MOVILIDAD CICLISTA Y GÉNERO



Un análisis feminista interseccional

MINISTERIO DE IGUALDAD
Instituto de las MUJERES
UN PAÍS FEMINISTA EN MARCHA
U23
ConBici
COORDINADORA EN DEFENSA DE LA BICI
col·lectiupunt6

Movilidad ciclista y género. Un análisis feminista interseccional.

Estudio realizado por:
Área de equidad ConBici Coordinadora en defensa de la Bicicleta
Coordinación: Iria Vázquez Silva y Sara Ortiz Escalante.
Equipo investigador: Belén Calahorro Lizondo, Laura Vergara Román, Laura Chaves Vargas, Ignacio Sánchez De la Ossa, Gema Sandonis, Iria Vázquez Silva y Sara Ortiz Escalante.

Fecha de publicación: diciembre 2023

Edita:
Instituto de las Mujeres
Ministerio de Igualdad

Coordinación del estudio:
Servicio de Medio Ambiente y Cambio Climático. Subdirección General de Programas del Instituto de las Mujeres.

Maquetación y diseño:
Laura Chaves Vargas

Ilustración:
Laura Chaves Vargas

NIPO: 050-23-053X
Catálogo de Publicaciones de la Administración General del Estado:
https://cpage.mpr.gob.es

Índice

Saludo institucional

1. Introducción 1
2. Objetivos 3
3. Estrategia metodológica 5
4. Enfoque teórico. El urbanismo feminista 9
   4.1. Enfoque interseccional 12
   4.2. Brechas de género en la movilidad y en el uso de la bicicleta 13
5. Análisis de resultados. 18
   5. 1. Encuesta 18
      Personas no usuarias de la bici 20
      Personas usuarias de la bici 24
   5.2. Grupos de discusión 39
6. Conclusiones 57
   6.1 Sobre técnicas e infraestructura ciclista 57
   6.2 Sobre práctica y cultura ciclista 58
7. Recomendaciones y propuestas. 60
8. Bibliografía 66
   Anexo I. Encuesta de movilidad ciclista 69
   Anexo II. Grupos de Discusión 84
      Guión 84
      Datos de Participación 85
      Red cotidiana de movilidad ciclista 86
      En grupo red cotidiana de movilidad ciclista 87

Saludo institucional

La Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, un plan de acción a favor de las personas, el planeta y la prosperidad adoptada por la Asamblea General de las Naciones Unidas, establece como objetivo 5 la “Igualdad de Género”. En este marco, desde el Instituto de las Mujeres trabajamos con el convencimiento de que su consecución sólo es posible si logramos profundizar en la interrelación de este objetivo con todos los demás, y especialmente en lo que tiene que ver con la sostenibilidad de la vida y de las personas en este planeta.

La consecución de un desarrollo sostenible y justo para una transición ecológica que garantice la conservación del planeta pasa necesariamente por incorporar la igualdad de género como un eje transversal y prioritario, en sus múltiples dimensiones. Desde la incorporación de la perspectiva de género en el diseño de las políticas públicas, como paso fundamental para desterrar definitivamente un patrón sesgado de las necesidades y expectativas de la ciudadanía; hasta el reconocimiento y toma en consideración de los análisis, prioridades y propuestas de las mujeres para abordar los desafíos a los que se enfrenta nuestra sociedad y que tradicionalmente han sido desprestigiados a pesar de ser fundamentales para el sostenimiento de la vida. Es por ello por lo que actuamos para la inclusión de la perspectiva de género en todos los ámbitos, de forma integral, holística y transversal.

En el ámbito de las políticas públicas en la Administración General del Estado, el Plan Estratégico para la Igualdad Efectiva de Mujeres y Hombres 2022-2025 (PEIEMH) recoge de manera expresa la ecología como criterio de todas las políticas públicas de igualdad y el vínculo entre ambas líneas de actuación. Este plan aprobado por el Gobierno el 8 de marzo de 2022, y que articula las políticas públicas de igualdad de todos los ministerios, establece como uno de sus cuatro ejes prioritarios el compromiso con Una economía para la Vida, estableciendo en la línea de trabajo Sostenibilidad ecológica y social: transitando hacia entornos sostenibles para la vida, medidas concretas para su logro.

Asimismo, el compromiso con la perspectiva ecofeminista del PEIEMH, se incorpora en las actuaciones desarrolladas en el I Programa de Trabajo del II Plan Nacional de Adaptación al Cambio Climático 2021-2025.

El presente informe, realizado en colaboración con la entidad ConBici Coordinadora en defensa de la bicicleta, pretende ser un primer diagnóstico sobre la movilidad sostenible en bicicleta con perspectiva feminista fruto del compromiso con políticas públicas que parten de la escucha y el diálogo con las entidades sociales sobre las necesidades concretas de las mujeres.

Aunque ya existían algunos estudios previos sobre movilidad en los que se incluye la perspectiva de género, había muy pocos específicos sobre la movilidad ciclista. El Barómetro de la bicicleta en España 2022, expresa que en los últimos años ha habido una reducción de la brecha de género, pasando de un 22,6% en 2010 a un 15,6% en 2022, mostrando la diferencia entre mujeres y hombres en el uso de la misma.

Con el informe “Movilidad ciclista y género. Un análisis feminista interseccional”, nos hemos propuesto explorar la incidencia de otras variables que afectan a la movilidad ciclista, cuya concurrencia pudiera generar distintas brechas de género y **situaciones de discriminación múltiple**. Además de examinar la movilidad en bicicleta, también se ha puesto el foco en el análisis de las causas del “no uso”, más generalizado entre las mujeres.

En estudios precedentes elaborados por el Instituto de las Mujeres ya fueron detectadas brechas de género relacionadas con otros factores de vulnerabilidad social que se corroboran al analizar la movilidad en bicicleta. Aquí, las tareas de cuidados quedan patentes como un obstáculo al uso de la bicicleta al considerarse que no es una opción factible para los desplazamientos en los que se incluyen a las personas a cargo, salvo que se adopten medidas específicas que lo faciliten.

El interés del Instituto de las Mujeres es seguir aportando elementos de análisis que permitan visibilizar los nexos de unión entre la igualdad de género y la conservación del planeta; esta vez tomando como objeto de análisis la movilidad en bicicleta como medio de transporte sin huella de carbono y que como tal debe ser promocionado, añadiendo la necesidad de engarzar las políticas públicas que fomenten su utilización a una perspectiva que atienda a la relación de las mujeres con factores como el urbanismo, la salud o el uso del tiempo.

Esperamos haber contribuido a este necesario y prometedor debate.

Instituto de las Mujeres

1. Introducción

Gracias al urbanismo feminista se ha avanzado mucho a la hora de percibir el territorio como un espacio atravesado por diversas desigualdades. En concreto, el urbanismo feminista trabaja desde la perspectiva de género aportando una visión más amplia de los territorios que habitamos al plantear que las mujeres y los hombres viven y experimentan el espacio de formas, teniendo en cuenta también la diversidad que va más allá de la categoría género, incorporando otras características que influyen en la forma en que las personas habitamos los espacios y nos movemos dentro de los territorios.

Estudios previos al presente diagnóstico, como el barómetro de la bicicleta[1], muestran que **el uso de la bicicleta como medio de transporte en el contexto español está masculinizado.** Según el publicado **por la Red de Ciudades por la Bicicleta (2022) alrededor del 65% de personas usuarias en España son hombres mientras que el 49,4% son mujeres.** Este barómetro muestra una **reducción de la brecha de género: dentro de la población femenina**, se pasó de un **32,4% de mujeres ciclistas en 2008 a un 49,4% en 2022**. Aun así, **pervive una brecha relevante: los hombres ciclistas suponen un 65%**. Por otra parte, el Informe de las Cuentas de la bicicleta (2022) indica que las ciudades con mayor uso de la bicicleta han reducido la brecha de género, y la mayor brecha se acentúa entre los 14 y los 24 años[2].

No obstante, como veremos, muchas de las encuestas previas a nivel estatal realizadas hasta la actualidad no han incorporado una perspectiva feminista en el diagnóstico de la movilidad en bicicleta. La mayoría de los datos recabados sobre movilidad, y en particular sobre el uso de la bicicleta, son datos cuantitativos, que a lo sumo recogen el uso de este medio segregado por sexo y edad; pero no contábamos hasta hoy, con estudios y análisis de la movilidad desde una perspectiva feminista.

Lo cierto es que el uso de la bicicleta muestra una palpable desigualdad de género que necesita una diagnosis rigurosa, que abarque tanto la estructura social como el imaginario colectivo y que aúne una estrategia metodológica mixta, cuantitativa y cualitativa, que permita comprender cómo opera dicha desigualdad y que nos dé pautas para diseñar políticas públicas feministas.

En este sentido, hay que señalar que **la desigualdad en el uso de la bicicleta está infra-analizada** y su complejidad nos obliga a pensar en la activación de una serie de factores muy diversos que se van retroalimentando unos a otros, tal y como veremos a lo largo de estas páginas. Más allá de la multicausalidad de esta desigualdad de la movilidad en bicicleta, es relevante mencionar la influencia clave de factores macroestructurales que están en la base

[1] Barómetro de la Bicicleta Red de Ciudades por la Bicicleta 2022. Disponible en: https://www.ciudadesporlabicicleta.org/wp-content/uploads/2022/11/Barometro-Bicicleta-2022_Informe.pdf

[2] Informe Las Cuentas de la Bicicleta; poniendo cifras al efecto bicicleta. ConBici (2022). Disponible en: https://conbici.org/wp-content/uploads/2023/03/CuBici-Informe-Final-2.pdf

de dicha desigualdad: como, en primer lugar, la reproducción de la influencia del sistema patriarcal en los usos de los tiempos y los espacios, que repercuten en dicho (des)uso de la bicicleta. Las mujeres continúan cargando con una doble y triple jornada en la que combinan el trabajo remunerado con la mayor carga del trabajo doméstico y de cuidados. Pero además una tercera jornada de la gestión que también dificulta que tal como está pensada la movilidad ciclista dé posibilidades de utilizar la bici en los desplazamientos complejos y poligonales que realizan las mujeres. En segundo lugar, hay que señalar que, **desde el plano de las políticas públicas**, ha existido, hasta el momento, una **ausencia de enfoque feminista en la movilidad ciclista**, lo que ha generado unas políticas e inversiones de movilidad desde una perspectiva más bien androcéntrica. Es decir, tomando como patrón de movilidad el de un hombre blanco de clase media con un trabajo a tiempo completo y con todas sus capacidades, sin tener en cuenta la desigualdad de género, pero tampoco la movilidad vinculada a los cuidados y otras actividades cotidianas más allá del trabajo y el ciclismo deportivo como ocio.

En definitiva, **este diagnóstico responde a la necesidad de profundizar en el uso de la bicicleta**, principalmente como medio de movilidad, y **desde un enfoque feminista, complementando los datos recogidos en el Barómetro de la Bicicleta (2022).** Si bien este barómetro muestra la brecha de género en el uso de la bicicleta, su finalidad no ha sido analizar las causas de dicha brecha, ni tampoco abordar el colectivo de personas no usuarias de la bicicleta, un eje relevante en nuestro estudio. **De este modo, el diseño de nuestro estudio se planificó de un modo complementario al Barómetro, con el objetivo de aportar información cuantitativa y cualitativa que pueda ser de utilidad para comprender el uso y no uso de la bicicleta por parte de las mujeres.**

Por otra parte, no podemos olvidar que el ecosistema ciclista se encuentra en la actualidad en un momento clave de negociación con los poderes públicos con respecto a la movilidad sostenible en un contexto de emergencia climática dónde el transporte es clave para la reducción de la huella de carbono (Feitoría Verde, 2022). Así, se están forjando en la actualidad políticas de fomento del uso de la bicicleta en el marco de la Estrategia Estatal de la Bicicleta. Es por ello que las necesidades de las mujeres no deben quedar fuera de este debate y más que nunca se hace necesario que se visibilice que las políticas de movilidad deben verse reforzadas con la incorporación de un enfoque de género.

Somos conscientes de la creciente demanda social para integrar la bicicleta en los desplazamientos cotidianos de forma diversa, como también que no todas las personas y colectivos poseen la misma capacidad de incidir en la planificación urbanística. No obstante, es momento de diseñar **diagnósticos participativos** donde la prioridad sea precisamente **recoger esas voces que habitualmente se silencian**, **visibilizando sus necesidades y sus propuestas de transformación.**

2. Objetivos

El objetivo principal de esta publicación es aportar y analizar datos de movilidad en bicicleta aplicando la perspectiva de género, que sea de utilidad para diseñar políticas públicas e inversiones relacionadas con la movilidad sostenible.

Este diagnóstico recopila información detallada (tanto desde una perspectiva cuantitativa como cualitativa), de la situación de la movilidad en bicicleta en el contexto español desde un enfoque que incorpore la mirada feminista que nos permita comprender de un modo más exhaustivo las dificultades y facilidades de la movilidad en bicicleta tanto de las personas que ya la utilizan como de aquellas que quieren hacerlo en el futuro. **Este diagnóstico es pionero en el contexto español** por varios motivos:

- **La recogida de datos ha incorporado tanto a la población usuaria como no usuaria de la bicicleta**, lo que nos ha permitido entender la movilidad en bicicleta desde diferentes ángulos, aportándonos nuevas claves relevantes para promocionar el uso de la bicicleta. **La inclusión de la población no usuaria complementa y aporta nueva información a otras investigaciones** solamente centradas en la población usuaria, como el Barómetro de la Bicicleta. Se ha incluido a la población no usuaria continuando la línea de investigación de otros estudios realizados en ciudades como Barcelona (Col·lectiu Punt 6 2019-2021) y en el Área Metropolitana de Barcelona (Instituto Metrópoli 2024).

- Se ha recogido en detalle información relativa a la incidencia del género en la movilidad, preguntando a las propias mujeres cómo el hecho de ser mujeres les influye en su movilidad ciclista. Así mismo, y vinculado con ello, se ha analizado en detalle la **seguridad percibida, el acoso vial y el acoso sexual o por razón de sexo[3] en el uso de la bicicleta.**

- El enfoque feminista se realiza a través de **la recopilación de datos desagregados por sexo** de personas LGBTI, con personas dependientes a cargo, personas migrantes, personas con discapacidad, familias monomarentales, nivel de ingresos, y pertenencia a minoría étnica.

- Se ha realizado el diagnóstico atendiendo a una **diversidad territorial**, representando tanto a territorios muy densos y poblados como a zonas de menor población.

[3] Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la igualdad efectiva entre mujeres y hombres. Artículo 7.

Este diagnóstico, además de mostrar un mapa más detallado sobre la movilidad en bicicleta en España, pretende también ser de utilidad para fomentar políticas públicas e inversiones en movilidad en el siguiente sentido:

- Aumentar el uso de la bicicleta y atraer a potenciales usuarias a través de políticas activas de participación.
- Reducir las barreras para el uso de la bicicleta mediante políticas feministas.
- Reducir las externalidades negativas de la movilidad motorizada.
- Redistribuir las inversiones del sector de la movilidad y el transporte que contribuyan a reducir la brecha de género.

Por último, el objetivo subyacente de este proyecto es realizar una investigación que contribuya a la **implementación de políticas e inversiones de movilidad** en nuestras ciudades y regiones **con criterios feministas**, con el fin de que las **políticas de urbanismo** alcancen estos **objetivos de equidad** para mejorar la calidad de vida de las personas que habitan nuestros territorios.



Fotografía: Col·lectiu Punt 6

3. Estrategia metodológica

Se ha optado por una **estrategia mixta**, de **corte cuantitativo** a través de **una encuesta** y de **corte cualitativo** a través de la realización de **grupos de discusión en seis localidades**. A continuación, se detallan ambas técnicas de investigación divididas en dos fases:

La primera fase ha consistido en la **revisión documental** sobre la movilidad desde una perspectiva de género, elaborada desde el encuadre del urbanismo feminista e incluyendo estudios estatales e internacionales. En esta primera fase también se ha llevado a cabo un **análisis detallado de las encuestas previas** existentes sobre el uso de la bicicleta en España. Fruto de este trabajo, se presenta en el siguiente apartado un análisis comparado de las brechas de género en la movilidad de dichas encuestas previas.

En una segunda fase se ha realizado e**l trabajo de campo cuantitativo y cualitativo**, realizando nuevas aportaciones a los estudios previos. Por una parte, ha incorporado en su análisis tanto a las personas usuarias de la bicicleta como no usuarias. Y, sobre todo, este estudio ha profundizado en el análisis de género sobre **cómo el hecho de ser mujer influye en dicha movilidad.**

Otra de las contribuciones relevantes tanto de la encuesta como de los grupos de discusión es la **diversidad territorial,** ya que no solo se han representado las grandes ciudades, sino también a las medianas y pequeñas. A continuación, se detallan ambas técnicas de investigación que han sido diseñadas de modo complementario.

3.1. Cuantitativa

Entre el 19 de junio y el 4 de septiembre de 2023 se realizó una encuesta online a través del servidor SurveyMonkey[4]. El cuestionario de la encuesta parte de estudios previos de movilidad ciclista con perspectiva feminista que Col·lectiu Punt 6 ha realizado en Barcelona los años 2019, 2020, 2021 y 2022[5] a través de una encuesta online con usuarias y no usuarias de la bicicleta. Este cuestionario se revisó y adaptó para integrar a hombres usuarios y no usuarios de la bicicleta. Y también revisando las encuestas de referencia sobre movilidad ciclista (en particular la encuesta del Barómetro de la bicicleta[6] y otras encuestas de movilidad ciclista realizadas a nivel autonómico).

El objetivo ha sido diseñar un cuestionario que pueda recoger datos sobre el impacto de género en la movilidad ciclista, en cuanto a percepciones de seguridad diferenciada e impacto de los cuidados, entre otros temas. La encuesta se ha pensado como complementaria del Barómetro de la Bicicleta, integrando una perspectiva feminista en el diseño del cuestionario y ampliando el ámbito territorial, ya que el Barómetro recoge datos de zonas urbanas, pero no de zonas menos pobladas y rurales.

---

4 Servidor especializado en encuestas que garantiza la confidencialidad y una única respuesta por participante

5 Disponible en: https://www.punt6.org/es/project-portfolio/mujeres-y-personas-no-binarias-en-bici-2019-2020-y-2021-estudio-de-movilidad-ciclista-en-barcelona-desde-una-perspectiva-feminista/

6 Disponible en: https://www.ciudadesporlabicicleta.org/actualidad/publicaciones-propias/

La encuesta fue difundida por los canales de comunicación de ConBici[7], Col·lectiu Punt 6[8], la Red de Mujeres Ciclistas[9] u otras alianzas de ConBici y el Instituto de las Mujeres, desarrollando una estrategia de comunicación que ha permitido difundir lo máximo posible.

No solo se han utilizado los canales de difusión de estas entidades, sino también se ha realizado divulgación a través de correo electrónico, mensajería de texto (whatsapp y telegram) para llegar a un amplio grupo de personas. Así mismo, los grupos de discusión presenciales realizados en el marco de este estudio también sirvieron para divulgar la encuesta a perfiles que no suelen emplear sistemas digitales ni participan en redes sociales.

Una vez definido el cuestionario, se estableció un objetivo de muestra tomando como modelo el de la encuesta del Barómetro de la bicicleta, y conseguir un número similar. El objetivo era alcanzar 2.400 encuestas realizadas por mujeres y hombres; entre 16 y 75 años, que incluyeran tanto a personas usuarias como no usuarias. La muestra se ha calculado en base a estos grupos de población. El total de encuestas aplicadas fue de 2.383, quedando, tras el proceso de depuración de la base de datos en **2.235 encuestas** válidas.

En nuestra encuesta han respondido de modo significativo más mujeres (63%) que hombres (37%). Desde el punto de vista de las investigadoras, el hecho de que el título de dicha encuesta fuera: "movilidad ciclista con perspectiva de género" ha influido en una mayor tasa de respuesta de las mujeres, que se han sentido más interpeladas para cubrir la encuesta. En general, en las encuestas existe un problema vinculado a las personas que, por muy diversas razones "no contestan" o que, en cambio, se sienten más interpeladas para contestar (ver Kohler et al., 2019); lo que puede generar que un tipo de personas estén más representadas que otras en los resultados de las mismas. No obstante, y teniendo en cuenta que las motivaciones y dificultades que poseen las mujeres usuarias (y no usuarias) de la bicicleta han sido escasamente analizadas en las encuestas previas estatales, la presente encuesta **se planificó de un modo complementario** y con el propósito de **indagar en detalle en las causas de la brecha de género en el uso de la bicicleta.** Además, estas respuestas se enfocan sobre todo en grupos de edad de personas jóvenes y adultas que son el grupo mayoritario que va en bici en España.

---

7 ConBici, Coordinadora en defensa de la bicicleta. Representa al ecosistema ciclista a nivel estatal y en cada uno de los territorios en los que tiene representación. Es una coordinadora que se encuentra masculinizada entre sus personas asociadas. Genera alianzas y colabora con entidades públicas y privadas para promover los derechos e intereses de las personas que utilizan la bicicleta como medio de transporte o de forma diversa, con el fin de lograr implementar medidas, normativas, infraestructuras y una cultura de uso de la bicicleta.

8 Cooperativa de trabajo asociado formada por arquitectas, sociólogas y urbanistas de procedencias diversas. Trabajan desde 2005 y se constituyeron en 2016 como cooperativa. Trabajan para repensar los espacios domésticos, comunitarios y públicos desde una perspectiva feminista, con más de 400 proyectos desarrollados en el ámbito local, estatal e internacional.

9 La Red de Mujeres Ciclistas o Ciclistas Diversas nace del I Encuentro de Mujeres ciclistas celebrado en 2018, en el marco del evento Zaragoza, La Ciudad de las Bicis. Reunió por primera vez a colectivos feministas y mujeres poniendo en común sus experiencias en un espacio seguro. Tras un proceso de mapeado y la edición de varias guías de publicaciones ciclistas escritas y co-escritas por mujeres. Conclusiones disponibles en: https://laruedavioleta.wordpress.com/2017/08/23/construyendo-redes-entre-mujeres-ciclistas-i-encuentro-de-mujeres-ciclistas/

3.2. Cualitativa

Con el objetivo de complementar la información recogida en las encuestas, se llevó a cabo trabajo de campo cualitativo, con la intención de recopilar información en primera persona tanto de mujeres usuarias y no usuarias de la bicicleta, comprender los procesos y las motivaciones de las participantes acerca de su movilidad cotidiana. Como ya se ha mencionado, el enfoque teórico de este diagnóstico asume el hecho de que las mujeres han sido históricamente excluidas e invisibilizadas en proyectos de urbanismo. Es por ello que, a través de estos grupos de discusión, se priorizó la voz y la participación de mujeres exclusivamente, tanto usuarias como no usuarias de la bicicleta, como un modo de valorar e incluir sus experiencias de movilidad cotidiana.

En concreto, se realizaron **seis grupos de discusión con mujeres (tanto usuarias y no usuarias de la bicicleta) en seis municipios de diferentes comunidades autónomas**. La selección de municipios responde a una diversidad de la muestra con respecto al tamaño del municipio (grande, mediano y pequeño); así como a una diversidad territorial y de comunidades autónomas. Por otra parte, los municipios seleccionados no han sido objeto de estudio en el barómetro de la bicicleta, por lo que nos interesaba introducirlos.

Tabla 1. Municipios seleccionados para los grupos de discusión

MUNICIPIO	COMUNIDAD AUTÓNOMA
Almansa	Castilla-La Mancha
Alaquàs	Comunidad Valenciana
Vigo	Galicia
Pamplona	Navarra
Vic	Cataluña
Bilbao	País Vasco

Fuente: elaboración propia

Se elaboró una estrategia de difusión y de captación de participantes en los grupos de discusión para conseguir un grupo diverso, según edad, procedencia migratoria, racialización, personas LGTBI o situación laboral y familiar. El análisis feminista que ha atravesado este diagnóstico parte de que **las mujeres no son un grupo homogéneo**, ya que la experiencia de ser mujer se encuentra atravesada por otras categorías como las señaladas anteriormente.

La realización de los grupos de discusión fue divulgada desde los canales de comunicación de la entidad ConBici y Col·lectiu Punt 6. En total, **participaron 42 mujeres**. Los grupos de discusión fueron realizados presencialmente durante los meses de junio y julio de 2023, menos el de Pamplona que fue realizado en septiembre de 2023.

La dinamización de dichos grupos fue llevada a cabo por personas vinculadas al proyecto de investigación de ConBici y al Col·lectiu Punt 6. Los grupos de discusión se han realizado en espacios cedidos por asociaciones y entidades locales, creando un espacio de comodidad. Los espacios dónde se han realizado son los siguientes: A Morada en Vigo; Katakrak en Pamplona; Centre Juvenil El Passatge en Alaquás; Oficina de Turismo en Almansa; Centre Cívic Can Pau Raba en Vic, coorganizado con Canvis en Cadena; Y, por último, Ekoetxea Pilota Uztailak en Bilbao.

Todos los grupos de discusión fueron grabados en audio, con el permiso de las participantes. La duración media de estos grupos de discusión ha sido 1 hora y 50 minutos. El guión utilizado en el grupo de discusión (ver anexo) fue elaborado por el equipo investigador y se distribuyó en tres secciones diferentes:

- *Análisis de la movilidad cotidiana* de las participantes.
- *Elementos que favorecen y dificultan la movilidad en bicicleta (*también por el hecho de ser mujer)
- Debate sobre *qué nos aporta la bicicleta* en nuestra movilidad y *propuestas para el diseño de una movilidad* sostenible en bicicleta y *feminista.*

En el primer ejercicio individual se ha utilizado la herramienta de red de movilidad cotidiana, probada y utilizada anteriormente en talleres y diagnósticos participativos que Col·lectiu Punt 6 (2019,2020 y 2021) ha realizado para analizar la movilidad desde una perspectiva feminista[10].

[10] Informes disponibles en: https://www.punt6.org/es/project-portfolio/mujeres-y-personas-no-binarias-en-bici-2019-2020-y-2021-estudio-de-movilidad-ciclista-en-barcelona-desde-una-perspectiva-feminista/ https://catedrahabitatge.es/wp-content/uploads/2023/03/ESTUDI-MOBILITAT-COMPRIMIT.pdf

4. Enfoque teórico. El urbanismo feminista[11]

El diseño y configuración de nuestras ciudades no es neutro, así lo confirman los diagnósticos realizados por el urbanismo feminista desde los años 70 del pasado siglo. Tradicionalmente, el urbanismo se ha considerado una materia neutra, es decir, que la forma de diseñar los diferentes espacios no beneficiaba ni afectaba a ninguna persona o colectivo. Sin embargo, el movimiento feminista ha demostrado que sí incide de forma desigual en diferentes colectivos, y por eso se trabaja para poner la vida de las personas en el centro de las decisiones urbanas. Vivimos en una sociedad marcada por la desigualdad produciendo a su vez, situaciones de discriminación múltiple, dependiendo de distintas variables además de la variable "sexo", quedando reflejado en un reparto del espacio urbano que condiciona su uso a la ciudadanía e incide en sus desplazamientos.

