, como una cuestión de justicia redistributiva (Lefebvre, 2013). También implica el derecho a construir, decidir y crear la ciudad, convirtiéndola en un espacio privilegiado de lucha anticapitalista (Harvey, 2013). Según Lefebvre, la política se basa en la noción de la autogestión del espacio urbano a través de su apropiación y producción, más allá de lo que los Estados puedan brindar, restaurando así su valor de uso (Gray, 2018). Este derecho, por lo tanto, está en constante proceso de negociación y es dinámico gracias a sus habitantes.

Debemos señalar que, además de la lógica neoliberal que caracteriza actualmente a nuestras ciudades latinoamericanas, es importante desarrollar una segunda característica: el androcentrismo,¹ a partir del cual los espacios urbanos se han diseñado, planificado y construido tomando como referencia un modelo de persona considerada como el centro hegemónico de la vida social: “las formas en que han sido pensadas las ciudades han respondido a visiones androcéntricas de la vida social” (Cavalo, 2019, p. 255). De esta manera, el espacio público se construye como el lugar de dominio simbólico y funcional masculino.

Durante décadas, académicas, urbanistas y geógrafas feministas han puesto sobre la agenda el sesgo androcéntrico en el diseño, planificación y construcción del espacio público. Además, han cuestionado la exclusión de muchas personas al considerar una sola manera masculina universal de habitar los espacios (Falú, 2009; Fenster, 2005; García Ramón, 2005; McDowell y Massey, 1984; Monk y García Ramón, 1987; Silva et al., 2017).

Estas dos condiciones, que son parte de la estructura social y económica de nuestras ciudades, afectan de distintas maneras a mujeres, niñas, niños y personas no binarias, grupos que son más vulnerables en el espacio público. Una de las formas más cotidianas de violencia es el acoso callejero en las distintas ciudades de la región. Como señala Falú, la violencia es un *continuum* que sucede tanto en espacios privados como públicos, siendo lugares de tránsito para grupos vulnerables:

Los diferentes aspectos expresados han dado lugar al concepto de *continuum*, como modo de dar cuenta de las violencias que se ejercen hacia las mujeres que tiene lugar tanto en el ámbito privado como en el público, en el hogar, en las instituciones, en las calles, en los medios de transporte (Falú, 2009, p. 23).

Por ello, es importante tener en cuenta que las diferentes maneras de trasladarse y experimentar la ciudad implican tantas maneras como personas viven en ella. Fenster

¹La primera persona en utilizar el término fue Charlotte Perkins Gilman (citada en González Vázquez, 2013), en su obra titulada *The Man-Made World: or, Our Androcentric Culture* (1911). En esta, Perkins describe una cultura centrada en el varón, donde esta imagen es identificada o valorada como lo normativo.

(2005, p. 218) cuestiona el concepto de derecho a la ciudad propuesto por Lefebvre debido a que no pone suficiente atención a las relaciones de poder patriarcales atravesadas por categorías de género, cultura y etnia, y no otorga suficiente atención de los derechos de las mujeres a la ciudad.

No es posible pensar en lo urbano sin considerar el papel de los grupos sociales y la conexión entre la reproducción social y la producción. Las geografías urbanas son geografías de vida (Peake et al., 2021), a pesar de que la mayoría de los aportes y propuestas estén más concentrados en el capital y el trabajo asalariado. Peake (2021) cuestiona que, incluso desde la producción del conocimiento, el enfoque esté en las actividades productivas.

Uno de los aportes que hace referencia a las geografías de la vida es el concepto de movilidad del cuidado, acuñado por Inés Sánchez de Madariaga, quien aboga por visibilizar el trabajo y desplazamiento diario que se hace para cuidar a otros. Se entiende por trabajo de cuidado, en su mayoría no remunerado, aquel que abarca las tareas relacionadas el mantenimiento del hogar, la preparación de los alimentos, la atención a la salud de las personas y la educación de los dependientes (Zucchini, 2015).

Los desplazamientos realizados para llevar a cabo labores reproductivas son poco valorados en nuestras ciudades en comparación con la importancia que nuestras sociedades otorgan a los traslados realizados para trabajos de producción y actividades económicas. Muchas mujeres y cuidadores realizan traslados sumamente complejos, ya que deben encargarse simultáneamente de labores de producción y reproducción. Muchas veces, la información proporcionada por estudios invisibiliza las labores reproductivas. Sin embargo, la movilidad y la organización espacial están conectadas tanto a historias que resisten ser absorbidas por el sistema económico como a las luchas cotidianas que hacen posible otras vidas y futuros (Peake et al., 2021).

En ese sentido, es importante resaltar que la ciudad neoliberal surge no solo de un sistema de producción, sino que también se sostiene y nutre de la reproducción social. El capitalismo utiliza el trabajo realizado mayormente por mujeres, quienes sostienen –muchas veces de forma silenciosa y gratuita– las labores reproductivas, que son básicas para la generación de las labores productivas. Estas últimas son altamente valoradas por el sistema.

Por otro lado, en varias ciudades latinoamericanas, la promoción del uso de la bicicleta como medio de transporte urbano debería recaer en la implementación de políticas públicas y en las gestiones municipales. Sin embargo, en la mayoría de los casos, el uso de la bicicleta es impulsado por las mismas personas y colectivos de activistas.

Las y los activistas del movimiento ciclista latinoamericano cuestionan el sistema centrado en el automóvil, basado en políticas neoliberales que privilegian a un pequeño sector de la población y le dan más importancia al valor de cambio (Harvey, 2007). Durante más de 20 años, el movimiento ciclista ha estado reclamando su derecho a la ciudad (valor de uso), llevando a cabo diversas acciones lúdicas y creativas, inspirándose en Lefebvre, los situacionistas (Furness, 2007) y el movimiento ciclista que surgió en San Francisco (1992).

A través de diversas acciones, el movimiento activista critica las políticas neoliberales que privilegian al automóvil (Alviña y Campos, 2017). El nacimiento del Foro Mundial de la Bicicleta fue “una respuesta del movimiento ciclista global frente al atropellamiento intencional que sufrieron los ciclistas participantes de la Masa Crítica de Porto Alegre el 25 de febrero de 2011 por parte de un conductor” (Rinaldi, 2018, p. 23). A partir de este evento, los activistas proponen congregarse a los usuarios de la bicicleta para intervenir en el espacio público de manera política, y en el proceso se hace ciudad (Borja, 2013) de manera democrática (Habermas, 2001; Harvey, 2013).

Harvey (2005, p. 23) considera el papel de los movimientos sociales como significativo para hacer el “ejercicio de un poder colectivo de reformar el proceso de urbanización”. Es a través de esta intervención que el espacio público puede pertenecer a los “públicos” y a la ciudadanía diferenciada (Ghirardo, 2002; Young, 1990).

En el caso del movimiento ciclista latinoamericano, los activistas utilizan un discurso centrado en la justicia social a través de la movilidad, así como en la idea de pacificar las calles mediante la reducción de velocidad. Sin embargo, durante muchos años, en el Foro Mundial de la Bicicleta (FMB) estos discursos no se ampliaron a las relaciones interpersonales ni se practicaron en el círculo activista. En un análisis realizado por Roberta Raquel (2018), profesora de la Universidad de Santa Catarina (Brasil), se evidenció que, aunque la participación de mujeres aumentaba cada año en los FMB, ellas no lideraban los procesos. En los primeros años del FMB, no se incluían perspectivas no androcéntricas, es decir, no se tenían en cuenta las vivencias de mujeres, niños, ancianos y personas LGTBQ. En sus inicios, las acciones tenían como referente a un usuario androcéntrico. Con el tiempo, los FMB incorporaron pequeños espacios promovidos principalmente por mujeres para plantear el uso de la ciudad desde una perspectiva no androcéntrica, desde una ciudadanía diferenciada (Young, 1990). Entre 2018 y 2019, tanto en el FMB7 como en el FMB8, las activistas criticaron fuertemente el hecho de que las decisiones en el FMB se basaban en una perspectiva masculina hegemónica.

