



Facultad
de Ciencia Política
y Relaciones Internacionales

UNIVERSIDAD NACIONAL DE ROSARIO

Licenciatura en Ciencia Política
Tesina de Grado

“Aportes para pensar la movilidad con
perspectiva de género en Rosario:
el caso de Mi Bici Tu Bici 2021”

Autora: **Greta Ambrogi Barceló**

Directora: **Lic. Julieta Maino**

Co - Directora: **Lic. Ayelén Posincovich**

Año: 2023

A Mami y Papi por confiar en mi constancia, por enseñarme lo valioso del estudio y el aprendizaje. Por volver a Argentina, nuestra casa. Por todo.

A Grisel, mi hermana, con quien siempre puedo contar.

A Aye y Mica, por la amistad, el apoyo y ayuda incondicional durante todos estos años transitados por la FcPolit, sin ellas todo hubiera sido más difícil.

A Aye nuevamente por haber sido, además de amiga, co-directora en este trabajo. Por confiar en mí, acompañarme y dejarme aprender junto a ella.

A mis amigas de siempre, de San Pedro, por la amistad que resiste distancias.

A mis amigos y amigas de la FcPolit. Difícilmente me alcanzarían las palabras para agradecer y dar cuenta de lo que significó su amistad en este trayecto. Una amistad que comenzó en las aulas y pasillos de la facultad pero que trascendió lo académico hasta convertirse en una gran red de apoyo.

A Julieta, por el compromiso como directora de este trabajo.

A la FcPolit y la Universidad Pública por formarme y transformarme.

A Argentina, nuestra patria, por darnos la oportunidad de gozar de educación pública, gratuita y de calidad.

Resumen

El presente trabajo de investigación tiene como objetivo general problematizar la cuestión de la movilidad y el género en la ciudad de Rosario durante el año 2021, desde la perspectiva de mujeres ciclistas. La bicicleta merece especial atención debido a la relevancia que ha adquirido durante los últimos años en la región latinoamericana, particularmente en Rosario, como alternativa de movilidad. Este medio de transporte se convirtió en otra opción de transporte público para los y las habitantes de la ciudad a partir de la implementación en 2015 del Sistema Público de Bicicletas denominado Mi Bici Tu Bici (MBTB). Para la consecución del propósito de este trabajo, se analizará en primer lugar el uso de la bicicleta como modo de transporte por parte de mujeres desde una perspectiva de género, luego se identificarán y analizarán los factores que las usuarias de "Mi Bici Tu Bici" reconocen como condicionantes al momento de movilizarse en bicicleta en Rosario para finalmente caracterizar la percepción de seguridad vinculada al género por parte de las usuarias del sistema. Por último se esbozarán una serie de conclusiones donde se expondrán sintéticamente los hallazgos que pueden inferirse de la investigación realizada.

Palabras clave: movilidad, perspectiva de género, ciclismo urbano, sistemas de bicicletas públicas

Índice

Introducción	4
Objetivos	5
Hipótesis	5
Fundamentación	6
Metodología	9
Antecedentes	12
Marco conceptual	15
Movilidad y transporte.....	16
Género y movilidad.....	18
Violencia e inseguridad.....	20
La bicicleta como medio de transporte.....	24
Sistemas Públicos de Bicicletas.....	27
Movilidad ciclista y género en Rosario	30
La ciudad de Rosario.....	30
El Sistema Público de Bicicletas: Mi Bici Tu Bici.....	33
Rosario en Bici y Reno12.....	35
Encuesta de percepción y satisfacción Mi Bici Tu Bici 2021.....	37
Uso de la bicicleta en Rosario.....	39
Factores condicionantes de la movilidad en bicicleta en Rosario.....	45
Percepción de la seguridad por parte de las usuarias de Mi Bici Tu Bici.....	52
Consideraciones finales	59
Referencias bibliográficas	64
Anexo	70

Introducción

La presente investigación pretende abordar el tema de movilidad en relación al género en la ciudad de Rosario, particularmente la que se realiza en bicicleta por parte de las mujeres que habitan y transitan la ciudad.

Desde el año 2015, el movimiento feminista en América Latina y Argentina tomó preponderancia en la agenda pública, a su vez que atravesaba la elaboración de conocimiento científico y teórico mientras crecía el número de producciones que incorporaban la perspectiva de género como herramienta de análisis. Al respecto, los estudios urbanos no fueron ajenos y se hicieron visibles cada vez más publicaciones en línea con esta perspectiva, que pretendían explicar y comprender distintos fenómenos sociales de las ciudades con este particular enfoque. Asimismo, se incrementaron trabajos que estudian la relación entre género, movilidad y ciclismo urbano femenino, que proponen identificar los efectos que los patrones masculinos, modeladores del espacio y la movilidad tienen sobre la vida cotidiana de las mujeres y cómo pueden contribuir al diseño de políticas públicas que mejoren la calidad de vida de quienes transitan las ciudades.

Por su parte, la bicicleta merece especial atención debido a la relevancia que ha adquirido durante los últimos años en la región latinoamericana como alternativa de movilidad. En el caso de la ciudad de Rosario, desde el 2015 se implementa un Sistema Público de Bicicletas denominado Mi Bici Tu Bici (MBTB) que se ha convertido en otra opción de transporte público para los y las habitantes de la ciudad, con 116 mil personas inscriptas aproximadamente, de las cuales el 56% son mujeres. Además, la bicicleta representa un medio de transporte no motorizado, de bajo costo y de exiguo impacto ambiental por lo que constituye una de las principales alternativas para la promoción de una movilidad sostenible.

En consonancia, el presente trabajo se propone incorporar la perspectiva de género en el estudio de la movilidad de Rosario, especialmente la que se realiza en el marco del ciclismo urbano, dada la importancia que ha tomado la bicicleta como

medio de transporte en la ciudad. Por ello, esta investigación estará enfocada en la problematización de la movilidad en Rosario con perspectiva de género, particularmente la que corresponde a los desplazamientos en bicicleta, tanto pública como privada, con el fin de conocer los factores que las mujeres que se movilizan en bicicleta perciben como condicionantes al momento de hacerlo, el uso de la misma como medio de transporte, así como también la percepción de seguridad en relación al género.

Objetivos

Los objetivos que guiarán esta investigación son:

Objetivo general:

Problematizar la cuestión de la movilidad y el género en la ciudad de Rosario durante el año 2021 desde la perspectiva de mujeres ciclistas.

Objetivos específicos:

- Analizar el uso de la bicicleta como modo transporte por parte de mujeres desde una perspectiva de género en la ciudad de Rosario;
- Identificar y analizar los factores que las usuarias del sistema de bicicletas públicas "Mi Bici Tu Bici" reconocen como condicionantes al momento de movilizarse en bicicleta en Rosario;
- Caracterizar la percepción de seguridad vinculada al género por parte de las usuarias de "Mi Bici Tu Bici".

Hipótesis

El género es un factor que influye en el uso y en los viajes en bicicleta que hacen las mujeres en Rosario generando modificaciones y/o restricciones en su movilidad en el espacio público.

Fundamentación

La presente investigación responde inicialmente a un interés personal relacionado con la utilización habitual de “Mi Bici Tu Bici” y el tránsito por el espacio público rosarino como ciclista femenina urbana. Asimismo, esto se ve atravesado por el paso por la carrera de Ciencia Política desde donde se pudo construir un espíritu crítico gracias a los distintos conocimientos y herramientas brindadas y aprendidas. Además, este ámbito disciplinar brindó enfoques teóricos y metodológicos que hacen posible desentrañar y comprender distintas dimensiones de la realidad social. En este estudio de caso, se pretende investigar acerca de la movilidad en bicicleta de usuarias mujeres, en particular las que habitan y transitan la ciudad de Rosario.

Al momento de indagar acerca de la temática, se hallaron diversos artículos y estudios de caso correspondientes a distintas ciudades de Latinoamérica que introducen la perspectiva de género y dan cuenta de la percepción diferenciada del espacio entre hombres y mujeres, elemento que restringe, dificulta y condiciona tanto la movilidad como el derecho a usar el espacio público. Sin embargo, en lo que concierne a la ciudad de Rosario, la información cualitativa que se puede encontrar al respecto es escasa e incipiente. Los archivos que pudieron ser relevados están centrados principalmente en brindar información sobre los desplazamientos y el medio de transporte que se elige para realizarlos, sin abordar los motivos o factores que condicionan la elección de bicicleta u otro medio para movilizarse. Asimismo, en estos estudios el género es considerado solo como una variable sociodemográfica utilizada para el registro estadístico de los datos.

Por otro lado, en los últimos años, se observó un aumento sostenido de la bicicleta como medio de transporte en la región y en Rosario en particular. Al respecto, los datos relevados desde distintas publicaciones dan cuenta de esto. El Banco Interamericano de Desarrollo en 2017 realizó un estudio a partir de las encuestas de Movilidad Domiciliaria de Buenos Aires 2009-2010 (ENMODO) y la Encuesta de Origen Destino (EOD) de Rosario 2008, Córdoba 2009 y Mendoza

2010, en donde se expone un destacado crecimiento en el uso de la bicicleta en gran parte de las ciudades latinoamericanas, entre ellas Rosario. En esta ciudad, del total de los desplazamientos en distintos medios de transporte, el 5% se realiza en bicicleta, un número que puede considerarse sensiblemente alto si se tiene en cuenta que en la Región Metropolitana de Buenos Aires el registro de participación de la bicicleta en el reparto modal es del 3% (ENMODO, 2009).

En cuanto a la participación femenina en el ciclismo urbano, también se puede decir que en Rosario, ésta registra porcentajes significativos. Según el BID, la participación femenina en la mencionada ciudad alcanza el 40%, siendo una de las ciudades con mayor cantidad de mujeres ciclistas (Díaz y Rojas, 2017). Asimismo, en registros más recientes correspondientes al 2021 realizados por la Usina de Datos de la Universidad Nacional de Rosario, se observa que la bicicleta es elegida por el 12% de rosarinos y rosarinas, el mismo porcentaje corresponde a las mujeres que eligen esa opción para movilizarse (Usina de Datos UNR, 2021, p.8).

Por otra parte, se puede deducir que el número de mujeres ciclistas en Rosario, tanto las que utilizan bicicletas públicas como quienes utilizan bicicletas privadas, ha ido en aumento desde la implementación del sistema Mi Bici Tu Bici en 2015. Esto es posible sostenerlo siguiendo lo expuesto por Huerta y Gálvez (2016), quienes aseguran que los sistemas de bicicletas públicas colaboran con la consolidación del proceso de integración de la bicicleta urbana y la disminución en la diferencia de uso entre hombres y mujeres. Asimismo, se puede decir que la incorporación de la bicicleta en los viajes cotidianos realizados por mujeres genera un “efecto contagio” que propicia la elección de la bicicleta como modo de transporte (Huerta y Gálvez, 2016).

Esta expansión y aumento de uso de la bicicleta en la ciudad en los últimos años, particularmente por parte del colectivo de mujeres, amerita ser observado desde una perspectiva de género ya que estos traslados pueden verse condicionados por limitaciones relacionadas al género. Aquí vale la pena retomar a Ana Falú (2020), quien sostiene que no es lo mismo transitar las ciudades con cuerpos de mujeres que con cuerpos de hombres, debido a que los cuerpos femeninos suelen ser más observados, juzgados y estar más expuestos, y esto

aumenta al momento de movilizarse en bicicleta. Asimismo, el modo en que se diseñan los sistemas y servicios de transporte influyen de manera distinta en mujeres y hombres puesto que sus necesidades y patrones de movilidad no son iguales, condicionando de esta manera a las mujeres en el uso del espacio público. De esta manera, las mujeres experimentan restricciones y violencias en las ciudades por el solo hecho de su género.

En relación con lo expuesto anteriormente, se considera preciso incorporar el enfoque de género en la producción de información acerca de la movilidad en Rosario, particularmente la que se refiere a la movilidad en bicicleta. Para ello, desde la Ciencia Política se pueden encontrar y aplicar distintas herramientas teóricas y metodológicas que posibilitan realizar una lectura de los datos disponibles desde una mirada analítica que permite situar dicha información en una coyuntura determinada, como es en este caso, la vinculada a la desigualdad de género en la movilidad urbana.

De igual modo, la importancia de la cuestión de género -en lo referente a políticas públicas- se vincula desde la irrupción y preponderancia del movimiento feminista en la agenda pública y, por tanto, en la necesidad del Estado de tener en cuenta las brechas de desigualdad existentes en los diferentes ámbitos de la sociedad, en este caso entre hombres y mujeres, con el fin de poder elaborar e implementar acciones políticas que tiendan a reducir la inequidad de género. Para ello, es indispensable contar con información construída considerando al género como una variable. Así, la presente tesina constituye no sólo un aporte para quienes se interesen en la temática sino también como recurso para la elaboración e implementación de políticas de movilidad que incorporen la perspectiva de género.

Metodología

En el presente apartado, se presenta la metodología seleccionada para concretar los objetivos de investigación, se mencionan las distintas etapas de trabajo y se explicitan las diferentes herramientas utilizadas tanto para la recolección de información como para la operacionalización y análisis de las mismas. Además, se exponen los argumentos por los cuales se escogieron dichos instrumentos, como también las ventajas y dificultades de los mismos.

Con el fin de acercarse al objeto de investigación se realizó una primera etapa de indagación preliminar, que consistió en la recolección de información de fuentes secundarias bibliográficas y entrevistas exploratorias a expertos y expertas en la materia. En cuanto a las primeras, las mismas corresponden a informes acerca de movilidad y género producidos por distintos organismos internacionales como la Comisión Económica para América Latina (CEPAL), el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y el Banco de Desarrollo para América Latina (CAF). También se tuvieron en cuenta distintos artículos y producciones académicas vinculados con movilidad y género, además de consultarse estudios de caso sobre ciclismo urbano y feminismo correspondientes a distintas ciudades latinoamericanas como Quito, Buenos Aires y Bogotá. Acerca de la ciudad de Rosario, la información secundaria que pudo reunirse corresponde a artículos de diarios locales que informan acerca del estado, el uso y el avance del sistema de bicicletas públicas Mi Bici Tu Bici.

Respecto a las entrevistas, se realizaron en primera instancia algunas de carácter exploratorio a funcionarias y expertas en movilidad de la ciudad de Rosario que permitieron una primera aproximación a la problemática de la movilidad y el género en dicho conglomerado urbano. A partir de estas entrevistas, se encontró la posibilidad de acceder a información primaria correspondiente a la base de datos de resultados de las encuestas de percepción y satisfacción que realizan, anualmente, desde el Ente de la Movilidad de Rosario a las y los usuarios del Sistema de Bicicletas Públicas. Esta información primaria que pudo obtenerse refería únicamente a datos estadísticos que no fueron procesados ni publicados. Es así que una vez conocidas las fuentes de información disponible, se decidió avanzar en un

proceso de investigación basado en la triangulación metodológica entre una estrategia cuantitativa y otra cualitativa.

Respecto a la primera estrategia mencionada, se utilizó como herramienta de recolección de información las encuestas de percepción y satisfacción que se realizan desde el año 2019 por el Ente de la Movilidad de Rosario. Sin embargo, para el presente proyecto se decidió trabajar con los datos obtenidos de la encuesta correspondiente al 2021, ya que las preguntas incluídas en el cuestionario de esa edición se consideraron pertinentes respecto a los objetivos de esta investigación, relacionados con problematizar la cuestión del género y la movilidad. De esta forma, el procesamiento de los datos obtenidos permitió realizar un análisis tanto estadístico como descriptivo de las opiniones y actitudes individuales de los y las usuarias del Sistema de Bicicletas Públicas.

La encuesta fue enviada mediante correo electrónico a todos los inscriptos al Sistema Mi Bici Tu Bici por lo cual el área responsable de implementar el cuestionario no tuvo intervención sobre la muestra. De esta manera, al no tener incidencia, no fue posible calcular de forma anticipada la representatividad como tampoco los errores de muestreo. Acerca de la validez de los resultados, ésta representa al conjunto de personas que contestan la encuesta y en este caso tiene un buen porcentaje de respuesta correspondiente al 5% sobre el total de inscriptos de ese año, lo que representa una total de 4035 personas encuestadas.

En cuanto a la estrategia cualitativa utilizada, la misma consiste en la realización de entrevistas semi-estructuradas a distintas actoras. Por parte de la Municipalidad, se entrevistó a la referente del espacio de Género y Movilidad del Ente de Movilidad de Rosario (EMR). Asimismo, se entrevistó a referentes de grupos de ciclistas urbanos de la ciudad de Rosario, por un lado a integrantes del proyecto Rosario en Bici que se desarrolla bajo la órbita de la ONG STS (Soluciones Tecnológicas Sustentables) desde donde promueven la movilidad en bicicleta en la ciudad y por otro lado a una integrante del colectivo "Reno12" quienes se definen como un club social de pedaleo para mujeres y disidencias, y organizan paseos grupales semanales en bicicleta.

Las entrevistas se realizaron con el propósito de profundizar sobre los resultados que la encuesta ofrece y de agregar información respecto a otros actores y usuarios de bicicletas privadas, más allá de los y las usuarias del sistema. Esta estrategia cualitativa permite obtener información que dé cuenta de las percepciones que los actores/entrevistadas tienen acerca del tema que ocupa la presente investigación e ir más allá en la interpretación que se realiza de los datos cuantitativos, mediante la obtención de percepciones subjetivas de las personas entrevistadas. En este sentido, se realizó un análisis interpretacional de los discursos e información que las entrevistas ofrecieron.

De esta manera, la revisión y análisis documental de distintas fuentes bibliográficas, y la realización de entrevistas permitió realizar la mencionada triangulación metodológica logrando dar soporte teórico e interpretación a los datos cuantitativos que la encuesta de percepción y satisfacción arrojó.

Antecedentes

A continuación se realizará una recopilación acerca de las publicaciones que preceden esta tesina y ofrecen diversos aportes relacionados con la temática abordada en la misma. En una primera instancia, se expondrán publicaciones que se ocupan de estudiar las políticas de movilidad y el género, luego se mencionarán trabajos que refieren a diferentes estudios de caso y se continuará con la mención a distintas publicaciones relacionadas tanto con el ciclismo y los sistemas de bicicletas públicas como con el ciclismo en relación al género.

Respecto a publicaciones que se ocupan de la relación entre políticas de movilidad y el género, se pueden mencionar, desde la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), las siguientes: “Género y transporte: experiencias y visiones de política pública en América Latina” (2017) y “Políticas de movilidad y consideraciones de género en América” (2019). En ellas se indaga acerca de los temas relacionados con el género y el transporte en función de las mujeres como usuarias o como actores dentro del sector transporte, y se analiza el avance en la incorporación de un enfoque de género a las políticas relacionadas con el sector transporte en distintos países de la región. En dichos trabajos, también se exponen las dificultades que existen para la incorporación de la perspectiva de género en políticas públicas, y algunos antecedentes prácticos en distintos países de la región sobre políticas de movilidad con el fin de potenciarlas así como también agregar valor a la planificación del transporte. Asimismo, se encuentra el artículo “Movilidad sostenible y equidad de género” del antropólogo Imanol Ilárraz (2006), en el cual enuncia las dificultades que tienen las mujeres en su vida cotidiana y su relación con el transporte público, con la determinación de ciertos aspectos que inciden y condicionan la movilidad sostenible. Por otro lado, en la región y en la ciudad, se puede mencionar la publicación de la asociación civil Compromiso Vial (2020), titulada “Compromiso vial, ideas y aproximaciones desde una mirada feminista”. En la misma, se propone observar la problemática de seguridad vial desde un enfoque de género mediante la exposición de distintos datos y conceptos para acercarse desde una mirada feminista.