Ante esta forma de simplificar la realidad del urbanismo tradicional, el urbanismo feminista trabaja desde la perspectiva de género, aportando una visión más amplia de las personas al plantear que las mujeres y los hombres viven y experimentan el espacio de forma diferente y tiene en cuenta la diversidad más allá del sexo, incorporando otras características que influyen en la forma en que las personas experimentan los espacios: procedencia, edad, religión, discapacidad, etc.

El urbanismo feminista pone la vida de las personas en el centro de las decisiones urbanas, teniendo en cuenta la diversidad de las personas y analizando cómo los roles de género influyen y tienen implicaciones directas en el uso y disfrute de nuestras ciudades o pueblos.

Históricamente los espacios se han diseñado siguiendo y perpetuando los roles de género. Por eso se ha asociado a los hombres con el espacio público, vinculado al trabajo remunerado, el racional y la vida política; mientras que, a las mujeres, a pesar de realizar múltiples trabajos, se las ha identificado tradicionalmente a través de la construcción histórica en el siglo XIX del arquetipo femenino del "ángel del hogar", con el espacio privado del hogar, las tareas domésticas y de cuidado no remuneradas, lo emocional, lo informal y lo íntimo. Esta falsa división de los espacios comporta también una valoración diferente de las personas y de las actividades que las llevan a cabo, atribuyendo un valor superior al masculino y público y devaluando las tareas relacionadas con el cuidado de las personas y del hogar, de las cuales las mujeres siguen siendo mayoritariamente responsables. Siendo así, es necesario asegurar la implantación de alternativas al vehículo motorizado privado bien diseñadas para las mujeres, y ofrecer seguridad en todos sus trayectos.

El feminismo ha cuestionado durante décadas esta división y ha trabajado para que se reconozca que las mujeres han participado siempre de una forma u otra en la esfera pública y el productivo (en el mercado laboral formal e informal); que las tareas reproductivas y de cuidado no solo tienen lugar en el interior de la vivienda, sino que se extienden fuera del ámbito "privado": acompañar a niñas y niños a la escuela, ir de compras, etc. diluyendo la frontera entre el espacio público y privado.

[11] En este apartado seguiremos, en parte, el análisis sobre el urbanismo feminista realizado por Col·lectiu Punt 6 (2019) en su obra Urbanismo Feminista. Por una transformación radical de los espacios de vida.

El urbanismo feminista trabaja desde 3 ejes transversales (Col·lectiu Punt 6, 2019) que se exponen a continuación:

- **(1) Cambiar las prioridades poniendo la vida en el centro de las decisiones urbanas**

La vida cotidiana está formada por diferentes esferas: la del trabajo remunerado, la del trabajo de cuidado de personas y del hogar, la esfera personal (ocio, deporte y cuidado) y la esfera comunitaria (mejora de la sociedad o la comunidad en la que se vive). Todas deben tenerse en cuenta a la hora de planificar y diseñar los espacios donde vivimos. El urbanismo feminista da el mismo valor a las cuatro esferas de la vida cotidiana, y en particular, visibiliza las tareas reproductivas y de cuidado, mayoritariamente no remuneradas y llevadas a cabo por mujeres, con el fin de que a través del urbanismo lleguen a valorar socialmente y se consiga que acaben siendo de corresponsabilidad colectiva y social, y no exclusivas de las mujeres. Desde este enfoque se ha visibilizado que una gran parte de la movilidad se asocia con esta esfera reproductiva, de ahí la importancia de cuantificarlos, tal y como nos planteamos en este diagnóstico.

- **(2) Hacer espacios, ciudades y pueblos seguros para toda la población, libres de violencias machistas**

La seguridad urbana históricamente no ha incorporado el abordaje integral de las violencias machistas que las mujeres viven en el continuo de los espacios públicos-comunitarios-privados. Las mujeres ven condicionado su "derecho a la ciudad" (sus oportunidades y derechos sociales, culturales, económicos) por las violencias machistas que también viven en este espacio público.

Es esencial analizar estas violencias y tenerlas en cuenta en el urbanismo. A las mujeres se las socializa desde pequeñas para tener miedo en el espacio público, especialmente en la noche, lo cual impacta en el uso y disfrute que hacen de la ciudad y los diferentes territorios. Las mujeres tienden a tener miedo a violencias sexuales, vinculadas a la parte más íntima de sus cuerpos, mientras los hombres tienden a tener miedo a robos, hurtos y otros tipos de violencia física. Y son las mujeres las que limitan su movilidad y sus actividades en mayor medida que los hombres por miedo. Integrar una visión de seguridad urbana con perspectiva feminista implica incorporar en el análisis las violencias machistas y la diversidad de percepciones de seguridad y también aplicar los seis principios de seguridad feminista para que un entorno contribuya a ser percibido como seguro: vital, equipado, señalizado, visible, vigilado/cuidado y comunitario.

- **(3) Incrementar la participación activa y la valorización de la experiencia de las mujeres**

El *urbanismo feminista*, con el objetivo de desjerarquizar y despatriarcalizar esta materia, considera que las personas expertas de un territorio son las personas vecinas que lo habitan, y en particular, las mujeres y demás *sujetos no normativos*, es decir, aquellas personas que no responden al único patrón de "hombre blanco de clase media". Son las mujeres las que suelen acumular un conocimiento más extenso y complejo de los territorios que habitan por la doble y triple jornada que se les sigue atribuyendo, que hace que conozcan las necesidades

cotidianas vinculadas a las diferentes actividades. Pero además son las mujeres las que históricamente han sido excluidas e invisibilizadas en proyectos de urbanismo, movilidad y arquitectura. Por ello, **para despatriarcalizar el urbanismo es esencial garantizar y priorizar la participación de las mujeres en su diversidad, como vecinas y como técnicas**, para incorporar y valorar su experiencia cotidiana.

En nuestro contexto, tenemos mujeres pioneras, como la antropóloga Teresa del Valle, que allá por 1997 proponía en su obra *Andamios para una nueva ciudad* la necesidad de que "aparezca un nuevo paradigma de la casa, el barrio, la vecindad, la ciudad, en el que se tenga en cuenta a la mujer como ciudadana con derecho a acceder a los espacios diversos de la urbe" (1997:17).

Tal y como apuntan diferentes autoras y trabajos prácticos, la movilidad es uno de los ámbitos desarrollados desde una mirada androcéntrica y patriarcal, diseñando políticas de movilidad y transporte centradas en un ciudadano tipo, hombre blanco de clase media con un trabajo a tiempo completo que se mueve en coche entre casa y el trabajo (Col·lectiu Punt 6, 2019, 2020; Valdivia, 2018; Miralles-Guasch, Martínez y Marquet, 2016). En concreto, Valdivia (2018) argumenta que la planificación urbana es uno de los condicionantes más importantes de las diferencias en la movilidad de mujeres y hombres, puesto que el diseño de las ciudades no es nuestro y no está pensado con perspectiva de género.

Diferentes estudios muestran que esta manera de planificar la movilidad no responde a la movilidad de la mayoría de la población, en particular, del 51% de la población que son las mujeres y que además tiene patrones de movilidad más sostenibles. Distintas encuestas de movilidad (EHMA, 2008 y Closing Gap, 2019) muestran que **las mujeres tienen una movilidad más sostenible que los hombres porque se desplazan en mayor medida a pie o en transporte público.** Además, utilizan con más frecuencia formas de transporte más respetuosas con el medio ambiente. Según el estudio *Riesgos climáticos desde la perspectiva de género. Percepción, posicionamiento y adaptación en mujeres y hombres* del Instituto de las Mujeres (2021:37)[12]: el 64,2% de las mujeres utilizan con bastante frecuencia o siempre formas de transporte más respetuosas con el medio ambiente (caminar, bicicleta, transporte público, etc.) frente al 60,9% de los hombres.

Por otra parte, como apunta el informe ya citado *Género y Cambio Climático. Un diagnóstico de situación* (2020), la movilidad es uno de los indicadores asociados con el cambio climático, ya que es un ámbito que genera grandes emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) y por lo tanto, es necesario que las políticas de movilidad promuevan patrones de movilidad sostenible como los de las mujeres. En este ámbito, invertir en políticas públicas que promuevan el uso de la bicicleta por parte de las mujeres es esencial, para que sea un medio de movilidad que también responda a sus necesidades y deseos de reducir la brecha de género que existe en la movilidad ciclista.

[12] Instituto de las Mujeres. RED2RED (2021). Riesgos climáticos desde la perspectiva de género. Percepción, posicionamiento y adaptación en mujeres y hombres
Disponible en: https://www.inmujeres.gob.es/areasTematicas/MedioAmbienteCambioClimatico/Docs/RiesgosClimaticosPerspectivaGenero.pdf

4.1. Enfoque interseccional

Además de la perspectiva de género en el urbanismo y en la movilidad, este diagnóstico incluye el enfoque teórico de la interseccionalidad. La expresión discriminación interseccional fue desarrollada por la jurista Kimberlé Crenshaw (1989) basándose en los elementos de género y raza. No obstante, actualmente es aplicable a cualesquiera dos o más identidades sociales discriminadas que se interrelacionan intrínsecamente en una persona o en un grupo de personas (Calvante, 2018).

La **Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la igualdad efectiva de mujeres y hombres**[13] no hace referencia a este término, pero sí establece que deberán conocerse otras variables cuya concurrencia generen situaciones de **discriminación múltiple** para las mujeres en los diferentes ámbitos de intervención. Es en la **Ley 15/2022, de 12 de julio, integral para la igualdad de trato y la no discriminación**[14], donde se estable el ámbito subjetivo de aplicación y se define y regula la **discriminación múltiple e interseccional** (artículo 6.3)

Con el enfoque interseccional aplicamos la **perspectiva feminista** y de análisis de distintas variables para detectar situaciones de **discriminación múltipl**e y evitar que se sigan reproduciendo injusticias y desigualdades. Esta aproximación nos permite visibilizar las distintas situaciones que viven las mujeres y si se agravan por el hecho de ser mujeres.

En este contexto, como ha desarrollado Col· lectiu Punt 6 (2022), el enfoque interseccional en el urbanismo feminista pretende repensar los espacios comunitarios, públicos y domésticos y las redes de movilidad. Tal como explican Patricia Hill Collins y Sirma Bilge (2019:16-18), la interseccionalidad considera que: "Los principales ejes de las divisiones sociales en una determinada sociedad y en un momento dado, por ejemplo, la raza, la clase, el género, la sexualidad, la discapacidad y la edad, no funcionan como entes independientes y mutuamente excluyentes, sino que se construyen los unos sobre los otros y actúan juntos. También son categorías que adquieren significado a partir de las relaciones de poder del racismo, el sexismo, el heterosexismo y la explotación de clase" .

Otros estudios previos internacionales han servido de inspiración a la hora de indagar en cómo la categoría sexo se cruza con otras variables para comprender su influencia en la movilidad. En concreto, han sido especialmente relevantes, los estudios elaborados en Latinoamérica (Díaz y Rojas, 2017), o específicamente en México (Díaz, 2017), también en la ciudad de Londres (Lam, 2020) o en Oslo (Priya et al., 2020). Estos diferentes estudios muestran que la categoría sexo, junto a características como la edad, la procedencia migratoria, la situación familiar y tener personas dependientes a cargo, influyen, en diferentes contextos geográficos, en una brecha de movilidad. Por poner un ejemplo, existe una literatura especializada sobre la descripción de los viajes encadenados que suelen realizar las personas, en su mayoría mujeres, y en modo particular aquéllas con niños y niñas pequeñas (Blumen, 1994).

[13] https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2007-6115 Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la igualdad efectiva de mujeres y hombres

[14] https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2022-11589 Ley 15/2022, de 12 de julio, integral para la igualdad de trato y la no discriminación

4.2. Brechas de género en la movilidad y en el uso de la bicicleta

Una vez desarrollados los encuadres teóricos, se hace necesario ver detalladamente de dónde partimos con respecto a los datos de movilidad en bicicleta en el contexto español. A lo largo de este apartado se realizará un recorrido por las fuentes de datos disponibles en los últimos años sobre la movilidad en bicicleta desagregados por sexo en España.

En primer lugar, en los años 2006 y 2007, el entonces Ministerio de Fomento llevó a cabo la realización de la segunda y última edición de las encuestas Movilia[15] con el objetivo de poner a disposición de la población un conjunto de información amplia, integrada y coherente sobre el fenómeno de la movilidad de las personas. Se trata del proyecto de recogida de datos sobre movilidad más ambicioso llevado a cabo por una entidad ministerial[16].

En esta encuesta se observa la distribución de viajes según sexo y edad en día medio laborable. Eliminando los viajes de vuelta a la vivienda, que suponen un **44,6%** de los desplazamientos para las **mujeres** y un **45,1%** para los **hombres**, tenemos la siguiente distribución:

Cuadro 1. Motivo de desplazamiento según sexo en día laborable

MOTIVO DEL DESPLAZAMIENTO								
	Trabajo	**Estudios**	**Compras**	**Acompañar otras personas**	**Actividades Ocio**	**Paseos**	**Visitas familiares y amistades**	**Otros**
Hombres	20,5	6,6	4,2	3,4	6,7	5,8	3,4	4,3
Mujeres	12,2	7,3	9,5	6,4	4,9	5,3	4,8	4,9

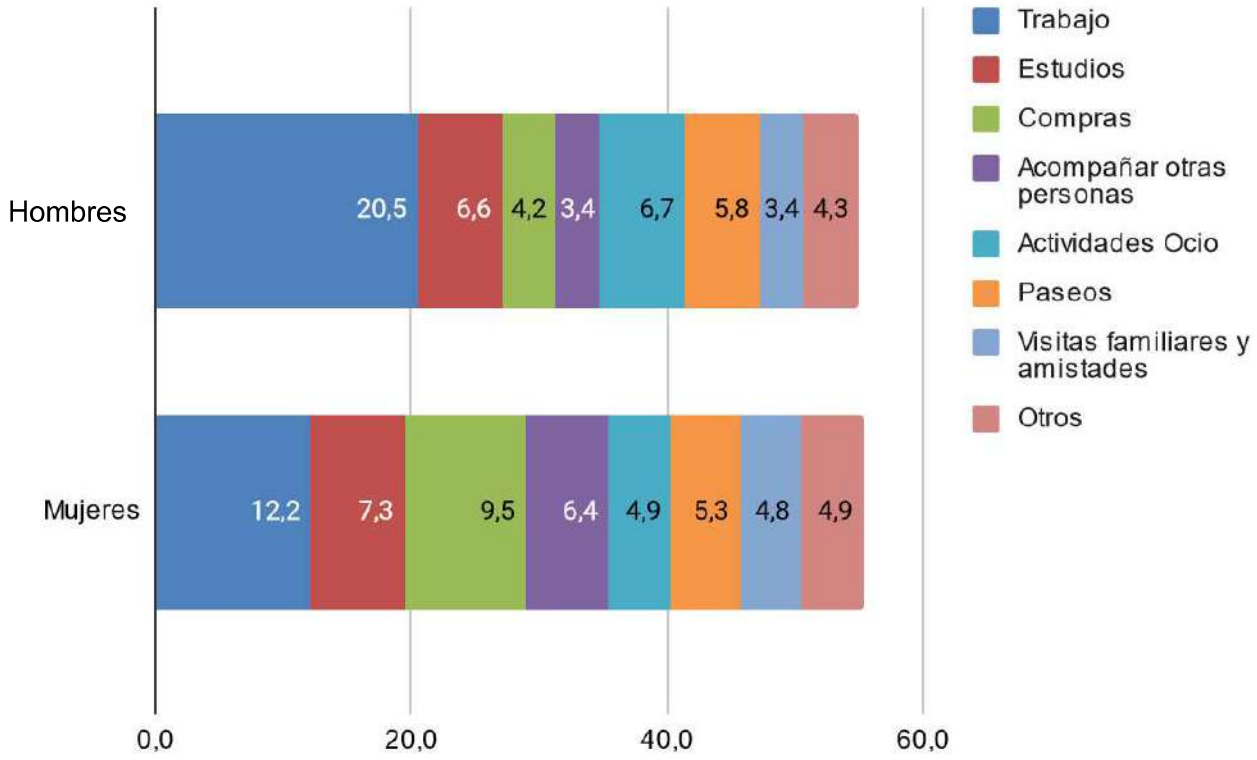
Fuente: elaboración propia con datos de Encuesta Movilia, 2006-2007.

En esta distribución de todo tipo de desplazamientos (a pie, en coche, transporte público, bicicleta, etc.) se observa que **las mujeres se desplazan más para todas las tareas de cuidados**: 20,7% de sus desplazamientos son de cuidados versus 12,2% de trabajo entre las mujeres; mientras que en el caso de los hombres los desplazamientos de cuidados representan el 11% versus el 20,5% de desplazamientos de trabajo. De manera desglosada el 9,5% del total de desplazamiento de las mujeres es por compras frente al 4,2% de los hombres; acompañar a otras personas supone el 6,4% de los desplazamientos de las mujeres frente al 3,4% de los hombres; las visitas a familiares y amistades suponen para ellas el 4,8% de los desplazamientos frente al 3,4% de los hombres. Por su parte, los desplazamientos de trabajo, ocio y paseos suponen un 22,4% del total para las mujeres frente al 33% de los desplazamientos de los hombres.

[15] Encuestas Movilia de 2000/2001 y 2006/2007, disponibles en: https://www.mitma.gob.es/informacion-para-el-ciudadano/informacion-estadistica/movilidad/encuesta-de-movilidad-de-las-personas-residentes-en-espana .

[16] Consideramos muy recomendable retomar la encuesta Movilia con una periodicidad que permita analizar la evolución de las políticas de promoción de la movilidad sostenible.

Figura 1. Motivo de desplazamiento según sexo en día laborable



Fuente: elaboración propia con datos de Encuesta Movilia, 2006-2007.

En segundo lugar, y analizando específicamente el uso de la bicicleta como medio de transporte, el barómetro de la bicicleta[17] es una de las encuestas de referencia que tenemos disponibles. Esta encuesta muestra que el uso de la bicicleta está masculinizado. **El último barómetro de la bicicleta** realizado por la Red de Ciudades por la Bicicleta (2022) **indica que el 65% de personas usuarias en España son hombres mientras que el 49,4% son mujeres.** Así, los datos históricos del Barómetro de la Bicicleta muestran que la brecha de género se ha ido reduciendo en la última década hasta llegar al 15,6% en 2022.

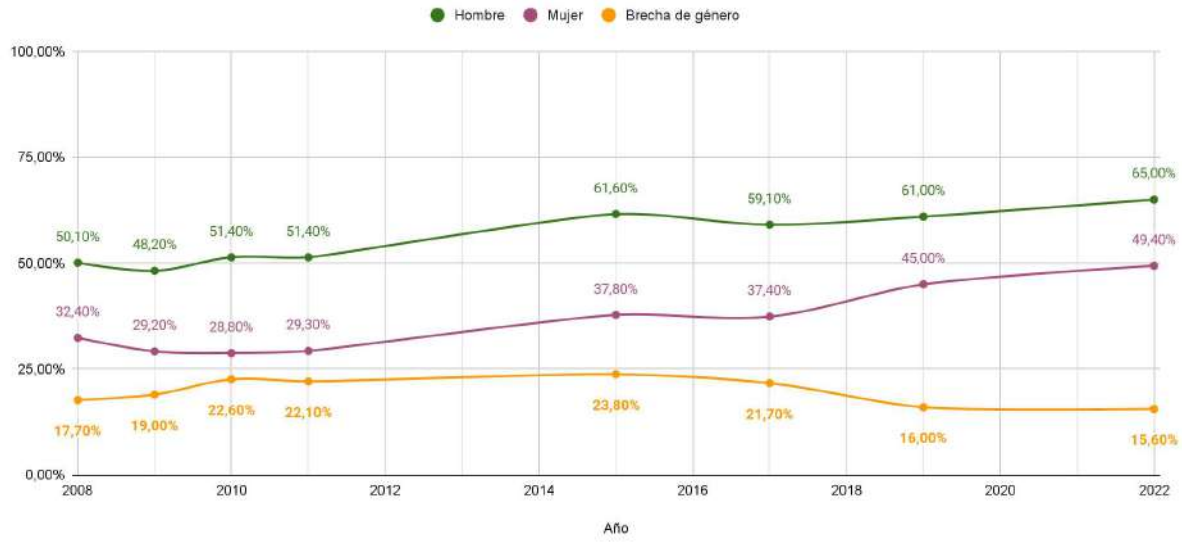
[17] Barómetro de la Bicicleta Red de Ciudades por la Bicicleta 2022. Disponible en: https://www.ciudadesporlabicicleta.org/wp-content/uploads/2022/11/Barometro-Bicicleta-2022_Informe.pdf

Cuadro 2. Evolución de personas usuarias de la Bicicleta según sexo

Año	Hombre	Mujer	Brecha de género
2008	50,10%	32,40%	17,70%
2009	48,20%	29,20%	19,00%
2010	51,40%	28,80%	22,60%
2011	51,40%	29,30%	22,10%
2015	61,60%	37,80%	23,80%
2017	59,10%	37,40%	21,70%
2019	61,00%	45,00%	16,00%
2022	65,00%	49,40%	15,60%

Fuente: elaboración propia con datos del Barómetro de la Bicicleta 2022

Figura 2. Evolución de la brecha de género de personas usuarias



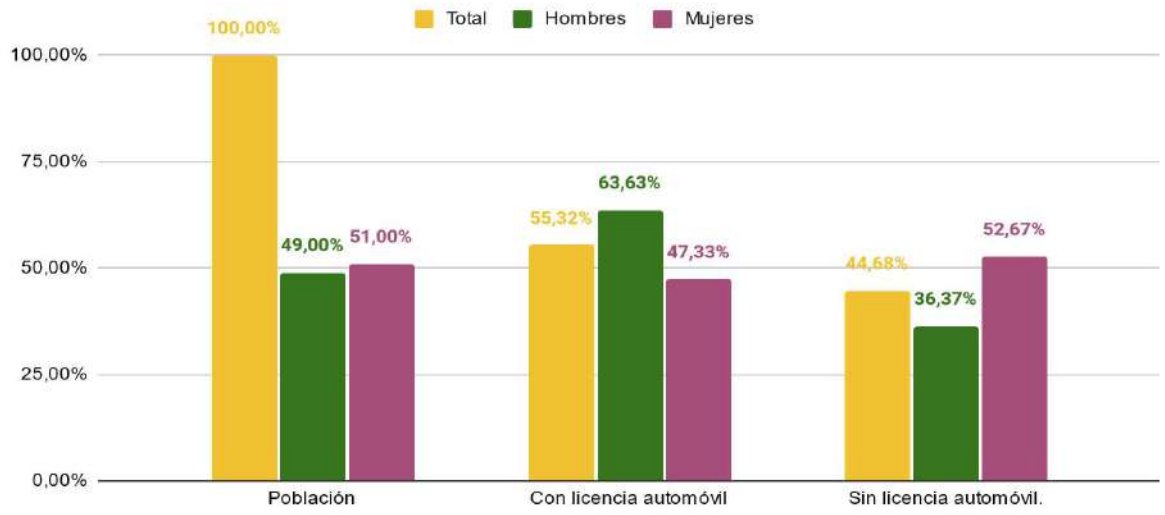
Fuente: elaboración propia con datos del barómetro de la Bicicleta 2022.

Por su parte, según este último barómetro, el 23,4% de las mujeres declaran no tener ninguna bicicleta, frente al 19,2% de los hombres. Esta fuente también señala que la edad media de las personas usuarias de bicicleta es de 40,7 años. Por su parte, el 58,2% de las mujeres entrevistadas declaran tener bicicleta urbana. Con respecto a la accidentalidad, **las mujeres se accidentan menos que los hombres** (11,4% frente al 20,6% de los hombres en los últimos 5 años). Además, **las mujeres se consideran menos respetadas por conductores de vehículos a motor** (42,6% frente al 52,9% de los hombres).

El informe Las Cuentas de la Bicicleta ConBici[18] (2022) parte "de una importante consideración, la de su relativa universalidad (de la bicicleta) como medio de transporte en comparación con el automóvil, un vehículo que no es accesible de manera autónoma a más de 21 millones de personas en España, simplemente porque carecen de carné para conducirlo. A ese respecto, también son significativas las cifras del parque vehicular: frente a un parque estimado de 34,8 millones de bicicletas, el parque de turismos alcanza los 24,6 millones." Según datos de la Dirección General de Tráfico (2022) **el 53% de las mujeres no tienen licencia para conducir un automóvil frente al 36% de los hombres.**

Figura 3. Disponibilidad de carné de conducir automóviles en 2020

	Población	%	Con licencia automóvil.	%	Sin licencia automóvil.	%
Total	47.394.223	100,00%	26.218.375	55,32%	21.175.848	44,68%
Hombres	23.224.861	49,00%	14.777.939	63,63%	8.446.922	36,37%
Mujeres	24.169.362	51,00%	11.440.436	47,33%	12.728.926	52,67%



Fuente: elaboración propia con datos de Las Cuentas de la Bicicleta ConBici (2022)

Otros estudios previos elaborados en algunas ciudades o comunidades autónomas muestran porcentajes de mujeres usuarias que rondan desde el 25% hasta el 40%, siendo siempre una minoría con respecto a los hombres. Estos estudios más locales poseen metodologías diversas, pero tienen en común que las mujeres suponen siempre un menor porcentaje de usuarias que los hombres. Por ejemplo, ya hace casi diez años, se publicó un estudio en

[18] Las Cuentas de la Bicicleta ConBici, 2022. Disponible en: https://conbici.org/wp-content/uploads/2023/03/CuBici-Informe-Final-2.pdf

Sevilla en dónde las mujeres que utilizan la bicicleta se situaban alrededor del 35% (Huerta y Gálvez, 2016). En otras ciudades como Pamplona, el servicio de movilidad recogió, así mismo, que son un 36% de mujeres las usuarias de bicicleta en esta ciudad frente a un 64% de hombres (Noticias de Navarra, 2018). También en Granada, se estimaba, en 2015, que el 25% de personas usuarias de la bicicleta eran mujeres (Gálvez y Del Campo, 2015). En el caso de Valencia se ha realizado un estudio pionero en dónde se ha concluido que los hombres son también quienes utilizan mayoritariamente las bicicletas de uso compartido (Pans, Antón-González y Villarrasa-Sapiña, 2023). Por otra parte, es de destacar que Cataluña está considerada la segunda comunidad del estado que más personas usuarias de bicicleta tiene con relación a la dimensión del municipio. Pero el perfil de ciclistas continúa siendo mayoritariamente masculino (63,4%) y de un perfil definido: más joven que la media estatal con 39 años, ocupada (64,3%) o estudiante (19,1%) (Barómetro de la Bicicleta de Catalunya[19], 2019).

Resulta evidente que siendo las mujeres el 51% de la población en el estado español (INE, 2022), detectamos una brecha de género a tener en cuenta. Ciertamente, existen algunos datos para la esperanza: si analizamos los distintos barómetros realizados por la Red de ciudades por la bicicleta20 en España muestran un incremento desde el 32,4% en 2008 hasta el 49,4% de mujeres en el año 2022. Así mismo, parece que el número de mujeres ciclistas aumenta a medida que crece la dimensión del municipio de residencia (Red Ciudades por la bicicleta, 2022).