Las activistas feministas del FMB reclaman su derecho a acceder a los espacios donde se toman las decisiones y a que el espacio del FMB esté pensado para las distintas formas de ser y estar en la ciudad. No obstante, la lucha por ser reconocidas es larga y, para

establecer lo que he denominado como una agenda feminista, deben emplear diversas estrategias. Nancy Fraser (1999) ha denominado como “contrapúblicos subalternos” a escenarios discursivos paralelos donde los grupos subordinados diseñan y utilizan contradiscursos para proponer un cambio de narrativas y, con ello, visibilizar los temas de la vida cotidiana que les afectan. Por ejemplo, en el caso de las activistas del FMB, el mensaje de “Ciclismo sin machismo” se utiliza para evidenciar los estereotipos en torno del uso de la bicicleta, cuestionar un espacio androcéntrico y visibilizar las violencias de género que viven no solo en el espacio del FMB, sino también en sus vidas cotidianas.

Este artículo busca enfatizar el contexto de las activistas para complejizar la comprensión de las personas que transitan en las ciudades, ya que, dependiendo de sus perfiles, pueden experimentar de formas muy distintas el habitar los espacios. Este es el contexto en el que las activistas organizadoras y participantes del FMB transitan y viven.

El objetivo de esta investigación² es analizar la transición que está experimentando el movimiento de ciclistas latinoamericano con la incorporación de debates sobre la categoría género y su derecho a la ciudad en dos ediciones del FMB (Lima, 2018 y Quito, 2019). Además, intentará responder a las siguientes preguntas: ¿cuáles son los principales pedidos de las activistas? y ¿cuáles son las estrategias que utilizan las activistas para colocar sus demandas en la agenda del FMB?

Incluir la categoría de género en el análisis de los movimientos sociales a favor de la bicicleta ayuda a comprender la complejidad de las dinámicas al interior de los espacios activistas, entendiendo estos como lugares geográficos y políticos. Pensar en el derecho que tienen las personas a la ciudad implica considerar las relaciones de poder en los espacios, así como las relaciones de género y la vida cotidiana de las personas que transitan la ciudad. Buckingham (2011) señala que las relaciones sociales no son neutras, se construyen a través del género; por lo tanto, la ocupación del espacio tampoco es neutra (Díaz Cortez y García Ramón, 2010; Guitart, 2007; Ornat y Silva, 2007; Rodó-de-Zárate, 2016).

Pocas autoras han analizado el género en los espacios biciactivistas. Uno de los trabajos más recientes es el de Raquel (2020), quien da cuenta de cómo cada vez más mujeres en Brasil utilizan la bicicleta en sus traslados cotidianos. La mayoría de las investigaciones plantean la discusión entre el acceso a la ciudad y la experiencia de mujeres en los espacios públicos (Cruz, 2015; Pérez, 2011). Díaz (2016) observa que las mujeres que manejan bicicleta experimentan una serie de limitaciones

²En este artículo se presenta de manera parcial lo recopilado a lo largo del periodo 2017 al 2019.

(físico-espaciales, temporales, tecnológicas, fisiológicas), donde las socioculturales y organizacionales expresan relaciones de género que persisten y modelan la práctica.

La hipótesis plantea que las activistas organizadoras y asistentes a las ediciones del Foro Mundial de la Bicicleta (específicamente, el FMB7, que tuvo lugar del 22 al 26 de febrero de 2018 en Lima, Perú, y el FMB8, realizado en Quito, Ecuador, del 24 al 28 de abril de 2019) emplearon distintas estrategias para promover una agenda feminista en ambas ediciones del FMB. Además, durante el proceso se evidencian las conexiones entre lo abordado por teóricas feministas y la agenda feminista propuesta por las activistas ciclistas en ambas ediciones del FMB.

En sus prácticas y discursos, las activistas ofrecen interpretaciones diversas del derecho a la ciudad. En la concepción lefebvriana del derecho a la ciudad, no se consideran los contextos complejos por los que atraviesan las mujeres y las disidencias. Esto último es el aporte de urbanistas, geógrafas y académicas cuando observan que el enfoque lefebvriano no enfatiza lo suficiente en las relaciones de poder patriarcales atravesadas por las categorías de cultura, género y etnia (Beebeejaun, 2017; Falú, 2009; Fenster, 2005; García Ramón, 2005; McDowell y Massey, 1984; Monk y García Ramón, 1987; Peake et al., 2021; Silva et al., 2017).

El replanteo y la reconceptualización de nuevas nociones del derecho a la ciudad desde una perspectiva interseccional y de género no solo confirma que la movilidad es “una práctica social” (Urry, 2007) sino también una relación social, siendo política en tanto expresa, permite, produce o responde a relaciones de poder (Cresswell, 2010). En este sentido, consideramos que lo expresado por Jirón y Zunino Singh (2017) se enlaza con las experiencias y prácticas de las activistas organizadoras del FMB en Lima y Quito: “la movilidad no es meramente un reflejo de estructuras sociales, es decir, que solamente las reproduce, sino que es productora de esas diferencias” (Jirón y Zunino Singh, 2017, p. 1).

El artículo se compone de tres apartados. En la primera parte, se presenta el marco teórico-metodológico del estudio. La segunda sección amplía los contextos sociales y espaciales de las activistas que participan en el estudio. Finalmente, en el tercer apartado, se analizan las estrategias que las activistas emplean para proponer sus temas en la agenda del FMB.

Aproximaciones teóricas-metodológicas: ocupar el espacio desde la experiencia individual a la experiencia colectiva

Entre los distintos movimientos sociales que existen, podríamos identificar al movimiento biciactivista de América Latina como un espacio con un alto componente de militancia política (Xavier, 2011) que, a través de distintas estrategias, propone diversas maneras de apropiarse del espacio público, así como de reclamar mejores condiciones para las personas que transitan en bicicleta.

Como se señaló previamente, un evento simbólico del movimiento de cicloactivistas latinoamericano es el Foro Mundial de la Bicicleta, que en 2022 tuvo su décima primera edición. En sus inicios, estuvo liderado por hombres cisgénero. Sin embargo, a medida que pasaron los años, el número de mujeres que asistía al FMB (Raquel, 2018) fue creciendo, dando lugar a nuevas voces de activistas feministas que solicitaban incluir el tema de género en la agenda de los FMB.

En esta investigación, se empleó un enfoque cualitativo con un diseño narrativo y fenomenológico. Por lo tanto, se llevó a cabo una etnografía, así como entrevistas a profundidad y análisis de documentos (como actas y cartas³), los que fueron utilizados para analizar y reconstruir cronológicamente la historia del movimiento de activistas y, principalmente, el proceso activista de cada una de las diez participantes y organizadoras.⁴ Asimismo, el diseño narrativo y fenomenológico se estructuró siguiendo la mirada proporcionada por Salgado Lévano (2007, p. 73):

En este proceso, el investigador reconstruye la historia del individuo o la cadena de sucesos (casi siempre de manera cronológica: de los primeros hechos a los últimos), posteriormente la narra bajo su óptica y describe (sobre la base de la evidencia disponible) e identifica categorías y temas emergentes en los datos narrativos (que provienen de las historias contadas por los participantes, los documentos, materiales y la propia narración del investigador).

Asimismo, es importante mencionar que esta investigación adopta una perspectiva feminista. En este enfoque, la práctica feminista cuestiona el imperativo de neutralidad y objetividad en el proceso de investigación. Además, reconoce que siempre se investiga “desde un tiempo y lugar específicos, desde una historia y una realidad que no son neutrales en el discurso” (Kilomba, 2010, p. 32), siendo consciente de que la producción

³Cada grupo organizador del FMB elabora actas de sus reuniones y asambleas. En estos documentos se consignan los hechos y las decisiones más importantes. Cuando me refiero a cartas, asocio estos documentos con diversas cartas enviadas con distintas finalidades, desde una solicitud de algún tipo de apoyo al FMB hasta cartas que se enviaron entre las comisiones organizadoras de los FMB.

⁴La mayoría de entrevistas se realizaron a personas que alguna vez organizaron un FMB, también hay algunas que se hicieron a líderes de grupos biciactivistas o a participantes de los FMB.

del conocimiento puede estar influenciada por el sesgo del investigador. Se propone una visión más amplia desde “una perspectiva parcial”: “la objetividad feminista se resiste la ‘simplificación en última instancia’ (Haraway, 1988, p. 590 , traducción propia).

La epistemología feminista puede dar voz a las personas que no son escuchadas o que han sido excluidas de los espacios de poder. Por lo tanto, en esta investigación se emplea un enfoque cualitativo, precisamente para escuchar y comprender las experiencias de diez activistas: una de México, cuatro de Ecuador, una de Argentina y cuatro de Perú. De estas, cinco entrevistas se hicieron a organizadoras de FMB anteriores, tres a líderes de grupos biciactivistas y dos a participantes que asistían regularmente a los FMB. La selección de las entrevistas puso énfasis en activistas organizadoras y líderes biciactivistas. Se planteó elaborar entrevistas a profundidad, siendo ocho de ellas presenciales y dos a través de videollamadas. Estas entrevistas se realizaron entre abril y junio de 2019.