En cuanto a publicaciones correspondientes a estudios de caso enmarcados en el tema movilidad y género, se puede mencionar por un lado a “Ella se mueve segura (ESMS), estudio sobre la seguridad personal de las mujeres y el transporte público en tres ciudades de América Latina” (Allen, H. et al, 2018). Este estudio se encargó de investigar la seguridad personal de las mujeres en tres ciudades distintas de América Latina (Buenos Aires, Quito y Santiago de Chile) y si el transporte inseguro representa una barrera para que las mujeres tomen un rol más activo en la sociedad. Por otro lado, se encuentra el Dossier “Movilidad Urbana y Género: experiencias latinoamericanas” (Jirón, 2017) documento que recoge distintas producciones académicas que relacionaron movilidad y género en ciudades de México, Chile, Brasil, Colombia y Argentina, cuyos principales temas de investigación giran en torno a: violencia de género y movilidad, acoso y abuso sexual en medios de transporte público; uso diferenciado del espacio público; uso de transporte público, el caminar o el uso del automóvil; y uso del tiempo e interdependencia. También se encuentra la publicación “Análisis de la movilidad, accesibilidad y seguridad de las mujeres en tres Centros de Transferencia Modal (CETRAM) de la Ciudad de México” (Soto Villagrán, 2019) en el que a partir de un diagnóstico de la movilidad, centrado particularmente en la movilidad del cuidado, se propone brindar recomendaciones de mejoras en cuanto a la movilidad, accesibilidad y seguridad de las mujeres en los CETRAM de la ciudad de México. Vinculado con la movilidad del cuidado, también se encuentra el artículo “Paisajes del cuidado en la Ciudad de México. Experiencias, movilidad e infraestructuras” (Soto Villagrán, 2022) donde se analizan las relaciones entre movilidad, cuidados y género a través del concepto “paisajes del cuidado”. El mismo indaga en la forma en que las prácticas de movilidad de las mujeres interactúan con las infraestructuras del transporte público de la Ciudad de México lo que permite observar a los cuidados como prácticas que “se mueven junto con las mujeres” y configuran paisajes del cuidado en la ciudad mexicana.

En lo que refiere a las publicaciones acerca del ciclismo y los sistemas de bicicletas públicas es posible mencionar algunos estudios de caso de distintas ciudades de Latinoamérica en donde se han implementado sistemas públicos de bicicletas. En este sentido, se puede nombrar las siguientes publicaciones: “El sistema de bicicletas públicas BiciQuito como alternativa de movilidad sustentable:

aportes y limitaciones” (Gartor, 2015), “El sistema de bicicletas públicas ‘Ecobici’: del cambio modal al cambio social “ (Perez y Lopez, 2013) y “El Sistema de Transporte Público en Bicicleta de Buenos Aires” (Francisco Ortiz, 2012). Estos estudios se proponen analizar los sistemas de bicicletas y su impacto en cada una de las ciudades a lo que es posible decir que, con sus particularidades, cada uno de los sistemas presentan una gran oportunidad como alternativa de transporte sustentable.

Por lo que corresponde a publicaciones que estudian la relación entre el género y la movilidad en bicicleta, se encuentran las siguientes: “La bicicleta en la movilidad cotidiana: experiencias de mujeres que habitan la Ciudad de México” (Díaz Vázquez, 2016) y “Mujeres, patrimonio y ciudad: en bici por monumentos y espacios simbólicos de y para ellas en Bogotá” (Sánchez Bernal y Triana Gallego, 2016). En estos artículos son expuestas las distintas barreras socio-culturales que expresan relaciones de género y condicionan las prácticas de las mujeres ciclistas. En el caso de México, las autoras exploran las experiencias de movilidad en bicicleta por parte de mujeres y proponen su incorporación en la planificación de la movilidad de las ciudades. Por otro lado, el artículo que refiere a la ciudad de Bogotá, explora esas experiencias a partir del paseo exploratorio, el énfasis no está en la movilidad cotidiana, y concluye que “la movilidad es una relación entre práctica y significado a través de acciones afirmativas (políticas públicas) que promueven la apropiación de un espacio urbano hostil para las mujeres” (Sánchez Bernal y Triana Gallego, 2016).

Además, es necesario mencionar la publicación “Mujeres y ciclismo urbano promoviendo políticas inclusivas de movilidad en América Latina” (Díaz y Rojas, 2017) en la cual se afirma, según datos del Banco Interamericano de Desarrollo, que a pesar de la expansión del uso de la bicicleta en todas las grandes ciudades latinoamericanas, los ciclistas urbanos, en su mayoría son hombres y la baja participación femenina en el ciclismo se explica por los patrones de viajes incompatibles con el uso de la bicicleta. Asimismo, esta publicación expone elementos claves para tener en cuenta al momento de formular una política pública de ciclismo urbano como son la promoción de un desarrollo urbano orientado a disminuir tiempos y distancias de viaje, la implementación de redes de ciclovías y

calles de uso compartido, el fomento del ciclismo y la intermodalidad para brindar una mayor variedad de opciones de transporte a las mujeres y a quienes viajan con ellas.

Respecto a investigaciones en la ciudad de Rosario vinculadas al ciclismo, se encuentra en lo que refiere particularmente al Sistema de Bicicletas Públicas de la ciudad, el trabajo de Berrueta Samira (2019) quien en su tesina de grado de la carrera de Ciencia Política, desarrolló un estudio integral sobre la co-creación de valor público a partir de las experiencias de los usuarios y las usuarias del sistema Mi Bici Tu Bici. Es pertinente mencionar que éste trabajo de grado no realiza aportes referidos a la relación entre movilidad y género, sino que centra la atención en esos usuarios y sus experiencias como co-creadores y facilitadores de mejoras para el servicio de bicicletas públicas.

Marco conceptual

En la presente investigación será necesario precisar teóricamente los conceptos que la sustentan y relacionan con la temática abordada. En una primera instancia, se desarrollarán conceptualmente los términos movilidad y transporte, y luego se definirá el concepto género y su vinculación con la movilidad. Por otro lado, se desarrollará la relación entre seguridad, género y violencia para poder introducir precisiones acerca de la movilidad femenina en las ciudades y el uso de la bicicleta como medio de transporte por parte de las mujeres. Finalmente, se procederá a definir conceptualmente los Sistemas Públicos de Bicicleta.

Movilidad y transporte

A continuación, se definirán los conceptos de movilidad y transporte para luego indagar sobre los paradigmas que engloban el concepto de movilidad, como son el paradigma de automovilidad y el de movilidad urbana sostenible.

Respecto a los términos movilidad y transporte, éstos suelen ser utilizados como sinónimos. Sin embargo, de acuerdo con Montezuma (2003), es posible decir que no lo son. Por un lado, el concepto transporte se limita a enunciar una relación de oferta y demanda que se expresa tanto en la cantidad y calidad de infraestructura y medios de transporte disponibles como en el número de desplazamientos por persona por día. Así, el transporte ofrece una visión cuantitativa y/o cualitativa de los desplazamientos, de la infraestructura y de los vehículos utilizados. Mientras que el término movilidad, siguiendo a la CEPAL (2019), alude a “la necesidad de las personas de moverse de un lugar a otro” y atiende a la posibilidad de acceder a bienes y servicios para una mejor calidad de vida, además del medio de transporte utilizado. De este modo, el concepto de movilidad ofrece una perspectiva más allá del desplazamiento, poniendo el foco en la realidad socioeconómica y espacial de las personas, lo que permite abordar también a las personas que por distintos motivos no se movilizan (Montezuma, 2003). Además, siguiendo a Herce Vallejo y Magrinyá (2013), al hablar de movilidad toman relevancia los desplazamientos, la oferta de alternativas de transporte posibles y la gestión del espacio. En este sentido, se puede decir que existe una relación entre el espacio, el territorio y la movilidad, en el cual ese espacio y territorio corresponde al espacio público tal como afirma Gonzalez Luna (2016).

Por otro lado, es preciso indicar que acerca del concepto de movilidad se pueden identificar dos paradigmas: el paradigma de la automovilidad y el paradigma de la Movilidad Urbana Sostenible (MUS) (Asprilla Lara, 2016). Siguiendo a Rajan

(1996), la denominación del paradigma de la automovilidad surge en la década del '90 (Rajan,1996) y corresponde con la utilización cada vez más arraigada del automóvil particular en las ciudades latinoamericanas y con la promoción de su uso. Desde esta perspectiva, se ve al automóvil como “símbolo de independencia y libertad, poder adquisitivo y estatus social, mayor movilidad y velocidad, utilidad, comodidad y confort” (Asprilla Lara, 2016, p.171). Sin embargo, este paradigma es impugnado por distintos motivos. Por un lado, Asprilla Lara retoma la declaración de la Organización de Naciones Unidas (ONU) desde donde se considera a la automovilidad como un agente generador de externalidades que afectan al ambiente por el consumo de combustibles fósiles y por tanto como causante, entre otras variables, del calentamiento global y el cambio climático. También se discute la automovilidad por no ser sostenible en términos de organización espacial y territorial ya que la prioridad del automóvil constituye un obstáculo para el empleo de otros medios de transporte más sostenibles y amigables con el medio ambiente que crean ciudades para los autos, desconectadas y dispersas, generando exclusión en el entorno urbano además de dependencia del uso del coche (Asprilla Lara, 2016).

Por otra parte, se encuentra el paradigma de movilidad urbana sostenible que surge a principios del presente siglo y es definido desde el Grupo de Ciudades Líderes en Movilidad Urbana Sustentable de América Latina (MUSAL) como aquella que pone atención en la satisfacción de las necesidades y expectativas de todas las personas, minimizando externalidades negativas de orden social, económico y ambiental, y aporta a estructurar ciudades más seguras, limpias y con mayor calidad de vida (MUSAL, 2014). En esta misma línea, la CEPAL (2019) ofrece una definición de la movilidad sostenible que corresponde con aquella que otorga a los habitantes un desplazamiento eficiente social y ambientalmente, con menores costos y tiempos, que propicia la integración de distintos modos de transporte y el disfrute del espacio público para los usuarios y usuarias.

Es importante destacar que una característica de la movilidad sostenible es ofrecer servicios que tiendan a disminuir el impacto ambiental en su uso y las externalidades negativas que pueden ocasionar los problemas actuales de movilidad urbana, como son la siniestralidad vial y la contaminación. Por tanto, siguiendo con lo expuesto por CEPAL, es necesario pensar una estrategia de

movilidad sostenible en las ciudades que se ancle en la promoción y calidad del transporte público masivo y del servicio de transporte no motorizado, como puede ser la bicicleta.

Género y movilidad

En el presente apartado se presentará el concepto de género y su concepción tanto social como espacial con el fin de presentar la relación que existe de éste con la movilidad.

En primer lugar, es pertinente precisar el concepto de género, ya que permite entender la relación jerárquica y las desigualdades económicas, sociales y culturales existentes entre varones y mujeres enmarcadas en un sistema patriarcal. Siguiendo a Gayle Rubin (1986), dicho sistema se conforma a partir de una división social trazada por el sistema sexo - género y por el conjunto de disposiciones por las que una sociedad transforma la sexualidad biológica en productos de la actividad humana. A su vez, el sistema patriarcal se articula de acuerdo a cuestiones tanto biológicas como culturales, es decir, se refiere al sexo como las diferencias biológicas entre mujeres y varones (diferencias hormonales, genitales y fenotípicas) y al género como a los valores, roles y estatus cultural que históricamente se atribuyeron en función de la diferencia sexual (Espinari Ruiz, 2007; Fabbri, 2013). De esta manera, el espacio público entendido como ámbito abierto donde se ejerce la conducción de la comunidad, fue históricamente ocupado por varones construyendo atributos de masculinidad correspondientes con la posibilidad de ocupar posiciones de autoridad y protección sobre las mujeres y la familia. Así, las mujeres fueron recluidas al ámbito privado con un rol asignado que se relaciona principalmente con tareas domésticas y de cuidado, es decir, que estén al servicio de las necesidades de la familia, del esposo e, incluso, del barrio; siempre desde el lugar del cuidado. Este es un espacio simbólico que posee menor valoración social, y que, en consecuencia, ubica a las mujeres en posiciones de subordinación (Federman, 2014, p.34). Además, el patriarcado no solo establece la desigualdad entre varones

y mujeres, también ofrece la violencia como un recurso posible y legítimo, constituyendo a la misma como un recurso para los varones -considerados el género dominante- sobre las mujeres - entendidas como género subordinado (Expósito, 2011).

Por su parte, Soto Villagrán (2016) retoma a Karsten Meertens (1992) y entiende que el concepto de género es social ya que éste enfoca las relaciones entre la mujer y el hombre como construcciones sociales, y a su vez es espacial porque dichas diferencias conforman una condición social con especificidad histórica y geográfica. Asimismo, desde la perspectiva de Soto Villagrán es posible reconocer patrones espaciales tanto masculinos como femeninos; los primeros se consideran como universales y a partir de ellos se asimila la experiencia masculina como regla y norma, estableciendo representaciones espaciales de lo femenino y de lo masculino que afectan el ordenamiento urbano. Esta autora sostiene que la infraestructura urbana contribuye a la inequidad de género, y en relación con el espacio se puede decir que los hombres y mujeres lo utilizan de manera distinta. Esto ocurre según la división sexual del trabajo, ya que la mayor parte de los movimientos de las mujeres son por compras o servicios. Por lo tanto “la percepción del espacio será muy distinta para hombres y mujeres, con independencia de que éstas trabajen fuera del hogar o no” (Soto Villagrán, 2014, p.204). De esta forma, se le puede otorgar un sentido espacial al género, haciendo que las ciudades, las calles y el transporte no sean territorios neutrales al género (CEPAL, 2019).

Así, teniendo esta concepción espacial del género, se puede pensar en la relación entre género y movilidad a partir de las especificidades del tránsito de las mujeres en las ciudades y sus patrones de movilidad. En este sentido, éstos se definen como “las características de los viajes que cada usuario realiza para cumplir con sus actividades, tales como tipo de modo de transporte utilizado, tiempo empleado, encadenamiento de viajes, costo, entre otras variables” (CEPAL, 2019, p13). Además, se expone que diversos estudios revelan que los desplazamientos de los hombres se caracterizan por tener un origen y un destino fijo, son de tipo “pendular” y de pocos viajes diarios con un único objetivo. Mientras que la movilidad de las mujeres se puede decir que es “poligonal”, es decir, diversos viajes con diferentes objetivos cada trayecto (Ibídem, p.15). Las mujeres realizan viajes más

cortos y tienden a utilizar con mayor frecuencia el transporte público debido al menor acceso a modos motorizados privados, generando de esta forma una mayor dependencia al transporte público (CEPAL, 2019) (Falú, 2020).

En relación con lo expuesto, desde la CEPAL (2019) se sostiene que los patrones de movilidad de las mujeres en las ciudades adquieren sus principales características a partir de la movilidad del cuidado, la misma concierne aquellos trayectos que se realizan con el fin de cuidar a otros entendiendo al cuidado como “un trabajo no remunerado realizado por adultos, ligado al cuidado de niños y otros dependientes y que incluye el trabajo relacionado con el mantenimiento del hogar” (Sánchez de Madariaga, 2015, p.12). Este tipo de movilidad corresponde principalmente a las mujeres, ya que es sobre ellas donde recae la mayor parte de las tareas de cuidado, vinculadas al ámbito doméstico, como pueden ser el traslado de los hijos, la realización de las compras, y demás actividades que se vinculan con la asistencia a terceras personas (CEPAL, 2019). De esta forma, la movilidad de cuidado se diferencia de una movilidad productiva ya que implica el traslado para satisfacer necesidades ajenas o adicionales a las de cada persona.

Violencia e inseguridad

A continuación se presentarán las definiciones de seguridad e inseguridad que se tomarán en cuenta en la presente investigación así como también su relación con el género y con la movilidad de las mujeres en las ciudades.

En primer lugar, en lo relativo a seguridad y violencia en la movilidad, es necesario introducir precisiones acerca del concepto de seguridad. Al respecto, siguiendo a Carmen De la Cruz (2007) se puede pensar la seguridad a partir de la idea de seguridad humana. Ésta pone el foco en los individuos, tanto hombres como mujeres y en las “las condiciones políticas, sociales, económicas, culturales y ambientales que afectan su seguridad, con identificación de las amenazas tradicionales y no tradicionales (militares y no militares) desde un enfoque de derechos humanos” (De la Cruz, p.205). Así, el concepto de seguridad humana “alude a la condición de encontrarse libre de temor y libre de necesidad” (Laub, 2007, p.205).

Así, desde la perspectiva de Laub, es posible dejar de entender a la inseguridad solamente como “un problema de criminalidad, con los códigos jurídicos y los sistemas penales como únicas vías para resolverlo” (Laub, 2007, p.68) y se puede concebir a la seguridad humana como un concepto que remite no sólo a la protección respecto al delito sino también a la seguridad en el empleo, en el ingreso, en la salud y en la preservación del medio ambiente, que a su vez abarca a la seguridad personal y la seguridad ciudadana. Asimismo, la seguridad humana tiene como características la protección de las libertades vitales, es decir “proteger a las personas, desde sus fortalezas y aspiraciones, de amenazas y situaciones críticas y omnipresentes” (ONU, 2003, p.14), como también la creación de sistemas que otorguen la posibilidad de vivir libre de miseria, sin temor y decidir por uno mismo (ONU, 2003, p.34).

Siguiendo a De la Cruz (2007), se pueden identificar dos dimensiones: la seguridad personal y la seguridad ciudadana. Por un lado, se puede definir a la seguridad personal por “los riesgos de violencia física y una serie de amenazas, tales como crimen, violencia doméstica, abuso infantil, suicidio, guerra, tortura, las amenazas por parte de agentes estatales y las amenazas colectivas, como violencia étnica” (De la Cruz, 2007, p.206). Por otra parte, la seguridad ciudadana tiene que ver con el ámbito donde se expresa la inseguridad personal y éste suele ser el espacio público. Así, ésta seguridad hace referencia a “modalidades específicas de vulnerabilidad —las ocasionadas por la violencia y el despojo— y a la protección de los derechos fundamentales de las personas” (Ibídem). De este modo, es posible entender a la seguridad ciudadana como “la condición personal, objetiva y subjetiva, de encontrarse libre de violencia o amenaza de violencia o despojo intencional por parte de otro” (PNUD 2005, p.206).

Por su parte, Lucía Dammert (2007), expone que el temor y la sensación de inseguridad o sentirse amenazado son temas que en las últimas décadas han sido considerados como fenómenos que afectan a la población y que deben ser considerados al momento de determinar las políticas públicas de seguridad, ya que poseen un impacto mucho más directo en la población que la criminalidad. Además, la autora explica que la literatura internacional sobre seguridad sostiene que el

género puede ser considerado uno de los principales “predictores del temor” debido a que las mujeres sienten un mayor temor que los hombres. Sin embargo, existe la estimación de que las personas de género femenino serían víctimas en menor porcentaje que el colectivo masculino, lo cual ha llevado a desestimar la percepción femenina de la inseguridad y a invisibilizar los elementos que constituyen el temor al delito por parte de las mujeres (Dammert, 2007). Esos elementos se relacionan, siguiendo a la autora, con la mayor probabilidad por parte de las mujeres de ser víctimas de agresiones sexuales, tanto en el espacio público como en el ámbito doméstico. Además, Dammert sostiene que esta percepción tiene su origen en las relaciones desiguales entre ambos géneros y que el temor femenino es parte de un proceso aprendido y socializado. En esta misma línea, Ana Falú (2020) retomando a Gabriel Kessler, explica que si bien las violencias e inseguridad que registran los hombres se corresponden más con la criminalidad, en el colectivo femenino esto es indiscriminado en el sentido que existe una mayor exposición a la criminalidad y además tendrá connotaciones sexuales, generando una mayor percepción de la inseguridad. Asimismo, Falú sostiene que esa exposición a ser víctimas de acoso, violencias sexuales o robos, se relaciona con la imagen de debilidad que hay construída alrededor del cuerpo femenino.