De hecho, la brecha de género en el uso de la bicicleta es un tema recurrente en las investigaciones, hasta el punto que existe un consenso que apunta a que las políticas públicas e inversiones en torno a la bicicleta en los países industrializados deberían tener en cuenta dichas diferencias en usos ciclistas, motivaciones, preferencias y preocupaciones. **No es solo que las mujeres usen menos las bicicletas, sino que realizan trayectos diferenciados de los hombres.**

En general, como recogen Gálvez y Del Campo (2015:29) "los hombres usan más la bicicleta tanto para ocio como para el transporte, y en especial para acudir a su puesto de trabajo; se desplazan más kilómetros y son más proclives a transitar por carretera o por calles, en detrimento de vías específicas para el ciclismo, preferidas por las mujeres. Las mujeres, por el contrario, optan más por la bicicleta para ir a comprar, para una visita esporádica a algún amigo, y en su etapa de estudiante". Podríamos decir que mujeres y hombres la incorporan a su movilidad. En esta línea, el gobierno y algunas comunidades autónomas y algunos ayuntamientos están poniendo en marcha políticas e inversiones para incrementar el uso de la bicicleta en toda la población que aumentan el porcentaje de mujeres usuarias de bici y la diversidad de perfiles ciclistas.

[19] Barómetro de la bicicleta Generalitat de Catalunya, 2019. Disponible en: https://territori.gencat.cat/web/.content/home/01_departament/estadistica/publicacions_estadistiques/territori_i_mobilitat/Barometre_de_la_Bicicleta/enquesta-barometre-bicicleta-2019.pdf

[20] La Red de Ciudades por la Bicicleta es una asociación compuesta por entidades locales que tiene por objeto la generación de una dinámica entre las ciudades españolas con el fin de facilitar, hacer más segura y desarrollar la circulación de los ciclistas, especialmente en el medio urbano. Disponible en: https://www.ciudadesporlabicicleta.org/

5. Análisis de resultados

5. 1. Encuesta

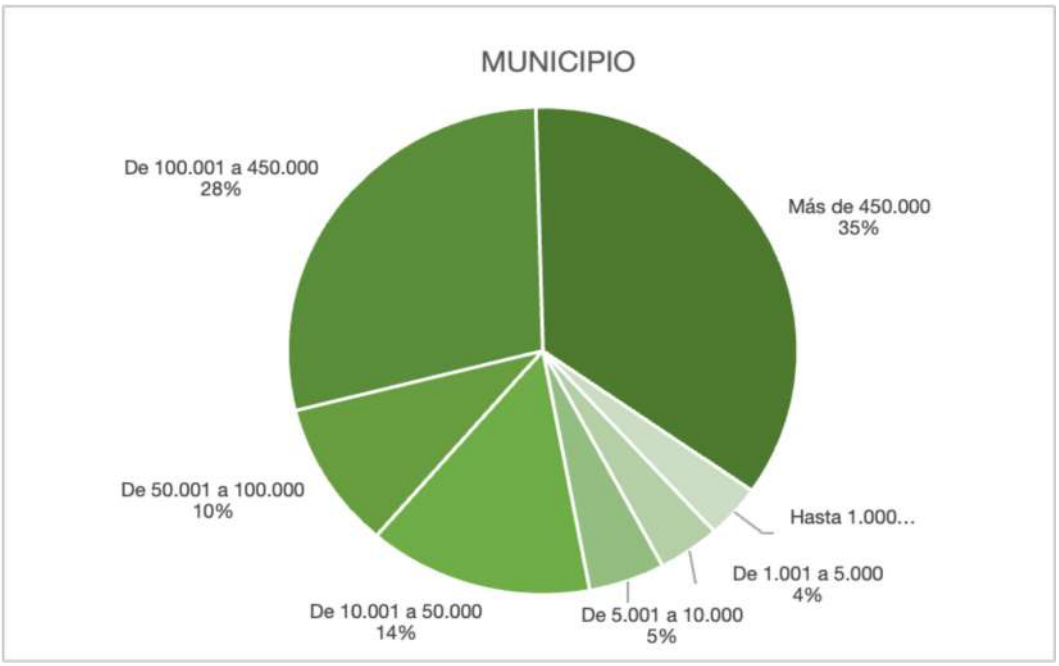
Del total de encuestas realizadas, **el 63% de las personas encuestadas se identifican como mujeres** (1.413)**, el 35% como hombres** (777) **y el 2% como personas con otra identidad de género** (45)**.** Este dato ya es demostrativo de cómo las mujeres son las que se sienten más interpeladas cuando se analizan cuestiones de género a nivel de política pública, debido a que son las que viven el impacto de la desigualdad de género; como se ha explicado en la introducción, los hombres no se sienten interpelados, precisamente porque el ámbito de la movilidad ciclista es un ámbito muy masculinizado y hegemónico que responde en mayor medida a sus necesidades y privilegios. Por ello, ha habido un mayor número de respuestas de mujeres ya que son ellas quienes identifican mayores necesidades de cambios y mejoras en la movilidad ciclista.

El 78,5% de las personas encuestadas tienen entre 30 y 59 años, el 10% son jóvenes entre 18 y 29 años y el 11,4% son mayores de 60 años. El 43% de las mujeres y el 31% de los hombres se identifican con algún colectivo minoritario. En concreto, destacan las personas que se identifican entre los colectivos LGTBI, personas de bajos ingresos económicos, personas migrantes y familias monomarentales.

El **63,7%** de las personas encuestadas viven en municipios de más de 100.000 habitantes.

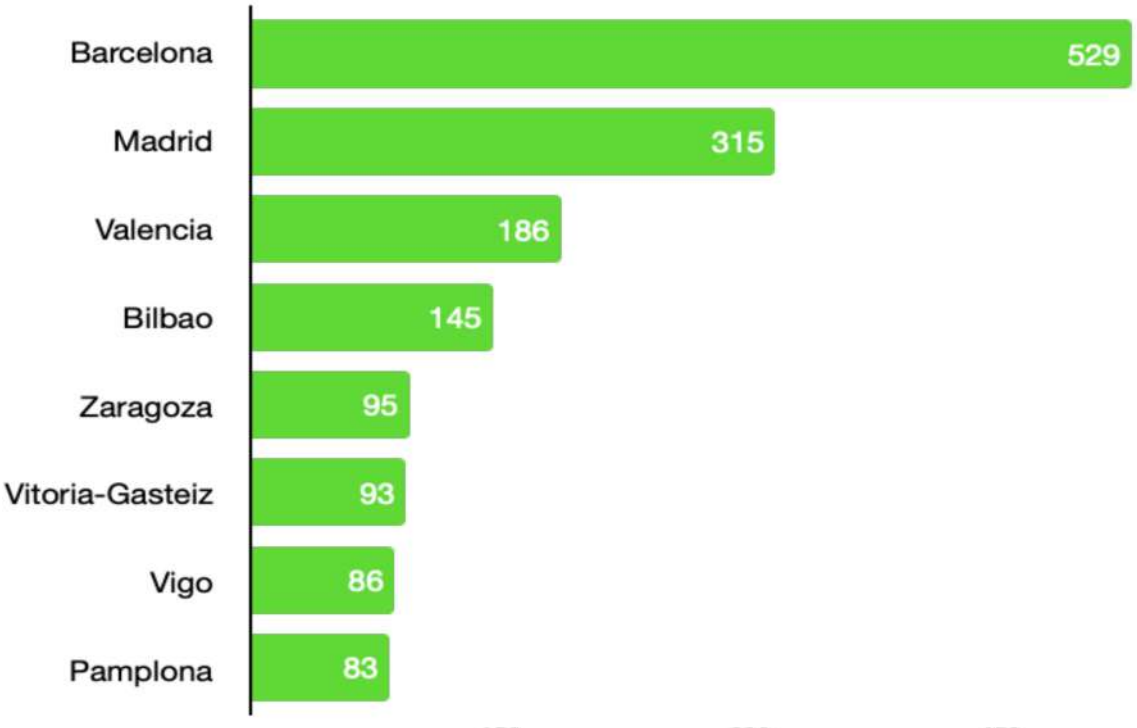
- **35%** de las cuáles residen en ciudades de más 450.000: siendo Barcelona, Madrid, Valencia, Bilbao, Zaragoza, Vitoria-Gasteiz, Vigo y Pamplona las ciudades que recogen el mayor número de encuestas.
- El **14%** viven en municipios medianos de entre 10 y 50.000 habitantes.
- El **12%** en municipios pequeños de menos de 10.000 habitantes.

Figura 4. Personas encuestadas por tamaño de municipio



Fuente: elaboración propia

Figura 5. Personas encuestadas por municipio



Fuente: elaboración propia

En cuanto a las **actividades cotidianas** desarrolladas, *la mayoría de las personas encuestadas manifiestan tener un trabajo remunerado a tiempo completo*, pero en mayor medida hombres **(47%)** que mujeres **(45%)**.

*A la inversa pasa con la **actividad de trabajo doméstico** y de cuidados no remunerados* (7%) de las mujeres, respecto al (4%) de los hombres.

- El **46% de mujeres y el 47,5% de los hombres** reportan tener personas dependientes a cargo, la mayoría siendo menores de edad (bebés, infancia). Cabe matizar que el hecho de trasladar en bicicleta a personas dependientes **no necesariamente significa que sean las principales cuidadoras de éstas,** ya que, según datos del Instituto Nacional de Estadística, las mujeres siguen asumiendo la mayor parte de responsabilidades familiares y domésticas, incluyendo los cuidados.

- Del total de personas que han respondido la encuesta**, el 36% de las mujeres y el 19% de los hombres son NO usuarias** de la bicicleta en la actualidad.

El 64% de las mujeres y el 81% de los hombres SÍ utilizan la bici en desplazamientos cotidianos.

El *95% de las personas que han contestado la encuesta participa en algún tipo de asociación o entidad;* las mujeres en entidades feministas, comunitarias, culturales o deportivas; *los hombres, fundamentalmente en deportivas y también en comunitarias, culturales y políticas.*

Entre las mujeres, el 33% participan en alguna asociación o colectivo ciclista versus el 43% de los hombres usuarios de bicicleta. Esta **brecha en la participación asociativa** es relevante, y demanda a las entidades un mayor compromiso por introducir medidas de igualdad en sus colectivos para promover una mayor participación de las mujeres.

Personas no usuarias de la bici

Las personas que se identifican como “no usuarias”, prácticamente en su totalidad, saben ir en bicicleta. El 3,6% de las mujeres y el 2,5% de los hombres no saben ir en bicicleta. Esta encuesta muestra, por lo tanto, una leve brecha de aprendizaje (que se debería contrastar si se hiciera una encuesta con una muestra mayor de personas no usuarias de bicicleta, ya que los datos del barómetro señalan que el 10,8% de las mujeres no saben ir en bicicleta). Al 65% de las mujeres y el 75% de los hombres de este grupo les gustaría aprender a ir en bici.

Mientras los hombres manifiestan que no lo han hecho por no disponer de tiempo, pero también no tienen acceso a cursos o no saben si hay organizaciones en su entorno que realicen cursos.

La mayoría de mujeres y hombres no usuarias de la bici (77% de mujeres y 73% de los hombres) sí disponen de una bicicleta, pero no la utilizan para moverse en su localidad.

Cuadro 3. Acceso a una bicicleta

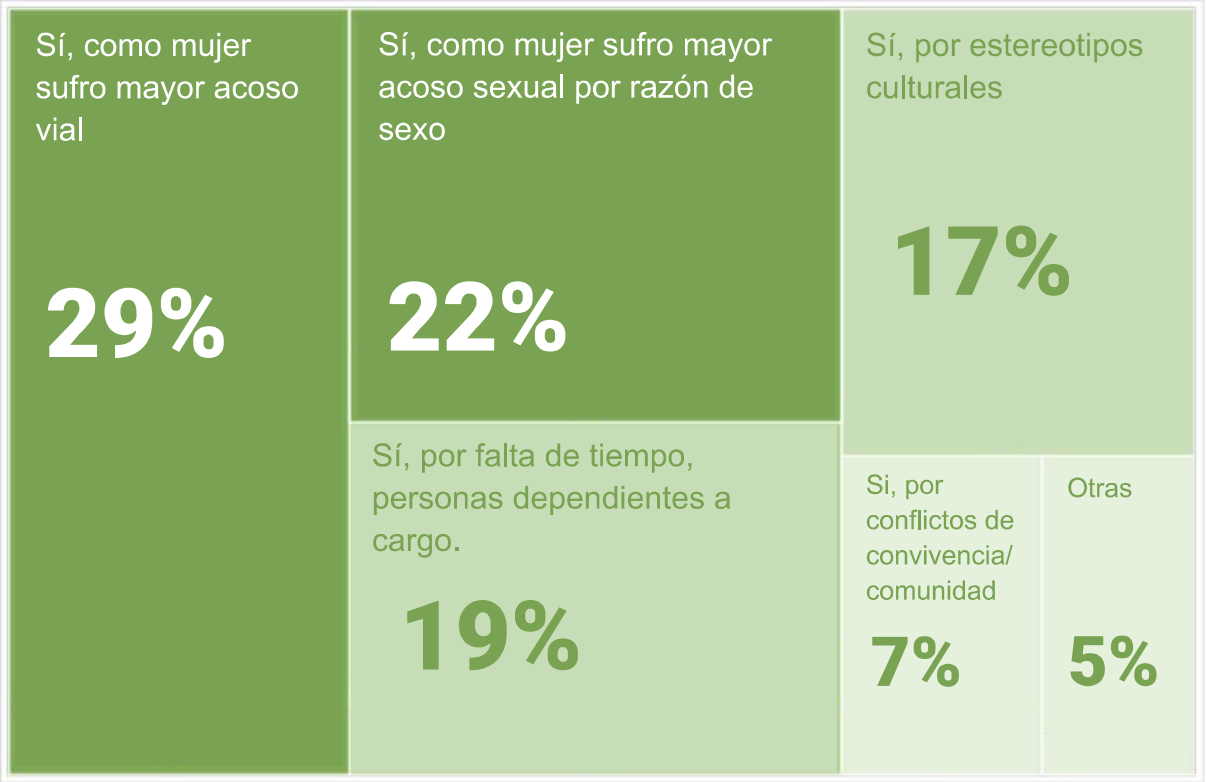
	Mujeres	Hombres
Sí, pero no la hago servir para moverme por mi localidad	77 %	73 %
No, necesitaría una bicicleta convencional	13 %	19%
No, necesitaría una bicicleta o ciclo adaptado no convencional	2 %	1 %
No, necesitaría una bicicleta eléctrica	8 %	8 %

Fuente: elaboración propia

El 49% de las **NO** usuarias manifiestan que ser mujer condiciona la posibilidad de moverse en bicicleta, sobre todo porque sufren mayor acoso vial, mayor acoso sexual o por razón de sexo y por falta de tiempo al tener que cuidar personas a cargo. Este porcentaje es más elevado cuando hacemos **un *análisis* con enfoque feminista**: **el 62% de las mujeres del colectivo LGTBI, el 58% de las mujeres migrantes y el 52% de las mujeres que son familias monomarentales** *manifiestan que ser mujer condiciona que no utilicen la bicicleta.*

Este es un claro indicador de cómo el machismo continúa afectando el derecho de las mujeres a moverse como y cuando quieran por el hecho de ser mujeres. Así mismo, estos datos también muestran cómo las desigualdades de género se entrecruzan con el origen, el estado migratorio, responsabilidad materna o ser una persona LGTBI, aumentando la brecha de desigualdad.

Figura 6. Impacto de ser mujer en el uso de la bicicleta entre no usuarias



Fuente: elaboración propia

Cuando se pregunta los **motivos que están detrás de no utilizar la bici**, existen elementos comunes, pero también diferencias claras de por qué mujeres y hombres no utilizan la bici en sus desplazamientos cotidianos.

- **Tanto hombres (38,4%) como mujeres (34%) manifiestan como primera opción que prefieren caminar:** Si se suman otros medios de movilidad sostenible, la mitad de las mujeres y hombres prefieren caminar y el transporte público.

- Destaca que **el 22% de los hombres prefiere el coche o la moto**, mientras que esta opción es solo el **12% entre las mujeres.**

Mujeres y hombres identifican como obstáculos en similares proporciones las largas distancias de los desplazamientos y la falta de infraestructuras para el uso y guardado de la bicicleta. Destaca que tanto mujeres y hombres manifiestan miedo al robo de la bicicleta en los espacios de aparcamiento de bicicleta.

La encuesta visibiliza aspectos de género que impactan mayoritariamente en las mujeres para el no uso de la bicicleta.

Después del motivo "*preferir caminar*", se fundamenta por parte de las mujeres principalmente:

Miedo a ser atropelladas por otro vehículo; seguido del **estrés** que las produce; el **miedo a caerse o no ser capaz de circular** y el **miedo al acoso vial** son dos aspectos que remarcan las mujeres y que no son tan relevantes para los hombres. Finalmente, entre las mujeres destaca también que el **13%** dice no sentirse en forma para poder desplazarse en bici.

El 9% de las mujeres frente al 3% de los hombres manifiestan que no utilizan la bici porque tienen personas dependientes a cargo y no es una opción desplazarse con ellas en bicicleta.

Cuadro 4. Motivos principales para no utilizar la bici

	Mujeres	Hombres
Prefiero caminar	34%	38%
Tengo miedo a ser atropellada por otro vehículo	**34%**	15%
Es estresante ir en bici en la ciudad	**27%**	19%
La distancia de mis desplazamientos es muy larga	27%	31%
Mi barrio o ciudad no tiene infraestructura para la movilidad en bicicleta	25%	25%
Prefiero el transporte público	18%	15%
Tengo miedo a caerme o a no ser capaz de circular por la ciudad	17%	5%
No tengo espacio donde guardar la bicicleta	16%	11%
Tengo miedo al acoso vial	16%	6%
La orografía del territorio no lo permite	15%	11%
No me siento en forma para poder desplazarme en bici	13%	5%
Prefiero el coche o la moto	12%	**23%**
Falta de tiempo para combinar diferentes desplazamientos	12%	14%
No me es posible porque tengo personas dependientes a cargo	9%	3%
No lo encuentro cómodo	8%	11%
Otra (especifica)	8%	11%

Fuente: elaboración propia

Si hacemos un **análisis con perspectiva de género de los motivos del no uso de la bicicleta**, las mujeres señalan principalmente su preferencia a caminar y al uso de otros medios de transporte público. Para las mujeres migrantes, se destaca como principal motivo las grandes distancias de sus desplazamientos. Para las familias monomarentales una de las causas con mayor peso es el miedo a ser atropelladas.

Un dato destacable recogido en la encuesta es que un 66% de las personas no usuarias de bici habían utilizado la bici en el pasado y lo han dejado de hacer.

Mientras que el porcentaje es similar para mujeres y hombres, el 28,5% de las mujeres que han dejado de ir en bici es por inseguridad vial, el 6% por falta de infraestructura ciclista en su municipio y el 6% por falta de espacio donde guardar la bicicleta.

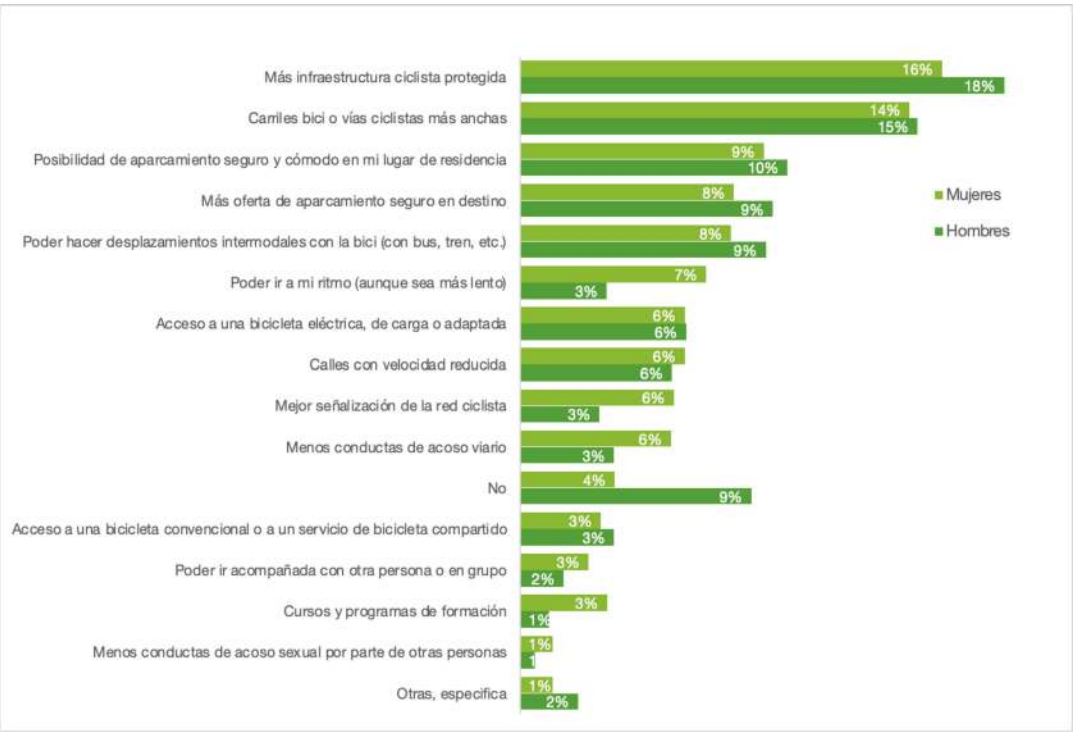
Destaca que entre **las familias monomarentales, el 77,5% habían utilizado la bici en el pasado**. Este dato visibiliza que el hecho de ser mujer y principal responsable de la unidad familiar condiciona la movilidad en bicicleta por la dificultad de combinar desplazamientos de cuidado en este modo.

Entre los hombres, las razones señalan desplazamientos más cortos o cambios de ciudad/trabajo. En comparación, a las mujeres les condiciona más el uso de la bicicleta, lo cual está relacionado con la existencia de infraestructura y equipamiento que favorezca la movilidad ciclista. El 7% de las mujeres argumenta haber dejado de utilizar la bicicleta debido a problemas vinculados con el estado de salud.

El 96% de las mujeres no usuarias y el 91% de los hombres no usuarios dicen que sí existen elementos que les motivarían a ir en bicicleta.

Los elementos comunes son más infraestructura ciclista protegida y aparcamiento seguro tanto en el lugar de residencia como en el destino, así como la posibilidad de hacer desplazamientos intermodales. En menor medida, pero por destacar diferencias de género, las mujeres marcan poder ir a un ritmo más lento, mejor señalización de la red o menos conductas de acoso viario.

Figura 7. Elementos que motivarían volver a ir en bici



Fuente: elaboración propia

Personas usuarias de la bici

Tal como se indicó anteriormente, **en este estudio la brecha en el uso de la bicicleta es obvia al suponer el 64% de las mujeres y el 81% de los hombres.**

Cuando se pregunta sobre la frecuencia de uso de la bicicleta en los desplazamientos, el resultado es afirmativo en cuanto a su utilización en desplazamientos cotidianos para llevar a cabo diversas actividades en su día a día. Una gran parte señala que utilizan la bicicleta diaria o casi diariamente para desplazarse al trabajo.

Una de cada tres mujeres y hombres la utiliza para realizar tareas domésticas, como hacer la compra, y el **26% de mujeres y el 22% hombres la utiliza para tareas de cuidados, como acompañar a menores a la escuela.**

Destaca el uso por ocio y deportes que hacen tanto mujeres y hombres semanalmente.

En cuanto a los kilómetros recorridos diariamente, el 81% de las mujeres y el 74% de los hombres recorren hasta 10 kilómetros al día.

Entre las personas que recorren entre 11 y más de 16 kilómetros, hay un porcentaje ligeramente más elevado de hombres (25%) que de mujeres (20%).

Según el **tipo de bicicleta utilizada**, más allá de que la mayoría de ciclistas utilizan bicicleta propia, es necesario destacar, que son **las mujeres las que llevan bicicleta con silla o accesorio para niñas y niños**; por lo tanto, las que realizan estos desplazamientos de cuidado en su mayoría. También destaca que son **ellas las que dependen más de un sistema de bicicleta pública con estación**: el 14% de las mujeres respecto al 3% de los hombres. En cambio, el 5,5% de los hombres reporta utilizar una bicicleta de alquiler frente a solo el 1% de las mujeres. Este dato nos muestra la mayor dependencia de las mujeres de bicicleta pública, por lo tanto, la necesidad de disponer de estos sistemas, de mantenerlos y de asegurar su disponibilidad.

Son los hombres quienes reportan un mayor acceso y uso de la bicicleta de carga: 18% de hombres respecto al 1% de mujeres.

Cabría ver si es porque la utilizan como herramienta de trabajo y se dedican al reparto y ciclo-logística, o es por un tema económico y de género, que al igual que pasa con la posesión y el uso de coche, puede vincularse con el hecho de que la bicicleta de carga es más cara.

La encuesta también pregunta tanto por las ventajas que aporta moverse en bicicleta como por las dificultades que se afrontan.

Todas las personas encuestadas marcan como principales elementos positivos de desplazarse en bici que es una manera de moverse respetuosa con el medio ambiente, es una práctica saludable, que da libertad de movimiento y que proporciona felicidad y rapidez.

Es de destacar que las mujeres, comparativamente, destacan aún con más fuerza la motivación medioambiental: un **92% de las mujeres señalan que la bicicleta es una manera de moverse respetuosa con el medio ambiente frente al 88% de los hombres**. Todas las personas encuestadas destacan también de modo general (por encima del 80%) que sienten que es una práctica saludable, que les da libertad de movimientos o que les proporciona felicidad.

En cuanto a las **dificultades y problemáticas** identificadas por las personas ciclistas, es evidente **que la falta de infraestructura es una preocupación compartida**. Además, más del 50% de las mujeres ciclistas señalan el temor a que les roben la bicicleta y la carencia de espacios seguros de almacenamiento comunitarios o públicos como desafíos significativos. Estas inquietudes son aún más pronunciadas en comparación con la percepción de los hombres respecto a estos problemas.

Además, **las mujeres también experimentan un mayor nivel de aprensión en relación con el miedo al acoso y la violencia vial, así como al riesgo de sufrir un accidente.** Preocupaciones específicas, como el temor al acoso sexual, a caerse durante el trayecto, o a no poder circular de manera segura, son reportadas en un porcentaje considerablemente mayor en este grupo en comparación con los hombres.

También se mencionan obstáculos para entrelazar actividades de la vida cotidiana, como la falta de conocimiento sobre el ciclismo por parte de otras personas en la unidad familiar o el miedo a no ser capaz de circular por la ciudad. Por lo tanto, **las dificultades expresadas por las mujeres que utilizan la bici coinciden con las barreras identificadas por las no usuarias; muchas de las cuales habían sido anteriormente usuarias.**

En los dos siguientes cuadros se incorpora la columna de “Otras Identidades”. Aunque este colectivo supone un pequeño porcentaje de la muestra, aporta datos novedosos respecto a otros estudios sobre movilidad ciclista. Se resaltan las respuestas respecto al **miedo por acoso vial o violencia vial, a sufrir un siniestro en el tránsito, y miedo al acoso sexual y acoso por razón de sexo**. Los resultados de este colectivo son similares a los aportados por las mujeres, y muestran una importante diferencia respecto a los aportados por los hombres.