La estructura de las entrevistas se dividió en cuatro partes: la primera tenía como objetivo conocer sus perfiles. Es importante mencionar que todas se autodefinieron como feministas, aunque con distintas aproximaciones y concepciones del feminismo. Dos de ellas se identificaron como no binarias; además, todas las entrevistadas tuvieron algún grado de participación en los FMB. La segunda parte de la entrevista abordó preguntas sobre las estrategias. La tercera recogió información acerca de los discursos en su participación como cicloactivistas. Finalmente, la cuarta parte trató sobre los temas pendientes y qué les gustaría incluir en los futuros FMB.

Como se mencionó anteriormente, para obtener un acercamiento complejo a la información, se llevó a cabo una etnografía, que incluyó la observación participante en eventos o episodios claves del FMB7 y FMB8. Además, se realizaron conversaciones informales con las y los asistentes de los FMB. La etnografía se dividió en dos periodos: el primero en Lima, desde mayo de 2017 hasta febrero de 2018, que abarcó los días en que se llevó a cabo el FMB7; y el segundo en Quito, del 24 al 28 de abril de 2019, que incluyó el FMB8, el I Encuentro Interseccional de Mujeres y Disidencias, la Asamblea de Mujeres y Disidencias y la Asamblea General.

Tanto la observación participante como las conversaciones informales con activistas asistentes y organizadoras del FMB tuvieron lugar en los espacios de discusión y debate, como asambleas y reuniones, así como en el FMB7 y el FMB8. Esto se hizo para dar cuenta de la dimensión subjetiva y narrar los hechos considerando el punto de vista de las personas involucradas en el proceso. A través de esta búsqueda, se reconstruyó la historia del individuo o la cadena de sucesos para narrar e identificar categorías y temas emergentes en los datos narrativos (Hernández et al., 2010, p. 506).

En este artículo, adoptaremos el concepto de activismo propuesto por Taylor y Van Dyke (2004), quienes definen el activismo como un lugar de contestación donde los cuerpos, discursos, símbolos, identidades y prácticas se utilizan para transformar las relaciones de poder institucionalizadas.

Las activistas consultadas en esta investigación tienen identidades plurales. Todas las entrevistadas comparten el vínculo con el activismo feminista ciclista y la acción colectiva. Además, hay un componente de resistencia individual. Polletta y Jasper (como se citó en Kelly, 2015, p. 82) sostienen que “la identidad feminista es, básicamente, una identidad colectiva, es decir, ‘la conexión cognitiva, moral y emocional de un individuo con una comunidad, categoría, práctica o institución más amplia’”. En el proceso de entrevistas, se da cuenta de lo que señalan Polletta y Jasper:

Bueno, igual desde mi experiencia personal creo que [una de las estrategias] es el estar, es cómo te presentas y el estar. Además, creo que el tejer –yo podría rescatar– que se peleó porque una activista feminista esté [presidiendo] el foro. El tejer que no es solamente convencernos entre convencidas... Y cómo te presentas como biciactivista, que si estamos sobre la bici, la usamos, y estás en la calle ocupando el espacio (*Entrevista a Patricia, abril de 2019*).

Muchas de las activistas entrevistadas están comprometidas con la acción colectiva del biciactivismo feminista. Un grupo mayoritario indicó que realizan acciones cotidianas individuales de resistencia. Kelly (2015) plantea una amplia gama de acciones consideradas activistas y amplía las definiciones de estudiosos de movimientos sociales y repertorios tácticos-políticos para incluir la resistencia individual, definiendo el activismo “como todos los desafíos a la autoridad constituida” (Kelly, 2015, p. 83).

Podemos identificar que en los últimos años del FMB se han conectado la resistencia individual y la colectiva. Una de las acciones más significativas ocurrió en la clausura del FMB7, cuando dos activistas feministas organizadoras del evento realizaron una denuncia pública de acoso, colocando el tema de la violencia de género en el centro del debate biciactivista de América Latina. Esta acción de colocar el cuerpo para hacer una denuncia que va del ámbito privado al público y así visibilizarla hace eco de la frase “lo personal es político”. Colectivizar lo personal es una acción feminista:

Lo personal es político es una de las contribuciones teóricas y políticas más potentes del feminismo porque dio visibilidad al poder de las relaciones que se construyen en el micro espacio, en la vida cotidiana y significa la dimensión subjetiva como de prioridad ética y política. Lo público y lo privado son construcciones sociales inherentes a las perspectivas de las personas y sus subjetividades” (Falú, 2014, p. 13).

La apuesta de este artículo es evidenciar las conexiones entre lo abordado por teóricas urbanistas y geógrafas feministas, que proponen una relectura sobre el derecho a la

ciudad, y las prácticas de las activistas ciclistas. En ese sentido, tanto las activistas como las teóricas feministas sitúan la categoría género en el centro del debate.

La profesora Susan Hanson, geógrafa y académica experta en espacio, transporte y género, ve en la bicicleta un potencial transformador de las relaciones de género. Al introducirnos en sus reflexiones con las ideas de Frances Willard, comparte la propuesta de que la bicicleta es una herramienta transformadora de las relaciones de género y movilidad: “La bicicleta es un símbolo contemporáneo de movilidad sostenible y estrecha vínculos entre género y movilidad, así como entre sostenibilidad y movilidad, la historia de Willard también es una buena pista para pensar en género, movilidad y sostenibilidad” (Hanson, 2010, p. 7). Además, Hanson (2010) sostiene que la bicicleta es una herramienta para empoderar a las mujeres, una idea que se refleja en varios de los testimonios de las entrevistadas para esta investigación.

En la recopilación de información durante el trabajo de campo, muchas de las activistas identificaban la bicicleta como una herramienta de transformación de sus espacios y de las relaciones con las personas.

Tiene que ver, principalmente, con que yo encuentro un vínculo muy poderoso entre la bicicleta y el feminismo, o sea, la bicicleta como forma de empoderamiento para personas que fueron asignadas al sexo femenino por nacimiento, que tuvieron una crianza en las que se les privó el acceso al espacio público, el acceso a la mecánica; el acceso de varias maneras, se podría decir, a la independencia. Y en ese sentido, me motiva la bici, me motiva haber encontrado esto con la bici, me motiva poder contagiarlo a otras personas (Entrevista a Nain, abril de 2019).

En el proceso de recopilación de información, las conversaciones y entrevistas que tuve con las ciclistas de América Latina muchas de ellas señalan la existencia de una estructura patriarcal y machista que configura las relaciones interpersonales, limitando su participación e influencia en espacios donde se toman las decisiones. Esta configuración se puede comprender mediante una lectura de sus contextos socioespaciales en los que viven y transitan.

Contextos socioespaciales de activistas

«Se trata de espacios no solo físicos, sino también simbólicos, políticos, lugar de disputas de quiénes y cómo las habitan» (Falú, 2014, p. 15).

Durante las décadas de 1980 y 1990, América Latina experimentó un proceso de profundas transformaciones económicas que se tradujeron en la implementación de políticas neoliberales, afectando de manera significativa la situación de varios sectores, entre ellos el sistema de transporte de las ciudades latinoamericanas.

Figueroa (2005) señala que el transporte público en varias ciudades latinoamericanas fue uno de los sectores más afectados por los ajustes estructurales de la economía durante la década del 90. Entre las características más importantes que comparten varias ciudades de América Latina resaltan la total desregulación y el reajuste tarifario: “Se establecieron menores o más flexibles exigencias en cuanto al parque automotor y se abolieron todas las formas de subsidios que aún existían en varios países” (Figueroa, 2005, p. 43). En ciudades como Santiago de Chile y Lima la política desreguladora permitió a los mismos operadores proponer y fijar sus tarifas. El caso de Buenos Aires es similar, debido a que se plantearon tarifas proporcionales a la distancia, generando ganancias significativas para los operadores (Figueroa, 2005).