En sintonía con los conceptos desarrollados en los párrafos precedentes, la normativa argentina establece -desde el año 2019- que el acoso en el espacio público es una modalidad de violencia de género. Esta disposición se incorpora a partir de la modificación introducida por la Ley N° 27501 (modificatoria de la ley N°26485 de Protección Integral a las Mujeres) en donde se incorpora el inciso g al Artículo N° 6:

Violencia contra las mujeres en el espacio público: aquella ejercida contra las mujeres por una o más personas, en lugares públicos o de acceso público, como medios de transporte o centros comerciales, a través de conductas o expresiones verbales o no verbales, con connotación sexual, que afecten o dañen su dignidad, integridad, libertad, libre circulación o

permanencia y/o generen un ambiente hostil u ofensivo. (Ley De Protección Integral A Las Mujeres N°27501, 2019)

En lo que respecta a la relación entre inseguridad, violencia y movilidad, la mencionada sensación de mayor exposición a diferentes modalidades de violencia, e incluso de aquellas con connotaciones sexuales y de acoso, lleva a las mujeres, según Ana Falú (2020), a estar más expuestas y a valorar los horarios diurnos, la iluminación y la seguridad del trayecto por sobre la velocidad. Esta sensación de inseguridad y su consecuente mayor exposición puede asociarse a una imagen de debilidad construída alrededor del cuerpo femenino. La autora también considera a partir de diversos estudios, que los hombres no suelen ser víctimas de agresiones mientras se movilizan en las ciudades y lo que valoran, en contrapartida respecto a las mujeres, es que les tome el menor tiempo posible llegar a destino.

Asimismo, se sostiene que los patrones de movilidad femeninos se ven condicionados tanto por la distinta percepción del espacio entre hombres y mujeres, como por el miedo que ellas suelen experimentar, convirtiéndose en un factor determinante en el uso y acceso al espacio público (Soto Villagrán, 2022). Por lo tanto, siguiendo a Massey (2005), se puede considerar al espacio como resultado de prácticas sociales, en proceso de construcción permanente y es posible decir que, a través de las prácticas sociales y relaciones de poder, se producen lo que Pain (2000) denomina como espacios del miedo.

El hecho de que el miedo condicione el uso y acceso al espacio público, supone como retoma Soto Villagrán (2022), que existe una restricción por parte de las mujeres que la asumen con normalidad y naturalidad sin considerarla una dificultad en su movilidad y derecho a usar la ciudad. De esta forma, se puede decir que a partir de la emoción del miedo las mujeres están condicionadas en la posibilidad de elegir las opciones de movilidad, ya que el miedo “confina, limita y excluye el movimiento de las mujeres en el espacio público” (Soto Villagrán, 2022 p.20).

En este sentido, “el miedo al lugar es relacional y queda expresado y definido en un flujo de relaciones sociales con ‘otros’ sujetos, con los lugares y con los tiempos” (Soto Villagrán 2022p.28). Es a partir del miedo, teniendo en cuenta lo manifestado por la autora, que las mujeres desarrollan mapas mentales individuales y modifican sus comportamientos para reducir las posibilidades de estar expuestas al acoso, siendo la reclusión hogareña la forma más extrema de evitar esas situaciones.

Finalmente, a partir de lo expuesto se puede afirmar, como sostiene Ana Falú (2020) que es “claramente distinto ir con cuerpos de mujeres por las ciudades y los barrios que con cuerpos de hombres” y por tanto es posible pensar que las mujeres por temor al acoso callejero a partir de palabras, roces o incluso abuso físico, limitan sus desplazamientos condicionando su movilidad, tanto en sus trayectos como en el modo de transporte elegido y el disfrute del espacio público. En la misma línea, se comprende que “el cuerpo femenino es simbolizado culturalmente como vulnerable frente al acoso sexual de los hombres y, por lo tanto, regido por normas de comportamiento social de pudor, cuidado, reserva, entre otros” (Soto Villagrán, 2022 p.29). Al respecto, la autora destaca que es fundamental entender la movilidad como cuerpos en movimiento para comprender las prácticas de movilidad cotidiana de las mujeres prestando atención sobre las restricciones y distintos tipos de violencia que experimentan los cuerpos femeninos solamente por ser mujeres.

La bicicleta como medio de transporte

En relación con la movilidad de las mujeres en las ciudades, es importante pensar y conceptualizar el uso urbano de la bicicleta por parte de ellas. En este sentido a continuación se presenta información que da cuenta de esto.

Diversos autores destacan el creciente uso de la bicicleta como medio de transporte, tanto en América Latina en su totalidad, como en otras ciudades que no solían tener difundida una cultura ciclista. En este sentido, desde el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) realizaron el estudio “Mujeres y Ciclismo Urbano” (Díaz y Rojas, 2017) y a partir de los datos recabados por la Encuesta Movilidad Domiciliaria de Buenos Aires 2009-2010 (ENMODO) y la Encuesta de

Origen Destino (EOD) de Rosario 2008, Córdoba 2009 y Mendoza 2010, apuntaron a mostrar el desbalance entre géneros en el uso de la bicicleta como medio de transporte.

Al respecto, el estudio destaca el crecimiento del uso de la bicicleta en gran parte de las ciudades latinoamericanas, entre ellas Rosario. En esta ciudad, del total de los desplazamientos en distintos medios de transporte, el 5% se realiza en bicicleta, un número que puede considerarse sensiblemente alto si se tiene en cuenta que en la Región Metropolitana de Buenos Aires el registro de participación de la bicicleta en el reparto modal es del 3% (ENMOD, 2009). Además, en la región latinoamericana existe una notable diferencia en el número de hombres y mujeres que eligen la bicicleta como medio de transporte, a pesar del aumento en el uso de la misma ya que según el BID, la participación de mujeres pedaleando es minoritaria y no superan el 30% del total de los viajes realizados en bicicleta.

Existen diversos factores que explican la diferencia de uso de la bicicleta entre hombres y mujeres en la región latinoamericana, de los cuales se pueden identificar claramente dos: la bicicleta asociada a la idea de seguridad y la bicicleta incompatible con los patrones de viaje de la mujer (Emond et al, 2009, en Díaz y Rojas, 2017).

La idea de seguridad se vincula con que la bicicleta es un modo de transporte riesgoso para la integridad física y por tanto, las mujeres -al estar más expuestas- eligen otro medio por sobre éste. Por otro lado, la incompatibilidad con los patrones de viaje, se relaciona como se mencionó con anterioridad, con los viajes enmarcados dentro de una movilidad de cuidado, los cuales muchas veces implican el traslado de otras personas o de bultos pesados, por lo que la bicicleta no se concibe como un medio apropiado.

Existen, además, otros factores que inciden en la baja participación de la mujer en el ciclismo urbano y se relacionan con las “características físicas y sociales del entorno en que se realiza el viaje” (Díaz y Rojas, 2017, p.16) y con la extendida promoción del uso de modos de transporte motorizados. También aparecen aspectos asociados a los prejuicios del ciclismo (Díaz y Rojas, 2017) que tienen que

ver con “percepciones y representaciones existentes en torno al uso de la bicicleta por parte de las mujeres” que “influyen en la forma en que la utilizan y en su acceso real a la misma” (Huerta y Gálvez, 2016, p.113). Dichos prejuicios influyen directamente en los comportamientos de las mujeres ya que, como sostienen las autoras mencionadas, los cuerpos femeninos son socialmente más observados y juzgados, lo que genera más probabilidades por parte de las mujeres ciclistas de sufrir acoso. De esta forma, los imaginarios sociales acerca de la mujer en bicicleta condicionan, no solamente el acceso y uso de este modo de transporte, sino también las prácticas de quienes ya las utilizan, como puede ser la elección del atuendo, el tipo de bicicleta y/o accesorios, las zonas por donde se circula y las franjas horarias.

En cuanto a la ciudad Rosario, según el BID, el porcentaje de participación femenina en el ciclismo urbano alcanza el 40%, siendo una de las ciudades con mayor cantidad de mujeres ciclistas (Díaz y Rojas, 2017). Además, en registros más recientes correspondientes al 2021 y realizados por la Usina de Datos de la Universidad Nacional de Rosario, se observa que la bicicleta es elegida por el 12% de rosarinos y rosarinas, el mismo porcentaje corresponde a las mujeres que eligen esa opción para movilizarse (Usina de Datos UNR, 2021, p.8).

Por otro lado, diversas publicaciones demuestran que la implementación en diferentes ciudades de un sistema de bicicletas públicas, como complemento de otros modos de transporte, estimula la movilidad activa en la población en general, pero también en el colectivo de mujeres en particular. Díaz y Rojas (2017) sostienen que, a medida que el uso de la bicicleta representa un mayor porcentaje en el reparto modal, la diferencia entre hombres y mujeres utilizándolas tiende a disminuir. A su vez, siguiendo a Huerta y Gálvez (2016), los procesos de integración de bicicleta urbana promueven el uso de la misma y el equilibrio entre géneros. Asimismo, con la implementación de sistemas públicos de bicicleta, las mujeres van incorporando este modo de transporte a la cotidianeidad de sus viajes, generando un “efecto contagio” que propicia la elección de la bicicleta como modo de transporte (Huerta y Gálvez, 2016). Esto demuestra “la importancia de estimular la co-modalidad y potenciar la disponibilidad de alternativas y oportunidades en la

movilidad activa, considerando sus necesidades diferenciadas que tienen las mujeres en su movilidad diaria” (CEPAL, 2019, p.19).

Otras consecuencias de la implementación de un sistema público de bicicletas y su uso por parte de mujeres tienen que ver con las propias sensaciones de ellas al momento de utilizarlas. Tal como exponen Huerta y Gálvez en su publicación:

Muchas de las mujeres han puesto de manifiesto las sensaciones de autonomía y libertad que les aporta moverse en bicicleta: poder llegar a cualquier sitio y a cualquier hora, hacer paradas en el mismo desplazamiento, las sociabilidades y otros aspectos sensoriales relacionados con la experiencia ciclista (olores, sonidos, temperatura, y otras sensaciones del ambiente) se vinculan con estos dos conceptos, ampliamente valorados por las entrevistadas. Así, la bicicleta se percibe como un medio de transporte particularmente flexible y que aporta autonomía a quien la usa. (Huerta y Gálvez, 2016, p.121).

Sistemas Públicos de Bicicletas

Considerando la relevancia los Sistemas Públicos de Bicicleta (SPB) para el detrimento del desequilibrio en el uso de la bicicleta por parte de hombres y mujeres como medio de transporte, se cree necesario realizar a continuación una conceptualización acerca de los mismos.

Al respecto, desde el Banco de Desarrollo para América Latina (CAF), Ricardo Montezuma realizó una guía práctica para la implementación de sistemas públicos de bicicletas en Latinoamérica donde se definen a los mismos como:

Un nuevo concepto de movilidad pública, individual y en autoservicio, se basa en el préstamo o alquiler temporal de bicicletas [...] Se trata ante todo de un sistema público para fomentar el uso urbano de la bicicleta en viajes de corta distancia y duración, entre personas previamente inscritas e identificadas. (Montezuma, 2015, p.10).

Por otro lado, los sistemas de bicicletas públicas siguiendo a González Luna (2016), se pueden clasificar en cuatro generaciones, las mismas se describen a continuación:

La primera corresponde a los sistemas abiertos, es decir, sistemas gratuitos sin control, registro ni lugar de devolución de las bicicletas. Surgió en 1968, en Holanda con la implementación del “White Bike Plan” que consistía en inundar Ámsterdam de bicicletas para evidenciar la contaminación de los vehículos motorizados y la mala calidad del transporte público. Esta primera generación fracasó principalmente por la vulnerabilidad del mismo sistema al robo y vandalismo.

La segunda generación se manifiesta, a partir del año 1995, pensada como una alternativa gratuita de movilidad en grandes ciudades para recorrer distancias cortas, con lugares donde tomar y dejar la bicicleta. Actualmente este tipo de sistema opera en Copenhague (Dinamarca) pero aún así, continúa siendo una alternativa vulnerable por la falta de medidas de seguridad para evitar el robo de las unidades y la ausencia de registro de los usuarios.

En cuanto a los sistemas de tercera generación, son aquellos que se incluyen dentro de una proyección urbana para la búsqueda de movilidad sustentable. Requieren el registro de sus usuarios para el seguimiento y cobro del uso de las bicicletas mediante la utilización de herramientas tecnológicas como *Smart Cards*, microchips o GPS. Esta generación comenzó a implementarse a partir del año 2007 y actualmente es la más utilizada en las grandes ciudades.

Los sistemas que corresponden con la cuarta generación técnicamente utilizan el mismo sistema que la anterior y la diferencia se encuentra en que buscan fomentar la intermodalidad con el resto del transporte público a partir de esquemas tarifarios compartidos.

Asimismo, los SPB tienen como principal objetivo poner al servicio de los ciudadanos la infraestructura necesaria de bicicletas y estacionamientos para que puedan realizar desplazamientos de corta y media distancia entre una ciclo-estación y otra. Además, estas iniciativas se enmarcan dentro de planes y programas de movilidad sustentables (Gonzalez Luna, 2016).

En la implementación de este tipo de sistemas como medios de movilidad no motorizada se pueden observar, siguiendo a Gonzalez Luna (2016) ciertas ventajas, entre ellas la oportunidad de poder lograr que el transporte urbano sea sostenible en términos económicos, sociales y ambientales, ya que la bicicleta es de por sí un medio económico, eficaz, sustentable que posibilita rapidez en la intermodalidad, agilizando de esta manera los tiempos de desplazamientos.

Movilidad ciclista y género en Rosario

El presente apartado se expone información con perspectiva de género acerca de la movilidad ciclista de mujeres en Rosario, a partir del análisis de una serie de variables retomadas de la encuesta de percepción y satisfacción del sistema Mi Bici tu Bici correspondiente al año 2021 y la realización de entrevistas en profundidad a actores clave dentro de la movilidad urbana ciclista de la ciudad de Rosario.

Esto se realizará mediante la distinción de los diferentes niveles de uso del Sistema de Bicicletas Públicas y la identificación de los principales medios de transporte que los y las usuarios y usuarias eligen para movilizarse en la ciudad. A su vez, se considerará la percepción de seguridad, tanto de las usuarias del sistema como de las mujeres que se movilizan en bicicleta propia y se identificarán los factores que estas personas reconocen como condicionantes a la hora de movilizarse en dicho medio de transporte, mediante la información que tanto los datos como los testimonios de las entrevistas permiten construir. En este sentido, en una primera instancia se describirá brevemente la situación de la ciudad de Rosario en cuanto a los principales indicadores de seguridad pública, se realizará una descripción del sistema Mi Bici Tu Bici enfatizando en su expansión y consolidación durante el año 2020, y luego se proseguirá la caracterización los actores entrevistados, Rosario En Bici y Reno12. Se finalizará con la descripción y análisis de la información construída a partir de la encuesta de percepción y satisfacción del sistema correspondiente al año 2021 y su triangulación con entrevistas a actores clave.

La ciudad de Rosario

Rosario se encuentra en el extremo sudoeste de la provincia de Santa Fe y es considerada una de las tres ciudades más importantes de Argentina tanto por su población -posee cerca de un millón de habitantes- como por el desarrollo económico, productivo e institucional. Además goza de una posición geoestratégica

en la región del MERCOSUR y se erige como centro de transporte e intercambio de la logística de la región a través de su puerto (Reviglione, 2020).

Sus orígenes están marcados por el desarrollo portuario, industrial y ferroviario y por constituirse como uno de los principales puntos geográficos para exportar los productos de la región Pampeana y para radicar, ya durante el siglo XX, industrias relacionadas con la actividad agropecuaria. Hacia mediados del siglo pasado, el desarrollo continuó con la instalación de industrias químicas, metalúrgicas y metalmeccánicas, que hacia fines de los años 70 por la crisis económica regional debieron reconvertirse generando altas tasas de desempleo y aumento de marginalidad (Reviglione, 2020).

El inicio del presente siglo estuvo marcado por la fuerte recesión económica con la llamada crisis del 2001, una crisis sin precedentes en todas las variables socio-económicas y políticas, y por el fin del régimen de la convertibilidad, a lo que por supuesto, Rosario no fue ajena. No obstante, a partir de la devaluación del Peso Argentino en 2002, “el sector construcción-inmobiliario se recuperó rápidamente, convirtiéndose en uno de los sectores líderes de la reactivación económica durante la década siguiente a nivel nacional y regional, en razón de ser una actividad trabajo-intensiva que demanda mano de obra, materiales e insumos y también de sus eslabonamientos hacia adelante en la provisión de servicios asociados a la construcción” (Lanciotti et. al, 2015 p.16).

En lo que respecta a las características urbanas de Rosario, se puede decir que han ido modificándose a lo largo de la historia en relación con las actividades económicas que se desarrollaban en la ciudad. Durante las últimas dos décadas, como se citó anteriormente, se registró una alta inversión en proyectos urbanísticos e inmobiliarios, y la ciudad se convirtió en el centro geopolítico y económico de una amplia región metropolitana. Esta transformación urbana estuvo centrada en las zonas con mayor atractivo inmobiliario, turístico y de servicios (Brizuela; 2015). Sin embargo el equipamiento urbano no fue homogéneo para toda la ciudad y se profundizó la segregación y fragmentación en las áreas carentes de valor turístico, patrimonial y comercial.

A su vez, en los últimos años la ciudad ha vivido una escalada de violencia urbana que se refleja en los datos y la información construida desde el Observatorio de Seguridad Pública de la Provincia en sus informes anuales sobre personas heridas por armas de fuego y sobre homicidios. Entre enero y agosto de 2021, se registraron doscientos veintisiete (227) homicidios en la provincia de Santa Fe de los cuales el 87% ocurrieron en la ciudad de Rosario¹. Asimismo, se produjeron cuatrocientos ochenta y cinco (485) heridos con armas de fuego (HAF), convirtiendo a Rosario en la localidad que más personas HAF ha registrado durante el 2021, ya que más de ocho de cada diez casos han ocurrido en dicha ciudad². Así, la tasa de HAF para la ciudad de Rosario alcanza los 70,67 HAF cada 100 mil habitantes.

Es importante mencionar que desde el Observatorio destacan el fuerte componente territorial que tiene la violencia altamente lesiva en la Provincia, ya que se produce en espacios urbanos donde coinciden diversos factores de vulnerabilidad social como la escasez de empleo, la precariedad e irregularidad en la tenencia de las viviendas y la desigualdad en el acceso a servicios públicos. De esta forma, es posible deducir inicialmente que la segregación y fragmentación que registra la ciudad, como se mencionó anteriormente, a causa de la transformación urbana que se reconoce en Rosario desde hace años, puede tener relación con los altos índices de violencia lesiva que se registran. Los factores y variables que explican este fenómeno son diversas y multicausales, y si bien exceden el objeto de estudio de esta investigación, nos permite aportar ciertas características coyunturales para comprender el contexto en que las mujeres se movilizan en la ciudad, particularmente la movilidad ciclista y la percepción de seguridad de las mujeres que utilizan la bicicleta para trasladarse.

¹ Informe Anual Sobre Homicidios En Provincia De Santa Fe Año 2021, Observatorio de Seguridad Pública, Ministerio de Seguridad.