Cuadro 5. Elementos desfavorables de ir en bici

	Mujeres	Otras identidades	Hombres
Falta de carriles bici separados y protegidos del tránsito motorizado	70%	59%	68%
Falta de calles tranquilas, con velocidad y tránsito moderado	57%	41%	56%
Miedo a que me roben la bici	53%	53%	44%
Falta de espacios de guardado comunitario o públicos seguros	50%	50%	47%
Impacto de la contaminación en la salud	46%	38%	45%
Falta de aparcamientos seguros en equipamientos públicos	44%	**53%**	47%
Falta de aparcamientos en calle	42%	35%	39%
Miedo a acoso vial o a violencia vial	**36%**	**41%**	31%
Miedo a sufrir un siniestro de tránsito	**31%**	**35%**	22%
Falta de duchas o taquillas en lugares de trabajo/estudio	28%	**56%**	29%
Falta de acceso a servicios de reparación (de autoservicio)	19%	**38%**	15%
La orografía de los territorios por los que circulo	15%	21%	14%
Miedo a acoso sexual verbal o gestual	**12%**	**15%**	1%
Miedo a caerme	**7%**	**6%**	1%
Dificultades para enlazar diferentes actividades de vida cotidiana	6%	**18%**	7%
Otras personas de mi unidad familiar no tienen o no saben ir en bici	6%	**15%**	11%
Miedo a no ser capaz de circular por la ciudad	4%	**12%**	1%
Dificultades para desarrollar tareas de cuidado de las que soy responsable	2%	6%	2%

Fuente: elaboración propia

En cuanto al **tipo de vías que se utilizan,** mujeres y hombres se mueven preferentemente por carril bici de sentido único o bidireccional, calles de velocidad moderada (30 o 20 km/h), compartiendo con vehículos motorizados y por calzada/ vía urbana con vehículos motorizados a más de 30 km/h, en similares proporciones.

En cuanto a sus preferencias, **las personas que utilizan la bicicleta muestran una clara preferencia por el carril bici de sentido único segregado entre la calzada y la acera**, ubicándolo en la primera posición, seguido por el carril bici bidireccional entre la calzada y la acera. Sin embargo, se pueden observar diferencias en el hecho de que más hombres que mujeres muestran una preferencia mayor por las calles de velocidad moderada.

Asimismo, se ha indagado sobre los **desplazamientos interurbanos o entre municipios**. El 56% de las mujeres y el 65% de los hombres declaran realizar desplazamientos entre municipios. En su mayoría, no lo hacen de manera cotidiana, sino más bien como práctica deportiva.

Se indaga sobre las **dificultades encontradas para realizar desplazamientos entre municipios**, y en este contexto, al igual que en los desplazamientos dentro de los mismos, todas las personas que utilizan la bicicleta señalan como mayores dificultades la falta de infraestructuras y la discontinuidad de carriles segregados y vías ciclables. También resaltan la escasa información disponible para orientarse y su relación con el tránsito motorizado, así como el temor a ser atropelladas o al acoso vial. Similar a los trayectos urbanos, **las mujeres subrayan el miedo al atropello, a un siniestro o a experimentar acoso sexual o por razón de sexo, así como las dificultades al moverse entre municipios.**



Fotografía: Col·lectiu Punt 6

Cuadro 6. Dificultades en los desplazamientos entre municipios

	Mujeres	Otras identidades	Hombres
La infraestructura de carriles y vías ciclables no es continua	**60%**	**59%**	**63%**
Calles con un volumen alto de tránsito motorizado	**45%**	**41%**	**46%**
Miedo a ser atropellada	**40%**	38%	32%
Calles con una velocidad muy elevada de los automóviles	**37%**	**35%**	**40%**
Falta de información y señalización de las vías ciclistas que permita orientarme y conocer las direcciones y la continuidad	28%	32%	27%
Miedo al acoso vial	20%	**30%**	24%
Falta de iluminación en tramos entre diferentes poblaciones	20%	**27%**	18%
Miedo a vivir un siniestro	19%	**30%**	17%
Falta de aparcamiento en destinos	16%	16%	**20%**
Falta de información en formato digital que permita conocer la ruta	15%	24%	11%
La distancia a recorrer es demasiado larga para poderla hacer en bici	11%	5%	10%
Miedo a vivir acoso sexual o por razón de sexo	**9%**	**14%**	0%
Otra	4%	5%	7%
Ninguna	2%	5%	4%
No tengo la necesidad de desplazarme entre municipios	34%	30%	28%

Fuente: elaboración propia

En relación con la **percepción de seguridad**, mujeres y hombres coinciden en valorar con un 6,3 su percepción de seguridad al moverse en bicicleta. En cambio, se ven diferencias en qué influye en la percepción de seguridad por género.

Más del 80% de personas ciclistas, tanto mujeres como hombres, **identifican el conflicto principalmente con vehículos motorizados**.

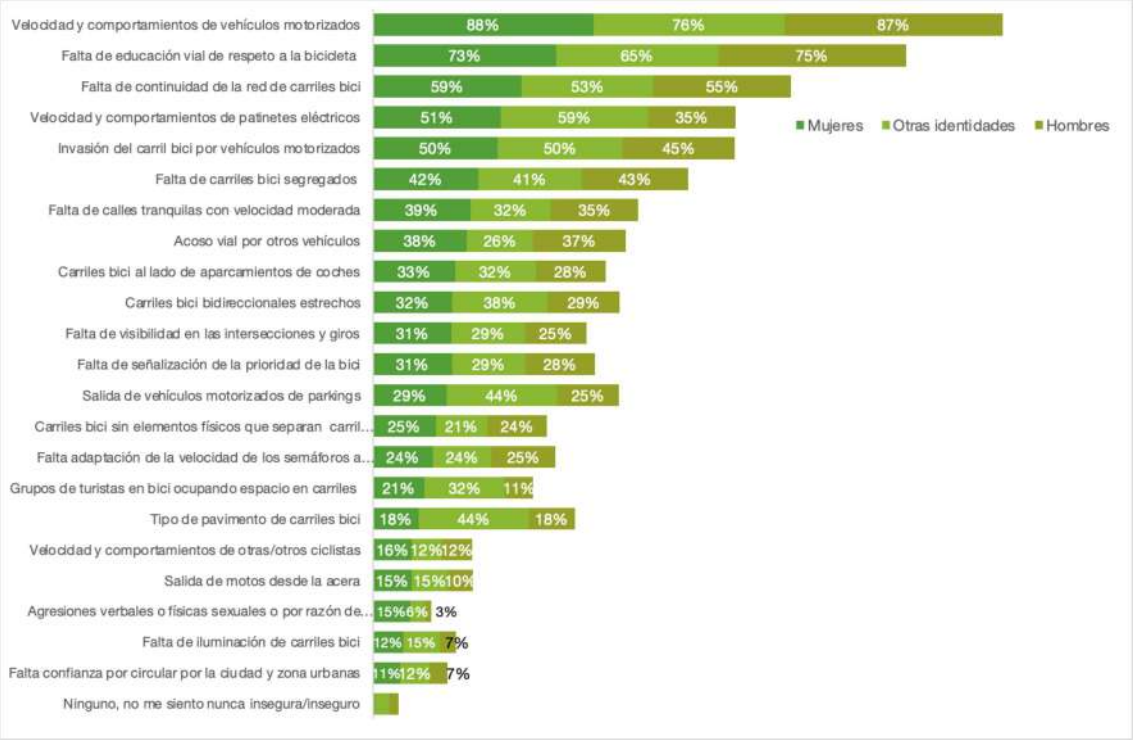
Sin embargo, **en segundo lugar**, el 40% de mujeres señalan **conflictos con patinetes** y **en tercer lugar, con motos** en un 31% y un 38%, respectivamente. En contraste, entre los

hombres, el 30% menciona conflictos con motos en segundo lugar y el 27% con patinetes en tercer lugar.

Esto coincide con los elementos identificados que contribuyen mayoritariamente a la **percepción de inseguridad**, entre los cuales se encuentran la velocidad y comportamientos de vehículos motorizados, la falta de educación vial respecto al respeto a la bicicleta y la falta de continuidad de la red de carriles bici.

Se destaca la diferencia entre mujeres y hombres en la **percepción de inseguridad debido a la velocidad y comportamientos de los patines eléctricos.** Para las mujeres, representa el **51%.** En el caso de los hombres la percepción de inseguridad se sitúa en un **35%.** En cambio, los hombres señalan en mayor medida la invasión del carril bici por vehículos motorizados. Esto coincide con los vehículos con quién tienen más conflictos.

Figura 8 Causas de la percepción de inseguridad

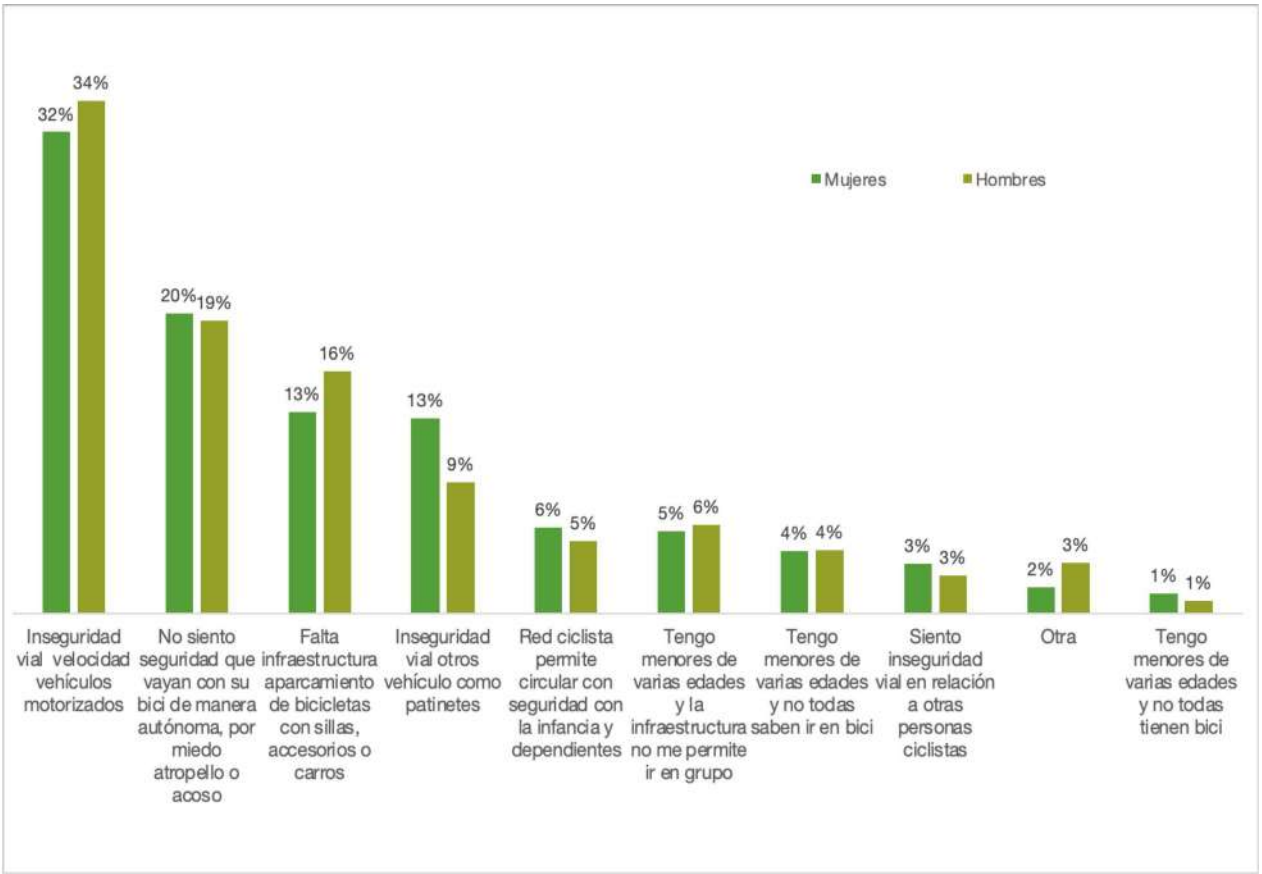


Fuente: elaboración propia



Para ahondar en la *seguridad percibida*, también se ha preguntado a este grupo, sobre la *percepción de inseguridad vial* en su experiencia, la velocidad de vehículos motorizados y el grado de temor al conducir su bici por atropellamiento y acosos.

Figura 9. Percepciones de personas que se desplazan con menores de edad



Fuente: elaboración propia

El 47% de las personas encuestadas ciclistas han vivido algún siniestro yendo en bici. Es decir, casi la mitad de ciclistas, cifra que se considera muy alta y que está en estrecha relación con el estado de la infraestructura, pero también de las políticas de promoción de la bicicleta.

En cuanto a los siniestros destaca que hay un porcentaje más alto de hombres que de mujeres que han sufrido siniestros con un coche. El segundo tipo de siniestros han sido **las caídas**. El resto de personas y vehículos se reportan en un porcentaje mucho menor, pero destaca que un porcentaje más elevado de mujeres han tenido siniestros con peatones, otras bicis, patinetes y motos.

Cuadro 7. Vehículos implicados en siniestros ciclistas

	Mujeres	Hombres
Coche	**39%**	**45%**
Ninguno, fue una caída	**32%**	**32%**
Peatón	9%	6%
Otra bici	9%	7%
Otra	3%	3%
Moto	3%	2%
Patinete	3%	2%
Bus	2%	2%
Furgoneta	0%	1%
Camión	1%	1%

Fuente: elaboración propia

Cuando se pregunta por el **impacto que ha tenido el siniestro,** aquí también se observan brechas de género recogidas ya en estudios de seguridad vial. A **los hombres, les impactó menos que a las mujeres los siniestros vividos.** El **65% de hombres** frente al **53% de mujeres** no han cambiado de actitud ni comportamiento después de haber vivido un accidente. Sin embargo, **las mujeres** han incorporado cambios para sentirse más seguras, resaltando **que el 8% han dejado de ir en bici, respecto al 2,3% de los hombres.**

Cuadro 8. Impacto del siniestro por sexo

	Mujeres	Hombres
No he cambiado mi actitud, continúo moviéndome en bici igual que siempre	**53 %**	**65%**
Continúo yendo en bici, pero he incorporado cambios para sentirme más segura (ruta, tipo de bicicleta, casco, etc.)	31 %	27%
He dejado de ir en bici durante unas semanas porque no me sentía segura	8 %	2%
He tardado meses antes de volver a ir en bici	6 %	3%
Otra	3 %	3%

Fuente: elaboración propia

Respecto al acoso vial de carácter verbal, gestual o físico sufrido, éste tiene un ligero impacto superior en las mujeres (86%) frente a los hombres (80%).

Cuadro 9. Impacto del acoso vial por sexo

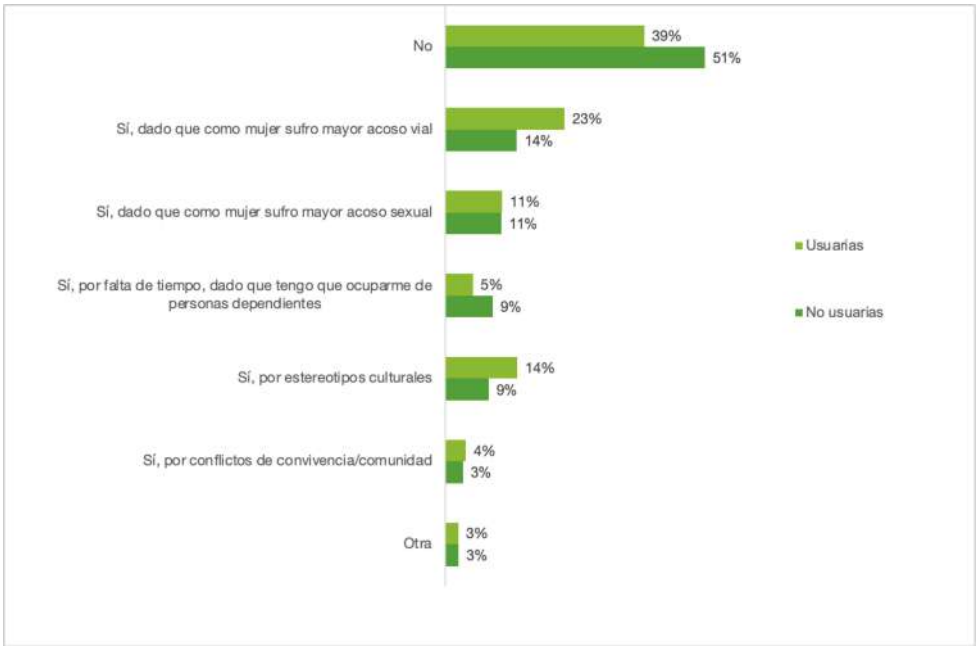
	Mujeres	Hombres
Me ha afectado un poco, me he distraído, pero he continuado mi trayecto	55%	54%
Me ha afectado bastante, he tenido miedo a caer o tener un accidente, pero he continuado mi camino	25%	21%
Me ha afectado mucho, he sentido que mi vida estaba en peligro, he tenido que parar y bajarme de la bici	4%	4%
Otra	2%	12%
No me ha afectado nada, he ignorado el tema y he continuado sin problema	14%	20%

Fuente: elaboración propia



Fotografía: ConBici

Figura 10. Impacto de ser mujer entre usuarias y no usuarias de bicicleta

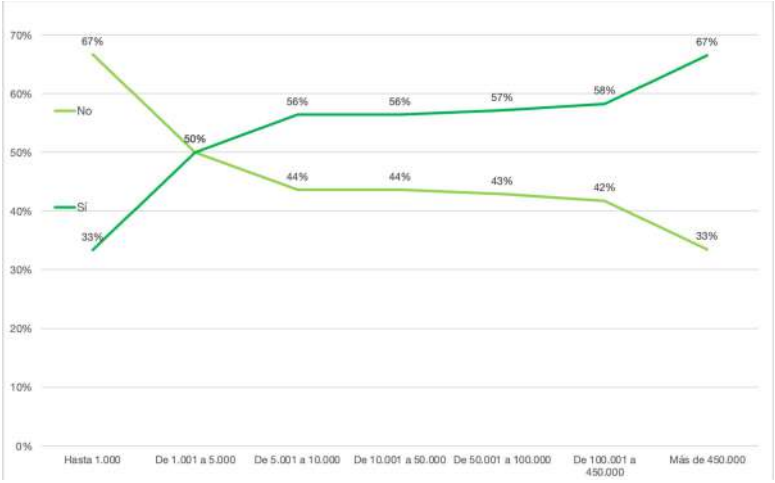


Fuente: elaboración propia

En esta figura se observa también el impacto de estereotipos culturales en el des(uso) de la bicicleta. El acoso sexual es especialmente reportado por las mujeres usuarias de la bici.

Se destaca que **el impacto de ser mujer en el uso de la bici es mayormente reportado por mujeres que viven en ciudades más grandes que en municipios pequeños.** Se muestra en el siguiente gráfico.

Figura 11. Impacto de ser mujer en el uso de la bicicleta



Fuente: elaboración propia

Del análisis de las respuestas se obtienen datos relacionados sobre ***"uso de la bicicleta versus cuidados"***. Aunque en un porcentaje similar las mujeres y hombres encuestados han reportado tener personas dependientes a cargo (46% de mujeres y 47,5% de hombres), el 48% de hombres y el 43% de mujeres que usan la bicicleta señalan que se desplazan acompañando a menores de edad, pero **sólo el 26% de mujeres y el 22% de hombres utiliza la bici para tareas de cuidado**.

Se destaca que respecto a los "**cuidados**", **representa un porcentaje pequeño entre los motivos de desplazamiento** en relación a otros como el de "trabajo", que representa el 60% de los desplazamientos en bici de mujeres y el 57% de hombres. Esto denota que el diseño de la infraestructura ciclista no ha dado respuesta a la cadena de desplazamientos cotidianos, **no permitiendo entrelazar las actividades de trabajo, con las tareas domésticas y las de cuidados.**

La encuesta de esta investigación no ahonda en analizar la desigual carga de tareas de cuidados, que por diferentes estudios oficiales conocemos que recae más sobre las mujeres que en los hombres. A pesar de que en los últimos años se ha conseguido una participación más equilibrada de hombres y mujeres en el mercado laboral, las mujeres siguen asumiendo la mayor parte de las responsabilidades familiares y domésticas. Siendo así, quedaría pendiente profundizar en futuros estudios de movilidad ciclista, el análisis de en qué medida el uso de la bicicleta beneficia o condiciona los desplazamientos para llevar a cabo la tarea de cuidados.

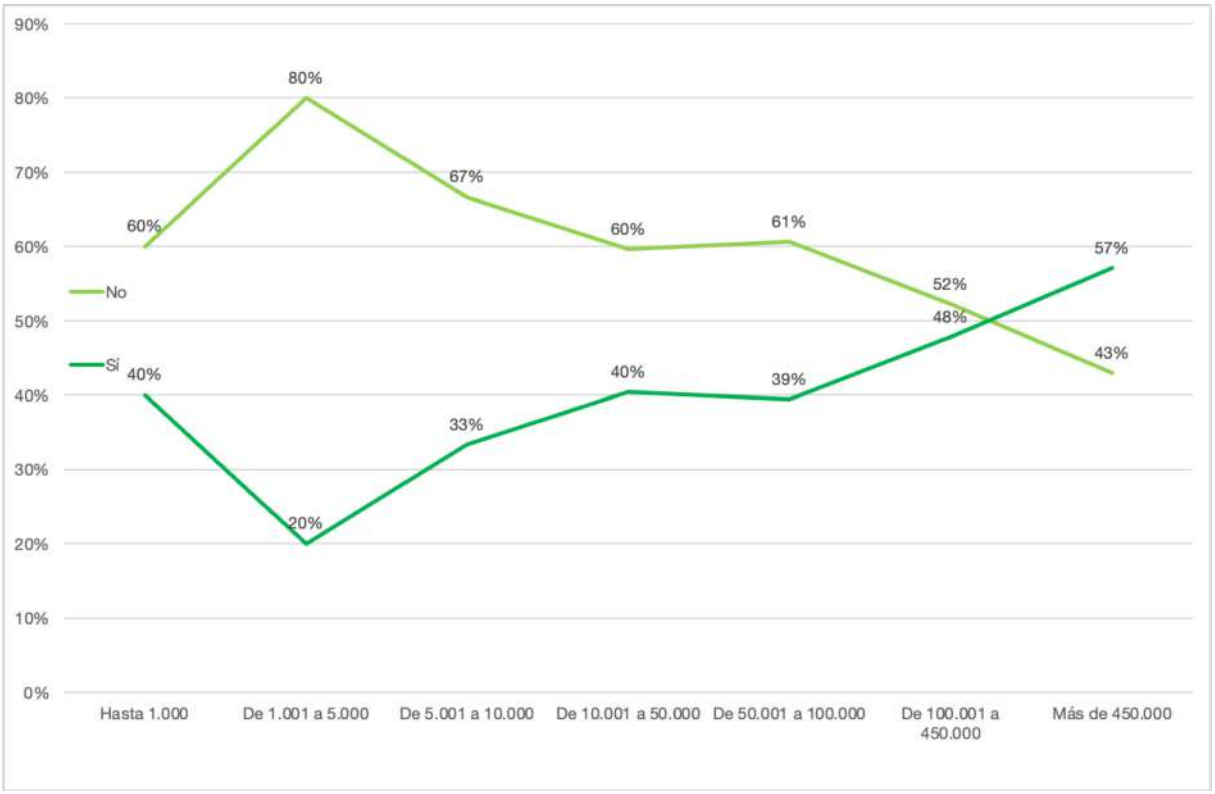
Acoso verbal o físico sexual o por razón de sexo

Ante la pregunta explícita sobre el acoso en la encuesta, se concluye que: el 45% de las ciclistas encuestadas manifiestan haber vivido una situación de acoso verbal o físico de carácter sexual o por razón de sexo (42,4% verbal o gestual y 2,6% físico).

Este porcentaje es mayor si hacemos un análisis con perspectiva de género: el 63% de las mujeres del colectivo LGTBI, el 61% de las mujeres migrantes y el 50% de las mujeres que son familias monomarentales afirman haber vivido acoso sexual o por razón de sexo.

Al igual, que el impacto de ser mujer, el acoso sexual y por razón de sexo también es reportado de manera diferente según el tamaño del municipio. El 57% de las mujeres que viven en ciudades de más de 450.000 habitantes reportan haber vivido acoso sexual o por razón de sexo cuando se desplazan en bici, siendo un porcentaje superior a la media, pero también al de municipios más pequeños.

Figura 12. Acoso sexual y por razón de sexo por tamaño de municipio



Fuente: elaboración propia

El 52% de las mujeres que han vivido acoso dicen que no les ha afectado, pero el 42% afirma que sí tanto a nivel emocional como a nivel físico.

Muchas de ellas comparten su experiencia, explicando qué situaciones han vivido en este sentido a través de una pregunta abierta. Algunas argumentan que **el acoso que reciben es por razón de sexo, ya que hay hombres se sienten superiores y utilizan comentarios o insultos para ejercer poder y control sobre las mujeres**.

"Considero que el acoso verbal que sufro se debe en gran medida a una razón de género, ya que a mis compañeros (hombres) ciclistas no les gritan por las mismas razones"

"Simplemente los hombres tienden a corregir, desvalorizar y faltar al respeto más a las mujeres"

"Considero que, por ser mujer, hay ciertos individuos que se creen con superioridad para acosar"

"Creo que hay muchas veces que me han increpado en la calle y posiblemente si en vez de ser mujer fuese un hombre no lo habrían hecho"

Este machismo y este **acoso por razón de sexo** también está muy presente en las situaciones de **acoso y violencia vial** relatadas por las mujeres, donde los hombres se sienten con poder para dar lecciones, para instigar miedo, incluso cuando son ellos quienes no cumplen las normas de circulación. Algunas ciclistas comparten estas violencias en la pregunta abierta realizada en la encuesta:

"Insultos machistas por llamar la atención a señores que se saltan las normas"

"Muchos hombres riñéndome y gritándome sin razón porque no conocen la normativa"

"Un coche al que le increpé por no pararse en un paso de peatones con carril bici me empezó a llamar "puta" y pasé auténtico miedo"

Los agresores no solo ejercen violencia sobre el cuerpo de las mujeres, sino también en relación a niñas y niños a que acompañan, incluso en situaciones de embarazo:

"Recibía muchos comentarios desagradables cuando iba en bici estando embarazada como que estaba poniendo en peligro al bebé".

"Una vez un conductor me acosó porque circulaba por el centro de la calzada y no podía adelantarme. Me gritó y cuestionó que "encima iba con una niña". Mi pareja hombre hace el mismo trayecto y a él nunca le han gritado por esto. Me afecta que esta violencia la reciba también mi hija, y que me vea reaccionar enfrentándome al conductor o a quién me acosa. A nivel conductual he cambiado la ruta, y esto implica circular en una parte menor del trayecto por la acera, que sé que no puedo hacerlo, pero no voy a poner en riesgo la vida de mi hija y la mía porque no hay continuidad del carril bici".