Es así como el sistema de transporte se vio afectado tanto por la informalidad del medio como por las políticas neoliberales que impactaron en dicho sistema. En el caso peruano, el terreno se fue preparando en la década del 70 con lo que De Soto (2009) denominó “el ingreso de los informales a la burocracia”: “[...] los informales seguían creciendo. En 1971, seis años después de haber sido reconocidos como microbuseros, dominaban setenta de cada cien vehículos del transporte masivo, dejando solo treinta para los formales” (De Soto, 2009, p. 153). Posteriormente, en la década del 90, el gobierno peruano permitió el ingreso de vehículos usados y de motorizados que no cumplían con estándares mínimos de calidad, como parte de un programa de neoliberalización y ajuste estructural que comenzó en 1990. Algunas acciones como la venta masiva de empresas públicas, el aumento de alimentos y gasolina en más de diez veces en un solo día, junto con el brusco retiro de los subsidios estatales a los alimentos, formaron parte de este programa de ajuste estructural:

El Perú entró en una etapa de liberalización, dentro de la cual se inscribió la promulgación del Decreto Legislativo 651, el 24 de julio de 1991, que establecía la libre competencia de tarifas de servicio público de transporte, el libre acceso a las rutas (eliminándose las restricciones legales), y la posibilidad de que cualquier persona natural o jurídica, en cualquier vehículo (exceptuando camiones y vehículos de dos ruedas) prestase servicio de transporte público (Bielich, 2009, p. 35).

La etapa de liberalización duró menos de una década. Sin embargo, el sistema de transporte se vio fuertemente afectado, y este antecedente está presente en nuestras lógicas y en la manera en que habitamos nuestros espacios. Además, hasta hoy en día, el sistema de transporte limeño convive con vehículos y rutas informales. Por ejemplo, es común encontrar vehículos públicos con exceso de infracciones que continúan circulando (El Comercio, 2019).

En Perú, las muertes en el sistema de transporte están normalizadas. Antes de la pandemia de COVID-19, cuando el país no declaraba emergencia sanitaria, la Policía Nacional y el Ministerio de Transporte y Comunicaciones registraron más de 95.800

siniestros viales en 2019, los cuales dejaron 63.953 heridos y 3.110 fallecidos. Además, se documentaron 2.965, 2.696, 2.826 y 3.245 muertes por accidentes de tránsito en 2015, 2016, 2017 y 2018, respectivamente (Ministerio de Transportes y Comunicaciones, 2018).

Las activistas que usan la bicicleta en países como Perú se enfrentan a un sistema de transporte violento. El número de muertes causadas en el sistema de transporte peruano es comparable con el número de fallecidos durante la época del conflicto armado interno⁵ en su peor etapa:

Según los datos de la Policía Nacional del Perú, en el periodo 1998-2008 se han registrado 35.605 víctimas mortales por accidentes de tránsito. Esta cantidad de muertes superaría el número de víctimas ocasionadas por el terrorismo cuando este se encontraba en su máximo apogeo en la década de los ochenta (Ministerio de Salud del Perú, 2009, p. 20).

Como se puede observar, el sistema de transporte peruano ocasiona muertes de manera alarmante. La mayoría de los residentes de Lima se traslada y utiliza el transporte público para realizar sus labores productivas y reproductivas. De acuerdo con la última encuesta de Lima Cómo Vamos (2019), el 71,7 % de limeños utiliza modos de transporte público para trasladarse. En 2018, el 73,4 % de habitantes de Lima se movilizaba en algún tipo de transporte colectivo (Lima Cómo Vamos, 2018).

En términos generales, en toda la región latinoamericana existió una mayor liberalización de la actividad y la privatización de las empresas públicas, lo que alentó una mayor participación del sector privado. Sin embargo, esto no significaba el ingreso de mejores flotas, modernas y formales. Además, la drástica reducción de aranceles de importación de vehículos no adaptados para el transporte público llevó al ingreso de vehículos como *vans*, camionetas, *jeeps*, combis y microbuses, especialmente en ciudades como La Paz, Lima, Quito, Bogotá, Caracas, Ciudad de México y Buenos Aires, muchas veces formando parte del sector informal o ilegal (Figueroa, 2005).

En las entrevistas a activistas de Lima está presente el problema de la violencia en las calles:

Nací en Tacna y viví los primeros 17 años de mi vida allá. Mi experiencia con la ciudad terminó impactando mi relación con Lima. [En Tacna] me cuidaba del peligro de la ciudad. En general, no he tenido experiencia de ocupar el espacio público en Tacna; siempre para mí, mi infancia [y] mi adolescencia son una historia más de miedo, de represión, de estar evitando los riesgos. Y cuando me independicé aquí en Lima, empiezo

⁵ Los conflictos armados no se diferencian entre sí por el grado de violencia, sino por el tipo de sujetos o grupos enfrentados entre sí. Se denomina “interno” porque no involucra a múltiples Estados; en la década de 1980, en Perú, no hubo enfrentamiento de dos o más Estados, sino conflictos en el interior del país (para más detalles, puede consultar el siguiente artículo: [\[LINK\]](#)).

a estudiar en la universidad y hay un quiebre completo. A entender las razones por las cuales los prejuicios, los miedos que tenía no eran gratuitos, sino que sucedían por algo, y, en ese proceso, entendí también que mi manera de vivir el espacio público se debía a razones más estructurales (*Entrevista a Alicia, mayo de 2019*).

A este contexto, adscrito a una lógica neoliberal, se añade la violencia estructural que viven distintos grupos vulnerables, como niñas, niños, mujeres y personas LGTBQ.

Las activistas habitan ciudades con una cultura androcéntrica que coloca al “andros” (varón dominante) en el centro de la vida social, considerando al hombre como la medida de todas las cosas y constituyendo la figura del varón como centro hegemónico de la vida social (Cavalo, 2019). Esta cultura androcéntrica y la violencia sistemática generada por las condiciones antes mencionadas, propias de un sistema neoliberal, se agudizan para algunos sectores, especialmente para las mujeres, niñas y niños, quienes conforman uno de los grupos más vulnerables en el espacio público. Se suma a la violencia provocada por un sistema de transporte ineficiente, informal y peligroso, la violencia de género a la que están expuestas estas personas. Una de las formas de violencia más recurrentes en el espacio público es el acoso callejero.

En América Latina, muchas veces las ciudades son escenario de violencia de género para las mujeres. Según el reporte *Ella se mueve segura* (Allen et al., 2019), el 67 % de las mujeres ha sufrido agresiones verbales en el sistema de transporte de Quito; el 64 % de las mujeres en Bogotá y el 60 % de las mujeres en Lima han sido víctimas de agresión sexual en el transporte; mientras que el 62 % de las mujeres tienen miedo de sufrir una agresión sexual en el transporte de Guadalajara. Asimismo, los usuarios en general de las ciudades de Buenos Aires (64 %), Santiago (66 %) y Quito (60 %) se sienten inseguros en el transporte público, siendo las tasas más altas para las mujeres, con un 72 % frente al 58 % entre los hombres en Buenos Aires, un 61 % de mujeres en comparación con el 59 % de los hombres en Quito y un 73 % de mujeres frente al 59 % de hombres en Santiago. “A partir de los grupos focales en Buenos Aires, se identificó que las mujeres experimentan 5 veces más acoso en buses que en metro, situación similar, aunque en menor escala, en Santiago” (Allen et al., 2019, p. 90).

Esta situación de violencia hacia las mujeres afecta todos los aspectos de la vida de las personas que no cumplen con el modelo hegemónico masculino. Los contextos estructurales de nuestras ciudades latinoamericanas atraviesan incluso a los movimientos sociales, y el movimiento de activistas en favor de la bicicleta no es ajeno a estas dinámicas. En las entrevistas y conversaciones con activistas organizadoras de ambos FMB, estuvieron muy presentes sus realidades cotidianas, sociales y políticas:

Hubo algunos hechos coyunturales aquí en el Ecuador, y en el caso de Quito, particularmente. Fueron unos meses bien duros los últimos del año pasado. Se asesinó a

una mujer, fue xenofobia y machismo así en todo su esplendor. Entonces fue tenaz, porque acusaron a los venezolanos de ser asesinos; los perseguían con antorchas, fue bien fuerte. Y después el caso de Martha,⁶ no sé si supiste de una chica que había estado con sus amigos y con su novio y fue violada por los tres [...] Y en ese marco, la gente empezó a organizarse y ahí hicimos varias marchas por estos casos atroces de violencia contra las mujeres [...] Dentro de la Asamblea Nacional⁷ se estaba discutiendo en este país el aborto, [que] es penalizado, es decir, si tú intentaste abortar, te vas a la cárcel. Es terrible... Pero en ese momento se empezaba a discutir la derogación de esta ley, entonces también había como esta ola de masas de, no sé si de quejas, manifestaciones diría mejor, en contra de esto (*Entrevista a Ana, abril de 2019*).