² Informe Anual Sobre Personas Heridas Por Armas De Fuego En Provincia De Santa Fe 2021, Observatorio de Seguridad Pública, Ministerio de Seguridad.

El Sistema Público de Bicicletas: Mi Bici Tu Bici

En el presente apartado, se describirán las características del Sistema Público de Bicicletas de Rosario, Mi Bici Tu Bici y el desarrollo del mismo desde sus inicios en 2015 hasta la actualidad.

Este sistema consiste en la distribución de estaciones de anclaje desde las cuales el/la usuario/a, con una tarjeta sin contacto personalizada, puede seleccionar y extraer una bicicleta para realizar el trayecto deseado en un período de hasta sesenta minutos. Una vez finalizado, la bicicleta debe ser depositada en cualquier otra estación de las distribuidas en la ciudad. El sistema contempla el tiempo de uso adicional en caso de ser necesario, para el cual se debe abonar una tarifa suplementaria.

Asimismo, el sistema define dos tipos de usuarios que pueden registrarse: usuario Turista y usuario Movi. El usuario turista accede al uso del sistema mediante una tarjeta de crédito mientras que el usuario Movi corresponde a quien accede mediante una tarjeta Movi, la misma que se utiliza en el Transporte Urbano de Pasajeros en Rosario. La inscripción se puede realizar de manera presencial en los distintos Centros de Atención al Usuario o de manera digital tanto a través de la aplicación móvil Mi Bici Tu Bici como de la página web del sistema. Desde la mencionada aplicación móvil también se puede crear un usuario, gestionar los abonos, consultar el estado de las estaciones, reportar fallas en el sistema, y consultar tanto el reglamento del sistema como una lista de preguntas frecuentes sobre su uso.

Las primeras estaciones de Mi Bici Tu Bici comenzaron a funcionar en el año 2015, en su momento eran dieciocho y contaban con 280 bicicletas disponibles. Desde entonces, se fue ampliando tanto en nuevas estaciones como en mayor cantidad de rodados disponibles, a la vez que aumentó el número de usuarios y usuarias. La distribución de las estaciones en su primera etapa estuvo concentrada en la zona centro de la ciudad, cerca de puntos estratégicos como la terminal de

ómnibus, plazas o instituciones educativas; luego se fueron sumando estaciones en el macrocentro de la ciudad.

Es preciso señalar que durante el 2020 y con la llegada de la pandemia de Covid-19 producida por el virus SARS-CoV-2, la utilización de la bicicleta, tanto pública como privada, para movilizarse en la ciudad tomó mayor preponderancia, registrándose en las calles un incremento del 360% de presencia de ciclistas durante hora pico³. Si bien en un primer momento y durante las primeras semanas de aislamiento social preventivo y obligatorio el Sistema estuvo suspendido, con el correr de las semanas y el mayor conocimiento acerca de la transmisión del virus, se tomó conciencia de que la bicicleta podía considerarse segura en términos epidemiológicos al ser un transporte individual que permite mantener la denominada distancia social garantizando menores probabilidades de contagio. De esta manera, durante el 2020, Mi Bici Tu Bici registró un aumento en cuanto al nivel de usuarios, sumando alrededor de dos mil nuevos desde el inicio del aislamiento preventivo, y un significativo incremento en los viajes realizados ya que durante el mes de julio de 2020 se registraron 16 mil viajes más que en el mismo mes del año anterior, tal como se indica en el sitio de noticias de la Municipalidad.

Además de la seguridad sanitaria que garantizaba la bicicleta en ese momento, se pueden considerar dos cuestiones que influyeron en el incremento del uso de la misma como medio de transporte. Por un lado, debido a la merma de pasajeros en el transporte público motorizado, particularmente los colectivos, se generó una crisis económica que desembocó en una prolongada huelga de choferes durante más de dos meses⁴ lo que derivó en la imposibilidad de movilizarse en colectivo y en la demanda de muchas personas de encontrar otro medio de transporte que además fuera seguro en términos sanitarios. Por otro lado, desde la Municipalidad, ante el notorio incremento de ciclistas en las calles, iniciaron en una primera etapa el trazado de 34 km de nuevas ciclovías, llegando a julio de 2021 con 57 nuevos kilómetros⁵. Esta infraestructura colabora con la seguridad vial de

³ “La revolución de las bicicletas: Rosario pedalea más que nunca” *Impulso Negocios*, Noviembre 2020

⁴ “Nuevo paro de colectivos en Rosario” *Rosario12*, 11 de Noviembre de 2020

⁵ “Se sumaron 57 kilómetros de ciclovías desde que comenzó la pandemia” *La Capital*, 16 de abril 2021

quienes se movilizan en bicicleta reduciendo la congestión del tránsito y optimizando el uso del espacio, promoviendo a su vez el uso de la bicicleta para movilizarse.

De esta forma, se puede decir que la pandemia del 2020 constituye un hito para el ciclismo urbano de Rosario y para el Sistema Mi Bici Tu Bici en particular. Se registró una fuerte demanda de bicicletas públicas en todo el territorio rosarino y fue el puntapié para que desde el Ente de la Movilidad se trabajara en la instalación de nuevas estaciones en los Distritos Oeste y Norte⁶, y también en los distritos Sur y Suroeste⁷. Esta expansión no se detuvo y al momento de la realización de esta investigación el sistema cuenta con 84 estaciones con 738 bicicletas disponibles.

Rosario en Bici y Reno12

En el presente apartado se llevará a cabo una caracterización de los actores clave entrevistados a los fines del presente trabajo. Las entrevistas tienen el propósito de aportar información cualitativa que profundice los datos disponibles en los resultados que ofrece la encuesta de percepción y satisfacción. Los actores seleccionados, tienen relación con la movilidad ciclista en Rosario y corresponden por un lado a integrantes del proyecto “Rosario En Bici” y por otro a una integrante del grupo “Reno12”⁸.

En lo que refiere a Rosario en Bici (ReB), es un proyecto que se encuentra bajo la órbita de la ONG “STS” (Soluciones Tecnológicas Sustentables) de la ciudad de Rosario, que surge hacia el 2011 y se consolida en 2013. El mismo tuvo como disparador la demarcación de la ciclovía de calle Salta en Rosario por parte de la municipalidad que suscitó diferentes resistencias desde vecinos y comerciantes de las cuadras correspondientes al trazado de la ciclovía⁹. Frente a esta problemática, un grupo de personas que formaban parte de la ONG STS junto

⁶ “Mi bici tu bici sigue ampliando sus servicio en el norte y noroeste de la ciudad” *El Ciudadano*, 6 de agosto de 2022

⁷ “El municipio proyecta instalar 30 estaciones de bicicletas en zona sur” *La Capital*, 18 de Septiembre de 2021

⁸ Las entrevistas fueron realizadas durante el mes de junio 2023

⁹ “Vecinos de calle Salta redoblan la apuesta contra la bicisenda, *Rosario3*, 21 de febrero de 2011

a otros grupos ciclistas del momento, participaron en las sesiones del concejo deliberante para apoyar la iniciativa. A partir de este punto nodal se crea “Rosario en Bici” con el objetivo de consolidar la bicicleta como modo de transporte en la ciudad más allá de su uso recreativo, colaborando de esta forma con la descongestión del tránsito diario en las calles y con mejorar las condiciones de habitar Rosario en términos de salud y medio ambiente. En síntesis, la principal línea de acción hoy en día de ReB corresponde a la difusión de la cultura ciclista en pos de una mejor calidad de vida. Por su parte, la organización STS que abarca ReB y otros proyectos, se originó en Rosario hacia el 2009 y fue constituida como Asociación Civil en 2014. La ONG está conformada por personas que comparten un interés y una preocupación profunda acerca de los problemas socioambientales y tienen como misión divulgar las problemáticas socioambientales actuales y generar herramientas, a través de proyectos concretos, para provocar un cambio cultural hacia una sociedad sustentable, resiliente y equitativa.

Respecto a Reno12, se trata de un recientemente conformado “club social de pedaleo para mujeres y disidencias”. La persona entrevistada relató que sus inicios son a mediados del 2022, cuando dos de las integrantes del grupo actual tenían una bicicletería juntas y se propusieron participar de una carrera de bicicleta con obstáculos que se iba a realizar en la ciudad de Buenos Aires. Mediante sus redes sociales comenzaron a difundir la propuesta de la carrera para quienes querían entrenar con el objetivo de participar en la carrera. Finalmente no todas las personas que asistían estaban interesadas en entrenar o participar pero, como mencionó una de las integrantes actuales “se contagió la idea de salir a pedalear en grupo” ya que “nos encontraba de noche en lugares donde no nos animábamos a pedalear”¹⁰. De esta forma se fue conformado un club social de pedaleo con nombre y convocatoria fija: todos los miércoles a las siete de la tarde. Al mismo, se fueron sumando mujeres y personas disidentes con el interés de pedalear en grupo por la ciudad.

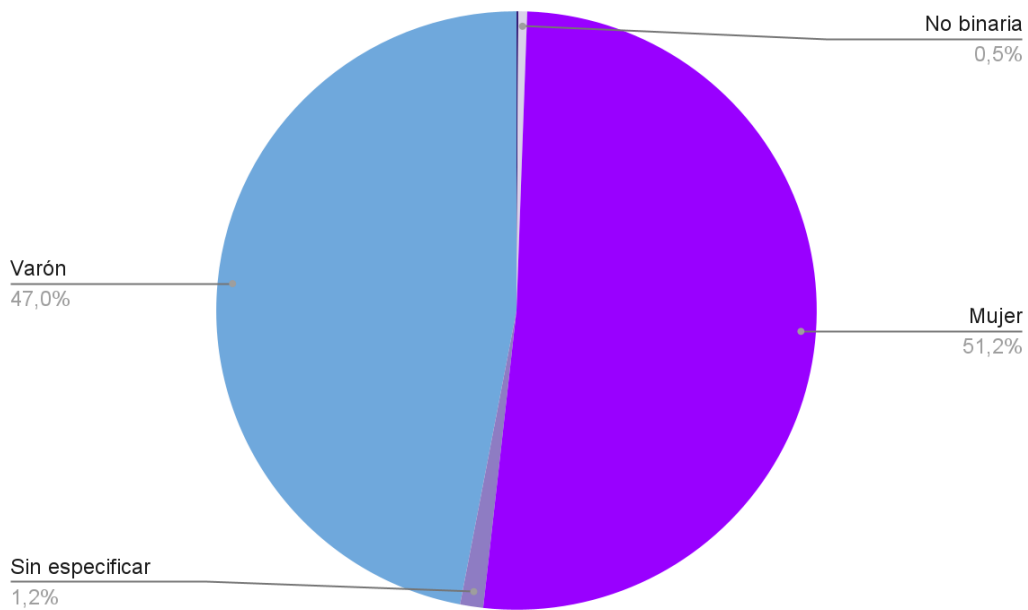
¹⁰ Entrevista realizada a integrante de Reno12 realizada en Junio 2023

Encuesta de percepción y satisfacción Mi Bici Tu Bici 2021

La encuesta de percepción y satisfacción del Sistema de Bicicletas Públicas “Mi Bici Tu Bici” correspondiente al año 2021 estuvo dirigida a todas las personas inscriptas al mencionado sistema y fue enviada mediante correo electrónico a todas ellas. El porcentaje de respuesta corresponde al 5% sobre el total de inscriptos e inscriptas de ese año, lo que representa una muestra de 4035 personas. A continuación se caracterizará la muestra de la misma a partir del análisis de los resultados en función de las variables identidad de género, edad y ocupación.

La variable identidad de género se compone por cuatro indicadores que permiten identificar el género autopercibido por las 4035 personas que contestaron el cuestionario. Como se observa en la figura N°1, el 47% de las personas indicó que su percepción corresponde con varón, mientras que el 51% indicó mujer. En lo que respecta a identidad no binaria el 1,2% indicó esta opción, y el 1,24% prefirió no especificar. Otras identidades corresponden al 0,10% de las respuestas.

Figura N°1
Personas por identidad de género



Fuente: elaboración propia en base a Encuesta de percepción y satisfacción del Sistema de Bicicletas Públicas “Mi Bici Tu Bici” 2021

En cuanto a la edad de las personas que respondieron la encuesta, se presenta, como se observa a partir de la tabla N° 1, en intervalos teniendo en cuenta todas las identidades de género. Al respecto se puede decir que los y las usuarias del sistema son una población de mediana edad ya que de un total de 4035 personas, el 54% tiene entre 31 y 50 años y si se suma el intervalo siguiente, de 51 a 65 años, estos dos grupos representan en total el 67% de la población de la muestra. La diferencia entre varones y mujeres en cada intervalo no es significativa. Asimismo, respecto a la ocupación de las personas, declararon en mayor medida trabajar en relación de dependencia o en forma independiente, seguido por estudiar.

Tabla N°1*Intervalo de edad*

<i>Intervalo de edad</i>	<i>Cantidad de personas</i>	<i>Total de personas</i>
31-50	2188	54,23%
18-30	1200	29,74%
51-65	539	13,36%
>65	74	1,83%
<18	34	0,84%
Suma total	4035	100%

Fuente: elaboración propia en base a Encuesta de percepción y satisfacción del Sistema de Bicis Públicas “Mi Bici Tu Bici” 2021

Uso de la bicicleta en Rosario

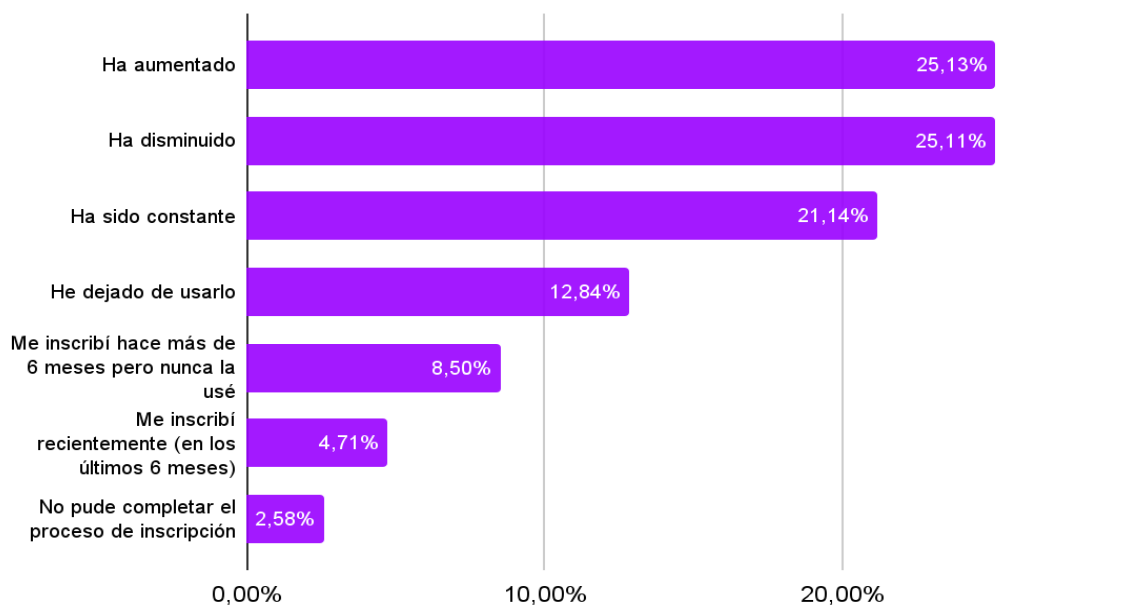
A continuación se expondrá la información relativa al uso de la bicicleta en Rosario construida a partir de los datos de la encuesta de percepción y satisfacción 2021. De este modo, retomando la información expuesta en los párrafos anteriores se puede indicar a priori que, al menos en lo que respecta al uso del sistema público de bicicletas rosarino, el mismo es equilibrado entre los géneros varón-mujer, ya que se observa una relación prácticamente equivalente entre ambos (47% y 51%) respectivamente. Al respecto, se pretende analizar el uso de la bicicleta como modo de transporte en Rosario y particularmente por parte de las usuarias del sistema MBTB.

En tal sentido, para poder hacerlo se tendrán en cuenta las variables que muestran los diferentes niveles de uso del sistema y permiten conocer la variación de uso de las bicicletas de las usuarias y los usuarios durante el último año. Además, se indagará sobre el principal medio de transporte que las personas que componen la muestra eligen para movilizarse en la ciudad.

De esta forma, a partir del análisis de las variables mencionadas se puede ver que es similar la proporción de personas que aumentaron o permanecieron

constantes en el uso de la bicicleta pública respecto a quienes tuvieron un menor uso o dejaron de usarla. Por tanto, es posible inferir que la variación del uso del sistema de bicicletas fue equilibrada. Asimismo, al observar la figura N°2 se los resultados constatar que de un total de 3985 personas que respondieron acerca del nivel de uso de la bicicleta pública durante el año previo al momento de la aplicación de la encuesta, el 25% respondió que aumentaron su uso y un 21% indicó que se mantuvo constante. Estos dos grupos representan alrededor de 1800 personas. Además, un 25% del total indicó que disminuyó el uso, por otro lado el 12% indicó que dejó de usarlo y la proporción de quienes nunca lo usaron corresponde al 8%, número que demuestra que aproximadamente un total de 1800 personas se apartaron de alguna manera del sistema.

Figura N°2
Nivel de uso del Sistema durante el año anterior



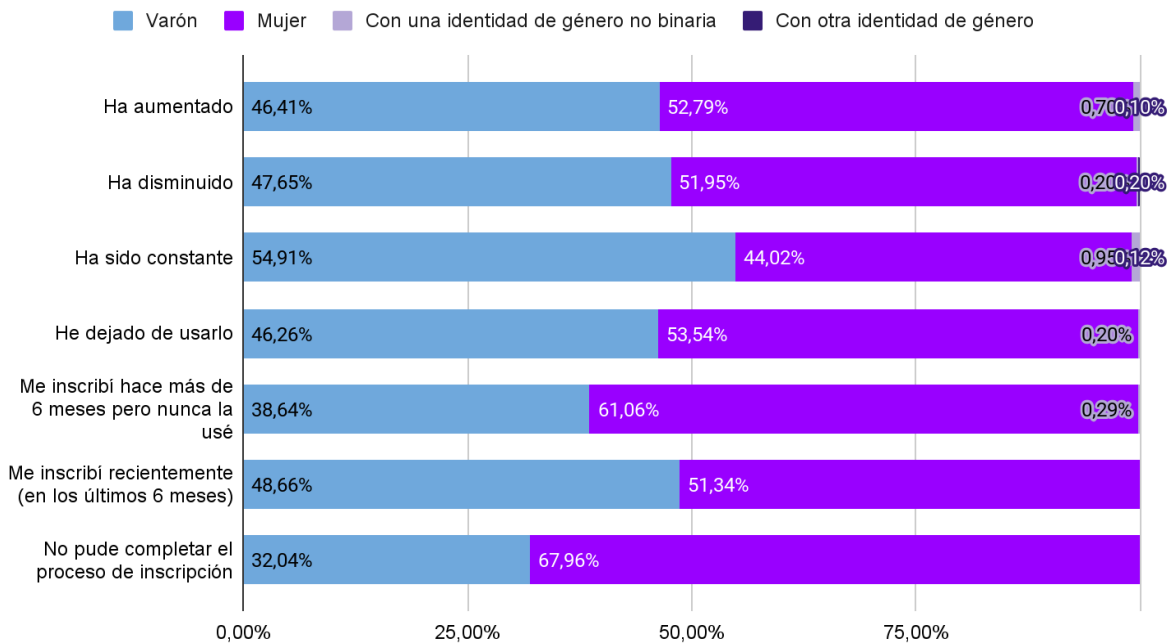
Fuente: elaboración propia en base a Encuesta de percepción y satisfacción del Sistema de Bicicletas Públicas "Mi bici tu bici" 2021

Además, si se observa el nivel de uso del sistema según identidad de género se puede corroborar una tendencia creciente por parte de mujeres en el uso de la bicicleta pública en Rosario: el 52% de quienes indicaron que su uso aumentó en el último año son mujeres, un porcentaje sensiblemente alto en comparación con los usuarios varones el cual es del 46%, como indica la Figura N°3. En cuanto las personas con otra identidad de género y género no binario, éstas corresponden al

0,10% y al 0,70% respectivamente del total de quienes indicaron que aumentaron el uso.