Las ciclistas también comparten multitud de casos de acoso sexual que pasan por **comentarios de carácter sexual**:

"Comentarios y miradas insistentes. Conductores que te dicen guarradas o cosas desagradables."

"Comentarios como "tienes que follar más"

"Frases como mujer tenías que ser, eres una lenta..."

"Hombres que te dicen cosas desde un bar o desde su coche, sobre cómo vas vestida o lo que llevas en la bici"

"Como ciclista urbana, así como deporte, el acoso verbal que sufrimos las mujeres es casi diario. Desde comentarios sexistas, hasta 'piques' por ser mujer, hasta que te persigan en la ruta, que se pongan a hablar contigo, que te quieran acoger en su grupeta o en su club..."

"Algunos conductores o ciclistas hacen gestos o paran para mirarte de manera incómoda, también cuando van en grupos."

Estas agresiones verbales sexuales también incluyen aquellas vinculadas a la **forma de vestir y a la sexualización y objetivización de los cuerpos de las mujeres** en su diversidad:

"A veces he recibido acoso por desplazarme por la ciudad en bici y con falda por mi vestimenta"

"He vivido en reiteradas ocasiones acoso sexual por mi vestimenta y he sufrido junto a una amiga insultos por tener vello corporal llamándonos lesbianas y guarras"

"En verano, por vestimenta las mujeres llevamos vestido y vamos en bici. Hay hombres que te gritan cosas obscenas, que están pendientes a ver si con el viento se levanta la falda, ya te vas de mal genio, y tomas medidas como ponerte pantalones cortos debajo de los vestidos para evitar situaciones de riesgo, aunque son ellos los que deberían dejarnos en paz, somos nosotras las que tomamos medidas..."

"Desde un coche, un grupo de hombres jóvenes, al pasarme gritaban, palabras soeces sobre mi trasero, y refiriéndose a la tija del sillín hacían comentarios soeces...muy desagradable y muy cerdos"

"Un chico que también iba en bici que al cruzarnos en un carril bici me gritó: "te voy a follar hasta que te mueras"

En contraste, desde otro punto de vista, muchas de las mujeres encuestadas explican que **la bici proporciona también seguridad** en trayectos sobre todo nocturnos, **-** *"La bici me da seguridad, siempre voy en bici a horas de la madrugada, tengo la sensación de que voy más protegida que si voy caminando a casa"* -. También hay mujeres ciclistas que han sido **perseguidas y acosadas en movimiento** y que realizan ciertas estrategias para sentirse más seguras y ganar autonomía.

Estos testimonios dan cuenta de la necesidad de realizar un cambio cultural que prevenga este tipo de comportamientos de los acosadores.

"Cambié mi ruta al trabajo por acoso de un repartidor en furgoneta. Me altera y afecta cuando recibo acoso verbal, especialmente de conductores de vehículos motorizados porque lo percibo como un riesgo mayor al poder tener un accidente"

"Cada día cambio la ruta, intento no ser rutinaria para que no me puedan esperar en un lugar concreto. Activo el GPS con seguimiento de mi familia por si ven algún desplazamiento extraño"

"Evito calles oscuras y poco transitadas a determinadas horas"

"Evito ciertas calles a ciertas horas"

"Evito pasar por zonas donde sé que hay bares frecuentados principalmente por hombres"

"Evito si puedo zonas de obras y zonas poco iluminadas o calles estrechas cercanas a zonas poco transitadas"

"Si alguien me insulta o me hace piropos, a veces cambio de ruta o de horarios para no encontrarme a la misma persona"

El **9,1% de las mujeres y el 5,6% de los hombres han vivido algún otro delito de odio.** Las mujeres resaltan que estas agresiones son con relación a su cuerpo, agresiones gordofóbicas, agresiones LGTBIfóbicas y racistas.

Los hombres que han vivido estas agresiones son en formato insultos homofóbicos y racistas.

"Cuando mi apariencia de género ha sido más ambigua he sido agredido verbalmente"

"Me gritaron que fuera más rápido "culo gordo" (...) "Me han llamado gorda más de una vez."

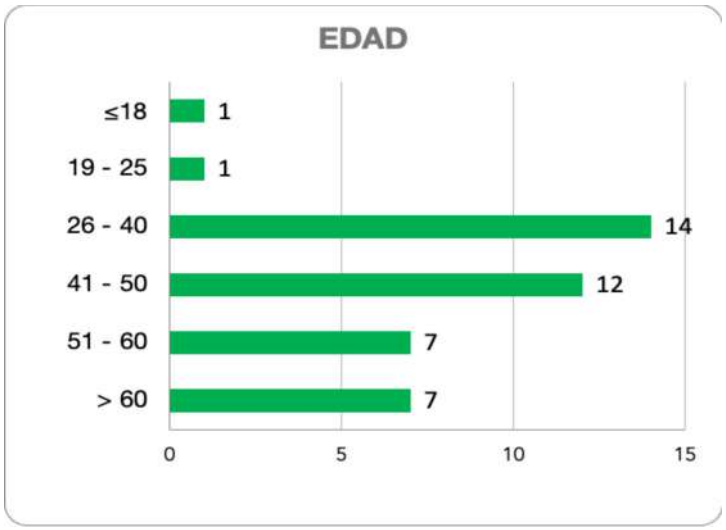
"Unos conductores nos siguieron a una amiga y a mi gritándonos lesbianas, guarras y peludas"

"Por ser inmigrante al escuchar mi acento, un hombre me gritó:
"vuelve a tu país" al detectar mi acento no nativo"

5.2. Grupos de discusión

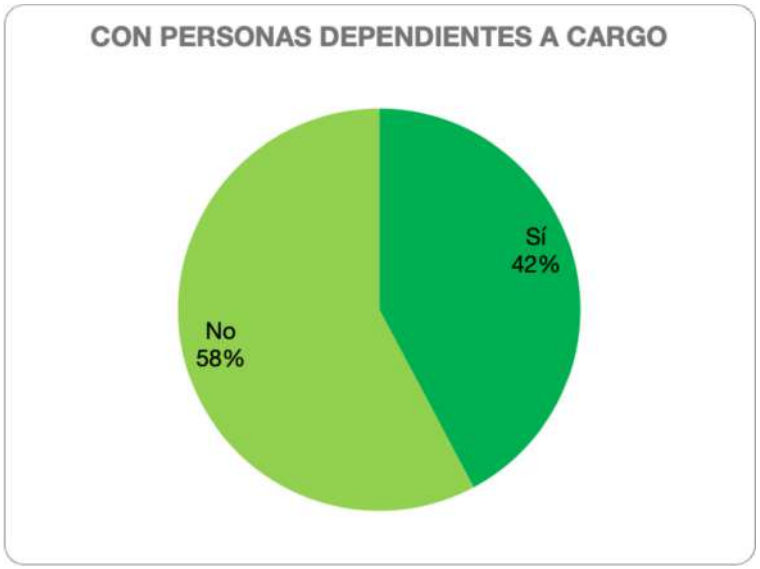
En total, se han realizado seis grupos de discusión en las ciudades de: Vigo, Vic (Barcelona), Almansa (Albacete), Bilbao, Pamplona y Alaquàs (Valencia). Han participado un total de 42 mujeres en todos los grupos de discusión realizados, con unos perfiles diversos en cuanto al uso de la bicicleta; el perfil sociodemográfico por edades (desde los 10 años hasta los 71 años); la situación familiar (con personas o no a cargo); la situación laboral y con respecto al colectivo de pertenencia (presencia de mujeres LGTBI, migrantes y mujeres de bajos recursos económicos). Entre las participantes, se recoge esta diversidad, ya que el 19% se identifican con estos colectivos, mayoritariamente mujeres LGTBI y el 42% de las mujeres participantes manifiestan cuidar de personas dependientes a cargo, sobre todo menores de edad (infancia y adolescencia).

Figura 13. Rangos de edad de las mujeres participantes en los grupos de discusión



Fuente: elaboración propia

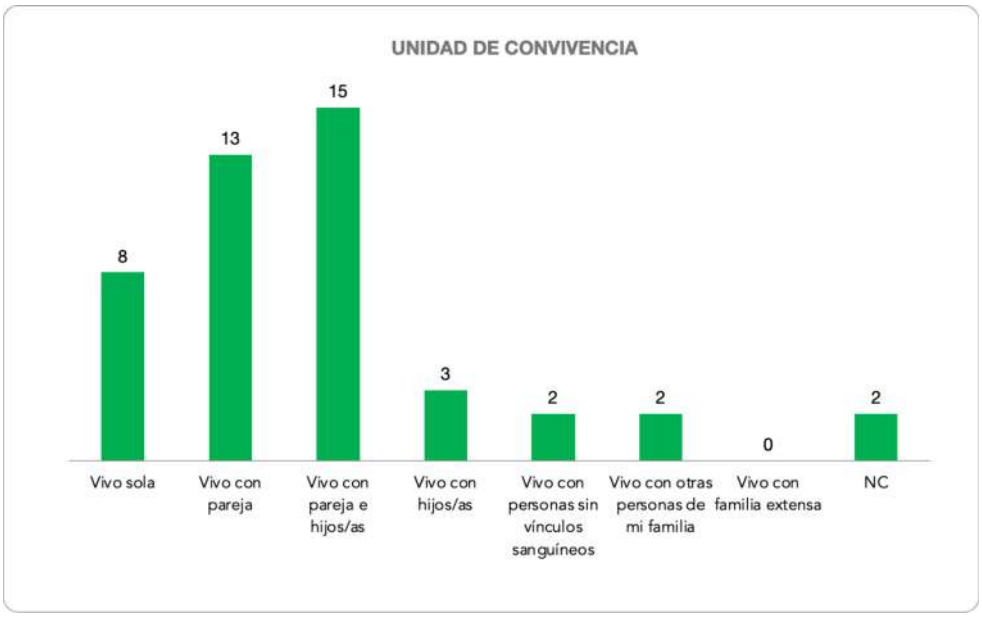
Figura 14. Porcentaje de participantes que cuidan de personas dependientes a cargo



Fuente: elaboración propia

Las unidades de convivencia también representan variedad de modelos familiares. En cuanto a la ocupación, también hay diversidad, de 25 mujeres que trabajan a tiempo completo y parcial, 4 estudiantes y 5 mujeres jubiladas.

Figura 15. Tipo de unidad de convivencia entre las participantes



Fuente: elaboración propia

Los resultados de los grupos de discusión han sido interpretados en seis grandes áreas temáticas siguiendo el guion empleado para su realización.

- Análisis de la red cotidiana de movilidad ciclista
- Elementos que favorecen la movilidad ciclista
- Elementos que dificultan la movilidad ciclista
- Barreras específicas que impactan por el hecho de ser mujeres
- Qué aporta a las mujeres el uso de la bicicleta. Empoderamiento y uso de la bicicleta.

5.2.1. Análisis de la red cotidiana de movilidad ciclista

En primer lugar, en formato de ejercicio individual, se les ha solicitado a las participantes de cada grupo de discusión que describan las actividades cotidianas que llevan a cabo, los espacios que usan, los recorridos que hacen (y con quién) y qué tipo de movilidad realizan. Además, se analiza cuáles de estos desplazamientos se llevan a cabo en bicicleta.

Tabla 2. Análisis de la red cotidiana de las participantes

Mujeres que usan la bicicleta como medio principal de transporte	8
Mujeres que combinan la bicicleta con otros medios de transporte	21
Mujeres que usan la bicicleta para su ocio/deporte	4
Mujeres que usan muy poco la bicicleta	3
Mujeres que no usan la bicicleta	6

Fuente: elaboración propia



Fotografía: Colectivo Punt 6

- **Mujeres que utilizan la bicicleta como medio de transporte principal, combinado con otros medios de transporte o para el ocio/deporte**

Muchas de las mujeres participantes en los grupos de discusión (29 en total) usan la bicicleta como transporte principal o combinado con otros medios de transporte. Sobre todo, utilizan la bicicleta para ir al trabajo, hacer actividades de ocio, ver amistades, para hacer gestiones y recados, a veces compras, etc. El modo combinado de la bicicleta con otras formas de movilidad es mayoritario. Principalmente, este uso combinado se da con el metro, el tren (principalmente en los territorios donde existe intermodalidad y es gratuito) y con otros medios de transporte (autobús, barco, etc.). La posibilidad de intermodalidad y su facilidad es clave a la hora de motivar este uso combinado de la bicicleta con otro medio de transporte, que se erige como una modalidad mayoritaria entre las participantes.

Por otra parte, hay que tener en cuenta que existe una diversidad en los seis municipios seleccionados con respecto a la disponibilidad de alquiler de bicicletas públicas, lo que también posee una influencia relevante en el mayor o menor uso de la bici en la movilidad cotidiana. En ciudades como Vigo, Almansa, Alaquàs o Vic no hay posibilidad de alquiler de bicicletas públicas. Por otra parte, en ciudades como Bilbao sí existe este tipo de alquiler, pero todas las participantes de dicho grupo en Bilbao señalan que las limitaciones que presenta este servicio de bicicleta pública para comunicar con otras poblaciones dificultan su uso cotidiano.

En síntesis, podemos concluir que este perfil de participantes que utilizan a menudo la bicicleta lo hacen sobre todo en aquellos itinerarios donde existen infraestructuras específicas de bicicleta y una buena red de intermodalidad con otros transportes. Así mismo, en todos los grupos de discusión realizados se ha manifestado que la bicicleta se utiliza más en las épocas de mejor climatología y preferentemente de día, dadas las dificultades vinculadas a la iluminación en determinadas vías.

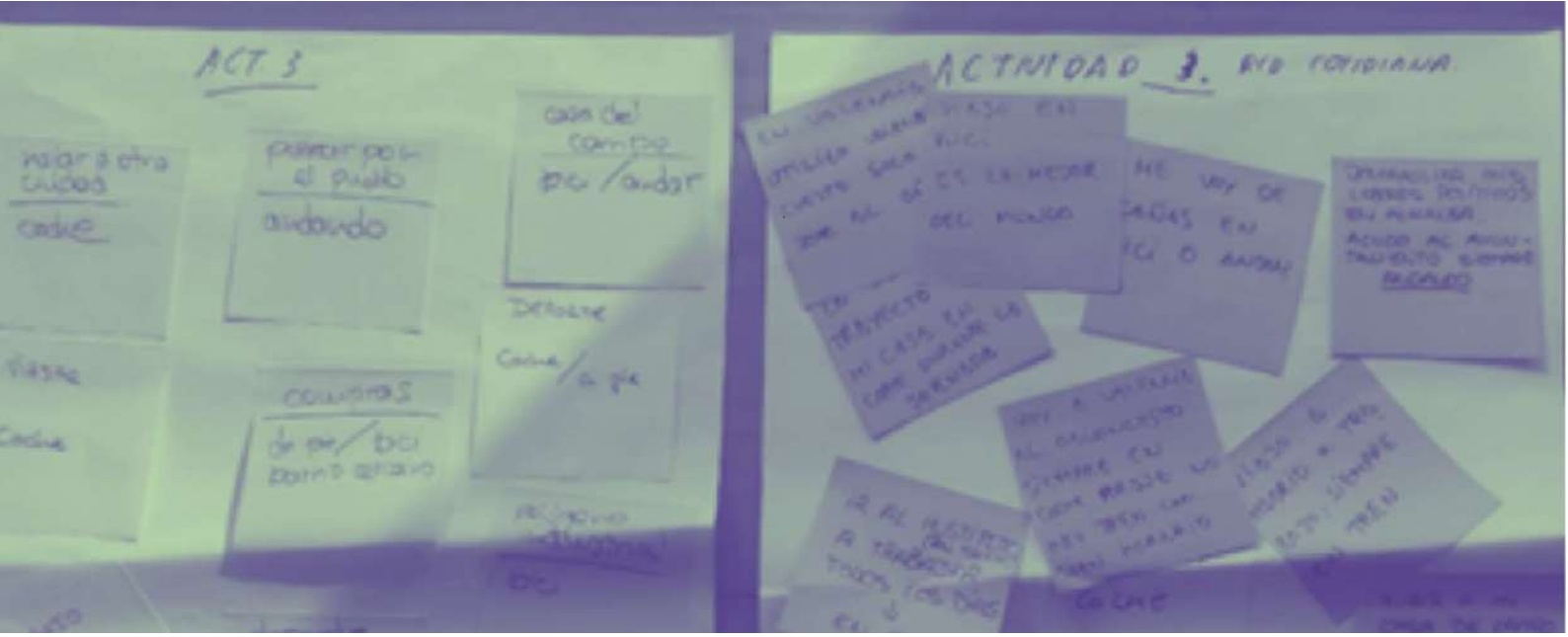


Imagen 1. Análisis de la red cotidiana de movilidad en el grupo de discusión de Almansa

- **Mujeres que usan muy poco la bicicleta o la usan solamente para ocio/deporte**

Dentro de este perfil, hemos incluido a mujeres que ocasionalmente utilizan la bicicleta, así como aquellas que la emplean exclusivamente para el ocio o el deporte. Entre estas informantes, se destaca un grupo cuyas posibilidades de utilizar la bicicleta de manera más frecuente se ven considerablemente limitadas, principalmente debido a la falta de infraestructuras específicas. Además, algunas de ellas enfrentan obstáculos adicionales, como la responsabilidad de cuidar a personas dependientes, lo que dificulta en ciertos casos la incorporación regular de la bicicleta en su rutina.

Por otra parte, la distancia entre el lugar de residencia y el centro de trabajo también emerge como un factor determinante. La ausencia de opciones de intermodalidad con la bicicleta, especialmente en casos donde el trabajo está ubicado lejos de casa, motiva la elección del coche como medio de transporte preferido. A esto se suma la complicación derivada de horarios laborales tempranos, que limitan la viabilidad de utilizar la bicicleta como medio de transporte.

Para ilustrar este perfil, consideremos el caso de una participante de 28 años que reside en Almansa. Su lugar de trabajo se encuentra fuera de esta ciudad, lo que justifica su desplazamiento en coche. En este contexto, el uso de la bicicleta se restringe al ámbito del ocio, sin ser empleada como medio de transporte cotidiano.

"Cotidiana todos los días, fuera de Almansa, en coche. Siempre voy a trabajar en coche [...] Sí que es cierto que la bici en mi vida está reservada al ámbito del ocio, como digo. No la utilizo como un medio de transporte cotidiano [...] y aquí en Almansa siempre me desplazo a pie, a no ser que tenga que ir a un sitio demasiado lejos como puede ser el polígono o cualquier cosa, siempre me desplazo a pie". (Grupo de discusión de Almansa).

Hay que destacar que solamente una minoría (cuatro participantes) utilizan la bicicleta de un modo habitual para el ocio o realizar deporte. No obstante, hay que señalar que en la encuesta realizada sí se ha recogido un volumen relevante de mujeres que usan la bicicleta en este

sentido. En concreto, en la encuesta realizada destaca que el 24% de mujeres usa la bicicleta, semanalmente, para realizar deporte. El perfil de las mujeres que usan la bicicleta para el ocio y deporte es diverso: mujeres estudiantes, también jubiladas, que coinciden en destacar que lo más positivo del ocio y el uso deportivo de la bicicleta es que se realiza al aire libre. Este perfil de participantes sí destaca la importancia de tener vías verdes y necesidad de más sendas ciclables para este tipo de uso de la bicicleta.

Por ejemplo, la siguiente participante del grupo de Bilbao es una mujer de 68 años, jubilada, que realiza trabajo doméstico y de cuidados, y que su uso de la bicicleta es meramente deportivo. Ella destaca así sus ventajas:

"A mi edad, mantenerte en forma y atenta. Bueno, como otros deportes. Pero la bici es al aire libre. Es un plus para la agilidad. A mí me viene muy bien." (Grupo discusión de Bilbao).

- **Mujeres que no usan la bicicleta**

Seis mujeres en los grupos de discusión no utilizan la bicicleta en sus desplazamientos. Las causas son variadas y, a menudo, están interconectadas. Muchas de estas participantes coinciden al señalar que no usan la bicicleta porque no existe infraestructura ciclista específica en su ciudad/pueblo, lo cual concuerda también con los datos recogidos en la encuesta. Algunas de las mujeres ubicadas en este perfil saben andar en bicicleta, incluso tienen bicicleta propia, pero no se sienten seguras para hacerlo en un contexto de tráfico motorizado y sin infraestructuras específicas. Por ejemplo, la siguiente participante ejemplifica a muchas de las mujeres que se aúnan en este perfil: corresponde al grupo de discusión de Alaquàs, tiene 62 años y ha aprendido recientemente a andar en bicicleta a través de un curso del Aula de la bici. Sin embargo, la inseguridad frente al tráfico rodado y la falta de compañía para coger la bici son las razones principales que motivan que no use su bicicleta.

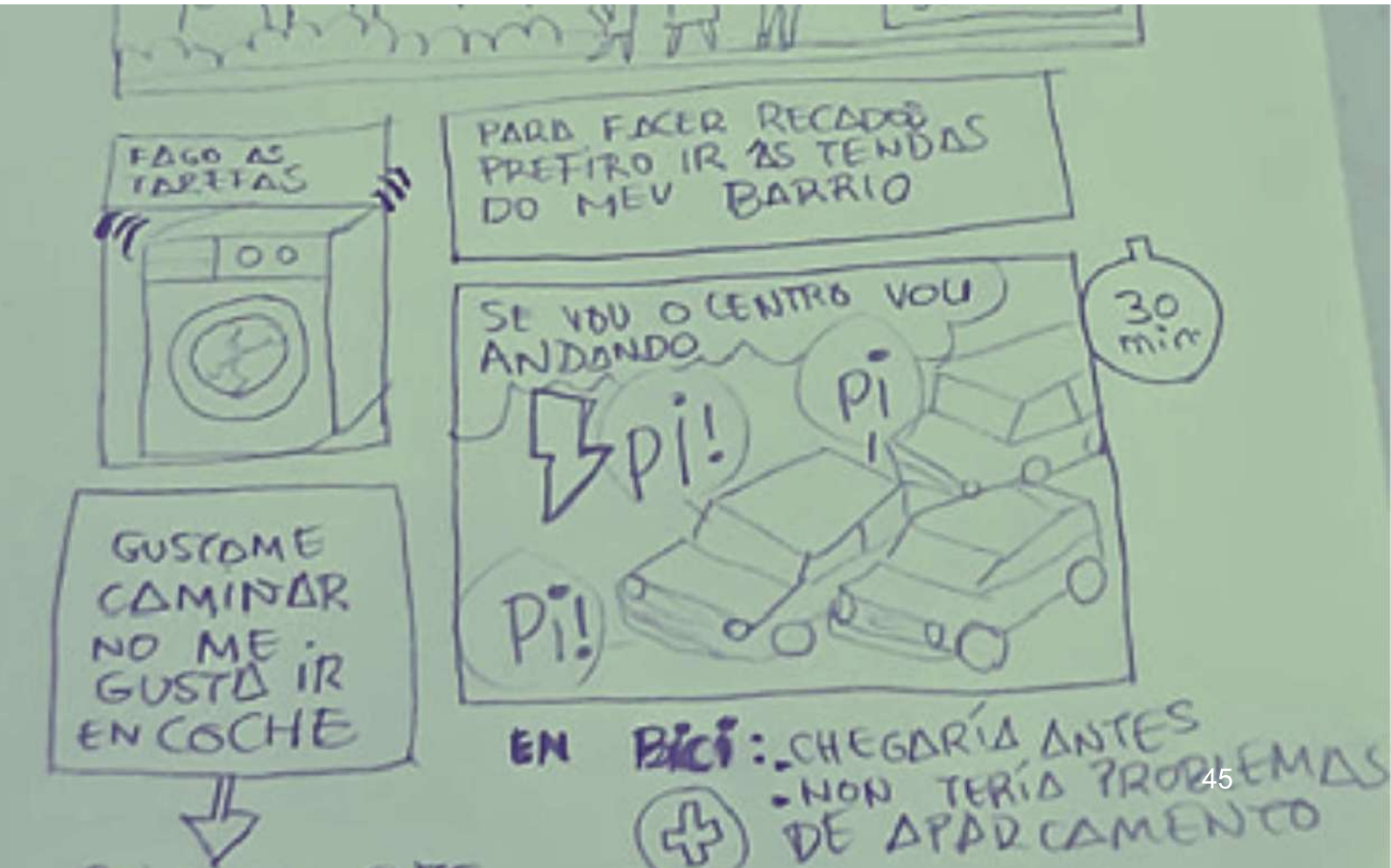
"Aprendí a ir en bici el año pasado… no me planteaba jamás que iba a aprender… conocí de manera casual el Aula de la bici… tengo miedo, no me atrevo a usarla entre el tráfico… me compré una bici hace poco, pero me faltan tablas para salir, y a veces compañía también para vencer esa resistencia de no cogerla; tengo posibilidad de ir al trabajo combinándola con metro, eso está como meta a conseguir… no lo he conseguido porque me cuesta hacerlo" (Grupo de discusión de Alaquàs).

Muchos de los motivos y razones que están detrás de no usar la bicicleta tienen una lectura de género. En la encuesta se hizo este dato visible: **más de un tercio de las mujeres que no usan la bici señalaban que el motivo tenía que ver con el miedo a ser atropelladas por otro vehículo, seguido de considerar que es una práctica estresante**. Así mismo, en la encuesta sobresalía también el miedo a no ser capaz de circular (como se observaba en el anterior discurso de la participante de Alaquàs) y el miedo al acoso vial, unas razones destacadas sobre todo por mujeres. Además, **muchas mujeres con hijos/as a cargo habían dejado de utilizar la bicicleta.**

En relación a los cuidados, muchas de nuestras informantes que tienen hijos/as u otras personas dependientes a cargo, señalan que **esto dificulta su uso de la bicicleta**, derivadas de las dificultades de conciliación y las barreras que existen para poder llevar a criaturas en la bicicleta (argumentando, por ejemplo, la estrechez de algunos carriles bici).

Presentamos a continuación un caso paradigmático en este sentido. Es una mujer de 48 años del grupo de discusión de Vigo. Esta participante cuida de dos hijos/as pequeños/as en edad escolar, tiene trabajos de carácter temporal y precarios y realiza también tareas diversas de activismo. Es una mujer que sabe andar en bicicleta, tiene bici propia, reconoce sus ventajas de rapidez y aparcamiento, pero que no la utiliza debido al tráfico motorizado tan "caótico" (y además muy ruidoso) que existe en Vigo, además de por la escasez de infraestructuras específicas para la bici. Como vemos en el dibujo de su red cotidiana de movilidad, esta participante suele ir caminando, tanto por razones ecológicas, como también por cuestiones de conciliación con sus dos hijos/as, para trasladarles al colegio y realizar recados en su barrio.

Imagen 2. Mapa de la red cotidiana de movilidad en el Grupo Discusión de Vigo



5.2.2. Elementos que favorecen la movilidad en bicicleta

Una vez dibujada y comentada la red de movilidad de cada participante en cada grupo de discusión, se llevó a cabo la dinámica de la segunda sección, en la que se les solicitó a las participantes que valoraran individual y después colectivamente qué elementos de la red ciclista de su municipio favorecen y dificultan su movilidad en bicicleta. Empezaremos en este apartado por aquellos elementos detectados que favorecen, según las participantes, dicha movilidad.