Con respecto al liderazgo de mujeres en los FMB, Raquel (2018) señaló que, durante muchos años, el número de mujeres asistentes superaba el 50 % del total pero, a pesar de eso, ellas no dirigían ni tomaban decisiones. En su ponencia *Bicicleta y género: Un análisis de los Foros Mundiales de la Bicicleta*, durante el FMB7 (Lima, 2018), Raquel tomó como referencia los foros mundiales realizados en Medellín (2015), Santiago de Chile (2016) y Ciudad de México (2017), donde el liderazgo de mujeres estaba por debajo del 50 %. Sin embargo, esta situación cambió ligeramente en el FMB7, donde aproximadamente un 40 % de mujeres presentaban sus ponencias o tomaban decisiones en el espacio del FMB (Raquel, 2018):

El movimiento ciclista es un reflejo de lo que pasa en la sociedad. Yo tenía mucho miedo de declararme feminista porque, de hecho, ya había recibido de parte de compañeros y compañeras calificativos como ‘feminazi’, que si tengo la voz alta, que si me paro firme, si me enfrento resulto siendo la tirana, la que está abusando del poder y la feminazi (*Entrevista a Patricia, abril de 2019*).

Para que la situación cambie, las activistas desarrollaron diversas estrategias con el objetivo de ser escuchadas y posicionar los temas de género en la agenda del movimiento ciclista de América Latina. En este artículo, se destacan solo dos de las estrategias principales implementadas durante el periodo investigado.

Estrategias colectivas y feministas para la transformación de espacios biciactivistas

Dos de las problemáticas en nuestras ciudades en América Latina son la violencia en el sistema de transporte, que hace eco de una lógica neoliberal, y la violencia de género, que se manifiesta de varias formas, como acoso callejero, exclusión, feminicidios,

⁶ Pseudónimo utilizado por las activistas y los medios de comunicación ecuatorianos para evitar la revictimización.

⁷ La Asamblea Nacional es el órgano legislativo de Ecuador y está conformada por 137 asambleístas.

barreras de uso del sistema –diseñadas según un patrón de género masculino–, entre otros.

En muchos casos, las mujeres sienten una amenaza debido a la violencia que experimentan al habitar y trasladarse en sus ciudades. Incluso Falú (2014, p. 22) sostiene que en un grupo de mujeres “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”.

En el caso de las activistas ciclistas, desarrollan estrategias individuales y, principalmente, colectivas que les permiten atravesar las limitaciones para utilizar las ciudades y participar en distintos aspectos de la vida, como el laboral, social y político.

Este artículo expone dos de las estrategias más importantes utilizadas por las activistas de los FMB. Una de las estrategias que emplean es la formación de un tejido y conexiones con otras agrupaciones a nivel local, nacional e internacional. En este sentido, hay una retroalimentación de prácticas, discursos y saberes entre los grupos feministas y las ciclistas:

Vivas Nos Queremos⁸ es acá (en Ecuador) una organización feminista muy importante. Aquí el ciclismo desde las mujeres sí está articulado con otros tipos de lucha, entonces participamos en el 8 de marzo, [y] en el 25 de noviembre, que es el día para la no violencia contra la mujer. Nosotras como mujeres ciclistas nos juntamos y somos parte de los foros previos que se dan a estas marchas. Entonces, sí hay una participación como más activa y accionamos participando en las marchas (Entrevista a Blanca, abril de 2019).

Las activistas se retroalimentan y aprenden sobre temas de género mediante su participación en colectivos internacionales como Ni Una Menos⁹ o Me Too.¹⁰ Asimismo, se establece una conexión entre género y bicicleta, que se evidencia en el uso cotidiano del espacio. Por ejemplo, el testimonio de la activista ecuatoriana Nataly Pinto, publicado en el libro *Más allá de los límites. Apuntes para una movilidad inclusiva* (2017):

Esta red va más allá del intercambio de ideas, de información y de contactos, implica generar vínculos de camaradería entre nosotras, donde nos sentimos a gusto de

⁸“Vivas nos queremos” es un emblema feminista contra los feminicidios, transfeminicidios y travesticidios, buscando asegurar una vida libre de violencias. Además, es el nombre de un movimiento internacional conformado por distintos colectivos locales.

⁹Ni Una Menos es un movimiento originado en Argentina en el 2015 en respuesta a los feminicidios ocurrieron de manera constante. Este movimiento se extendió a varios países de la región.

¹⁰Si bien la frase *Me Too* (Yo también) fue utilizada por primera vez por la activista Tarana Burke en 2006, fue en 2017 que se popularizó por la actriz Alyssa Milano, quien empezó a utilizarla en Twitter como hashtag (#MeToo) para denunciar los actos de agresión y acoso sexual cometidos por Harvey Weinstein. El movimiento *Me Too* se convirtió en un movimiento mundial utilizado por las activistas feministas.

compartir, dar y recibir consejos y sentirnos acompañadas en el caminar o pedalear de cada una. En el grupo reflexionamos sobre otros temas que van más allá de la bicicleta como el acoso callejero, el transporte público y los peatones. También hemos conversado temas esenciales de la circulación desde la perspectiva de las madres. [...] También es agradable enterarnos de las novedades, como cuando supimos que Ximena Pérez transportó a su bebé en la primera bici cargo en Salta, Argentina (Pinto et al., 2017, p. 33).

Las activistas ciclistas forman parte de la *Red de Mujeres en Bicicleta Latinoamérica*,¹¹ conformada por activistas de varios países de América Latina y el Caribe (Figura 1).

Por otra parte, para el FMB8 se instauró por primera vez la Comisión de Mujeres y Disidencias que tenía un protocolo¹² para prevenir la violencia de género tanto en el espacio virtual como en el presencial biciactivista.

Yo creo que eso [las estrategias para enfrentar la violencia de género] tiene que ver con el contexto mundial, o sea, el *Me Too*. A pesar de todas las controversias que ha tenido, ha fomentado que las mujeres sepamos que podemos hablar y que la otra nos va a creer. Tal vez no podamos sostener mucho el proceso, pero es importante que yo en Ecuador, cualquier cosa que me pase, yo llamaba a otra activista a México para decirle lo que me pasaba. Es como tejer, es como el tejido social que trasciende fronteras, ya no es algo que pasa en el Ecuador, que en el Ecuador tengo este tejido también, en el colectivo con mis amigas funcionamos así, pero lo más bonito del foro es que no solo ha logrado juntar a ciclistas a tejer, sino [también a] feministas a tejer, y eso es lo importante (Entrevista a Gloria, abril de 2019).

A través de estas redes y asociaciones, establecen alianzas colectivas, visibilizan la violencia de género en sus espacios y aprenden mutuamente. Debido a la inclusión de los temas de género y la resistencia de los activistas varones, las activistas se sostienen de manera colectiva:

Por ejemplo, Rosa cuenta cómo ella expone un caso de violencia y la gente la atacó brutalmente, yo creo que eso no ha cambiado mucho, pero ahora, en cambio, hay muchas que estamos juntas y que nos vamos atrever a denunciar o a sostener, esto no lo vamos a permitir y no lo permitimos. Ha habido un cambio brutal en el FMB (Entrevista a Gloria, abril de 2019).

La segunda estrategia utilizada por las activistas para resistir y visibilizar sus demandas es la realización de performances e intervenciones en espacios simbólicos y de poder.

¹¹La *Red de Mujeres en Bicicleta de Latinoamérica*, integrada por representantes de Colombia, Ecuador, Chile, Argentina, Perú, Puerto Rico, Bolivia, Venezuela, México y Brasil, es un grupo de activistas que promueven el uso de la bicicleta en sus ciudades. La mayoría de las coordinaciones entre ellas se hace a través de plataformas virtuales. Los acuerdos son tomados mediante el uso de diversas tecnologías, lo que les permite tener un alcance internacional.

¹²Se creó un protocolo para abordar casos de acoso y violencia de género. Este consiste en un documento con pautas para enfrentar diversas situaciones. Por motivos de espacio, no se detallarán los contenidos específicos del protocolo.



FIGURA 1. Conexiones y alianzas de activistas feministas en el FMB8 (Quito, 2019).

Fuente: Elaboración propia.