Figura N°3

Nivel de uso del Sistema durante el año anterior por identidad de género



Fuente: elaboración propia en base a Encuesta de percepción y satisfacción del Sistema de Bicicletas Públicas "Mi Bici Tu Bici" 2021

De esta manera, se puede inferir que existe un gran número de mujeres que utilizan la bicicleta para movilizarse por la ciudad. Esto se condice con la información que brinda el BID (2017) que establece que Rosario la participación de mujeres pedaleando es mayor que en otras ciudades latinoamericanas (BID, 2017). Sin embargo, si se observa nuevamente la Figura N°3, los indicadores que corresponden a una menor utilización del sistema (he dejado de usarlo, me inscribí pero nunca la usé, ha disminuido el uso) presentan una mayor proporción de mujeres que de varones.

Al respecto, continuando con el análisis del uso de la bicicleta como medio de transporte, se considera pertinente observar cuál es el principal medio de transporte utilizado en todos los niveles de uso pero con especial atención en aquellos que indican menor utilización del sistema. Como se mencionó, en esos niveles la proporción de mujeres es mayor, por tanto surge la inquietud acerca del medio de transporte que eligen las mujeres para realizar los trayectos donde la bicicleta pública no es la principal opción.

En este sentido, se considerará la variable que ofrece las siguientes opciones: para quienes han dejado de usar el sistema, se presentan como medios de transporte la bicicleta propia, el colectivo, el auto como conductor/a, el auto como acompañante, el taxi o remís, la moto, a pie, el monopatín eléctrico o ninguno en particular (distintos modos). Mientras para quienes han disminuido, aumentado el uso o ha permanecido constante se le ofrecen además de esas opciones, la bicicleta pública.

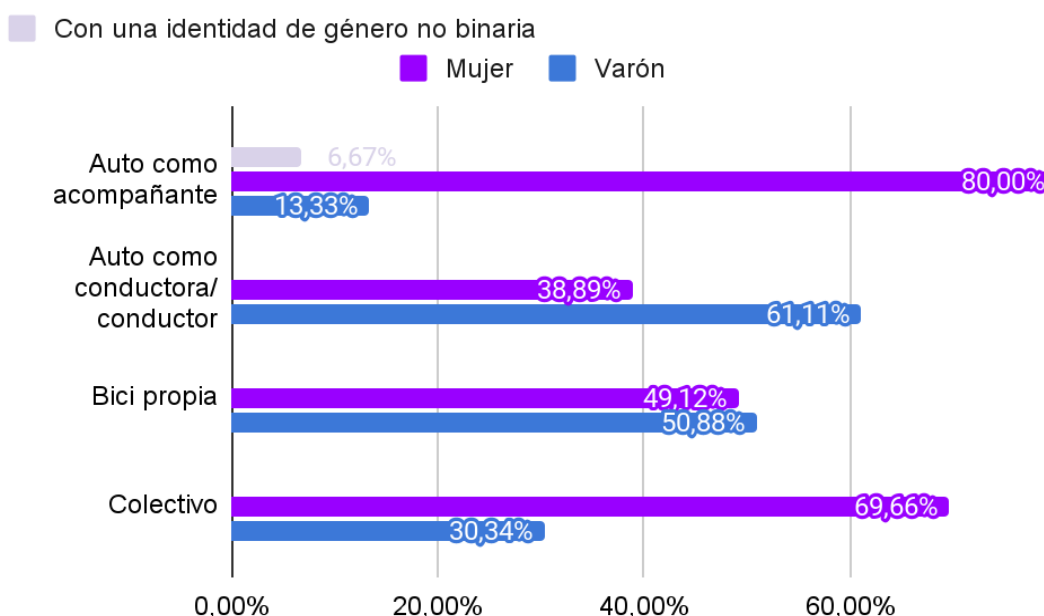
En lo que respecta al grupo de personas que aumentaron el uso del sistema durante el último año se observa que el 38% de ellas elige la bicicleta pública como el principal medio de transporte para movilizarse en la ciudad. Así, se puede inferir que la bicicleta representa una gran proporción en reparto modal para los y las usuarias del sistema que tienen un uso creciente o constante del mismo. Además, este elevado nivel de elección de la bicicleta como medio de transporte puede explicar la poca diferencia entre varones y mujeres que existe en cuanto a los inscriptos en el sistema, ya que la diferencia entre géneros tiende a disminuir a medida que la bicicleta representa un mayor porcentaje en el reparto modal (Díaz Rojas, 2017). Asimismo, que exista un sistema de bicicletas públicas contribuye a que éstas se conviertan en un complemento de otros modos de transporte y estimulen la movilidad activa particularmente en las mujeres, debido a que la presencia de ciclistas en la ciudad genera lo que Huerta y Gálvez (2016) denominan un “efecto contagio” que promueve la incorporación de la bicicleta por parte de las mujeres en la cotidianeidad de sus viajes. En este sentido, se podría decir que el sistema de bicicleta públicas rosarino fomenta una movilidad sostenible en la ciudad mediante la promoción de medios de transporte no motorizados, ya que la información arrojada por las encuestas muestra un gran porcentaje de personas que

son constantes en el uso y que además eligen la bicicleta como principal medio de transporte, el cual ofrece un desplazamiento de bajo costo y eficiente en términos ambientales y fomenta el disfrute del espacio público para los y las usuarias.

Por otro lado, en lo que respecta al conjunto de personas que dejaron de usar el sistema, se observa en la Figura N°4 que tanto para mujeres como varones, el colectivo es la principal opción, pero es elegido en mayor medida por mujeres ya que el 70% de quienes optan por este medio corresponde al género femenino. La opción más escogida que le sigue es el auto como conductor, y en este caso es elegido en mayor medida por hombres: el 60% de las personas que dejaron de usar el sistema y usan el auto para moverse son varones. Además, para este grupo el auto como acompañante es otra alternativa de medio de transporte y a diferencia del auto como conductor, es más elegido por mujeres que por varones. La bicicleta propia no es elegida como una opción principal, apenas 58 personas la eligen y la proporción entre hombres y mujeres es equivalente.

Figura N°4

Principal modo de transporte por identidad de género para las personas que dejaron de utilizar el sistema

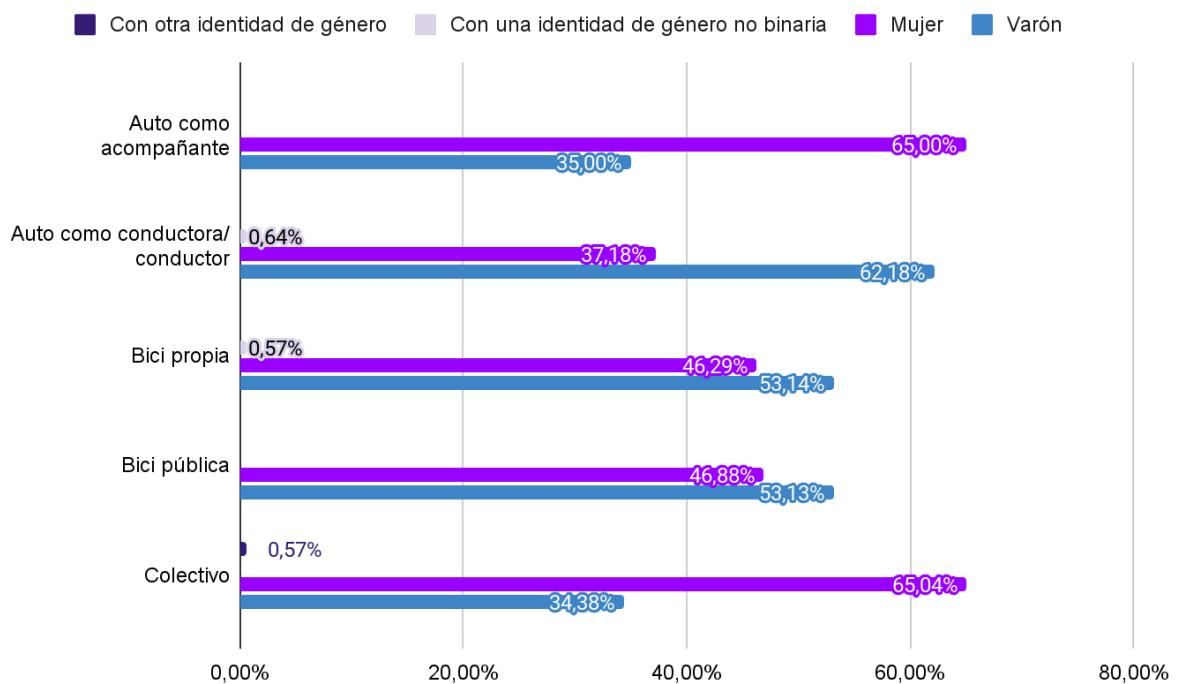


Fuente: elaboración propia en base a Encuesta de percepción y satisfacción del Sistema de Bicicletas Públicas "Mi bici tu bici" 2021

Por otro lado, a partir de la Figura N°5 se observa que para el grupo de personas que disminuyeron el uso del sistema, el colectivo es el principal medio de transporte utilizado y el 65% de quienes lo eligen corresponde al género femenino. Continúa la bicicleta propia para movilizarse, luego el auto como conductor. En ambos casos, esos medios de transporte son más elegidos por varones que por mujeres, ya que el 53% de quienes eligen la bicicleta propia como vehículo y el 62% que elige el auto como conductor, corresponde al género masculino. Además, al igual que en el grupo anterior, el auto como acompañante es más elegido por mujeres que por varones.

Figura N°5

Principal modo de transporte por identidad de género para las personas que disminuyeron el uso del sistema



Fuente: elaboración propia en base a Encuesta de percepción y satisfacción del Sistema de Bicicletas Públicas "Mi Bici Tu Bici" 2021

De esta manera, a partir de esta información se puede decir que las personas que utilizan menos el sistema de bicicletas o dejan de usarlo, eligen algún medio de transporte motorizado para movilizarse por la ciudad, como el colectivo o el auto. Además, se observa que quienes usan en mayor proporción el colectivo y el auto como acompañante son personas de género femenino, mientras que el auto como conductor es elegido en menor magnitud por ellas. Respecto a la bicicleta propia,

ésta se constituye como una de las principales opciones para las personas que disminuyeron el uso del sistema de bicicletas públicas. Sin embargo, al observar las respuestas según identidad de género, se ve que esto no es así para las mujeres, ya que ellas eligen la bicicleta propia en menor proporción que los varones. Esto puede indicar que, en sintonía con lo que sostiene la CEPAL (2019), en Rosario los viajes femeninos se caracterizan por ser realizados principalmente en transporte público y en menor medida en un medio de transporte no motorizado.

Para comprender estas diferencias se pueden considerar distintas circunstancias que conducen a las mujeres a usar un medio motorizado antes que la bicicleta. Una de ellas puede ser, la movilidad del cuidado la cual suele recaer sobre las mujeres e implica el traslado de personas o bultos grandes, así la bicicleta se convierte en un medio de transporte incompatible con los patrones de viaje femeninos como se sostiene en CEPAL (2019) y Soto Villagrán (2022). Asimismo es posible considerar otras cuestiones vinculadas no necesariamente a la movilidad del cuidado, como puede ser la idea de seguridad por parte de las mujeres al momento de andar en bicicleta, ya que es un medio de transporte donde se está más expuesta y se considera riesgoso para la integridad física, por lo que ante ambientes hostiles para ellas, eligen otro medio de transporte por sobre la bicicleta. Por otro lado, un motivo explicitado por las personas entrevistadas, quienes sugirieron que en muchos casos, andar en bicicleta para una mujer suele ser una cuestión de “animarse” cuando ya son “grandes”, es decir, durante la niñez, adolescencia y temprana juventud no suelen movilizarse en bicicleta. Estas personas lo explicaban a partir de experiencias personales y de conocer otras mujeres que no se animaban a andar en bicicleta hasta que fueron alentadas a usarla¹¹.

Factores condicionantes de la movilidad en bicicleta en Rosario

Continuando con el análisis respecto al grupo de personas que se alejaron de Mi Bici Tu Bici y, particularmente, del grupo de mujeres que indican un menor uso, se puede pensar que estas personas encuentran algunos condicionantes al momento de movilizarse en bicicleta en Rosario que a su vez pueden explicar la menor utilización o abandono del sistema. Teniendo en cuenta que el concepto de

¹¹ Entrevista realizada a integrantes de Rosario En Bici realizada en Junio 2023

movilidad que se sostiene en este trabajo implica una perspectiva más allá del desplazamiento en sí mismo y que permite abordar las razones por las que algunas personas, por distintas cuestiones no se movilizan, se considera pertinente indagar acerca de los motivos por los que estos usuarios y usuarias no utilizan o utilizan en menor medida la bicicleta pública para moverse, con especial énfasis en las personas de género femenino.

En este sentido, a continuación se explicitan las razones indicadas tanto por las personas que no aumentaron ni mantuvieron constante la frecuencia de uso, como por aquellas que nunca utilizaron el sistema. Luego, se presentarán las condiciones que tanto estos grupos, como quienes aumentaron o mantuvieron constante el uso expresan como necesarias para incrementar la frecuencia de uso de la bicicleta tanto pública como privada. Asimismo, esta información puede ser interpretada como factores que los usuarios y particularmente las usuarias de MBTB reconocen como condicionantes para moverse en bicicleta en la ciudad.

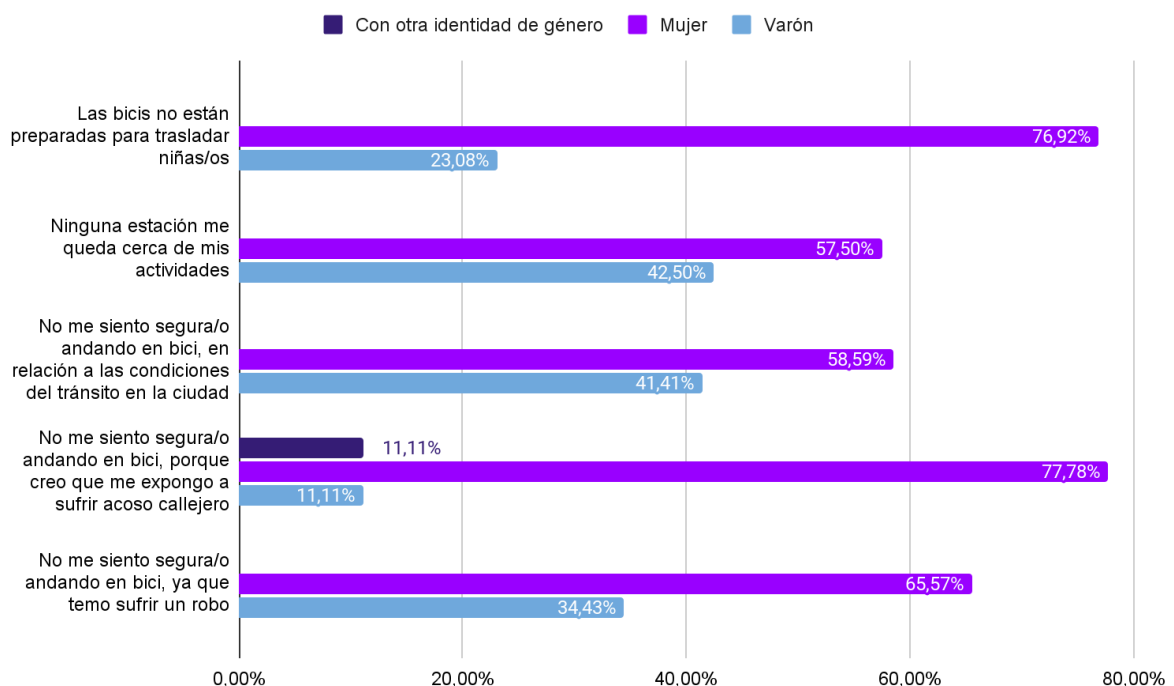
En primer lugar, una de las variables tenidas en cuenta para identificarlos refiere a la razón principal por la que los y las usuarias disminuyeron su uso o dejaron de usarlo, y por la que algunas personas nunca utilizaron el sistema a pesar de haberse inscripto. En relación a esto, las opciones que se presentan son: la no necesidad de usar la bicicleta pública, deficiencias del sistema, el costo elevado del mismo, la adquisición de una bicicleta propia, la distancia a la que están ubicadas las estaciones, que las bicicletas no están preparadas para trasladar niños, y el sentimiento de inseguridad al andar en bicicleta, tanto por miedo a un robo, por las condiciones de tránsito de la ciudad o por exponerse a sufrir acoso callejero. Al respecto, se observa que para todos los niveles de uso considerados en este apartado, las razones vinculadas al traslado de niños o niñas, al miedo al acoso callejero, sufrir un robo o incluso las condiciones de tránsito de la ciudad, son elegidas por una alta proporción de mujeres. A continuación se explicitan los datos que dan cuenta de esto según el nivel de uso.

Para el grupo que indicó una disminución del uso del sistema, alrededor de mil personas, se observa que la opción “las bicicletas no están preparadas para el traslado de niños o niñas”, es elegida en mayor proporción por mujeres, ya que el

77% de quienes lo indicaron son de género femenino. Lo mismo se observa respecto a quienes indicaron que redujeron la frecuencia por sentirse inseguras en cuanto a exponerse al acoso callejero, el 77% de las respuestas coincide con el género femenino. En esta opción se destaca que el 11% del total de respuestas corresponde a personas que se identifican con otra identidad de género. Otra razón que es elegida en mayor medida por mujeres es el miedo a sufrir un robo, de quienes indican esta opción el 65% corresponde al género femenino y el 34% al masculino. La misma relación existe respecto a las condiciones de tránsito de la ciudad, el 58% de las personas que marcan esta opción se autopercibe como mujer mientras que el 41% como varón.