En esta sección, recogeremos aquellos elementos "favorecedores" que han sido comunes en todos los seis grupos de discusión. Posteriormente, en los elementos "dificultadores" desarrollaremos, distintas casuísticas territoriales y de carácter más específico surgidas de los grupos

En esta temática se han detectado grandes diferencias en función de los municipios de referencia y de sus características. No obstante, se recogen a continuación algunos de los elementos "favorecedores" que han sido comunes en todos los grupos de discusión, recogiendo, así mismo, algunos elementos específicos destacados en algunas localidades. Como se observa a continuación, uno de los elementos más relevantes señalados por las participantes en los grupos de discusión son cuestiones vinculadas, de modo general, a la "mejora de la infraestructura ciclista", coincidiendo con los datos recogidos en la encuesta, en la que se referían a las mejoras para favorecer el uso y práctica de la bicicleta. La información cualitativa recopilada a continuación nos permite completar, matizar y ampliar qué elementos concretos de la mejora de la infraestructura ciclista son los más señalados por las participantes.

- **Mejora de la infraestructura ciclista**:

    - tener más carriles bici que conecten las diferentes zonas de los pueblos y ciudades.
    - Una red de carriles bici que conecten las diferentes zonas de los pueblos y ciudades.
    - Carriles bici más anchos (que permitan llevar a niñas y niños en carros o asientos infantiles de la bicicleta con seguridad).
    - Un mejor mantenimiento de los carriles bici (y del pavimento en general) y una mejora de los semáforos en los carriles bici (ya que, en alguna ciudad, se ha señalado que existen semáforos muy seguidos o con demasiado tiempo de espera).
    - Mejora de la iluminación en la infraestructura ciclista, carriles bici, etc.
    - Carriles preferentes para la bicicleta, con tráfico calmado.
    - Importancia de espacios de sombra en el diseño de la infraestructura ciclista.
    - Flexibilidad y variabilidad de rutas y tiempos: tener la posibilidad de tomar diversidad de rutas, en general, pero también entre municipios. Itinerarios en línea recta, para ir más directa y tardar menos, por el continuo urbano, pero también se puede elegir pasar por un entorno más natural cuando se va con tiempo.

- Mayor número de vías verdes.
- La mejora de la señalización de la infraestructura ciclista.
- Importancia del acceso a servicios públicos de alquiler de bicicleta o servicio de bicicleta compartida.

- **La intermodalidad sencilla y gratuita**:

  - Posibilidad de acceder al tren, metro, tranvía, autobús o barco con la bicicleta, y que además sea gratuita.
  - Posibilidad de conexión con los pueblos de alrededor por caminos rurales cómodos para ir en bicicleta por dónde apenas haya tráfico rodado[21].
  - Proximidad del entorno natural: facilidad de acceso al entorno natural para montar en bicicleta por ocio los fines de semana.

- **Características de los territorios:**

  - La orografía de la comarca es favorable para la movilidad ciclista. Por ejemplo, en Almansa destaca su poco desnivel como un elemento favorecedor.
  - La densidad de población se destaca como un elemento favorable en municipios medianos, como el caso de Vic. Se señala que este tipo de densidad es favorable para la movilidad ciclista, ya que se puede pasar por medio de la calzada con infancia porque el tráfico es escaso.

- **La importancia de referentes en bicicleta y de masas críticas y de colectivos ciclistas**

  - Importancia de que exista una masa crítica consolidada o una asociación que organiza rutas en bicicleta en tu localidad, como espacio para visibilizar y reclamar su uso. En diferentes casos hemos recogido la situación de las mujeres que han dejado de usar la bicicleta por una serie particular de motivos (tener que cuidar a un bebé, miedo al tráfico rodado, un accidente en bicicleta, etc.); y que ha sido a partir de la consolidación de una masa crítica o de la organización de rutas en compañía, el momento clave en el cual se han animado nuevamente a usar la bicicleta para moverse por su localidad. Es decir, **poder rodar acompañada es un elemento favorecedor** para poder superar un parón en la movilidad en bicicleta.

[21] En este sentido, se han encontrado coincidencias en el discurso con las entrevistas realizadas en el estudio cualitativo: Análisis sobre estilos de vida sostenibles y resilientes ante la emergencia climática (Instituto de las Mujeres, 2022), donde se destaca la limitación estructural en cuanto al transporte público fuera de los núcleos centrales de las grandes ciudades, con especial atención al deterioro que supone esta realidad para la movilidad en las zonas rurales y las líneas de media distancia. Disponible en: https://www.inmujeres.gob.es/areasTematicas/MedioAmbienteCambioClimatico/Docs/AnalisisSobreEstilosDeVida.pdf

- El valor de las personas referentes. En los grupos de discusión realizados ha sido una pauta común hablar de la relevancia de las personas referentes. Madres, padres, hermanas, hermanos, amistades u otras personas que van en bici y que motivan a andar en bicicleta. En este sentido, se destaca que **tener un círculo de amistades y familiares que se desplacen en bicicleta** es un elemento favorecedor.

Por ejemplo, expondremos el caso de la siguiente participante del grupo de discusión de Alaquàs. Es una mujer de 27 años, que trabaja a tiempo parcial y se identifica dentro del colectivo LGTBI. Para esta participante, el hecho de empezar como voluntaria en una asociación ecologista e ir introduciéndose en un entorno de personas que utilizan mucho la bicicleta ha sido un aliciente y una motivación importantes para empezar a realizar trayectos cortos por Alaquàs.

"Vivo en Alaquás, empecé a trabajar en una asociación ecologista, (tener contacto) con Valencia en bici… me encontré en un entorno donde mucha gente iba en bici… me regalaron una bici…, empecé a hacer trayectos cortos en el pueblo; tengo que trabajar más para salir del pueblo y quiero ir hasta Valencia no me gusta coger el coche, pero lo tengo que hacer" (Grupo de discusión de Alaquàs).

Transporte escolar integrado en bicicleta, como el Bicibus. Esta es una iniciativa destacada en la ciudad de Vic. Este tipo de iniciativas permiten ir en bici a la escuela de forma colectiva e incentivando la movilidad en bici para las criaturas, a la vez que se fomenta la autonomía para ir a la escuela.

- **Importancia de las políticas e inversiones públicas en el fomento del uso de la bicicleta.**

Se señala como relevante el compromiso de los ayuntamientos y de las administraciones para el fomento de la bicicleta; políticas que deberían ir especialmente dirigidas a personas y colectivos con dificultades para su formación para andar en bicicleta o con dificultades económicas que les impida el acceso a una bicicleta.

También se observa como un factor facilitador el hecho de que las diversas **administraciones de diferentes niveles se coordinen asumiendo la sostenibilidad y la conciencia** ecologista a la hora de diseñar el urbanismo.

Políticas e inversiones de fomento del uso de la bicicleta en centros laborales, de ocio, etc. Se ha recogido la pertinencia de tener aparcamientos, duchas y vestuarios en los centros de trabajo/ocio/cuidados.



Imagen 3. Grupo de discusión de Vigo

5.2.3. Elementos que dificultan la movilidad en bicicleta

En tercer lugar, con las participantes de los grupos de discusión y como complemento de la anterior pregunta, se llevó a cabo en cada grupo una valoración individual y otra colectiva sobre qué elementos de la red ciclista de su municipio/ territorio dificultan su movilidad en bicicleta. Se puede observar cómo muchos de los bloques temáticos se vinculan, aunque en un sentido contrario, con lo recogido en el apartado anterior. No obstante, a la hora de detectar las dificultades, el grado de detalle de las participantes en los grupos de discusión ha sido mayor, ya que se han puesto ejemplos muy concretos de lo que pasa en su localidad. Es decir, en todos los grupos realizados se han generado debates más largos y con mayor detalle territorial a la hora de enumerar las dificultades detectadas que influyen en la movilidad ciclista. Destacamos a continuación los elementos más relevantes recogidos en los grupos de discusión.

- **Dificultad en la infraestructura ciclista:**

  - En algunas ciudades y localidades no existe una infraestructura específica para las bicicletas.
  - En donde sí existen carriles bici, se ha destacado que son demasiado estrechos y a menudo con vehículos que entorpecen la circulación al invadir dichos carriles bici.
  - En algunos casos, los carriles bici están sobre la acera. Esto, a veces, provoca conflictos con las y los peatones, que son las personas más vulnerables en este sentido.
  - Existe un consenso entre las participantes sobre la falta de mantenimiento, en general, de los carriles bici de sus localidades.
  - En algunas ciudades, se destaca la red inconexa de carriles bici, poco funcionales para desplazarse (dan rodeos o la red semafórica desincentiva, por su lentitud, el uso de la bicicleta). Este es un caso destacado en Vigo. Para el análisis a fondo de la infraestructura ciclista de esta ciudad recomendamos el libro coordinado por Catro Ventos Editora: As bicicletas si son para Galicia.
  - Las participantes han señalado que el diseño de los carriles bici se realiza desde una perspectiva del automóvil (especialmente en Vigo o Bilbao). En estos territorios, los carriles bici están diseñados para no “estorbar” al tráfico motorizado.

- **Mantenimiento en zonas metropolitanas:**

  En los grupos de discusión se indica la falta de iluminación en las zonas metropolitanas y en los alrededores de las ciudades. Hay que recordar, como se señalaba en la encuesta, que muchas personas, y concretamente el 57% de mujeres usan la bicicleta para desplazarse entre diferentes municipios. En este sentido, en los grupos de discusión se destaca que a menudo existe una falta de coordinación entre municipios vecinos y una ausencia de iluminación, sobre todo, en las afueras de las localidades. Así mismo, la falta de mantenimiento del arcén en las áreas metropolitanas y entre ayuntamientos es un problema importante para dichos desplazamientos.

- **Dificultad de combinación con actividades formales de trabajo**.

  Se explica que las mujeres eligen las rutas en función de cómo quieren llegar a la actividad a la que se dirigen. En este sentido, también hablan del sudor y la higiene cuando se dirigen a estas actividades.

- **Falta de aplicaciones informáticas** destinadas a la planificación y guía de recorridos en bicicleta.

- **Miedo al robo y pérdida de la bicicleta**.

  Existe una percepción de inseguridad vinculada a la falta de aparcamiento seguro en la calle. Por ejemplo, en algunas ciudades como Vigo, Vic o Bilbao se percibe que existen muchos robos de bicicletas, tanto en la calle como en los espacios de aparcamiento comunitarios de vivienda. El robo implica un coste económico muy elevado (aparte de una pérdida personal y emocional para algunas). En otras ciudades de menor tamaño, como Almansa, este no es un factor problemático.

- **Vinculado con ello, se señala la escasez de aparca-bicis seguros:**

  En zonas de ocio, trabajo, etc. y también en los portales de las viviendas. A continuación, se expone el caso de una participante que ejemplifica la situación de muchas de las mujeres asistentes a los grupos. Es una mujer del grupo de discusión de Vic, que señala cómo el hecho de no tener ascensor complica subir la bicicleta a su vivienda. Por otra parte, en su lugar de trabajo, sí hay ascensor, pero no cabe su bicicleta, con el riesgo que entraña dejar la bici en la calle durante horas. En general, mejorar los aparcamientos de bicicleta e incorporarlos a las viviendas y a los lugares de trabajo es una mejora importante para la movilidad en bicicleta, que también ha sido recogida en la encuesta.

"Jo visc al centre, no tinc ascensor, i no puc pujar la bici. I on treballo sí que hi ha ascensor, però no m'hi cap. Llavors, l'he de deixar, o bé al carrer que me la robin, o bé a casa els meus pares o a la feina, però llavors, un element de mobilitat pensat per ser pràctic, ja no ho és" (Grupo de discusión de Vic)[22].

- En alguna ciudad como Pamplona, existe el interés de desarrollar un **Registro de bicicletas** o ampliar la difusión del registro de bicicletas gestionado por la Red de Ciudades por la Bicicleta.

- En algunas de las ciudades, **inexistencia de bicicletas de alquiler de carácter público o escasa infraestructura y muy cara**. Además, el acceso es exclusivo a través de teléfono móvil, provocando una brecha digital.

- **Escasez de intermodalidad:**

  En cuanto a la movilidad en tren existe diversidad territorial sobre la intermodalidad. Se han destacado dificultades específicas por la falta de trenes o por el sobrecoste de llevar la bicicleta, que en realidad son empleados para la movilidad estudiantil y laboral, etc., y deberían ser definidos como transportes de cercanías.

- **Falta de reconocimiento de la bicicleta como medio de transporte habitual**.
  Algunas mujeres hacen la reflexión de que vivimos en una sociedad que funciona por modas, y en este sentido, vinculan las mejoras a la movilidad ciclista, con la necesidad de que se ponga de moda. Se pone el ejemplo de la bicicleta de carretera y de ocio, que después de la pandemia ha incrementado sus personas usuarias. Las mujeres comparten la sensación de sentirse menos valoradas frente a este otro uso de fin de semana de la bicicleta.

- **Dificultad de introducir la bicicleta en diferentes establecimientos para realizar gestiones**:
  En este sentido, las participantes comentan que no hay una forma cómoda, si vas en bicicleta, de realizar gestiones. Ya que no existen muchos establecimientos con espacios específicos para la bicicleta, ni se confía en dejar la bicicleta en la calle sin candado. En los grupos se destaca que si tienes que ir atando a cada establecimiento que entras es una gestión que carga más que ayuda.

- **Orografía:**
  En algunas ciudades como Vic, Vigo, Pamplona o Bilbao se destaca este elemento como dificultador del uso de la bicicleta por su desnivel.

[22] "Yo vivo en el centro, no tengo ascensor, y no puedo subir la bici. Y donde trabajo sí hay ascensor, pero no me cabe. Entonces, tengo que dejarla, o bien en la calle que me la roben, o bien en casa de mis padres o en el trabajo, pero entonces, un elemento de movilidad pensado para ser práctico, ya no lo es". Traducción propia al español.

- **Sensación de inseguridad de las niñas y los niños:**
  Las participantes que van acompañadas de menores en la bicicleta destacan que éste es uno de los elementos que genera una mayor percepción de inseguridad. Así mismo, cuando los hijos e hijas andan solas en bicicleta, también se destaca como una dificultad el hecho de no tener carriles bici que conecten diferentes partes de la ciudad, dónde las niñas y los niños realizan actividades. La siguiente participante del grupo de Vigo es un caso paradigmático. Ella, de 45 años, usa muy poco la bicicleta en Vigo, pero su hijo adolescente sí es un usuario habitual. No obstante, como señala a continuación, su hijo adolescente tiene que cruzar la ciudad para realizar actividades extraescolares y la red de carriles bici no es continua y no permite atravesar la ciudad, lo que genera una gran sensación de inseguridad.

  "Non hai carril bici que poidas cruzar toda a cidade… A Manuel (hijo de la participante) si que lle gusta moito a bici, damos voltas aos traxectos que poida ir seguro, pero vivimos na travesía de Vigo e para ir ao conservatorio, que realmente cruzas todo Vigo, a única opción que vimos máis segura para el é ir pola senda verde até Vialia, pero logo non ten conectividade… se houbera conectividade da senda verde co carril bici, xa sería conectado, por exemplo… pero esa zona ten que ir pola acera…; si, porque eso para min é moi importante, claro que eu non uso moito a bici, polo tema que son a taxista da casa, pero o tema de buscar alternativas para que vaian sós, si que nos dimos de conta, de que non hai alternativas seguras para circular (nenos/as)" (Grupo de discusión de Vigo)[23].

- **Adolescencia y bicicleta**:
  Específicamente se ha recogido en varios grupos de discusión, la complejidad del colectivo de la adolescencia y el uso de la bicicleta. Por una parte, en uno de los grupos se ha constatado que los y las adolescentes que han usado la bicicleta anteriormente porque tenían referencia en la familia, durante la adolescencia es la época en que se abandona; en cierta medida porque es una forma de desvincularse de sus progenitores y de sus prácticas. Por otra parte, la forma de moverse de la adolescencia es en grupo, o mirando el móvil, dos aspectos que no se pueden realizar en bicicleta. Algunas participantes comparten estas inquietudes en relación a sus hijos e hijas, y coinciden en pensar y esperar a que después puedan volver a conectar con la bicicleta.

- **Falta de cultura del respeto a la persona ciclista**:
  En algunos casos se puede llegar a la violencia vial hacia las personas que van en bicicleta. Se ha recogido como un problema importante la agresividad de algunas y algunos conductores hacia las ciclistas cuando reclaman su espacio en la calzada. En este sentido, se han recopilado bastantes casos en los que se denuncia la falta de distancia de seguridad a la hora de adelantar a las bicicletas, una práctica que incrementa mucho la sensación de inseguridad.

---

[23] "No hay carril bici con el que puedas cruzar toda la ciudad… A Manuel (hijo de la participante) sí que le gusta mucho la bici, damos vueltas a los trayectos en los que pueda ir seguro, pero vivimos en la travesía de Vigo y para ir al conservatorio, que realmente cruzas todo Vigo, la única opción que vimos más segura para él es ir por la senda verde con el carril bici, ya sería conectado, por ejemplo… pero esa zona tiene que ir por la acera…; sí, porque eso para mí es muy importante. Claro que yo no uso mucho la bici, por el tema de que soy la taxista de la casa, pero al buscar alternativas para que vayan solos, sí que nos dimos cuenta de que no hay alternativas seguras para circular (niños/as)". Traducción propia al español.

- **Exceso de velocidad del tráfico de coches y motocicletas.**
  Diferentes perfiles señalan el exceso de velocidad del tráfico en las ciudades por parte de coches, motos y a veces patinetes. Un exceso de velocidad que se detecta en mayor medida en las zonas metropolitanas y entre municipios. Por ejemplo, aquellas participantes que se desplazan en bicicleta entre diferentes municipios cercanos señalan la escasez de mantenimiento de los arcenes, el exceso de velocidad del tráfico y en general la falta de respeto por parte de los coches hacia las bicicletas, aunque también se detectan algunos avances en este sentido.

Imagen 4. Grupo de discusión de Pamplona



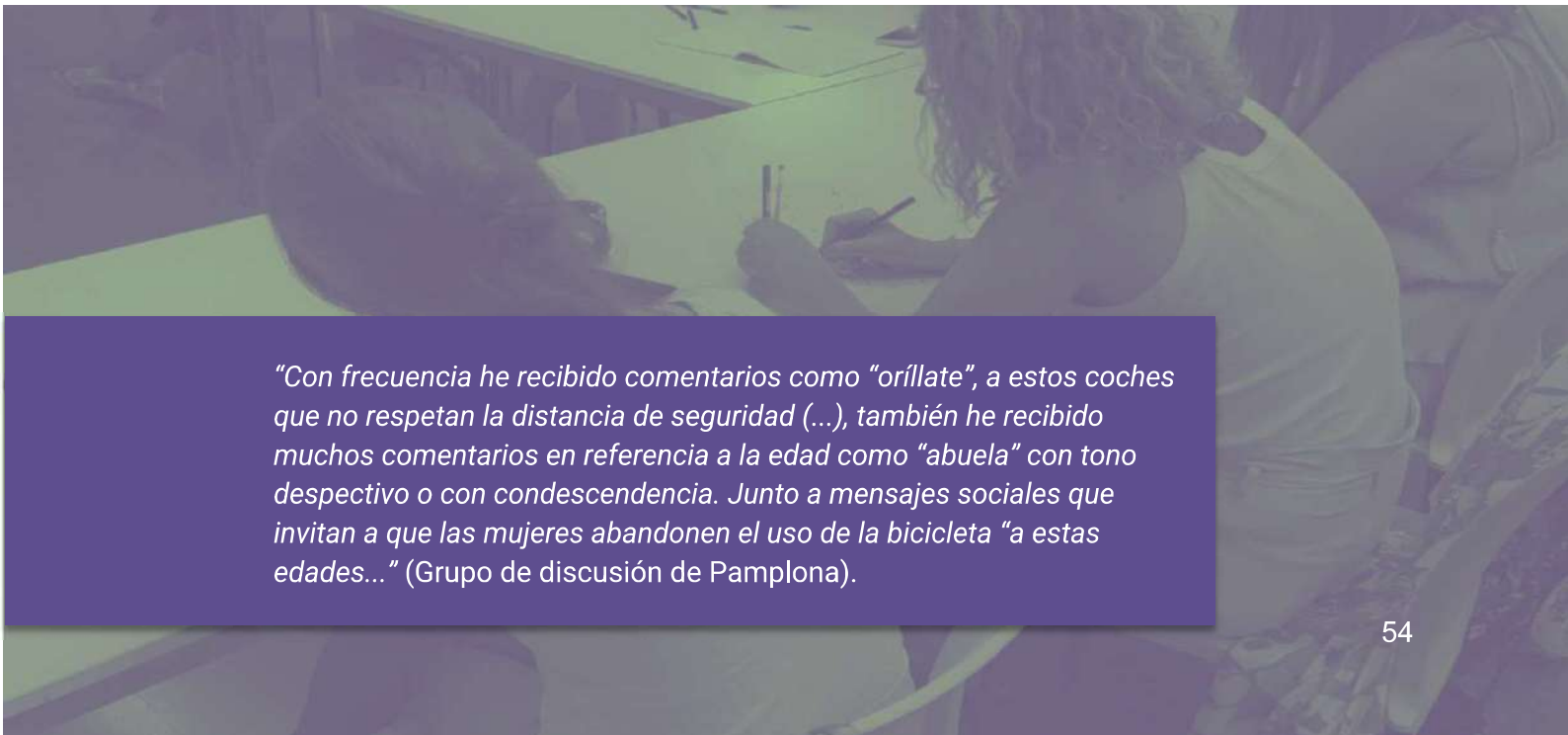
5.2.4. Dificultades para usar la bicicleta por el hecho de ser mujeres

La perspectiva feminista que atraviesa la formulación y ejecución de este diagnóstico ha motivado la realización de un apartado específico sobre cómo las propias mujeres participantes en los grupos de discusión detectaban dificultades asociadas a usar la bicicleta por el hecho de ser mujeres. Las propias mujeres son las verdaderas expertas a la hora de desentrañar cómo opera la desigualdad de género en sus experiencias (y movilidades) cotidianas. A continuación, se recopilan algunos de los elementos comunes en los seis grupos de discusión realizados.

- **No haber recibido formación para aprender a andar en bicicleta**.
  Específicamente se señala no haber aprendido a montar en bicicleta en su infancia, a veces como consecuencia de actitudes machistas dentro de la familia que excluían a las niñas de ese aprendizaje.

- **Acoso vial por el hecho de ser mujeres.**
  Las mujeres participantes señalan que están frecuentemente sujetas a situaciones de acoso vial a la hora de ir en bicicleta. En todos los grupos de discusión se han recogido discursos sobre el acoso vial de vehículos motorizados, que sobre todo les presionan cuando van detrás de las bicicletas. Hay que recordar que en la encuesta los datos recogidos son muy duros y elocuentes en este sentido: el 45% de las mujeres ciclistas manifiestan haber vivido una situación de acoso verbal o físico de carácter sexual o por razón de sexo (42,4% verbal o gestual y 2,6% físico). **Son muchas las participantes que han señalado sufrir acoso vial por el hecho de ser mujeres. Además, este acoso aumenta para el colectivo LGTBI, las mujeres migrantes y las mujeres que encabezan familias monomarentales.** En los grupos de discusión hemos recopilado **un factor más: la edad.** Las participantes han señalado que el acoso vial está también influido por la edad de la ciclista, recibiendo comentarios de condescendencia vinculados a la edad.

Imagen 5: Grupo de discusión en Vic



"Con frecuencia he recibido comentarios como "oríllate", a estos coches que no respetan la distancia de seguridad (...), también he recibido muchos comentarios en referencia a la edad como "abuela" con tono despectivo o con condescendencia. Junto a mensajes sociales que invitan a que las mujeres abandonen el uso de la bicicleta "a estas edades..." (Grupo de discusión de Pamplona).

- **Acoso sexual al andar en bicicleta:**
  Tanto la encuesta como los grupos de discusión han mostrado que el día a día de las mujeres ciclistas está repleto de situaciones de acoso sexual o por razón de sexo. Lo cierto es que las violencias machistas están presentes, lamentablemente, en muchas esferas de nuestra sociedad, y cuando las mujeres solas o en grupo toman el espacio público se encuentran, frecuentemente, un acoso sexual que intenta vedar su uso del espacio público (Vázquez, 2022). En este sentido, diferentes participantes señalan haber recibido comentarios de acoso sexual, recibiendo múltiples comentarios sobre su apariencia y sonrisas o gestos de condescendencia.

- **Falta de mujeres referentes:**
  El imaginario colectivo sigue vinculando, en mayor medida, la ocupación del espacio y el movimiento (en este caso en bicicleta) con los hombres. Es necesario, en este sentido, incorporar nuevos modelos de mujeres que permitan romper con estos estereotipos, incluyendo a mujeres referentes en el uso de la bicicleta.

- **Menos tiempo disponible:**
  Las mujeres participantes en los grupos de discusión corroboran la conocida como "brecha de tiempo", ya que muchas de nuestras participantes son las cuidadoras principales de personas dependientes, especialmente con hijas e hijos, nietas y nietos,así como una importante dedicación a tareas domésticas y de cuidados en general. Para muchas de las participantes, no es sencillo conciliar la vida laboral y familiar con el uso de la bici. En este sentido, se percibe que, si deben desplazar a menores, la tendencia es hacerlo preferentemente en coche. A veces, algunas madres y padres sufren presión social por llevar a sus hijas e hijos en bici, ya que en algún momento han recibido comentarios despectivos como "madres irresponsables".

- **La competitividad:**
  El exceso de competitividad se señala como un elemento que dificulta la participación en algunas marchas populares, cicloturistas o deportivas, donde los tiempos o las medias de velocidad son muy altas. En este sentido, en los grupos de discusión se ha recogido la relevancia del respeto a diferentes ritmos y velocidades en la bicicleta. La siguiente participante, que realiza competiciones y marchas ciclistas, señala a continuación una experiencia negativa con respecto a estar en "tiempo" en una marcha y ser rebasada por el coche escoba, aumentando la inseguridad de su participación en tal marcha.

"Me pasó el coche escoba, aunque iba en tiempo, y claro, ya estás fuera y no tienes ninguna seguridad. Si te pasa algo, nadie te va a venir a recoger. Y esto pasa y pasa. En marchas que son de carretera, recogen la señalización, abren el tráfico, quitan los avituallamientos. Claro, tú piensas que es una experiencia aislada y no vuelves, hasta que hay una tía que lo publica y dice me ha pasado esto, me han dicho esto... ahí están desvirtuando las marchas, las están haciendo súper elitistas" (Grupo de discusión de Bilbao).



Imagen 6: Grupo de discusión Bilbao

5.2.5. Empoderamiento y uso de la bicicleta

Por último, en los grupos de discusión se solicitó a las participantes que reflexionaran y debatieran sobre lo que les aporta la bicicleta. Para finalizar el grupo de discusión se realizó una dinámica donde cada participante valorara en positivo el uso de la bicicleta, como un eje fundamental para comprender la bicicleta como un **medio de transporte empoderador**.

A través de las frases de las participantes se hace visible **cómo la toma del espacio público por parte de las mujeres en bicicleta es una cuestión de derechos que rompe con el machismo** y reivindica que el espacio urbano también es de las mujeres.