Butler (2017) sostiene que la performatividad se refiere a una tensión entre el poder y la resistencia para ser reconocidas: “Quienes han quedado eliminados o degradados por la norma que en teoría deberían encarnar tendrán que luchar por ser reconocidos, y esta será una lucha corporeizada en la esfera pública, donde tendrán que defender su existencia y su significación” (Butler, 2017, p. 44). Por otra parte, Preciado (2009) define a la performance como un espacio de creación política; en ese sentido, las activistas utilizan diversas técnicas de intervención en las que la corporalidad es un elemento fundamental para ocupar espacios, resistir y colocar sus demandas en el debate de los FMB:

Tenemos el pañuelo que se hizo de la comisión que tiene el hashtag #CiclismoSinMachismo, también se hizo una intervención al comienzo del foro que tuvo que ver con el video de manifiesto¹³ por varias personas, y en ese momento también se cantaron lemas feministas... Me parece que el pedido más legítimo, el que nadie puede cuestionar, es ‘Ciclismo sin machismo’ (Entrevista a Nain, abril de 2019).

Desde el FMB7, las activistas feministas comenzaron a realizar acciones performativas que interrumpían los espacios de los foros llevando mensajes sobre la realidad de las mujeres en las ciudades y en el foro. Preciado (2009, pp. 7, 8) señala que “la performance aparece como teatralización de las narraciones, y más en particular de los roles de género, de clase y de raza que aparecen en ellas. El resultado de este proceso de agenciamiento performativo no es otro que la producción/invencción del sujeto político del feminismo”.

En la Figura 2, se presenta una imagen de la performance de inauguración del FMB8. Las activistas llevaban dos tipos de pañuelos: uno de color morado con la frase “Ciclismo sin machismo” y otros grupos tenían pañuelos de color verde¹⁴ con distintas frases feministas. Antes, durante y después del FMB8, “Ciclismo sin machismo”¹⁵ se convirtió en un hashtag en las redes sociales, especialmente en Twitter y Facebook.

Esta actividad en la inauguración del FMB8 no estaba incluida en el programa de mano y fue coordinada el día anterior en el Primer Encuentro de Mujeres y Disidencias, organizado por la Comisión de Mujeres y Disidencias del FMB8.

¹³Del 21 al 23 de septiembre de 2017 se llevó a cabo en Lima el foro “Mujeres, territorios y movilidad sostenible”, al que asistieron cerca de 30 activistas de América Latina. De este encuentro surgió el manifiesto para el FMB7. Meses antes del FMB8, las activistas, desde sus respectivas ciudades, realizaron un video en el que más de 25 activistas leían el manifiesto del FMB7. Este video formó parte de una performance presentada en la inauguración del FMB8. Por cuestiones de espacio, ni el video ni el manifiesto se analizarán en este artículo.

¹⁴En el movimiento feminista, el pañuelo verde se ha popularizado como símbolo del pedido por el derecho al acceso al aborto legal, seguro y gratuito.

¹⁵Si se realiza una búsqueda en Twitter, se puede encontrar una cuenta con el usuario @MeTooCiclista cuyo nombre de cuenta es #CiclismoSinMachismo, y se actualiza constantemente.



FIGURA 2. Performance de inauguración en el FMB8 (Quito, 25 de abril de 2019).

Fuente: Twitter @duomaco.

Debido a la característica transnacional que tiene el FMB, varios fragmentos de las acciones performativas se reprodujeron en diversos medios de comunicación. Según Phelan (2011, p. 99), lo performativo es “lo real a través de la presencia de cuerpos vivos”, esto se considera una acción efímera e irreplicable que desafía los sistemas de representación cultural (Vásquez, 2015). Las acciones performativas se dan en situaciones donde las personas interactúan, develando una corporeidad (*embodiment*) siempre contingente, en un contexto e interpretación que se sumergen en lo político.

Para Aguilar (2014), el *embodiment* recurre a diversos lenguajes y contiene una forma de conocimiento desde la experiencia, elaborada intersubjetivamente: “se trata de acción encarnada en los sujetos que ponen en juego su propia posición corporal (posicionamiento, punto de vista, situación sensorial) en relación a la elaboración del sentido de lo vivido” (Aguilar, 2014, p. 6). Estas acciones performativas son políticas; a través de imágenes y videos reproducidos en redes sociales y medios de comunicación, se refuerza una dinámica social, propia de una autoría colectiva. Como señala Preciado (2009, p. 119): “la performance es siempre y en todo caso creación de un espacio político”, donde, mediante una acción colectiva, se transforma un espacio público.

Considero que la performance política de las activistas ciclistas interrumpe los espacios públicos y, desde ese lugar, entabla un diálogo con otras instancias y grupos de poder, como los medios de comunicación presentes en ambos FMB. En este sentido, se evidencia claramente una agencia política que cuestiona la mirada androcéntrica de la misma organización. Las activistas, al emplear el cuerpo como dispositivo estético,

con sus cuerpos y voces, generan una sujeta política a nivel colectivo:

Las prácticas artísticas y políticas performativas no encuentran su lugar propio en el cuerpo individual, sino que son siempre una transformación de los límites entre el espacio privado y el espacio público. La performance es siempre y en todo caso creación de un espacio político (Preciado, 2009, p. 9).

Concretamente, la utilización del mensaje “Ciclismo sin machismo”, ya sea a través del uso del pañuelo morado o del hashtag #CiclismoSinMachismo, es un acto político que confronta el machismo y cuestiona el patriarcado en los espacios ciclistas, donde existen estereotipos y los espacios de liderazgo son tomados por hombres. Además, las arengas feministas: “No es no / He dicho que no / ¿Qué parte no entendiste? / ¿La N o la O?” y “Ahora que estamos juntas / Ahora que sí nos ven / Abajo el patriarcado que va a caer, que va a caer / Arriba el feminismo que va a vencer, que va a vencer”, refuerzan esta acción política.

Estas acciones de interrupción de espacios evidencian una agencia política que cuestiona el androcentrismo que ha prevalecido a lo largo de los años durante las distintas ediciones del FMB. A través de la corporalidad y la performance, se agrupan personas que crean una colectividad política, una autora colectiva que tiene la capacidad de transformar sus espacios cotidianos, tanto ciclistas como activistas.

Conclusiones

Las ciudades latinoamericanas están determinadas por lógicas androcéntricas y neoliberales. Ante la predominancia del uso de las ciudades a través del valor de cambio, surge uno de los movimientos urbanos que utiliza la bicicleta como herramienta para recuperar los espacios, reclamando así el derecho a la ciudad. En ese sentido, los habitantes se encuentran en constante proceso de negociación, reelaboran y activan el derecho a la ciudad lefebvriano. Los biciactivistas cuestionan el sistema que coloca en el centro a los automóviles, basado en políticas neoliberales que privilegian a un pequeño sector de la población.

Sin embargo, la violencia en las calles se intensifica para ciertos grupos, como niñas, niños, mujeres y diversidades, que son vulnerables al acoso callejero y la violencia de género. Además, las ciudades se han diseñado y construido tomando como referencia a un modelo masculino, excluyendo así a grupos que no se ajustan al patrón de género ideal (Falú, 2014). A pesar de que en los últimos años ha habido un incremento gradual de la participación de las mujeres en los procesos de diseño de transporte, las creencias patriarcales sobre la movilidad espacial de las mujeres siguen siendo

mayoritarias y excluyentes. Además, la producción de conocimiento coloca como centro las actividades productivas en torno a las ciudades y movimientos sociales. No obstante, la ciudad neoliberal depende de las actividades reproductivas y de las prácticas cotidianas de cuidado (Beebeejaun, 2017). Parafraseando a Peake (2021), las geografías urbanas son geografías de vida, aunque la mayoría de aportes y propuestas estén más concentrados en el capital y el trabajo asalariado.

Este contexto afecta a las relaciones de género al interior del movimiento ciclista latinoamericano. Sin embargo, en los últimos años, el ingreso de activistas feministas ha contribuido a visibilizar las exclusiones y la ausencia de la categoría de género en el interior del FMB.

Las activistas feministas emplean diversas estrategias para poner temas relacionados al género en la agenda del FMB7 y FMB8. En este artículo se presentaron dos de los principales mecanismos: en primer lugar, las activistas se asocian de manera colectiva a otros movimientos, principalmente feministas (*Me Too*, *Ni Una Menos*, *Vivas Nos Queremos*, etc.), generando así una expansión y aprendizaje de diversos repertorios y discursos. En segundo lugar, se destaca la utilización de intervenciones en el espacio, es decir, acciones performativas en espacios de poder o simbólicos. Con ello, trasgreden los espacios predominantemente masculinos y, además, llevan a cabo una práctica política (Preciado, 2009) mediante sus apariciones en el espacio público. Con estas acciones, resisten la estructura en la que están insertas (Benavides Franco, 2017).