Figura N°6

Razones por las que las personas disminuyeron el uso del sistema según identidad de género



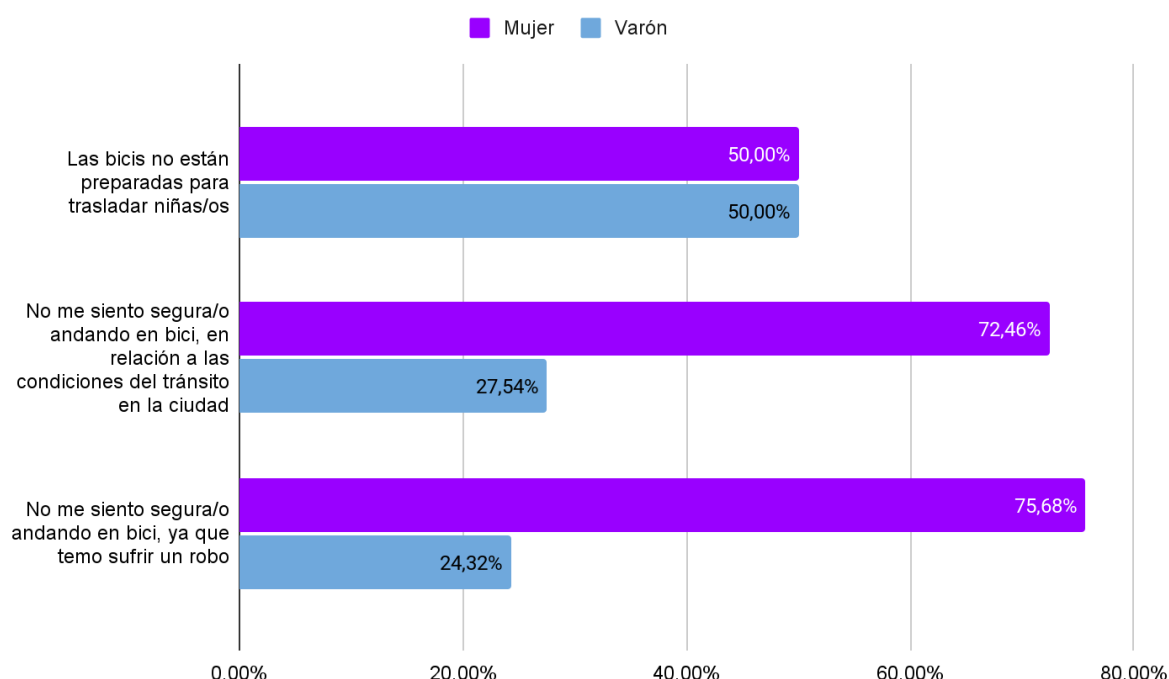
Fuente: elaboración propia en base a Encuesta de percepción y satisfacción del Sistema de Bicicletas Públicas "Mi bici tu bici" 2021

Al observar esta variable para el grupo que dejó de utilizar el sistema, se puede ver a partir de la Figura N°7 que, de todas las personas que contestaron que

dejaron de usarla porque no están preparadas para trasladar niños, el 50% son mujeres. Respecto a quienes indicaron que no la usaron por miedo a sufrir un robo y por miedo a las condiciones de tránsito, el 75% y el 72% respectivamente corresponden al género femenino. En cuanto las personas que se autoperciben con una identidad no binaria, no indicaron ninguna de estas opciones.

Figura N°7

Razones por identidad de género por las que las personas dejaron de utilizar el Sistema



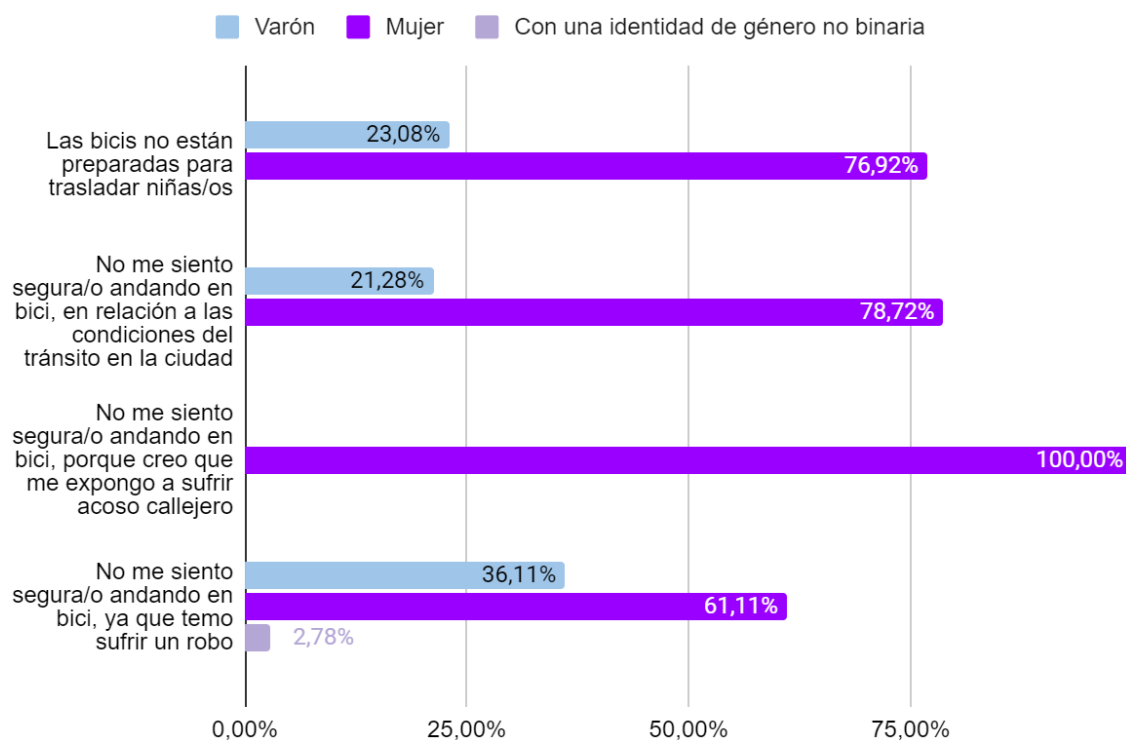
Fuente: elaboración propia en base a Encuesta de percepción y satisfacción del Sistema de Bicicletas Públicas “Mi Bici Tu Bici” 2021

Por otro lado, respecto al grupo de personas que nunca utilizó el sistema, el 61% de las personas de este conjunto son mujeres. Al observar la Figura N°8 se puede ver que del total de las personas que contestaron que nunca las usaron porque no están preparadas para trasladar niños, el 76% son mujeres. De quienes nunca la usaron por miedo a sufrir acoso, el 100% son mujeres. El 62% de quienes indicaron por miedo a sufrir un robo son mujeres y el 2.78% corresponde a personas con género no binario. El 78% de quienes contestaron que nunca la usaron por las condiciones de tránsito son mujeres. Quienes se autoperciben con otra identidad de

género como no binario no contestaron ninguna opción además de la del miedo al robo.

Figura N°8

Motivos por identidad de género por los que las personas nunca usaron el sistema



Fuente: elaboración propia en base a Encuesta de percepción y satisfacción del Sistema de Bicicletas Públicas “Mi Bici Tu Bici” 2021

A partir de lo expuesto se puede advertir que, para un grupo de usuarias, el hecho de que las bicicletas públicas no estén acondicionadas con un asiento para el traslado de niñas o niños, se convierte en un factor que condiciona su movilidad. Esta información concuerda con lo enunciado con anterioridad respecto a la movilidad del cuidado, la cual suele estar a cargo de mujeres e implica entre otras cuestiones el traslado de niñas o niños en distintos trayectos durante el día. Por lo tanto, una bicicleta que no esté preparada con una silla adecuada para ello, deja de ser una opción para movilizarse en la ciudad y posiblemente se elija el colectivo

como medio de transporte, teniendo en cuenta, como se describió anteriormente que del grupo de personas que se alejó del uso del sistema, un gran número de mujeres elige el colectivo como principal medio. Asimismo, en las entrevistas realizadas, tanto los y las integrantes de ReB como a la integrante de Reno12, reconocieron y enfatizaron en la cuestión de que las tareas de cuidado recaen principalmente sobre las mujeres y constituyen una condición al momento de decidir movilizarse en bicicleta.

En lo que respecta a la cuestión del tránsito, a partir de los testimonios recogidos en las entrevistas, una integrante de Rosario en Bici sostuvo que “El tránsito y la calle es más hostil con las mujeres”¹² y que existe una hostilidad directa de los automovilistas contra las bicicletas pero que dicha situación cambia si se pedalea al lado de un varón. Sin embargo, a pesar de ser elegida como una de las razones de apartamiento del sistema por un mayor porcentaje de mujeres, en la variable acerca de las condiciones necesarias para usar más la bicicleta, del total de personas que indicaron “más seguridad en el tránsito” el 47% son mujeres y el 52% varones, como se puede observar en la Figura N°10. En relación a esto se puede pensar que los varones lo escogen en relación a un tránsito más fluido que permita ir más rápido, ya que son ellos quienes suelen valorar la velocidad y que les tome el menor tiempo posible llegar a destino (Falú, 2020). Esto a su vez se puede relacionar con la opción que indica que la usarían más si hubiera más infraestructura respecto a bicisendas o ciclovías, las cuales permiten un viaje en bicicleta con menos obstáculos y a mayor distancia de los automóviles, lo que permite transitar a mayor velocidad.

En lo que refiere al temor a un robo o a sufrir acoso con connotación sexual y a que haya más seguridad respecto a esto, la información recabada demuestra que estas cuestiones son registradas por las mujeres como relevantes al momento de elegir no movilizarse en bicicleta o de pensar cómo mejorar las condiciones para hacerlo. Esto puede mostrar que, como se sostuvo en este trabajo, la movilidad en bicicleta implica una mayor exposición del cuerpo y transitar las ciudades con cuerpos femeninos es distinto que con cuerpos de hombres tal como sostienen Falú

¹² Entrevista realizada a integrantes de Rosario En Bici realizada en Junio 2023

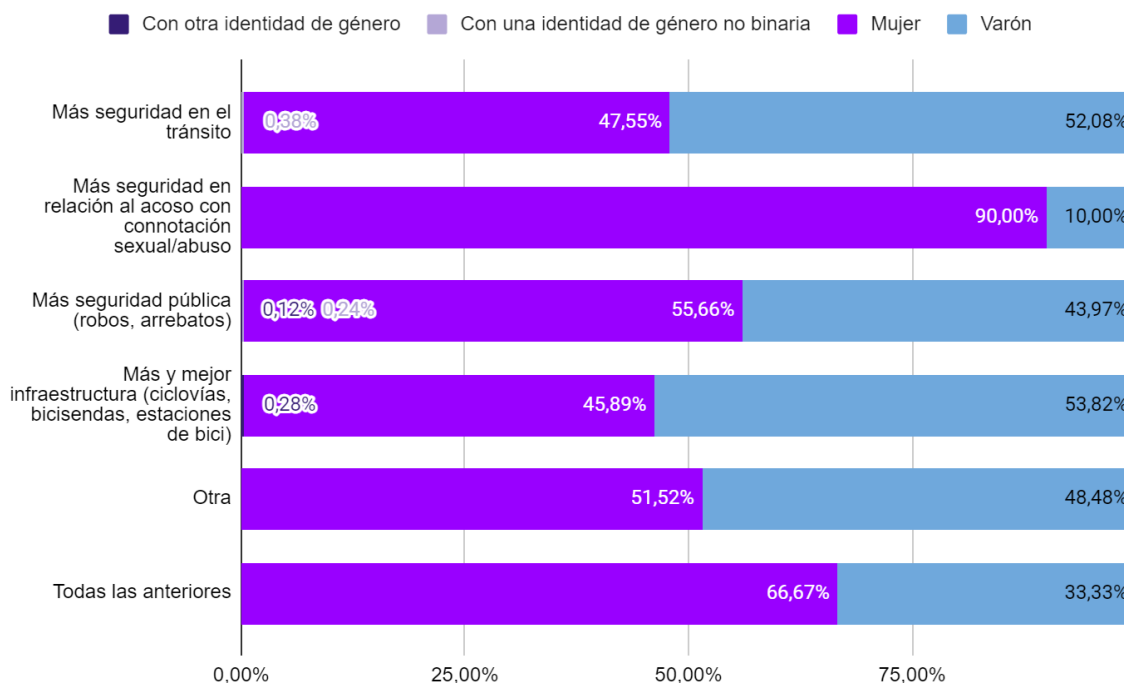
(2020) y Soto Villagrán (2022). El cuerpo femenino es señalado culturalmente como más débil y vulnerable, lo que genera, como se observa en la información descripta, que se sientan más expuestas a diferentes formas de violencia e incluso de acoso sexual. Este miedo que las usuarias declaran condiciona sus opciones de movilidad y muestra que el transporte no es neutral al género: las mujeres dejan o utilizan con menor frecuencia las bicicletas públicas, eligen principalmente modos motorizados y les preocupa la seguridad en el momento que deciden movilizarse en bicicleta.

Por otro lado, a partir de la variable que indaga acerca de las condiciones que las usuarias consideran que deberían cumplirse para incrementar el uso de la bicicleta pública o privada, es posible registrar también la sensación de miedo y mayor exposición que perciben las mujeres. Esa variable presenta como indicadores: “más seguridad en el tránsito” “más seguridad pública (robos, arrebatos”, “más seguridad en relación al acoso con connotación sexual/abuso”, “Más y mejor infraestructura (ciclovías, bicisendas estaciones de bici)”, “todas las anteriores” y “Otra opción”.

Al respecto, si se observan las respuestas según la identidad de género de quienes disminuyeron el uso del sistema, dejaron de usarla o nunca la usaron, se puede ver que las opciones vinculadas con la seguridad pública en relación a robos y arrebatos, y a la seguridad en relación a acoso con connotación sexual son elegidas en mayor proporción por mujeres, con el 55% y el 90% del total de respuestas respectivamente. A su vez, todas las opciones en conjunto son consideradas necesarias por un 66% de las personas y corresponden al género femenino.

Figura N°10

Razones por identidad de género por las que los y las usuarias del sistema utilizarían más la bicicleta



Fuente: elaboración propia en base a Encuesta de percepción y satisfacción del Sistema de Bicicletas Públicas "Mi Bici Tu Bici" 2021

Percepción de la seguridad por parte de las usuarias de Mi Bici Tu Bici

A continuación se caracterizará la percepción de seguridad por parte de las usuarias de Mi Bici Tu Bici y se analizará la misma en relación al género. Esto se considera pertinente teniendo en cuenta que las mujeres registran, a pesar de sufrir menos la criminalidad, una percepción de la inseguridad mayor que los hombres y que a su vez se sienten más expuestas a las diferentes formas de violencia (Dammert 2007, Falú 2020).

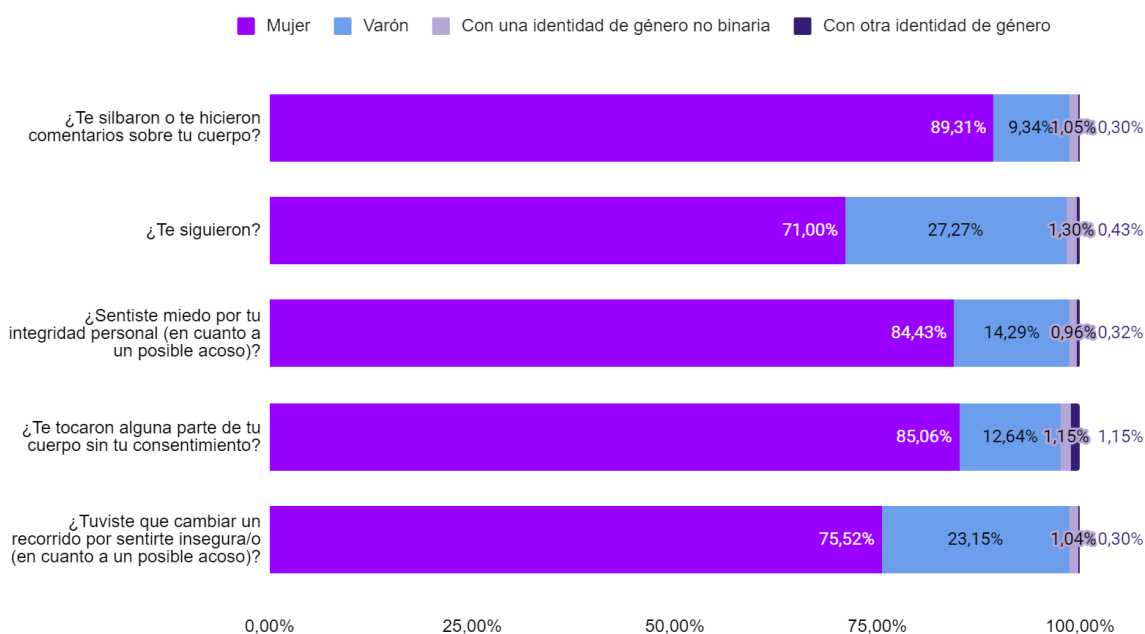
Esta percepción de seguridad es posible medirla a través de las variables de la encuesta que indagan sobre si alguna vez los y las usuarias, mientras se desplazaban en bicicleta o estaban en una estación, recibieron silbidos o

comentarios sobre su cuerpo, fueron seguidos o seguidas, sintieron miedo por su integridad personal en cuanto a un posible acoso y/o tuvieron que modificar un recorrido por sentirse inseguro o insegura en cuanto a un posible acoso. También se tendrá en cuenta la variable que se vincula con la decisión de no ir a un determinado lugar por tener que volver de noche en bicicleta. En este sentido, las opciones de respuesta que se presentan refieren a tomar la decisión de no ir por miedo a sufrir un robo o arrebato, decidir no ir por miedo a sufrir acoso y decidir no ir por las dos opciones mencionadas, además de la opción que indica no fue necesario tomar esa decisión.

Los resultados que arrojan estas variables evidencian cómo las usuarias de Mi Bici Tu Bici, más allá del mayor o menor uso que hagan del sistema, manifiestan miedo y situaciones explícitas de acoso al momento de movilizarse en bicicleta. Esto indica que la percepción de seguridad de las personas usuarias del sistema se encuentra estrechamente vinculada al género, es decir, son las mujeres quienes registran en mayor medida situaciones incómodas vinculadas con su cuerpo, como silbidos o tocamientos sin consentimiento, o situaciones donde predomina el sentimiento de miedo por su integridad física. A continuación se presentarán los resultados que reflejan esta realidad, que se corresponden con las respuestas de 3355 personas. La siguiente figura muestra los porcentajes de quienes indicaron que sí les sucedió alguna de las situaciones descritas, según identidad de género.

Figura N° 11

Personas por identidad de género que contestaron afirmativamente las preguntas acerca de percepción de seguridad



Fuente: elaboración propia en base a Encuesta de percepción y satisfacción del Sistema de Bicicletas Públicas “Mi Bici Tu Bici” 2021

Al respecto se observa que, ante la pregunta si alguna vez recibieron comentarios sobre su cuerpo o silbidos mientras se desplazaban en bicicleta o se encontraban en una estación, de quienes indicaron que sí, el 90% corresponde a mujeres, el 9% a varones y el 1% a personas con una identidad de género no binaria. Una proporción similar se observa en otras variables.

En cuanto a la pregunta de si alguna vez fueron seguidos o seguidas, la opción que presenta un número más alto de respuestas femeninas corresponde con “sí”, es decir, el 70% de las personas que contestaron que sí, son mujeres. Por otro lado, unas 623 personas afirmaron sentir miedo por su integridad personal en cuanto a un posible acoso y el 84% de ellas se perciben mujeres. Solo el 14% corresponde al género masculino. Con respecto a las personas que alguna vez le tocaron alguna parte de su cuerpo sin consentimiento mientras andaban en bicicleta

o se encontraban en una estación, el 85% corresponde a mujeres y apenas el 11% a varones. Además, al menos una persona con otra identidad de género, y una persona de género no binario indicaron también que alguna vez les sucedió esta situación.

Asimismo, los testimonios recogidos en las entrevistas refuerzan los datos expuestos. Desde el grupo Rosario En Bici, expresaron que en el 2020 realizaron una encuesta callejera sobre movilidad y recordaban haber registrado que el acoso y/o la violencia verbal eran situaciones mencionadas en mayor parte por mujeres, especificando a su vez que esos episodios se relacionaban principalmente con silbidos o comentarios sobre su cuerpo¹³.