Además, se reivindica la bicicleta como una opción de movilidad ecológica, un aspecto que también era destacado especialmente por las mujeres en la encuesta. Recogemos a continuación las frases literales vertidas en los grupos de discusión por diferentes participantes:

- *Da libertad, abre horizontes y genera independencia. Volver a sentir la sensación de velocidad.*
- *Un elemento de resistencia.*
- *Economía, ahorro de dinero y de tiempo. Aunque hay una inversión inicial y gastos en arreglos, mantenimiento, material…*
- *Responsabilidad con el medio ambiente, y eso me hace sentir bien conmigo misma.*
- *Amistad, relaciones, convivencia y solidaridad.*
- *Descubrir espacios.*
- *Eliminar estrés, quitar dolores*
- *Momentos de tiempo libre y autocuidados*
- *Seguridad nocturna, autonomía en los desplazamientos.*
- *Satisfacción, te hace sentir capaz. Autoestima. Confianza. Poder.*
- *Para mí es importante, con la gente que conozco a través de la bicicleta hay un vínculo especial*
- *Colocarnos en posición de ser referente para otras y otros.*
- *Empoderamiento en el uso de los espacios públicos.*
- *Cercanía e interacción con la gente*
- *Pacificar el tráfico y el ritmo de vida*
- *Hacer la ciudad más amable*
- *Alegría, y diversión añadida a la vida diaria.*
- *La rapidez: en la bicicleta se aprovecha muy bien el tiempo*
- *Felicidad y autonomía*

6. Conclusiones

Tras el análisis de datos cualitativos y cuantitativos, podemos concluir que **el hecho de ser mujeres y diversas tiene un impacto en el uso de la bicicleta en la movilidad cotidiana que no tienen los hombres.** El estudio aporta datos que complementan los obtenidos por estudios anteriores y demuestra que las mujeres tienen, en general, una movilidad más sostenible, ya que se mueven mayoritariamente a pie o en transporte público, realizando además intermodalidad, es decir, compartiendo el uso de la bicicleta, con la movilidad a pie y en transporte público. A pesar de esta movilidad más sostenible, **las políticas de movilidad y el diseño de las infraestructuras ciclistas** las penaliza porque **se han diseñado desde una mirada androcéntrica, priorizando el coche como medio de movilidad.**

Una de las aportaciones más relevantes de este estudio radica en que ha analizado tanto a las personas **usuarias de la bicicleta como a las no usuarias**. Este enfoque nos ha permitido concluir que tanto las mujeres ciclistas como las no ciclistas coinciden en aquellos elementos que son esenciales para **asegurar políticas ciclistas que den respuesta a la movilidad sostenible y feminista**. Para eliminar las brechas de género en la movilidad ciclista se ha identificado la necesidad de introducir mejoras, tanto en la red de infraestructuras, como en aspectos sociales, culturales y económicos.

6.1 Sobre técnicas e infraestructura ciclista

Tanto las mujeres usuarias de la bicicleta como las no usuarias **valoran la necesidad** de disponer en sus municipios **de una red de infraestructura ciclista completa, continua, segregada y protegida del tránsito motorizado, con un buen mantenimiento, con amplitud para circular con otras personas dependientes o a diferentes ritmos y acompañada de señalización e información (analógica y virtual) que ayude a orientarse.** Debe incorporar un **diseño que elimine la percepción de inseguridad**, apostando por una **buena iluminación**. Una infraestructura que además esté **conectada con municipios vecinos**, a través de una red coordinada a nivel político-administrativo que dé continuidad, y con **recorridos pensados también desde la movilidad poligonal donde se entrelazan trayectos y actividades de trabajo, cuidados y ocio**.

Aunque la mayoría de mujeres ciclistas utiliza bicicleta propia, el estudio muestra que la implementación de **servicios de bicicleta pública** puede incrementar el uso de la bici por parte de las mujeres. Pero también la necesidad de establecer políticas que permitan practicar de manera fácil, flexible y gratuita la **intermodalidad** entre bici y transporte público como el tren, el metro o el bus. Esto es esencial para poder extender el uso de la bicicleta no solamente en territorios sin desniveles, sino **en territorios con dificultades de orografía** que hasta ahora contribuyen al desincentivo del uso de la bici.

Si no existen todos estos elementos, moverse en bici se asocia muchas veces con miedo a caerse, a ser atropellada o al acoso vial de vehículos motorizados.

De acuerdo al estudio, esta red de infraestructura ciclista completa y continua está vinculada también al modelo de planificación de la vivienda y el espacio público. Tanto la encuesta como los grupos de discusión visibilizan la necesidad de que existan **espacios de aparcamiento de bicis seguros** (en calle o en plantas bajas de edificios y equipamientos), tanto en origen como en destino, para poder así dar respuesta a un elemento que limita el uso a la bici que es el miedo al robo. Pero también que **haya infraestructuras cotidianas como duchas o espacios para cambiarse** en espacios de trabajo u otros equipamientos.

6.2 Sobre práctica y cultura ciclista

El estudio también muestra **la necesidad de integrar una mirada feminista** en los aspectos sociales y culturales que condicionan la movilidad ciclista. Por un lado, **la bicicleta aún no se siente reconocida como un modo de movilidad habitual extendido que permee a toda la población**, en parte, por la falta de infraestructura, pero también **por la falta de mujeres referentes.** En nuestra encuesta se ha detectado una **brecha de género relevante: el 64% de las mujeres frente al 81% de los hombres utilizan la bicicleta en sus desplazamientos cotidianos.**

En el estudio **se destaca la importancia de implementar iniciativas y programas comunitarios de movilidad escolar en bici** como los Bicibus, **que incentiven el uso de la bici entre niñas y niños**, pero que también influyan en que se dé un uso continuado en la **adolescencia**, incentivando que la bicicleta sea vista como una **forma de movilidad atractiva e identitaria**. Para las mujeres, tener **personas referentes o colectivos ciclistas**, también no mixtos, con quienes **poder rodar acompañadas resulta un elemento esencial**. Igualmente, **es clave el acceso a cursos de formación ciclista** que concedan una experiencia práctica positiva a todos los niveles de habilidad en todas las edades, para poder romper con muchos miedos que se evidencian en el estudio: miedo a no saber circular, a caerse, a que te atropellen o a vivir acoso vial, sexual o por razón de sexo.

También el estudio lleva a concluir que la cultura histórica del vehículo motorizado, con velocidades elevadas en ciudades y carreteras, ha reproducido una **falta de educación vial y de respeto a la movilidad ciclista que también está marcada por el acoso sexual y por razón de sexo que sufrimos las mujeres**: **el 45% de ciclistas han vivido acoso sexual o por razón de sexo.** Además, este acoso se encuentra permeado también por actitudes racistas o LGTBIfóbicas. **Un 60% de mujeres del colectivo LGTBI y mujeres migrantes reportan haber sufrido acoso sexual o por razón de sexo en la bicicleta.**

La bicicleta se erige en un **modo de movilidad que incrementa la seguridad de las mujeres en la noche porque les permite desplazarse de puerta a puerta**. Pero a su vez, los resultados muestran que **las mujeres tienen más miedo a ser atropelladas, al acoso vial, a no ser capaces de circular o al miedo a que los y las menores que acompañan también vivan estas situaciones.** Por lo tanto, este estudio visibiliza la **necesidad de integrar la perspectiva feminista en la seguridad vial**, para no solo centrarse en los siniestros, como se ha hecho tradicionalmente, sino también en las violencias y agresiones sexuales y por razón de sexo. No obstante, los resultados de este estudio rompen con el estereotipo y el estigma de que las mujeres somos un grupo vulnerable, porque se ha demostrado que es **la falta de**

infraestructuras y la ausencia de una mirada feminista sobre la movilidad lo que vulnerabiliza a las ciclistas, y no el hecho de ser mujeres.

Otro de los aspectos sociales que muestra este estudio es la **necesidad de adecuar las políticas de movilidad ciclista a la movilidad cotidiana en su totalidad, incluyendo las movilidades de cuidados**: de cuidados a otras personas, de cuidados comunitarios y de autocuidado. **La doble y triple jornada que seguimos cargando las mujeres** debido al trabajo remunerado y al trabajo de cuidados **caracteriza unos desplazamientos más poligonales** (itinerarios más cortos y más numerosos), acompañando a menudo a personas dependientes, lo que supone en la actualidad una mayor dificultad para el uso de la bicicleta. Si bien existe un margen de mejora que realizar en las infraestructuras para minimizar estas dificultades, **la raíz del problema estriba en la "brecha de tiempo y cuidados"** que existe entre hombres y mujeres, y que supone un cambio estructural socio-económico y de roles de género, que va más allá de lo que podemos abordar en estas páginas.

Finalmente, el informe también documenta aspectos culturales que impactan en mayor medida en las mujeres que en los hombres, como son las brechas de género en la formación y aprendizaje del uso de la bicicleta. Así mismo, también se deben abordar los **estereotipos de género que permean su práctica deportiva y que la asocian a la subcultura masculina.**

Los cambios para transitar hacia un uso más equitativo de la bicicleta serán posibles si se integra una mirada feminista en las políticas y presupuestos públicos de fomento de la bici, tanto las que se desarrollan en coordinación entre diferentes administraciones públicas municipales y supramunicipales, como las que implican otros agentes como centros laborales, de ocio y comunitarios.



7. Recomendaciones y propuestas

A partir del análisis de la encuesta realizada y de los grupos de discusión, se han elaborado una serie de recomendaciones y propuestas específicas para un uso más equitativo de la bicicleta como medio de transporte. Cabe destacar que la gran mayoría de las recomendaciones recogidas, tanto en la encuesta como en los grupos de discusión, apuntan a la **mejora de la red de carriles bici y la infraestructura en general, a reducir el espacio a los vehículos motorizados, a la pacificación de las ciudades, a la educación vial y a la realización de campañas dirigidas a personas conductoras, así como a una mayor sensibilización y participación comunitaria que fomente el uso de la bici**.

A continuación, se amplían y complementan las recomendaciones clasificadas en cinco ámbitos de análisis atravesados por el eje de Equidad: **Legislación y gobernanza, Movilidad, Promoción y Formación, Salud y Medio Ambiente, Equidad y Cicloturismo**. Todas estas recomendaciones tienen como objetivo la creación de estrategias de transformación de las líneas de trabajo actuales para **incluir la perspectiva feminista** de este informe:

Legislación y gobernanza

- **Eliminar el estigma de que las mujeres somos un "grupo vulnerable", entre las personas usuarias de la bicicleta**. Queda demostrado que la falta de espacio público calmado, infraestructuras de calidad y la ausencia de una mirada feminista en la movilidad y el espacio público son los factores que vulnerabilizan a las ciclistas, y no el hecho de ser mujeres. Se propone la **sustitución del adjetivo "vulnerables" por "prioritarias" en políticas de movilidad y de seguridad vial** que destaque en positivo las prioridades a introducir en el espacio público para que se impulse el uso por las mujeres de la bicicleta para sus desplazamientos.

- Realizar **diagnósticos** participativos de movilidad en los territorios **desde una perspectiva feminista**, que incorporen la recogida de datos cuantitativos y cualitativos, permitiendo analizar el uso de infraestructuras, la movilidad cotidiana, las percepciones de seguridad, campañas y programas educativos, etc. Llevar a cabo diagnósticos específicos de los sistemas de bicicleta compartida, el uso compatible con las tareas de cuidados, del plan de aparcamientos seguros para bicicletas, campañas de sensibilización y de prevención del acoso vial.

- Revisar los **organismos y mesas de movilidad ciclista para garantizar mayor presencia de mujeres en la representación y la participación**, así como, la integración de una perspectiva feminista en la facilitación y el funcionamiento de estos organismos.

- Crear **estrategias para reducir el coste de las bicicletas**. Impulsar ayudas a la compra y reparación de bicicletas o apoyar sistemas de intercambio o compra de segunda mano más accesibles económicamente. Precios asequibles de los servicios públicos

de bicicleta compartida. Creación de una línea de subvenciones que incorpore criterios de género para la compra de candados seguros, bicicletas eléctricas o ciclos de carga.

- Proponer el **aumento de la inversión pública para el desarrollo de equipos técnicos** con perfil profesional interdisciplinar que plasme sensibilidad feminista en infraestructuras y servicios que desarrollen políticas y cultura ciclista.

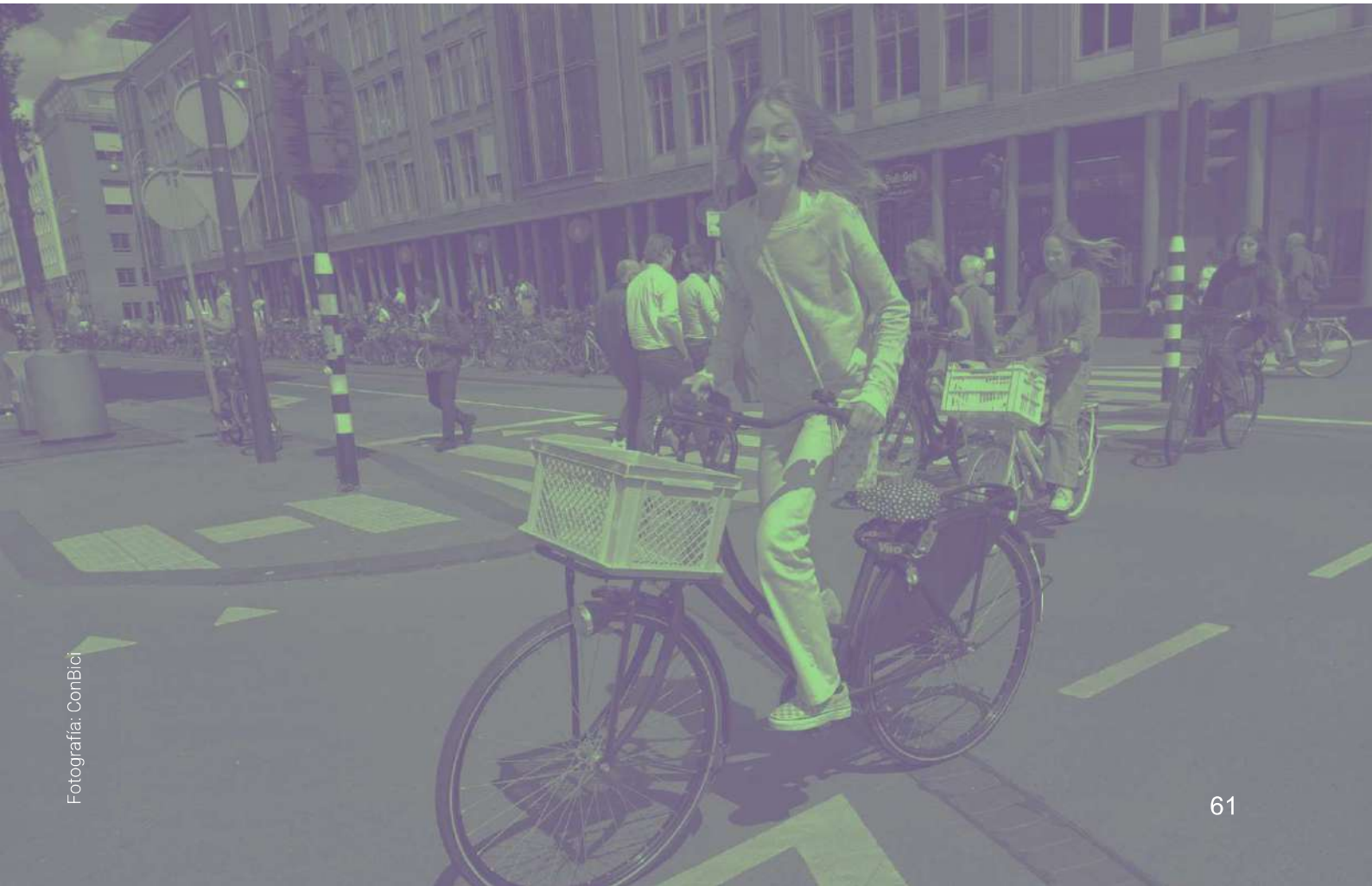
- Establecer **medidas fiscales que impulsen el uso de la bicicleta**. Sistemas de incentivos como la reforma del sistema de retribución flexible o las ayudas a la compra de bicicletas.

- Proponer tipos impositivos reducidos (10%) para la compra, reparación y alquiler de bicicletas convencionales y eléctricas, en el cumplimiento del acuerdo europeo de reducción del IVA.

- Incorporar o reforzar la **perspectiva de género y la ambición climática** a la reforma del Reglamento General de Circulación y al proyecto de la Ley de Movilidad Sostenible.

- Elaborar **propuestas de regularización de los patinetes eléctricos** para la reducción de velocidades, siniestralidad, mejorar la convivencia y la percepción de inseguridad de las ciclistas.

- Elaborar **recomendaciones para que la normativa de movilidad, tráfico, urbanismo y educación vial** introduzca e impulse la **mirada feminista** en su articulado.



Fotografía: ConBici

Movilidad

- Puesta en marcha **políticas que racionalicen el uso de los vehículos motorizados** limitando su tráfico, así como su restricción en el acceso a zonas residenciales, escolares o de ocio. Apoyar políticas que **restrinjan la velocidad** en los núcleos urbanos a 10/20/30 km/h; reducción con objetivo de **eliminar aparcamientos** para coches en calzada y en centros de las ciudades, así como en entornos residenciales, educativos, comunitarios y sanitarios.

- Proponer **políticas para la transformación del urbanismo de la ciudad y territorio**, modificando las prioridades de la movilidad hacia la pacificación del tráfico. Incentivar acciones para **reducir la intensidad y velocidad del tráfico**. Proponer establecer un día mensual sin coches para generar espacios seguros para la circulación de bicicletas, elaboración de itinerarios accesibles y conectados para pedalear.

- Proponer medidas de **mejora de la infraestructura ciclista y su mantenimiento**. Completar la red de carriles bici de modo que conecten las diferentes zonas de los pueblos y ciudades, pero también las conexiones interurbanas o de zonas rurales. **Atender la accesibilidad para todas las discapacidades**, cuerpos y estados de salud, con anchos de carril bici que permita circular a diferentes ritmos y circular acompañada.

- Diseñar de manera participada una **red de aparca-bicis seguros**, tanto en destino (centros de salud, comercios, equipamientos educativos, polígonos industriales, etc.), como en las zonas comunes de las viviendas y en las plantas bajas de edificios que tengan locales en desuso. **Garantizar espacios de aparcamiento en origen y destino** que sean diseñados y percibidos como seguros, **sin que sean una barrera de visibilidad y accesibilidad**.

- Revisar la normativa de edificación para que se incorpore en **nuevas edificaciones la obligatoriedad de diseñar y construir espacios de aparcamientos seguros** de bicicletas, ciclos y carritos **desde la perspectiva de género.**

- **Mejora de la señalización y la información de las vías ciclistas**, tanto urbanas, como interurbanas y vías verdes y rurales, que sea una señalización intuitiva para su uso, sin tecnología. Señalización e información con lenguaje e **iconografía no sexista, que represente la diversidad y que sea accesible** para las personas con discapacidad.

- **Mejorar la información de la red ciclista** en aplicaciones web, con lenguaje e iconografía no sexista para conseguir una adecuada planificación de las rutas acorde a las posibilidades de cada persona.

- **Mejorar la visibilidad y la iluminación de la red de carriles bicis** tanto urbanos como interurbanos para que sea continua, encarada al carril bici y las aceras, y colocada de manera que no represente barreras de accesibilidad.

- Proponer la **revisión de semáforos adaptados a velocidad ciclista y peatonal**, que permita que los semáforos sean, en determinadas condiciones, "ceda el paso" para las bicicletas, de forma segura.

- Garantizar la **intermodalidad fácil, flexible, accesible y cómoda entre bicicleta y transporte público**, propiciando el uso entre tren de cercanías, media y larga distancia y la bicicleta, y permitiendo a las bicicletas subir a buses interurbanos o incorporando racks frontales para bicicletas en el bus, que faciliten los traslados.

- Potenciar la expansión de **sistemas públicos de bicicleta compartida**, que incluyan bicis eléctricas, con conexiones interurbanas y metropolitanas, incluyendo diversidad de ciclos, triciclos o ciclos adaptados para poder responder a la diversidad de necesidades de las personas, traspasando estereotipos masculinos. Potenciar el **sistema de bici compartida** mejorando la distribución de estaciones y garantizando el mantenimiento de la flota. Proponer la revisión de las tarifas y aplicar **tarificación con perspectiva de género**, que incentive el uso entre las mujeres, familias monomarentales y personas de bajos ingresos.

- Elaborar **recomendaciones para que manuales y diseños de infraestructura** introduzcan e impulsen la **mirada feminista** en su articulado.

Promoción y formación

- Realizar **campañas de prevención y abordaje del acoso viario, sexual y por razón de sexo en bicicleta**, con un objetivo pedagógico y transformador en la realización de cursos de educación vial que incorporen módulos de igualdad. Incluir el acoso sexual, el acoso por razón de sexo y otros delitos de odio en los protocolos y las campañas de prevención.

- Realizar **campañas de sensibilización para el respeto a las bicicletas y pacificación del tráfico** rodado en ciudades y pueblos que ahonden en el respeto a las usuarias de la bicicleta, a los límites de velocidad, prohibir los adelantamientos en calles de un solo carril o respetar la distancia de seguridad, entre otras situaciones.

- Elaborar una **hoja de ruta de formación urbana ciclista** en todo el territorio a todos los niveles de habilidad, con experiencia práctica positiva y metodología 1 Bici +, con cursos para aprender a andar en bicicleta para mujeres. Se tendría en cuenta la **formación e información con respecto a las ventajas de ir en bicicleta para mujeres**; en habilidades/capacitación de bici; en circulación en bici con confianza y seguridad; **formación de circulación en bici en grupo intergeneracional** y en el **desplazamiento con infancia y otras personas dependientes.**

- Analizar las barreras que dificultan el uso de la bici y proponer campañas de sensibilización y formación para las administraciones públicas.

- Elaborar **formaciones** específicas **dirigidas a mujeres en mecánica y** otros aspectos **ocupacionales** de la bicicleta, como monitora ciclista, para incrementar el número de mujeres en el sector.

- **Apoyar a colectivos ciclistas comunitarios y feministas** para promover el uso de la bicicleta.

- **Proponer programas de aprendizaje y educación ciclista** en escuelas, centros de secundaria, otros centros de formación y laborales.

- Apoyar **campañas de sensibilización promovidas con ayuntamientos y administraciones públicas**, de compromiso con la movilidad activa, y el uso de la bicicleta, elaboradas con perspectiva feminista y que difundan también la normativa de circulación de respeto y priorización a las personas que van a pie y en bicicleta.

- Realizar **campañas para visibilizar a mujeres como referencia,** al usar la bicicleta como forma de desplazamiento, independientemente del motivo, ya sea por ocio, como herramienta de trabajo o para viajar como cicloturistas

- Apoyar la **incorporación de la perspectiva feminista en los colectivos ciclistas**: especialmente en colectivos mixtos y apoyar a los grupos de activismo de mujeres y bicicleta. Dar visibilidad a mujeres que se muevan en bici, como asociaciones de mujeres y colectivos que hagan actividades específicas para mujeres y que impliquen el uso de la bicicleta. Apoyar la organización de grupos de mujeres ciclistas por municipios. En el caso de colectivos ciclistas mixtos, incorporación de un protocolo de acoso sexual y acoso por razón de sexo.

- **Apoyar** los **Planes de Transporte al Trabajo** en sectores feminizados y en empresas que cuentan con plan de igualdad y protocolo de prevención del acoso.

- Apoyar la organización de **premios, concursos, subvenciones** y otras acciones que ayuden a visibilizar a organizaciones que creen líneas de impulso de la bicicleta por las mujeres.

- Creación de un **observatorio de movilidad ciclista y género**.

Salud y medio ambiente

- **Proponer al sistema de salud**, a través de los servicios de atención primaria, la **recomendación de ejercicio físico**, formación ciclista y otros servicios ciclistas como activos de salud, haciendo hincapié en el **uso de la bicicleta para todas las etapas de la vida de las mujeres**.

- Realizar **estudios y campañas sobre los beneficios del uso de la bicicleta para la salud** en todas las etapas de la vida de las mujeres, eliminando los mitos que lo frenan.

- **Apoyar a proyectos comunitarios de protección de los entornos específicos** como los escolares, mediante caminos escolares que fomenten la autonomía de la infancia con desplazamientos activos.

- **Proponer nuevas líneas de investigación** para sensibilizar a profesionales del campo de la salud y medio ambiente desde la perspectiva de género sobre el uso de la bicicleta.

- Proponer la **incorporación de profesionales de la salud pública en la definición de las políticas e inversiones del sector de la movilidad**.

Cicloturismo

- Proponer **cursos de formación dirigidos a mujeres** que impulsen su confianza y la experiencia práctica **en cicloturismo**. Desmontando estereotipos y barreras sociales.

- Apoyar la **creación de redes de impulso de cicloturismo** y específicas de mujeres. **Visibilizar a referentes** del cicloturismo.

- **Apoyar redes de cicloturismo para mujeres**. En la actualidad existen encuentros cicloturistas para mujeres, que sería de interés divulgar como una alternativa cultural y de ocio específico.

- Proponer una **formación** específica **en perspectiva de género dirigida a** las **empresas y servicios especializados en cicloturismo**.

8. Bibliografía

- Blumen, Orna (1994). “Gender differences in the Journey to Work”. *Urban Geography*, 15(3), 223-245.

- Catro Ventos Editora (2023). *As bicicletas si son para Galicia*, Vigo: Catro Ventos Editora.

- Cavalcante, Alana M. (2018). “Discriminación interseccional: concepto y consecuencias en la incidencia de violencia sexual contra mujeres con discapacidad”. *Journal of Feminist, Gender and Women Studies* 7, 15–25.

- Col·lectiu Punt 6 (2019). *Urbanismo Feminista. Por una transformación radical de los espacios de vida.* Barcelona: Virus Editorial

- Col·lectiu Punt 6 (2019, 2020, 2021, 2022). *Mujeres y personas no binarias en bici. Estudio de movilidad ciclista en Barcelona desde una perspectiva feminista*. Barcelona: Ajuntament de Barcelona. Disponible en: https://www.punt6.org/es/project-portfolio/mujeres-y-personas-no-binarias-en-bici-2019-2020-y-2021-estudio-de-movilidad-ciclista-en-barcelona-desde-una-perspectiva-feminista/

- Col·lectiu Punt 6 (2021). *Movilidad cotidiana con perspectiva de género. Guía para la Planificación del Sistema de Movilidad y Transporte*. Buenos Aires: Ed. CAF y Ciudad de Buenos Aires.