El discurso sobre el derecho a la ciudad ofrece un amplio espectro de perspectivas que dan cuenta de los reclamos del espacio público como una acción política de las activistas. El FMB es un espacio donde las activistas reclaman los derechos de representación y de uso. En ese sentido, los mensajes transmitidos, en especial “Ciclismo sin machismo”, dan cuenta de una narrativa que va más allá de una subjetividad neoliberal, proponiendo una sujeta colectiva. Se configura un cuerpo político compuesto por personas que, desde sus experiencias individuales, transitan y encuentran puntos comunes con activistas de otras ciudades, quienes también experimentan un uso diferenciado de sus espacios, enfrentando obstáculos para habitar sus ciudades y viendo afectadas sus vidas cotidianas. Las activistas del FMB conectan así con propuestas de colectivas y corrientes internacionales, visibilizando sus demandas para ocupar el espacio y movilizarse en sus ciudades, poniendo en la agenda la división sexual del trabajo, la movilidad del cuidado, la reproducción social como elemento básico para el sostenimiento de la vida y el sostenimiento de las labores productivas.

Finalmente, las activistas, a través de sus acciones y mensajes, realizan nuevas aproximaciones y lecturas del derecho a la ciudad, al tiempo que critican la naturaleza patriarcal y machista del movimiento ciclista. Como señala Beebeejaun (2017), el

espacio público tiene múltiples complejidades, y, además, los derechos son negociados y practicados de diversas maneras. En el FMB, las activistas negocian y proponen una nueva agenda.

En el caso de las activistas del FMB, se puede demostrar que las ciudades latinoamericanas son también lugares de contestación. Estas activistas colocan en la agenda del movimiento ciclista no solo la apropiación de los espacios desde una mirada lefebvriana, sino que, además, lo hacen desde sus experiencias en sus vidas cotidianas al transitar por las ciudades (Beebeejaun, 2017; Falú, 2014; Fenster, 2005; Peake et al., 2021). Esto se manifiesta no solo al incorporar sus experiencias sobre violencia de género, sino especialmente al resaltar la importancia del cuidado, las actividades reproductivas, entre otros temas. Ellas también forman parte del contrapoder y de la resistencia (Castells, 1997). Esta es una forma única de entender y vivir su derecho a la ciudad que, en muchas ocasiones, hace eco de los aportes previos realizados por urbanistas y feministas.

Declaración de contribuciones de autoría (CRediT)

Pasapera: Conceptualización (Conceptualization); Análisis formal (Formal Analysis); Investigación (Investigation); Metodología (Methodology); Administración de proyecto (Project administration); Recursos (Resources); Supervisión (Supervision); Redacción - preparación del borrador original (Writing – original draft); Redacción - revisión y edición (Writing – review & editing).

Agradecimientos

Dedico este artículo a las personas que día a día, pese a las condiciones adversas, utilizan diversas modalidades de movilidad. Y, en especial, a Cecilia Melgar (1996-2023), quien fuera coordinadora general de la Red Universitaria Ambiental de Perú y organizadora del programa de voluntariado del Foro Mundial de la Bicicleta de Lima (FMB7, 2018), activista ambientalista y promotora de la bicicleta, quien la mañana del 21 de marzo de 2023 murió atropellada por un camión mientras manejaba bicicleta.

Referencias bibliográficas

Aguilar, M. (2014). Corporalidad, espacio y rutas conceptuales. En A. García & O. Sabido (Eds.), *Cuerpo y afectividad en la sociedad contemporánea: algunas rutas del amor y la experiencia sensible en las ciencias sociales*. Universidad Autónoma Metropolitana.

- Allen, H., Cárdenas, G., Pereyra, L. y Sagaris, L. (2019). *Ella se mueve segura. Un estudio sobre la seguridad personal de las mujeres y el transporte público en tres ciudades de América Latina*. CAF y FIA Foundation. <http://scioteca.caf.com/handle/123456789/1405>
- Alviña, F. y Campos, T. (2017). *Movimiento Furiosos Ciclistas y su influencia en la calidad de vida en Santiago: 1995-2016* [Tesis de Licenciatura, Universidad de Chile]. <https://repositorio.uchile.cl/handle/2250/152239>
- Beebeejaun, Y. (2017). Gender, urban space, and the right to everyday life. *Journal of Urban Affairs*, 39(3), 323-334. <https://doi.org/10.1080/07352166.2016.1255526>
- Benavides Franco, T. (2017). El cuerpo como espacio de resistencia: Foucault, las heterotopias y el cuerpo experiencial. *Coherencia. Revista de Humanidades*, 16(30), 247-272.
- Bielich, C. (2009). El transporte público limeño y la guerra del centavo. *Argumentos. Revista de Análisis y Crítica*. <https://argumentos-historico.iep.org.pe/articulos/el-transporte-publico-limeno-y-la-guerra-del-centavo/>
- Borja, J. (2013). *Revolución urbana y derechos ciudadanos*. Alianza Editorial.
- Buckingham, S. (2011). Análisis del derecho a la ciudad desde una perspectiva de género. En A. Sugranyes & C. Mathivet (Eds.), *Ciudades para todos. Por el derecho a la ciudad, propuesta y experiencias* (pp. 59-64).
- Butler, J. (2017). *Cuerpos aliados y lucha política. Hacia una teoría performativa de la asamblea*. Paidós.
- Castells, M. (1997). *La sociedad red: una visión global*. Alianza Ensayo.
- Cavalo, L. (2019). Androcentrismo y espacio público: análisis exploratorio sobre la subrepresentación femenina en la nomenclatura urbana de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. *Feminismo/s*, 33, 249-271. <https://doi.org/10.14198/fem.2019.33.10>
- Cresswell, T. (2010). Towards a politics of mobility [Hacia una política de la movilidad]. *Environment and Planning D: Society and Space*, 28, 17-31. <https://doi.org/10.1068/d11407>
- Cruz, I. (2015). Mujeres, espacio y ciclismo urbano en la Ciudad de México: estudio de caso. *Memorias del Primer Congreso Internacional sobre Género y Espacio. Ciudad Universitaria (UNAM)*, 518-546.
- De Soto, H. (2009). *El otro sendero. Una respuesta económica a la violencia*. Grupo Editorial Norma.
- Díaz Cortez, F. y García Ramón, M. (2010). Mujeres, vida cotidiana y espacios públicos en la región metropolitana de Barcelona. El caso de Catalunya de Terrassa. *Revista Finisterra*, 45(90), 49-69.
- Díaz, S. (2016). La bicicleta en la movilidad cotidiana: experiencias de mujeres que habitan la Ciudad de México. *Revista Transporte y Territorio*, 16, 112-126.
- El Comercio. (2019, marzo 17). *La «bestia» de Petit Thouars: la coaster pirata que resume el caos del transporte* [DOCUMENTAL]. <https://elcomercio.pe/lima/transporte/bestia-petit-thouars-coaster-pirata-resume-caos-transporte-lima-noticia-ecpm-616934->