Estas situaciones relacionadas con los cuerpos, permiten vincular un aspecto que surgió en las entrevistas, tanto a Rosario en Bici como a Reno12, y es el que alude a la cuestión de la vestimenta. Como se mencionó con anterioridad, al andar en bicicleta el cuerpo queda más expuesto y a su vez, los cuerpos femeninos en movimiento suelen ser más observados y juzgados que los masculinos. Este registro del cuerpo femenino al ser pensado en un sistema patriarcal que, siguiendo a Expósito (2011), establece una jerarquización entre varones y mujeres, establece a la violencia como un recurso posible y legítimo. Esto explica que sean las mujeres quienes vivan en mayor parte situaciones indeseadas al movilizarse en bicicleta. De esta forma, una práctica habitual para quienes se movilizan por este medio consiste en “pensar dos veces antes de salir”¹⁴ -como declaró una integrante de Reno12- en el sentido que se elige qué ropa llevar si el trayecto se va a realizar en bicicleta. Otra de las frases resonantes de la misma entrevista fue “no es algo que esté librado al azar, no es quiero salir en bicicleta y salgo”¹⁵. Es importante destacar que tanto desde este grupo, como desde Rosario en Bici, mencionaron que en las salidas grupales entre mujeres no suelen recibir silbidos ni comentarios sobre su cuerpo.

¹³ Entrevista realizada a integrantes de Rosario En Bici realizada en Junio 2023

¹⁴ Entrevista realizada a integrante de Reno12 realizada en Junio 2023

¹⁵ Ibid

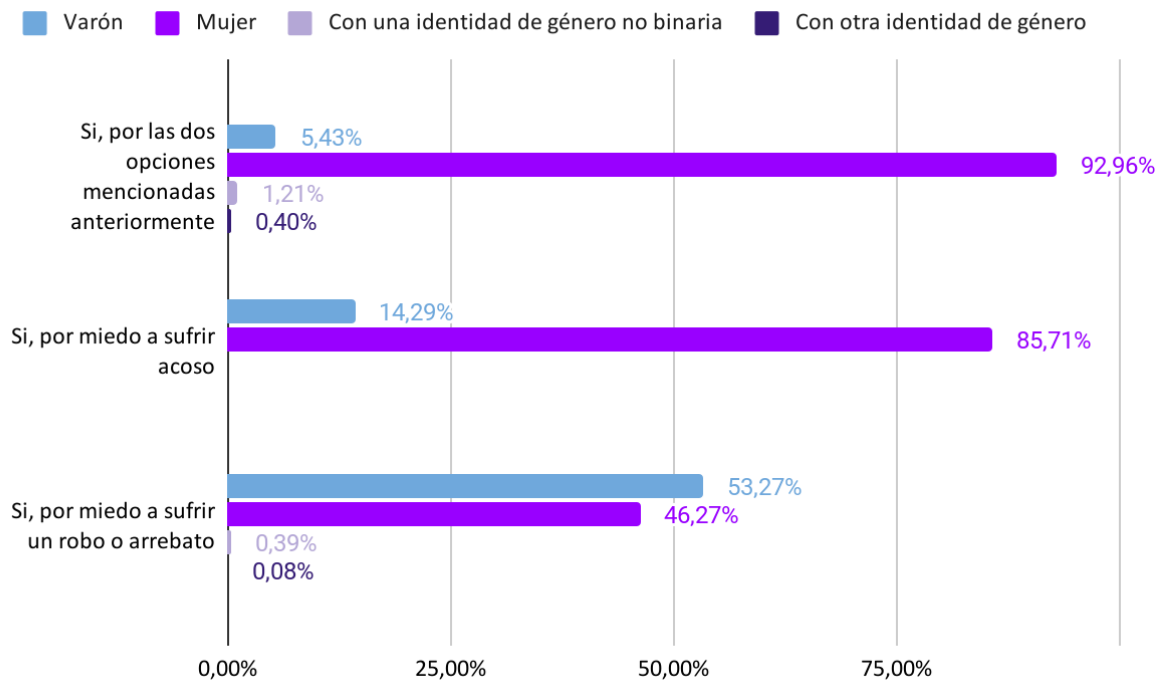
De esta forma, tanto los testimonios como la información recogida en la encuesta, dan cuenta cómo para las mujeres, el miedo al acoso callejero o situaciones de violencia, repercute y condiciona directamente la movilidad y el uso del espacio público. A su vez, estas situaciones conducen a las mujeres a moldear espacios de miedo y “mapas mentales” sobre lugares a evitar según la hora del día o transitarlos con mayor recaudo. En el caso de las usuarias de Mi Bici Tu Bici, esto se puede observar a partir de las variables sobre el cambio de recorrido y la decisión de no ir a un lugar por tener que volver de noche en bicicleta, sobre lo que a continuación se presentan los datos.

En cuanto a cambiar el recorrido por sentirse inseguro o insegura por un posible acoso, el 77 % de los y las usuarias indicaron que no. Sin embargo, al analizar según identidad de género, alrededor de 500 mujeres indicaron que sí, lo que representa el 75% de las respuestas afirmativas, y 156 varones indicaron que no, es decir, el 23%. Por otro lado, del total de las respuestas negativas, el 55% corresponde a varones, mientras que sólo el 43% de quienes indicaron que no debieron cambiar el recorrido son mujeres.

Respecto a la variable que se vincula con la decisión de no ir a un determinado lugar por tener que volver de noche en bicicleta, ésta presenta los siguientes indicadores: decidir ir por miedo a sufrir un robo o arrebato, decidir no ir por miedo a sufrir acoso y decidir no ir por las dos opciones mencionadas, además de la opción que indica no fue necesario tomar esa decisión. En tal sentido, como se observa en la Figura N°16, el 93% de los usuarios que contestaron que sí tanto por miedo a sufrir un acoso como un robo, son mujeres, y el 1% corresponde al género no binario. De quienes indicaron que decidieron no ir sólo por miedo a sufrir acoso, el 85% son mujeres, mientras que sólo por miedo al robo el 45% corresponde al género femenino. La respuesta más elegida por parte del género masculino es que no debieron tomar esta decisión, mientras que los indicadores de las demás opciones arrojan porcentajes inferiores a los mencionados anteriormente respecto a las mujeres.

Figura N°16

Personas por identidad de género que decidieron no volver de noche en bicicleta



Fuente: elaboración propia en base a Encuesta de percepción y satisfacción del Sistema de Bicicletas Públicas "Mi Bici Tu Bici" 2021

A partir de la información que estas dos variables permiten construir, se puede ver cómo las mujeres ante el temor de un posible acoso eligen en gran medida cambiar el recorrido al movilizarse en bicicleta, mientras que es una práctica que los varones realizan en menor proporción. Aquí se puede ver la percepción diferenciada del espacio entre hombres y mujeres -tal como fue planteado por Falú (2020) y Soto Villagrán (2022)- como también en la variable respecto a no movilizarse de noche en bicicleta ya que de todas las personas que declararon no hacerlo por miedo a un robo o a sufrir un acoso, casi la totalidad corresponde con mujeres, lo que puede indicar que la menor iluminación que tienen las calles de noche o el menor tránsito de personas genera un espacio que las mujeres perciben claramente como inseguro y para los varones no suele ser un condicionante al momento de movilizarse.

Esta cuestión acerca de la movilidad nocturna en bicicleta también es reconocida por las personas entrevistadas. Desde Rosario en Bici comentaron que es un tema que surge al momento de volver en horario nocturno de las salidas grupales que realizan. Ante la preocupación, las mujeres participantes deciden organizarse para volver en grupo y que ninguna quede bicicleteando sola en horario nocturno de vuelta a su casa. Desde Reno12 manifestaron, por su parte, que la noche es un momento donde se extreman los recaudos, tanto de los recorridos como de la vestimenta que se usa: “salir más tapada a la noche”, “pensar en ir por calles más iluminadas”¹⁶ Además, plantean que durante este período del día se reduce la cantidad de autos que circulan en la calle, y es posible llegar más rápido en bicicleta y como consecuencia, llegar antes al destino, es decir, reducir de alguna manera el tiempo de exposición y las probabilidades de sufrir un robo, arrebato o acoso. Esta práctica según las personas entrevistadas es bastante común al momento de volver en bicicleta de noche porque el miedo es mayor que durante el día.

A partir de todo esto se hace visible cómo las mujeres asumen con normalidad y naturalidad la restricción al uso del espacio público que implica no transitar ciertos lugares de noche o modificar recorridos por miedo a situaciones de inseguridad o acoso. Asimismo, en los estudios sobre el tema se menciona como consecuencia extrema de las restricciones que experimentan y practican las mujeres en su movilidad, la reclusión hogareña. En este sentido, en las entrevistas se mencionó cómo esto puede suceder para quienes no pueden costearse otro medio de transporte que no sea la bicicleta, particularmente durante la noche que suele utilizarse el taxi, ya que por el miedo e inseguridad que perciben las mujeres para andar en bicicleta de noche o por ciertos lugares, deciden no salir. De esta manera se observa cómo algunas prácticas condicionan y limitan la movilidad de las mujeres y, en consecuencia, la promoción de una movilidad sustentable en la ciudad.

¹⁶ Entrevista realizada a integrante de Reno12 realizada en Junio 2023

Consideraciones finales

A continuación se presentarán las conclusiones y consideraciones finales que se desprenden de la investigación realizada.

En el presente trabajo se planteó el supuesto de que el género es un factor que influye tanto en el uso como en los viajes en bicicleta que hacen las mujeres en la ciudad, generando modificaciones y/o restricciones en su movilidad en el espacio público. Al respecto, en una primera instancia se relevaron y expusieron diversas publicaciones sobre movilidad y ciclismo que incorporan la perspectiva de género y dan cuenta que la percepción diferenciada del espacio entre hombres y mujeres condiciona, restringe y dificulta el derecho a usar el espacio público. En este aspecto, se encontraron trabajos referidos a políticas de movilidad y género como también estudios de caso sobre ciclismo urbano, género y bicicletas públicas correspondientes a países y ciudades latinoamericanas. En cuanto a la ciudad de Rosario, se pudo relevar que en los últimos años se registró un aumento sostenido de la bicicleta como medio de transporte particularmente por parte del colectivo de mujeres. Sin embargo, la información cualitativa que pudo encontrarse sobre esta ciudad es escasa e incipiente, centrada principalmente en los desplazamientos y el medio de transporte elegido sin abordar otros factores que afectan la movilidad de esta población.

Así, a partir de lo relevado, el objetivo que guió el presente trabajo refería a problematizar la cuestión de género y movilidad en la ciudad de Rosario desde la perspectiva de las mujeres ciclistas en 2021. Para ello se propuso analizar el uso de la bicicleta en la ciudad particularmente por parte de mujeres, como también identificar y analizar los factores que las usuarias del sistema de bicicletas públicas reconocen como condicionantes al momento de movilizarse en bicicleta en Rosario. En relación al género, vale aclarar que en esta investigación se optó por las categorías binarias de género varón-mujer, principalmente por la disponibilidad de datos y la imposibilidad de incidir en la muestra de la encuesta analizada. Sin embargo, se considera pertinente realizar futuras indagaciones acerca de otras identidades y/o colectivos para ir ampliando el conocimiento en cuanto a la

movilidad de otras personas más allá del arquetipo varón que prima al momento de pensar y diseñar infraestructura urbana y servicios públicos.

Así, a partir de la identificación de factores condicionantes y de otros datos construidos, se pudo caracterizar la percepción de seguridad vinculada al género por parte de las usuarias de “Mi Bici Tu Bici”. Todo esto fue posible gracias a la información construida a partir del procesamiento de datos de la encuesta de percepción y satisfacción de Mi Bici Tu Bici correspondiente al año 2021, como también a la información recogida en las entrevistas realizadas a “Rosario en Bici” y al grupo de mujeres ciclistas “Reno12”, con el propósito de ampliar los resultados que la encuesta ofrece a través de la incorporación nuevas aristas a la cuestión desde una mirada cualitativa y en profundidad.

Respecto al uso de la bicicleta en la ciudad, se observó en un primer lugar que en Rosario la bicicleta como modo de transporte es utilizada en similares proporciones por mujeres y varones. A su vez, se pudo constatar la tendencia creciente en el uso de este modo de transporte, particularmente por parte de mujeres ya que, más del 50% indicó que aumentaron su uso en el último año. De esta manera, se puede decir que la existencia de un sistema de bicicletas públicas en la ciudad contribuye a que la bicicleta se convierta en un modo de transporte y estimule la movilidad activa de las mujeres en particular, gracias a lo que Huerta y Gálvez (2017) caracterizan como el “efecto contagio” que genera la presencia de mujeres ciclistas en las ciudades.

No obstante este creciente uso femenino de la bicicleta, se observó un alto porcentaje de mujeres que se apartaron del sistema tanto por haber disminuído el uso, por dejar de usarlo o por nunca haberlo utilizado. En lo referente a este grupo se indagó cuál es el principal modo de transporte que utilizan para movilizarse en la ciudad ya que la bicicleta pública para estas personas no constituye la opción principal. Al respecto se advirtió que las mujeres usan en mayor medida el transporte público motorizado como el colectivo y no prefieren la bicicleta propia, lo que puede indicar un menor acceso a modos motorizados privados por parte de ellas. Acerca de esta situación se registraron posibles y distintas circunstancias que

conducen a las mujeres a usar un medio de transporte motorizado antes que la bicicleta.

En este sentido, la encuesta arrojó que el hecho de que las bicicletas públicas no estén preparadas con asientos para trasladar niños o niñas ocasiona que la bicicleta sea incompatible con los viajes de aquellas personas que tienen a cargo el cuidado de niños o niñas. Según los datos recogidos, el mayor porcentaje de personas que indican esta situación corresponde con el género femenino, lo que nos puede indicar cómo los cuidados y particularmente la movilidad del cuidado recae sobre mujeres, quienes en este caso no eligen o no pueden elegir la bicicleta pública como medio de transporte. Al respecto de este hallazgo, se puede considerar que desde la Municipalidad y el Ente de Movilidad realizaron una acción concreta para comenzar a revertir esta situación ya que, durante el 2022, se incorporaron a la oferta de bicicletas ochenta nuevos rodados con sillitas para trasladar niños y niñas de entre uno y seis años de edad¹⁷. Así, Mi Bici Tu Bici se convirtió en el primer sistema de bicicletas públicas de América Latina que incorpora este elemento, garantizando los desplazamientos vinculados a tareas de cuidado. También vale mencionar que desde el primer momento de implementación del sistema, todas las bicicletas disponibles cuentan con un canasto delantero que permite el traslado de distintos objetos. Si bien este aspecto no es indagado en la encuesta ni estuvo presente en el análisis de esta investigación, se lo puede considerar como un elemento que facilita en alguna medida los viajes que se realizan en el marco de la movilidad del cuidado.

Por otro lado, otra cuestión que fue tenida en cuenta por las mujeres para no elegir la bicicleta como modo de transporte es la que se relaciona con la bicicleta asociada a la idea de seguridad y la exposición del cuerpo, ya que el miedo al acoso callejero, a sufrir un robo y a las condiciones de tránsito de la ciudad aparecen como razones elegidas en mayor proporción por personas de género femenino para no usar la bicicleta. Esto puede indicar cómo la bicicleta es considerada un transporte más riesgoso para la integridad física y además, como se recogió en las entrevistas, que para muchas mujeres usarla implica una cuestión de “animarse a andar en

¹⁷ “Mi Bici Tu Bici incorpora sillitas para trasladar niños y niñas” Rosario Noticias 8 de Junio 2022

bicicleta”. También denota, siguiendo a Falú (2020) y Soto Villagrán (2022) que transitar las ciudades, en este caso Rosario, con cuerpos femeninos es distinto que con cuerpos de hombres debido a que el cuerpo femenino es señalado culturalmente como más débil y vulnerable, y la exposición del cuerpo en bicicleta causa una mayor sensación de vulnerabilidad frente a diferentes formas de violencia e incluso de acoso sexual.

Siguiendo esto último, se describieron las principales características que configuran la percepción de seguridad de las usuarias del sistema y se evidenció que las mismas viven situaciones explícitas de acoso y de miedo al momento de movilizarse en bicicleta. Como respuesta al temor de un posible acoso, tanto en la encuesta como en las entrevistas se observa cómo este colectivo elige en gran medida cambiar el recorrido al movilizarse en bicicleta e incluso elige no hacerlo si eso implica utilizar este medio de transporte de noche. Estas situaciones conducen a las mujeres a moldear espacios de miedo y “mapas mentales” sobre lugares a evitar según la hora del día, convirtiéndose en prácticas habituales que asumen con normalidad y naturalidad.

En suma, es posible advertir que la percepción de seguridad al movilizarse en bicicleta está estrechamente vinculada al género ya que el miedo al acoso callejero o situaciones de violencia aparecen como condiciones relevantes para las mujeres que eligen la bicicleta. No obstante la claridad de los datos hallados que se relacionan con la seguridad percibida por las usuarias, se considera que tipificar en detalle distintas situaciones de acoso o miedo, en las opciones del cuestionario que se aplica para la encuesta, podría enriquecer los datos acerca de la percepción de seguridad de los usuarios y particularmente de las usuarias.

Además, considerando también otros aspectos resaltados por las mujeres encuestadas, como aquellos vinculados con la movilidad del cuidado, es posible afirmar que el género es un factor que repercute y condiciona directamente la movilidad y el uso del espacio público por parte de las mujeres que se movilizan en la ciudad de Rosario. Por tanto las acciones mencionadas anteriormente como la incorporación de sillitas para el traslado de niñas o niños, o que las bicicletas tengan canastos favorecen el uso de la bicicleta y el disfrute del espacio público para las

mujeres contribuyen a promover la movilidad en bicicleta por parte de las mujeres en la ciudad. En cambio, las acciones vinculadas a la percepción de seguridad se pueden considerar más complejas pero igualmente se podrían pensar en acciones concretas que hacen a un espacio más seguro. La infraestructura es una de ellas, si bien en la encuesta no se indaga acerca de la percepción del estado de las ciclovías, a priori se puede pensar que es un aspecto que se tiene en cuenta para movilizarse en bicicleta, así como la iluminación de las calles o de las mismas estaciones.

Finalmente, la presente investigación pretendió constituirse como un aporte y recurso para la elaboración e implementación de políticas de movilidad que incorporen la perspectiva de género ya que, como se sostuvo, el modo en que se diseñan los sistemas y servicios de transporte influyen de manera distinta en mujeres y varones puesto que sus necesidades y patrones de movilidad son diferenciados. En este sentido, se considera que este trabajo aporta información acerca de las distintas barreras socio-culturales que expresan las relaciones de género y que condicionan las prácticas de las mujeres, particularmente las mujeres ciclistas, en Rosario. Si bien se reconocen los inconvenientes y obstáculos que existen para incorporar esta perspectiva en políticas públicas de movilidad, se considera que comprender las dificultades que tienen las mujeres para movilizarse en su vida cotidiana así como también conocer su relación con el transporte público, en este caso Mi Bici Tu Bici, es fundamental para poder hacerlo con el fin de que las mujeres puedan apropiarse de un espacio urbano que suele ser hostil para ellas y poder promover el desarrollo de una movilidad sostenible en Rosario.

Referencias bibliográficas

Asprilla Lara, Yefer (2016) La Movilidad Urbana Sostenible: un paradigma en construcción en el contexto del cambio climático. *Ambiens. Revista Iberoamericana Universitaria En Ambiente, Sociedad Y Sustentabilidad*

Asociación Civil Compromiso Vial (2020). “Compromiso vial, ideas y aproximaciones desde una mirada feminista” Recuperado de: <https://www.ciscsa.org.ar/post/compromiso-vial-por-la-igualdad-de-g%C3%A9nero-d-e-rosario-present%C3%B3-una-nueva-publicaci%C3%B3n>

Allen, H., Cárdenas, G., Pereyra, L., Sagaris, L. (2018). Ella se mueve segura. Un estudio sobre la seguridad personal de las mujeres y el transporte público en tres ciudades de América Latina. *Caracas CAF y FIA Foundation*. Recuperado de <http://scioteca.caf.com/handle/123456789/1405>

Banco Interamericano de Desarrollo (BID) (2015) Ciclo inclusión en América Latina y el Caribe, Guía para impulsar el uso de la bicicleta. Recuperado de: <https://publications.iadb.org/publications/spanish/document/Ciclo-inclusi%C3%B3n-en-Am%C3%A9rica-Latina-y-el-Caribe-Gu%C3%ADa-para-impulsar-el-uso-de-la-bicicleta.pdf>

Comisión de Seguridad Humana, Organización de las Naciones Unidas (2003). *La seguridad humana, ahora*.

Dammert Lucía (2007) Entre el temor difuso y la realidad de la victimización femenina en América Latina, en Ana Falú y Olga Segovia *Ciudades para Convivir: Sin Violencias hacia las mujeres*.

De La Cruz Carmen (2007) Espacios ciudadanos, violencia de género y seguridad

Las mujeres en Ana Falú y Olga Segovia *Ciudades para Convivir: Sin Violencias hacia las mujeres*.

Díaz R., Rojas F. (2017) Mujeres y ciclismo urbano: promoviendo políticas inclusivas de movilidad en América Latina. Recuperado de: <https://publications.iadb.org/es/mujeres-y-ciclismo-urbano-promoviendo-politicas-inclusivas-de-movilidad-en-america-latina>

Expósito, Francisca (2011), Violencia de género; Revista Mente y Cerebro N° 48 p. 20-25. Recuperado de: <http://www.investigacionyciencia.es/files/7283.pdf>

Fabri, Luciano (2013) Apuntes sobre feminismos y construcción de Poder Popular; Puño y Letra; Rosario. Recuperado de: <https://nucleodegenerounr.files.wordpress.com/2013/03/lucianofabbri-apuntes-sobre-feminismos-y-construccion-de-poder-popular.pdf>

Falú Ana (14 de octubre de 2020) Género, movilidad y derecho a la ciudad [Conferencia] "Compromiso vial por la igualdad de género", <https://www.compromisovial.org.ar/acciones/investigaciones>

Federman, N. (2014) "Buenas prácticas para la intervención policial en los casos de violencia policial, una guía federal": Fuerzas policiales y seguridad, Ministerio de seguridad de la Nación, Ciudad autónoma de Buenos Aires, 1° Edición.

González Luna, Samuel Rolando (2016) Una Nueva Revolución En La Movilidad Urbana: Los Sistemas De Bicicletas Públicos, revista interdisciplinaria sobre estudios urbanos Núm. 1 Vol. 1. Octubre 2015 – Octubre 2016

Herce Vallejo, M., & Magrinyà, F. (2013). El espacio de la movilidad urbana (1ª ed.). Buenos Aires: Café de las Ciudades.

La Capital , 16 de Abril de 2021, Se sumaron 57 kilómetros de ciclovías desde que comenzó la pandemia . Recuperado de: <https://www.lacapital.com.ar/la-ciudad/se-sumaron-57-kilometros-ciclovias-que-comenzo-la-pandemia-n2654314.html>

Ley N° 26.485 de 2019 De Protección Integral Para Prevenir, Sancionar Y Erradicar La Violencia Contra Las Mujeres. Modificación. Publicada en el Boletín Nacional del 08-Mayo-2019

Huerta Elena y Gálvez Cristina (2016) Mujeres En Bicicleta. Imaginarios, prácticas y construcción social del entorno en la ciudad de Sevilla N° 16, 2016. Universidad de Jaén (España)

Ilárraz Imanol (2006) Movilidad sostenible y equidad de género. Recuperado de: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=2223825>

Jaimurzina, Azhar; Muñoz Fernández, Cristina y Pérez, Gabriel (2017). Género y transporte: experiencias y visiones de política pública en América Latina. CEPAL. Recuperado de: https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/43125/1/S1700969_es.pdf

Jirón, P. y Dhan Zunino S. (2017) Dossier. Movilidad Urbana y Género: experiencias latinoamericanas. Revista Transporte y Territorio /16. p. 1-18. Recuperado de: <https://www.redalyc.org/pdf/3330/333051591001.pdf>

Lanciotti, N. et. al. (2015). Políticas urbanas, habitacionales y mercado inmobiliario. Análisis de casos y perspectivas de investigación. Vigésimas Jornadas "Investigaciones en la Facultad" de Ciencias Económicas y Estadística. Rosario, Argentina.

Laub Claudia (2007) Violencia urbana, violencia de género y políticas de seguridad ciudadana en Falú A. y Segovia O. *Ciudades Para Convivir: Sin Violencias Hacia Las Mujeres Debates para la construcción de propuestas*.

Montezuma Ricardo (2003) Ciudad y transporte: La movilidad urbana. En Balbo M, Jordán R y Simioni D. *Cuadernos De La Cepal, La Ciudad Inclusiva*

Montezuma, R. (2015). Sistemas Públicos de Bicicletas para América Latina. Guía práctica para implementación. Bogotá: CAF; Fundación Ciudad Humana. Recuperado de: <https://scioteca.caf.com/handle/123456789/745>

Movilidad Urbana Sostenible de América Latina-MUSAL (2014). Declaración de Lima "Libro Blanco". Secretaria General de SIBRT.

Ministerio de Seguridad, Secretaría de Política y Gestión de la Información, Observatorio de Seguridad Pública (2022), Informe Anual Sobre Personas Heridas Por Armas De Fuego En Provincia De Santa Fe (Año 2021) <https://www.santafe.gob.ar/ms/osp/informes/informe-anual-sobre-personas-heridas-por-armas-de-fuego-en-provincia-de-santa-fe-ano-2021/>

Ministerio de Seguridad, Secretaría de Política y Gestión de la Información, Observatorio de Seguridad Pública (2022), Informe Anual Sobre Homicidios En Provincia De Santa Fe Año 2021 <https://www.santafe.gob.ar/ms/osp/informes/informe-anual-sobre-homicidios-en-provincia-de-santa-fe-2021/>

Municipalidad de Rosario. (1998). Plan Estratégico Rosario. Rosario, Argentina. Disponible en: <http://ceysrosario.org/wp-content/uploads/2017/04/3-PER1998.pdf>

Ortiz, F. (2012) El Sistema de Transporte Público en Bicicleta de Buenos Aires. Recuperado de: <https://lppargentina.org.ar/wp-content/uploads/2014/05/FO.Sistema-pub-de-bicis-en-CABA.pdf>

Pérez Lopez R.,(2013) El sistema de bicicletas públicas “Ecobici”: del cambio modal al cambio social (Mexico). Recuperado de: <https://www.redalyc.org/pdf/4195/419545120004.pdf>

Pérez, G, (2019.) Políticas de movilidad y consideraciones de género en América Latina, *Serie Comercio Internacional, N° 152 (LC/TS.2019/108) Santiago, Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL)*, Recuperado de: https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/45042/1/S1900968_es.pdf

Reviglione, M. (2020) Derecho a la ciudad, urbanismo neoliberal y reconfiguración socio-espacial en barrio Pichincha de la ciudad de Rosario. Abordajes y cartografías críticas desde la Ciencia Política. Tesina de grado. Universidad Nacional de Rosario, Argentina.

Rosariotres, 21 de febrero de 2011, Vecinos de calle Salta redoblan la apuesta contra la bicisenda. Recuperado de: <https://www.rosario3.com/noticias/Vecinos-de-calle-Salta-redoblan-la-apuesta-contra-la-bicisenda-20110221-0035.html>

Sánchez de Madariaga, Inés (2016) Movilidad del Cuidado, ONU Hábitat

Sanchez Bernal M., Triana Gallego, L. (2016) Mujeres, patrimonio y ciudad: en bici por monumentos y espacios simbólicos de y para ellas en Bogotá. Recuperado de: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=333051591002>

Soto Villagran (2007) Análisis de la movilidad, accesibilidad y seguridad de las mujeres en tres Centros de Transferencia Modal (CETRAM) de la Ciudad de México. Recuperado de : <https://www.semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/analisisdelamovilidadaccesibilidadyseguridaddelasmujeresentrescentrosdetransferenciamodalcetramdelaciudaddeMexicoes.pdf>

Paula Soto Villagrán (2014) Patriarcado Y Orden Urbano. Nuevas y viejas

Formas De Dominación De Género En La Ciudad Revista Venezolana De Estudios De La Mujer - Enero-Junio 2014 - Vol.19/N°42. Pp. 199-214

Soto Villagrán (2016) Repensar el hábitat urbano desde una perspectiva de género. Debates, agendas y desafíos, revista andamios Volumen 13, número 32, septiembre-diciembre, 2016, pp. 37-56.

Soto Villagrán (2017) Diferencias de género en la movilidad urbana. Las experiencias de viaje de mujeres en el Metro de la Ciudad de México Revista Transporte y Territorio, núm. 16, 2017, pp. 127-146.

Soto Villagrán, P. (2018). Hacia la construcción de unas geografías de género de la ciudad. Formas plurales de habitar y significar los espacios urbanos en Latinoamérica. Perspectiva Geográfica.

Soto Villagrán (2022) "Paisajes del cuidado en la Ciudad de México. Experiencias, movilidad e infraestructuras". Íconos. Revista de Ciencias Sociales 73: 57-75.
<https://doi.org/10.17141/iconos.73.2022.5212>

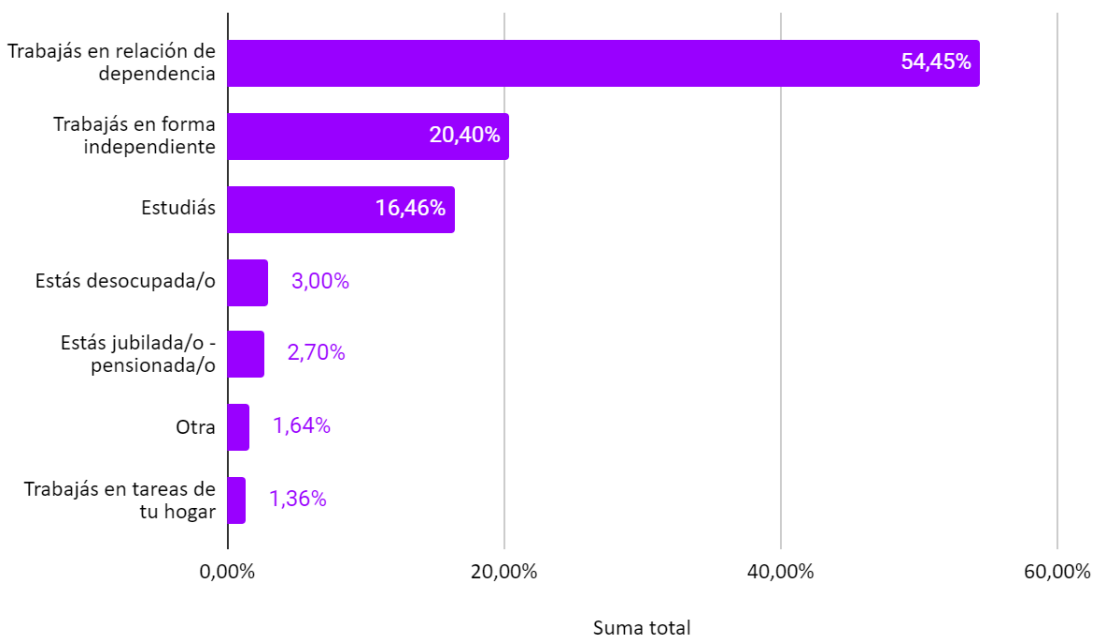
Soto Villagrán (2022) Un marco analítico para el estudio de las geografías del miedo de las mujeres a partir de la evidencia empírica en dos ciudades mexicanas Encartes, vol. 5, núm 10, septiembre 2022-febrero 2023, pp. 17-42.
<https://encartes.mx/soto-geografia-miedo-mujeres-mexico>

Universidad Nacional de Rosario, Usina de datos (2021) Dossier estadístico N°2 Cuarto trimestre, Encuesta de Hogares Rosario 2021. Recuperado de:
<https://rephip.unr.edu.ar/xmlui/handle/2133/25558>

Anexo

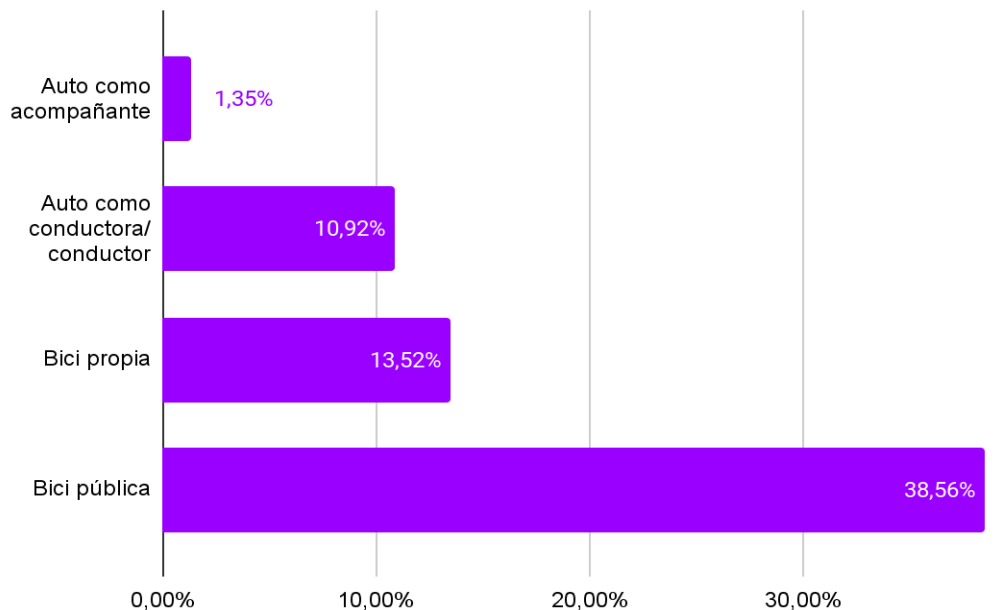
A continuación se exponen las figuras que muestran los resultados de diferentes variables mencionadas en la investigación.

Principal ocupación de los y las usuarias de Mi Bici Tu Bici



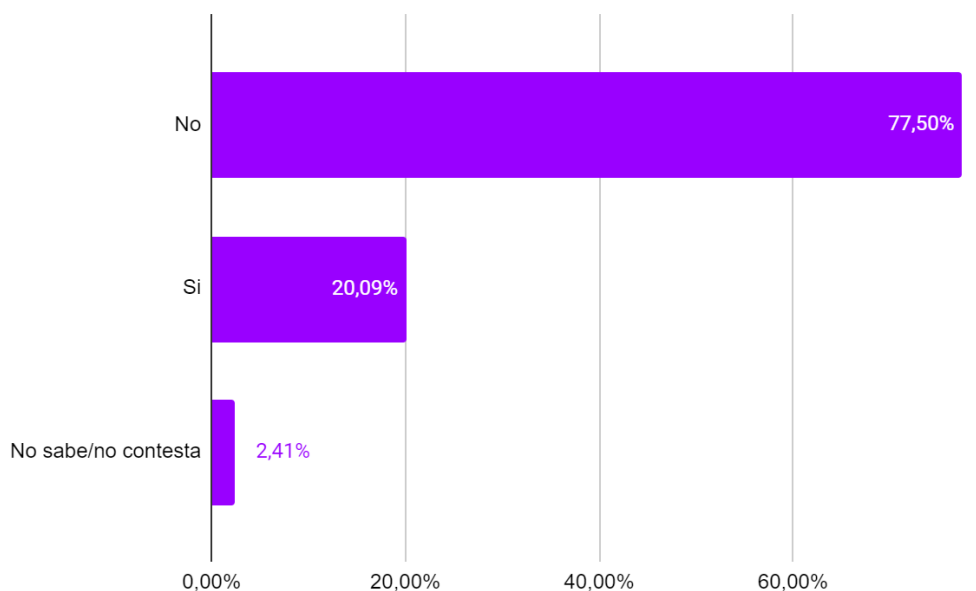
Fuente: elaboración propia en base a Encuesta de percepción y satisfacción del Sistema de Bicicletas Públicas "Mi bici tu bici" 2021

Principal medio de transporte que eligen las personas que aumentaron el uso del sistema durante el último año



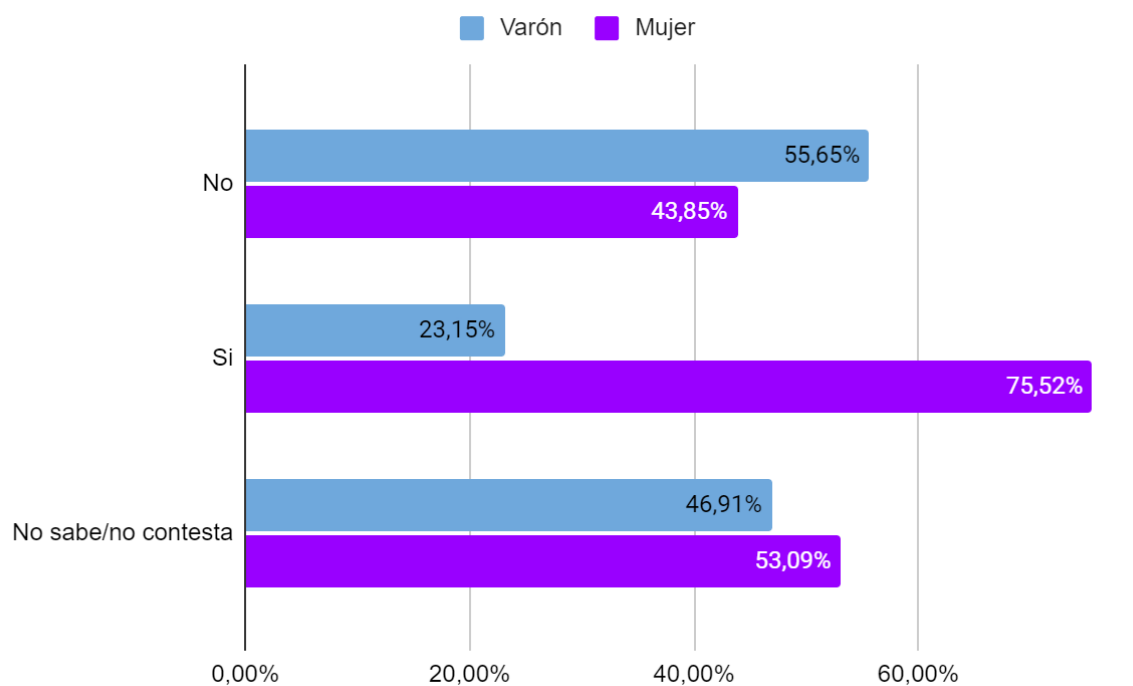
Fuente: elaboración propia en base a Encuesta de percepción y satisfacción del Sistema de Bicicletas Públicas "Mi bici tu bici" 2021

Personas que debieron cambiar el recorrido por sentirse inseguras ante posible acoso



Fuente: elaboración propia en base a Encuesta de percepción y satisfacción del Sistema de Bicicletas Públicas "Mi bici tu bici" 2021

Personas según identidad de género que cambiaron el recorrido por sentirse inseguras ante posible acoso



Fuente: elaboración propia en base a Encuesta de percepción y satisfacción del Sistema de Bicicletas Públicas "Mi bici tu bici" 2021