noticia/

- Falú, A. M. (2009). *Mujeres en la ciudad. De violencias y derechos*. Red Mujer y Hábitat de América Latina, Ediciones SUR.
- Falú, A. M. (2014). El derecho de las mujeres a la ciudad. Espacios públicos sin discriminaciones y violencias. *Vivienda y Ciudad*, 1, 10-28.
- Fenster, T. (2005). The right to the gendered city: Different Formations of Belonging in Everyday Life. [El derecho a la ciudad generizada: diferentes formaciones de la pertenencia a la vida cotidiana]. *Journal of Gender Studies*, 14(3), 217-231.
- Figueroa, O. (2005). Transporte urbano y globalización. Políticas y efectos en América Latina. *EURE (Santiago)*, 31(94), 41-53.
- Fraser, N. (1999). Repensando la esfera pública: una contribución a la crítica de la democracia actualmente existente. *Ecuador Debate*. <https://repositorio.flacsoandes.edu.ec/bitstream/10469/5760/1/RFLACSO-ED46-08-Fraser.pdf>
- Furness, Z. (2007). Critical Mass, Urban Space and Velomobility [Masa Crítica, espacio urbano y velomovilidad]. *Mobilities*, 2(2), 299-319.
- García Ramón, M. D. (2005). Respondiendo a un desafío pendiente en geografía: el enfoque de género visto desde España. *Geographicalia*, 48, 5-12. https://doi.org/10.26754/ojs_geoph/geoph.2005481324
- Ghirardo, D. (2002). *Arquitectura contemporánea. Una historia concisa*. Martins Fontes.
- González Vázquez, A. (2013). Los conceptos de patriarcado y androcentrismo en el estudio sociológico y antropológico de las sociedades de mayoría musulmana. *Papers: Revista de Sociología*, 98(3), 489-504.
- Gray, N. (2018). Beyond the Right to the City: Territorial autogestion and the Take over the City movement in 1970s Italy. *Antipode*, 50(2), 319-339.
- Guitart, A. (2007). Hacia una ciudad no sexista. Algunas reflexiones a partir de la geografía humana feminista para la planeación del espacio urbano. *Revista Territorios*, 16(17), 11-28.
- Habermas, J. (2001). *Facticidad y validez: sobre el derecho y el estado democrático de derecho en términos de teoría del discurso* (3a ed.). Trotta.
- Hanson, S. (2010). Gender and mobility: new approaches for informing sustainability [Género y movilidad: nuevos enfoques para una sostenibilidad informada]. *Gender, Place & Culture: A Journal of Feminist Geography*, 17(1), 5-23.
- Haraway, D. J. (1988). Situated Knowledges: The Science Question in Feminism and the Privilege of Partial Perspective [Conocimientos situados: la cuestión de la ciencia en el feminismo y el privilegio de la perspectiva parcializada]. *Feminist Studies*, 14(3), 575-599.
- Harvey, D. (2005). *Espacios de esperanza*. Akal.
- Harvey, D. (2007). *Espacios del capital. Hacia una geografía crítica*. Akal.
- Harvey, D. (2013). *Ciudades rebeldes: Del derecho de la ciudad a la revolución urbana*. Akal.
- Hernández, R., Fernández, C. y Baptista, M. (2010). *Metodología de la investigación*.

- McGraw-Hill e Interamericana Editores S.A.
- Jirón, P. y Zunino Singh, D. (2017). Movilidad urbana y género: experiencias latinoamericanas. *Revista Transporte y Territorio. Dossier*, 16, 1-8.
- Kelly, M. (2015). Feminist identity, collective action, and individual resistance among contemporary U.S. feminists [Identidad feminista, acción colectiva y Resistencia individual entre las feministas contemporáneas de USA]. *Women's Studies International Forum*, 48, 81-92. <https://doi.org/10.1016/j.wsif.2014.10.025>
- Kilomba, G. (2010). *Plantation Memories. Episodes of Everyday Racism* [Memorias de plantaciones. Episodios de racismo cotidiano] (2a ed.). UNRAST.
- Lefebvre, H. (1996). The right to the city. En *Writings on cities* (pp. 63-184). Blackwell.
- Lefebvre, H. (2013). *La producción del espacio*. Capitán Swing.
- Lima Cómo Vamos. (2018). *Octavo informe de resultados sobre calidad de vida en Lima y Callao*. Lima Cómo Vamos.
- Lima Cómo Vamos. (2019). *Lima y Callao según sus ciudadanos. Décimo informe urbano de percepción sobre calidad de vida en la ciudad*. Lima Cómo Vamos. http://www.limacomovamos.org/wp-content/uploads/2019/11/Encuesta-2019_web.pdf
- McDowell, L. y Massey, D. (1984). A woman's place?. En *Geography matters! A reader* (pp. 124-147). Cambridge University Press. <https://doi.org/10.1017/CBO9781139167833>
- Ministerio de Salud del Perú. (2009). *Accidentes de Tránsito. Problema de Salud Pública. Informe Nacional*.
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones. (2018). *Muertes por accidentes de tránsito 2006 – 2017*.
- Monk, J. y García Ramón, M. (1987). Geografía feminista: una perspectiva internacional. *Documents d'Anàlisi Geogràfica*, 10, 147-157.
- Núñez, A. (2009). De la alienación, al derecho a la ciudad. Una lectura (posible) sobre Henri Lefebvre. *Revista THEOMAI*, 42.
- Ornat, M. y Silva, M. (2007). Deslocamento cotidiano e gênero: acessibilidade diferencial de homens e mulheres ao espaço urbano de Ponta Grossa – Paraná. *Revista de História Regional*, 12(1), 175-195.
- Peake, L., Kolet, E., Tanyildiz, G., Reddy, R., & Patrick, D. (Eds.). (2021). *A Feminist Urban Theory for our Time: Rethinking Social Reproduction and the Urban*. John Wiley & Sons Ltd. <https://onlinelibrary.wiley.com/doi/book/10.1002/9781119789161>
- Pérez, R. (2011). *Por mi ciudad en bicicleta: experiencias de ciclistas en la ciudad de México*. Bicitekas A.C. <https://ciudadembici.wordpress.com/libro/pdf/>
- Phelan, P. (2011). Ontología del performance: representación sin producción. En D. Taylor & M. Fuentes (Eds.), *Estudios Avanzados de performance*. Fondo de Cultura Económica.
- Pinto, N., Puga, E., & Endara, G. (Eds.). (2017). *Más allá de los límites. Apuntes para una movilidad inclusiva*. Friedrich-Ebert-Stiftung (FES-ILDIS).
- Preciado, P. (2009). Género y performance: 3 episodios de un cybermanga feminista

- queer trans. *Debate Feminista*, 40, 111-123.
- Raquel, R. (2018, febrero 24). *Bicicleta y Género: Un análisis de los Foros Mundiales de la Bicicleta*.
- Raquel, R. (2020). *Mulheres, mobilidade e direito à cidade: espacialidades e experiências cicloativistas* [Tesis de Doctorado, Universidad Federal de Santa Catarina]. <https://repositorio.ufsc.br/handle/123456789/216497>
- Rinaldi, F. (2018). El biciactivismo en ciudades emergentes. El caso del Biciespacio en Posadas. *Revista Transporte y Territorio*, 19, 17-45.
- Rodó-de-Zárate, M. (2016). *¿La calle es mía? Poder, miedo y estrategias de empoderamiento de mujeres jóvenes en un espacio público hostil*. EMAKUNDE, Vitoria-Gasteiz. https://www.emakunde.euskadi.eus/contenidos/informacion/publicaciones_bekak/es_def/adjuntos/beca.2015.3.la_calle_es_mia.pdf
- Salgado Lévano. (2007). Investigación cualitativa: diseños, evaluación del rigor metodológico y retos. *Liberabit*, 13(13), 71-78.
- Silva, M., Omat, M., & Chimin, A. (Eds.). (2017). *Diálogos ibero-latino-americanos sobre geografías feministas e das sexualidades*. Todapalavra Editora. https://geografiadegeneroargentina.files.wordpress.com/2018/05/lan-d-2017dialogos-ibero-latinos_primeiras_.pdf
- Taylor, V. y Van Dyke, N. (2004). "Get up, Stand up": Tactical Repertoires of Social Movements [«Levántate, ponte de pie»: repertorios tácticos de los movimientos sociales]. En D. Snow, S. Soule, & K. Hanspeter (Eds.), *The Blackwell Companion to Social Movements [La compañía Blackwell para los movimientos sociales]* (pp. 262-293). Blackwell Publishing.
- Urry, J. (2007). *Mobilities*. Polity Press.
- Vásquez, P. (2015). Performance: una travesía por los linderos de la inestabilidad. Diana Taylor y Marcela Fuentes (Eds.). *Estudios avanzados de performance*. Fondo de Cultura Económica / Instituto Hemisférico de Performance Política, Tisch School of The Arts, New York University, Mexico. *Cuicuilco*, 22(64), 315-319.
- Xavier, G. (2011). *A contribuição da sociedade civil para a inclusão da bicicleta no sistema de mobilidade urbano em Florianópolis/SC* [Tesis de Doctorado, Universidad Federal de Santa Catarina]. <https://core.ac.uk/reader/30376590>
- Young, I. M. (1990). *Justice and the politics of difference*. Princeton University Press.
- Zucchini, E. (2015). *Género y transporte: análisis de la movilidad del cuidado como punto de partida para construir una base de conocimiento más amplia de los patrones de movilidad. El caso de Madrid* [Tesis de Doctorado]. Universidad Politécnica de Madrid, Escuela Técnica Superior de Arquitectura, Departamento de Urbanística y Ordenación del Territorio.