- Col·lectiu Punt 6 y Esther Anaya Boig (2021). *Recomanacions per integrar una perspectiva feminista a la mobilitat ciclista de Barcelona*. Barcelona: Ed. Ajuntament de Barcelona. Disponible en: https://bcnroc.ajuntament.barcelona.cat/jspui/bitstream/11703/124686/5/20~FQRCA.pdf

- Col·lectiu Punt 6 (2023). M*obilitat quotidiana des d’una perspectiva feminista. Una aproximació qualitativa i participativa a la ciutat de València*. València: Ed. Càtedra d’Habitatge i Dret a la ciutat. Universitat de València. Disponible en: https://catedrahabitatge.es/wp-content/uploads/2023/03/ESTUDI-MOBILITAT-COMPRIMIT.pdf

- CLOSING GAP (2019). *La mujer, motor de la transformación hacia la movilidad del futuro*. Disponible en: https://closingap.com/wp-content/uploads/2019/10/Informe_-Movilidad-V5.pdf

- Crenshaw, Kimberlé (1989). *Demarginalizing the Intersection of Race and Sex: A Black Feminist Critique of Antidiscrimination Doctrine, Feminist Theory and Antiracist Politics*. Chicago: University of Chicago Legal Forum

- Del Valle, Teresa (1997). *Andamios para una nueva ciudad*, Madrid: Cátedra.

- Díaz, M. Soledad de la Paz (2017). "La bicicleta en la movilidad cotidiana: experiencias de mujeres que habitan la Ciudad de México". R*evista Transporte y Territorio* 16, 112-126.

- Díaz, Rodrigo y Francisca Rojas (2017). *Mujeres y ciclismo urbano. Promoviendo políticas inclusivas de movilidad en América Latina*. Nueva York: Banco Interamericano de Desarrollo Sector de Cambio Climático y Desarrollo Sostenible División de Vivienda y Desarrollo Urbano.

- Encuestas Movilia (2000/2001); (2006/2007). Disponible en: https://www.mitma.gob.es/informacion-para-el-ciudadano/informacion-estadistica/movilidad/movilia-20062007/encuesta-de-movilidad-de-las-personas-residentes-en-espan%CC%83a-movilia-20062007.

- Enquesta Baròmetre de la Bicicleta (2018). Barcelona: Generalitat de Catalunya. Disponible en: https://territori.gencat.cat/ca/01_departament/06_estadistica/07_publicacions_estadistiques/01_territori_i_mobilitat/barometre-de-la-bicicleta/

- Gálvez Cristina y Alberto del Campo (2015). *Etnografía de la bicicleta en Granada.* Sevilla: Universidad Pablo de Olavide.

- Hill Collins, Patricia y Sirge Bilge (2019). *Interseccionalidad.* Madrid: Morata.

- Huerta, Elena y Cristina Gálvez (2016). "Mujeres en bicicleta. Imaginarios, prácticas y construcción social del entorno en la ciudad de Sevilla". R*evista de Antropología Experimental*, 16. El reto del ciclismo urbano, texto 7. 111-128.

- Instituto de las Mujeres. RED2RED (2020). *Género y cambio climático. Un diagnóstico de situación* Disponible en: http://www.inmujer.gob.es/diseno/novedades/Informe_GeneroyCambioClimatico2020.pdf

- Instituto de las Mujeres. RED2RED (2021). *Riesgos climáticos desde la perspectiva de género. Percepción, posicionamiento y adaptación en mujeres y hombres.* Disponible en: https://www.inmujeres.gob.es/areasTematicas/MedioAmbienteCambioClimatico/Docs/RiesgosClimaticosPerspectivaGenero.pdf

- Instituto de las Mujeres. Feitoría Verde (2022). *Análisis sobre estilos de vida sostenibles y resilientes ante la emergencia climática. Una aproximación con perspectiva de género*. Disponible en:

  https://www.inmujeres.gob.es/areasTematicas/MedioAmbienteCambioClimatico/Docs/AnalisisSobreEstilosDeVida.pdf

- Instituto Nacional de Estadística (INE), (2008). Encuesta de Hogares y Medio Ambiente. Disponible en: https://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176950&menu=resultados&idp=1254735576508.

- Instituto Nacional de Estadística (INE), (2022). Padrón Municipal de habitantes, 1 enero 2022.

- Kohler,Ulrich; Kreuter, Frauke y Stuart, Elisabeth A. (2019). “Nonprobability Sampling and Causal Analysis”, Annual Review of Statistics and Its Application, 6:149–72.

- Lam, Tiffany F. (2020). “Cycling London: a feminist perspective”, en Priya, Tanu; Rømer, Hilda y Levin, Lena (eds.): *Gendering Smart Mobilities*, Londres: Routledge, 109-216.

- Miralles-Guasch, Carme, Martínez Melo, Montserrat y Oriol Marquet (2016). "A gender analysis of everyday mobility in urban and rural territories: from challenges to sustainability." *Gender, Place & Culture* 23 (3), 398-417.

- Noticias de Navarra (19/04/2018). Las bicis no vuelan, todavía, lema bajo el que Pamplona celebra actividades para promover este medio de transporte. Disponible en: https://www.pamplona.es/actualidad/noticias/las-bicis-no-vuelan-todavia-el-lema-bajo-el-que-pamplona-celebrara-este-proximo.

- Ortiz Escalante, Sara (2022). Una mirada a la movilidad ciclista desde el urbanismo feminista. Ed. ConBici y Zikloteka.

- Pans, Miquel; Antón-González, Laura e Israel Villarrasa-Sapiña (2023). “Análisis de edades, género y nivel socioeconómico del tiempo de uso del sistema de bicicletas compartidas de València (España)”, *Retos: nuevas tendencias en educación física, deporte y recreación* 48, 277-283.

- Priya, Tanu; Espegren, Hans; Thronsden, Torstein y Lars Böcker (2020). “Exploring Oslo’s bike-sharing scheme”, en Priya, Tanu; Rømer, Hilda y Levin, Lena (eds): Gendering Smart Mobilities, Londres: Routledge, 143-161.

- Red de Ciudades por la Bicicleta (2022). Barómetro de la bicicleta en España, Madrid: RCB. Disponible en: https://www.ciudadesporlabicicleta.org/wp-content/uploads/2022/11/Barometro-Bicicleta-2022_Informe.pdf

- Valdivia, Blanca (2018). “Del urbanismo androcéntrico a la ciudad cuidadora”. *Habitat y Sociedad.* 11, 65-84. Disponible en: https://institucional.us.es/revistas/habitat/11/Hys11-mon04.pdf

- Vázquez, Iria (2022). “La movilidad en bicicleta desde una perspectiva feminista. Una visión desde el tercer sector”. Comunicación en I *Congreso Territorios Corresponsables, igualdad y espacio público*, Oviedo: Colegio Oficial de Arquitectos de Asturias, 306-314.

Anexo I. Encuesta de movilidad ciclista

Desde ConBici junto a Col·lectiu Punt 6 estamos llevando a cabo un diagnóstico de movilidad ciclista a nivel estatal que recogerá datos cualitativos y cuantitativos sobre el uso de la bicicleta en los desplazamientos cotidianos de mujeres y hombres.

El objetivo de la encuesta es recoger información que nos permita analizar el uso o no uso de la bicicleta en los desplazamientos cotidianos urbanos e interurbanos, también en pueblos y zonas rurales; es decir, en aquellos desplazamientos vinculados con la movilidad laboral, de estudios, de cuidados y tareas domésticas, por ocio o activismo.

TANTO SI ERES CICLISTA COMO SI NO, te invitamos a contestar esta encuesta y poder contribuir al diagnóstico.

Tu participación es anónima y serán recogidas de manera confidencial en la plataforma.

BLOQUE 1. PERFIL SOCIODEMOGRÁFICO

P1. ¿Dónde vives?

Aquí permitir indicar municipio

P2. ¿Cuántos habitantes tiene aproximadamente el municipio donde vives?

Hasta 1.000

De 1.001 a 5.000

De 5.001 a 10.000

De 10.001 a 50.000

De 50.001a 100.000

De 100.001 a 450.000

Más de 450.000

P3. ¿Qué edad tienes?

18 a 24 años

25 a 29 años

30 a 39 años

40 a 49 años

50 a 59 años

60 a 65 años

65 a 69 años

70 a 79 años

80 años o más

P4. Sexo:

Mujer

Hombre

No me identifico con ninguna respuesta anterior

P5. Te identificas como ….

Marca todas las opciones que correspondan

Persona LGTBI

Persona migrada

Persona refugiada

Persona de etnia gitana

Persona indígena o de pueblos originarios

Persona con discapacidad

Familia monomarental

Persona con bajos ingresos económicos

Otros. Especifica____

No formo parte de ninguno de estos colectivos

P6. ¿Cuáles de las siguientes actividades desarrollas?

Marca todas las opciones que correspondan

Estudiante

En el paro

En paro de larga duración

Jubilada/Pensionista

Voluntariado/Activismo

Trabajo doméstico y de cuidados no remunerado

Trabajo remunerado con contrato laboral a tiempo completo

Trabajo remunerado con contrato laboral a tiempo parcial

Trabajo remunerado sin contrato laboral

Trabajo remunerado como autónoma

Otro. Especifica___

P7. ¿Tienes personas dependientes a cargo?

Marca todas las opciones que correspondan

- No tengo a cargo a ninguna persona
- Bebés (0-2)
- Infancia (3-11)
- Adolescencia (12-17)
- Jóvenes (18+)
- Personas mayores dependientes
- Personas con discapacidad
- Personas con diagnósticos de salud mental / Personas psiquiatrizadas
- Otras. Especifica____

BLOQUE 2. USO DE LA BICICLETA

P8. ¿Tienes alguna condición física o psíquica que te dificulte o impida el uso de una bicicleta o ciclo?

- No
- Sí, pero puedo utilizar una bicicleta o un ciclo adaptado o no convencional (triciclo, tándem, bicicleta de mano, etc.)
- Sí, no puedo utilizar una bicicleta ni ningún tipo de ciclo

P9. ¿Utilizas actualmente la bicicleta para algunos de tus desplazamientos cotidianos?

- No (redirigir a preguntas personas no usuarias P9 a P13)
- Sí (redirigir a preguntas personas usuarias)

BLOQUE 3. PERSONAS NO USUARIAS DE LA BICI

P10. ¿Sabes andar en bicicleta?

- Sí
- No

Si no, preguntar

P11. ¿Te gustaría aprender a andar en bicicleta?

- No
- Sí, nunca he aprendido y me gustaría ir a un curso
- Sí, he aprendido en la infancia, pero necesitaría ir a un curso para tener seguridad para andar en bicicleta

P12. ¿Qué barreras no te han permitido aprender a ir en bici o ganar confianza para circular?

No conozco donde hagan cursos

En mi municipio no hay ninguna organización que haga cursos

No puedo pagarme el curso

No dispongo de tiempo para poder hacer los cursos

Barreras familiares para acceder a los cursos

Barreras culturales para acceder a los cursos

Otra, Especifica___

P13. ¿Tienes acceso a una bicicleta o ciclo que se ajuste a tus necesidades?

Sí, pero no la hago servir para moverme por mi localidad

No, necesitaría una bicicleta convencional

No, necesitaría una bicicleta o ciclo adaptado no convencional (triciclo, tándem, bicicleta de mano, bicicleta de carga)

No, necesitaría una bicicleta eléctrica

P14. ¿Cuáles son los motivos principales por los cuáles no utilizas la bicicleta para tu movilidad?

Marca todas las opciones que correspondan a tu situación

Prefiero caminar

Prefiero el transporte público

Prefiero el coche o la moto

Prefiero otros vehículos de movilidad personal (ej. Patinete eléctrico)

No tengo espacio donde guardar la bicicleta

La distancia de mis desplazamientos es muy larga

La orografía del territorio no lo permite

Mi barrio o ciudad no tiene infraestructura para la movilidad en bicicleta

No me quiero exponer a la contaminación atmosférica

No lo encuentro cómodo

Es estresante ir en bici en la ciudad

No está bien visto en mi entorno familiar y/o social

Tengo miedo a caerme o a no ser capaz de circular por la ciudad

Tengo miedo a ser atropellada por otro vehículo

Tengo miedo a agresiones verbales o físicas sexuales o por razón de sexo

Tengo miedo al acoso vial (por parte de personas conductoras de otros vehículos)

No me es posible porque tengo personas dependientes a cargo y no puedo hacer desplazamientos en bici con ellas

Falta de tiempo para combinar diferentes desplazamientos

No me siento en forma para poder desplazarme en bici

Mi estado/condición actual de salud no me lo permite

Otras. Especifica_____

P15. ¿Has utilizado la bici para desplazarte por tu pueblo o ciudad en el pasado?

Sí

No

P16. ¿Hay alguna cosa que te motivaría ir en bicicleta?

No

Acceso a una bicicleta convencional o a un servicio de bicicleta compartido

Acceso a una bicicleta eléctrica, de carga o adaptada

Más infraestructura ciclista protegida

Carriles bici o vías ciclistas más anchas

Calles con velocidad reducida

Posibilidad de aparcamiento seguro y cómodo en mi lugar de residencia

Más oferta de aparcamiento seguro en destino

Poder hacer desplazamientos intermodales con la bici (poder llevar bici en bus, tren, etc.)

Poder ir a mi ritmo (aunque sea más lento)

Poder ir acompañada con otra persona o en grupo

Mejor señalización de la red ciclista

Cursos y programas de formación

Menos conductas de acoso viario

Menos conductas de acoso sexual por parte de otras personas

Otra, especifica____

P17. ¿Crees que ser mujer condiciona la posibilidad de moverte en bicicleta?

No

Sí, dado que tengo que ocuparme de personas dependientes

Sí, por estereotipos culturales

Sí, por conflictos de convivencia/comunidad

Sí, dado que como mujer sufro mayor acoso vial

Sí, dado que como mujer sufro mayor acoso sexual

Otra, Especifica.

BLOQUE 4. PERSONAS USUARIAS DE LA BICI

P18. ¿Cuánto hace que utilizas la bicicleta en tus desplazamientos cotidianos?

Hace menos de un año

Entre uno y tres años

Entre tres y cinco años

Entre seis y diez años

Más de 10 años

P19. En los últimos tres años, ¿has incrementado el uso de la bicicleta en tus desplazamientos cotidianos?

No, me desplazo en bici con la misma frecuencia

No, me desplazo en bici menos porque he reducido mi movilidad

Sí, me desplazo más en bici

Otras. Especifica ____

P20. ¿Con qué frecuencia y para qué desplazamientos vas en bici?

	CADA DIA O CASI	DE 1 A 3 veces por semana	De 1 a 3 días por mes	Menos de una vez al mes	Nunca
Desplazamientos por trabajo					
Desplazamientos por estudios					
Desplazamientos por tareas de cuidados (visitas familiares, acompañamiento a niñes a la escuela, a personas mayores, visitas médicas, etc.)					
Desplazamientos por tareas domésticas (comprar, trámites administrativos, etc.)					
Ocio					
Voluntariado/Activismo					

P21. En tus desplazamientos ¿combinas la bicicleta con otros modos de transporte?

	Diariamente	El fin de semana	Ocasionalmente	Nunca
A pie				

Tren

Metro

Bus urbano

Bus interurbano

Tranvía

Otros, especifica_____

P22. ¿Cuántos kilómetros recorres en total aproximadamente en un desplazamiento cotidiano en bicicleta?

Menos de un kilómetro

De 1 a 5 km

De 6 a 10 km

De 11-15 km

Más de 16 km

P23. ¿Te mueves en bicicleta entre municipios en tus desplazamientos cotidianos?

No, nunca (saltar aP21)

A veces

Sí, en desplazamientos cotidianos de trabajo, estudio, tareas de cuidados, actividades sociales

Sí, como actividad deportiva

P24. ¿Qué dificultades encuentras para moverte en bicicleta entre municipios próximos en tus desplazamientos cotidianos (por trabajo, estudios, tareas de cuidado, tareas domésticas, ocio, activismo, etc.)?

No tengo la necesidad de desplazarme entre municipios

La infraestructura de carriles y vías ciclables no es continua

Calles con un volumen alto de tránsito motorizado

Calles con una velocidad muy elevada de los automóviles

Falta de información y señalización de las vías ciclistas que permita orientarme y conocer las direcciones y la continuidad

Falta de información en formato digital que permita conocer la ruta Miedo a ser atropellada

Falta de aparcamiento en destinos

Falta de iluminación en tramos entre diferentes poblaciones

La distancia a recorrer es demasiado larga para poderla hacer en bici

Miedo a vivir un siniestro

Miedo al acoso vial

Miedo a vivir acoso sexual o por razón de sexo

Ninguna

Otras, especificar ___

P25. ¿Qué tipo de bicicleta utilizas? (La bicicleta es un tipo de ciclo que le llamamos convencional. Si se trata de un ciclo de carga o adaptado, le llamamos no convencional)

Propia, convencional

Propia, eléctrica

Bicicleta de carga

Bicicleta con silla, accesorio, carro o remolque para niñas y niños

Ciclos adaptados o no convencionales: ciclo de mano (handbyke), triciclo, tándem, reclinada,...

Bicicleta pública con estación

Bicicleta de renting (Kleta, Swapfiets, etc.)

Sistema de bicicleta compartida sin estación (Donkey, Scoot, etc.)

Otro. Especifica ____

P26. ¿Qué te aporta moverte en bici a tu vida?

Marca todas las opciones que correspondan a tu situación

Me proporciona rapidez en los desplazamientos

Me da libertad de movimiento porque no dependo de horarios ni de otros servicios

Es una manera de moverse respetuosa con el medio ambiente

Es más económica que otros medios de transporte

Siento que es una práctica saludable

Me proporciona felicidad

Me da autonomía

Me da seguridad

Me permite enlazar diferentes actividades y tareas

Me permite cuidar y responder a las tareas de cuidado

Otras, especifica____

P27. ¿Qué dificultades afrontas cuando te mueves en bici?

Marca todas las opciones que correspondan a tu situación

Falta de carriles bici separados y protegidos del tránsito motorizado

Falta de calles tranquilas, con velocidad y tránsito moderado

Impacto de la contaminación en la salud

Miedo a que me roben la bici

Falta de espacios de guardado comunitario o públicos seguros para bicicletas y accesorios

Falta de aparcamientos en calle

Falta de aparcamientos seguros en equipamientos públicos (centros educativos, sanitarios, centros comunitarios, bibliotecas, teatros, cines, etc.)

Falta de duchas o taquillas a disposición de ciclistas en los lugares de trabajo/Estudio

Falta de acceso a servicios de reparación (de autoservicio)

Otras personas de mi unidad familiar no tienen o no saben ir en bici

La orografía de los territorios por los que circulo

Miedo a caerme

Miedo a no ser capaz de circular por la ciudad

Miedo a sufrir un siniestro de tránsito

Miedo a acoso vial o a violencia vial (abusos contra la seguridad vial infringidos por personas conductoras de otros vehículos=

Miedo a acoso sexual verbal o gestual

Dificultades para enlazar diferentes actividades y tareas de mi vida cotidiana

Dificultades para desarrollar tareas de cuidado de las que soy responsable

P28. ¿Qué tipo de vías utilizas cuando te desplazas en bici?

Por carril bici unidireccional segregado entre la calzada y la acera

Por carril bici bidireccional segregado entre la calzada y la acera

Por acera, sin vía ciclista, compartiendo con peatonas

Por carril bici segregado central (en el medio de la calzada)

Por carril bici compartido con bus y taxi

Por calle de velocidad moderada (30 o 20 km/h), compartiendo con vehículos motorizados

Por calzada/ vía urbana con vehículos motorizados a más de 30 km/h

Por vía interurbana específica para movilidad ciclista y/o a pie

Por carretera interurbana con vehículos motorizados a más de 30 km/h

Otro, especifica___

BLOQUE 5. PERCEPCIÓN DE SEGURIDAD

P29. ¿En qué vías te sientes más cómoda/segura en bici?

Por carril bici unidireccional segregado entre la calzada y la acera

Por carril bici bidireccional segregado entre la calzada y la acera

Por acera, sin vía ciclista, compartiendo con peatonas

Por carril bici segregado central (en el medio de la calzada)

Por carril bici compartido con bus y taxi

Por calle de velocidad moderada (30 o 20 km/h), compartiendo con vehículos motorizados

Por calzada/ vía urbana con vehículos motorizados a más de 30 km/h

Por vía interurbana específica para movilidad ciclista y/o a pie

Por carretera interurbana con vehículos motorizados a más de 30 km/h

Otro, especifica___

P30. ¿Utilizas alguno de los siguientes elementos cuando te mueves en bici por tu ciudad/municipio?

Casco

Timbre

Luces

Chaleco reflectante

Elementos reflectantes en las ruedas, pedales, ropa, etc.

Guantes

Ninguno

Otros, especifica

P31. Valora del 1 al 10 tu percepción de seguridad cuando te mueves en bici (siendo el 10 el nivel más alto de seguridad?

P32. ¿Con quién identificas más conflictos a la hora de moverte en bici?

Marca un máximo de tres opciones

No identifico ningún conflicto

Con vehículos motorizados de cuatro ruedas: coches, furgonetas

Con vehículos motorizados de dos ruedas: motos, ciclomotores

Con autobuses

Con camiones

Con patinetes eléctricos

Con triciclos de transporte de turistas

Con ciclistas

Con peatones

P33. De los siguientes elementos, ¿cuáles contribuyen a tu percepción de inseguridad cuando vas en bici?

Ninguno, no me siento nunca insegura/inseguro en bici

Velocidad y comportamientos de vehículos motorizados

Velocidad y comportamientos de otras/otros ciclistas

Velocidad y comportamientos de patinetes eléctricos

Falta de educación vial de respeto a la bicicleta por parte de otras personas conductoras

Falta de confianza por circular por la ciudad y zona urbanas

Falta de continuidad de la red de carriles bici

Falta de carriles bici segregados del tránsito

Falta de calles tranquilas, con velocidad y tránsito moderado

Falta de visibilidad en las intersecciones y giros (barreras visuales en las esquinas)

Carriles bici bidireccionales estrechos

Carriles bici sin elementos físicos que separan el carril de la calzada

Carriles bici al lazo de líneas de aparcamientos de coches

Salida de vehículos motorizados de parkings

Salida de motos desde la acera

Invasión del carril bici por parte de vehículos motorizados

Grupos de turistas en bici ocupando espacio en los carriles bici

Falta de iluminación de los carriles bici

Falta de señalización de la prioridad de la bici, tanto con pintura como con señales verticales

Falta de adaptación de la velocidad de los semáforos a las bicicletas

Tipo de pavimento de los carriles bici

Acoso vial (por parte de personas conductoras de otros vehículos)

Agresiones verbales o físicas sexuales o por razón de sexo

P34. En caso que te desplaces en bici cargando o acompañando a menores de edad, ¿te identificas con alguna de las siguientes situaciones?

No me desplazo con menores de edad

Falta de infraestructura que acompañe el aparcamiento de bicicletas con sillas, accesorios o carros

No siento que sea seguro ir que el niño o niña que acompaño vaya con su bici de manera autónoma, por miedo a que lo atropellen o la acosen

Tengo menores de diferentes edades y no todas saben ir en bici

Tengo menores de diferentes edades y no todas tienen bici

Tengo menores de diferentes edades y la infraestructura no me permite ir en grupo

Siento inseguridad vial en relación a la velocidad de vehículos motorizados

Siento inseguridad vial en relación a otras personas ciclistas

Siento inseguridad vial en relación a otros vehículo de movilidad personal (patinetes, etc.)

Siento que la red ciclista permite circular con seguridad con la infancia y otras personas dependientes

Otra, especifica

BLOQUE 6. SINIESTRALIDAD

P35. ¿Has tenido alguna vez un siniestro en bici?

No (Saltar a P36)

Sí, una vez

Sí, más de una vez

P36. Si has tenido más de uno, piensa en el que te afectó más. ¿Quién estuvo implicado?

Otra bici

Coche

Moto

Patinete

Bus

Furgoneta

Camión

Peatón

Triciclo de transporte de turistas

Ninguno, fue una caída

Otro___

P37. ¿Qué gravedad tuvo este siniestro?

No tuve lesiones

Lesiones leves (no fue necesaria atención médica)

Lesiones moderadas (necesité atención médica por lesiones temporales y/o reversibles)

Lesiones graves (más de 24h de hospitalización)

P38. ¿Cómo afectó el accidente a tu percepción cuando te mueves en bici?

No cambié mi actitud, continué moviéndome en bici igual que siempre

Continué yendo en bici, pero incorporé cambios para sentirme más segura (ruta, tipo de bicicleta, casco, etc.)

Dejé de ir en bici durante unas semanas porque no me sentía segura

Tardé meses antes de volver a ir en bici

Otros, especifica___

BLOQUE 7. ACOSO VIAL, SEXUAL Y POR RAZÓN DE SEXO , OTRAS DISCRIMINACIONES

P39. ¿Has vivido alguna situación de acoso o violencia vial cuando te desplazas en bici?

No

Sí, verbal o gestual

Sí, físico

NS/NC

P40. ¿A qué nivel te ha afectado el acoso vial?

No me ha afectado nada, he ignorado el tema y he continuado sin problema

Me ha afectado un poco, me he distraído pero he continuado mi trayecto

Me ha afectado bastante, he tenido miedo a caer o tener un accidente, pero he continuado mi camino

Me ha afectado mucho, he sentido que mi vida estaba en peligro, he tenido que parar y bajarme de la bici, no he podido continuar

Otro, especifica

P41. Si quieres explica tu experiencia de acoso vial

P42 a P44: Estas preguntas solo para mujeres

P42. ¿Crees que por ser mujer tienes más dificultades para moverte en bicicleta?

No

Sí, por falta de tiempo, dado que tengo que ocuparme de personas dependientes

Sí, por estereotipos culturales

Sí, por conflictos de convivencia/comunidad

Sí, dado que como mujer sufro mayor acoso vial

Sí, dado que como mujer sufro mayor acoso sexual

(añadir alguna más)

P43. ¿Has vivido alguna situación de acoso verbal o físico de carácter sexual o por razón de sexo cuando te desplazas en bici?

No

Sí, verbal o gestual

Sí, físico

NS/NC

P44. ¿Cómo te ha afectado el acoso sexual o por razón de sexo?

No me ha afectado

A nivel físico

A nivel emocional

A nivel conductual (me afecta la elección de la ruta)

Otras, especifica

Si quieres explica tu experiencia de acoso sexual o por razón de sexo _____

P45. ¿Has vivido algún otro delito de odio desplazándote en bici, por ejemplo, por tu color de piel, tu fenotipo, tu acento o otros rasgos culturales (racismo), tu orientación sexual (lgtbigobia), tu discapacidad sensorial o cognitiva (capacitismo) o la medida y forma de tu cuerpo (gordofobia)?

No

Sí

Si quieres explica tu experiencia de acoso sexual o por razón de sexo

BLOQUE 8. ACTIVISMO E INCIDENCIA POLÍTICA FIN DE LA ENCUESTA

P46. ¿Participas en alguna de estas asociaciones o grupos, ya sea a nivel formal o informal?

Comunitarias

Culturales

Deportivas

Feministas

De salud y bienestar

Políticas

Religiosas

Ninguna

Otras

P47 ¿Participas en alguna asociación o colectivo ciclista?

No

Sí, si quieres especifica___

P48. ¿Nos podrías explicar cuál es tu vinculación con la entidad?

Tengo membresía

Participo de las actividades que realiza la entidad

Colaboro en la gestión de la entidad (formar parte de la junta, de la asamblea, grupos de trabajo, etc.)

Trabajo en la entidad

Otra, especifica

P49. Finalmente, ¿qué recomendaciones harías para mejorar la autonomía y la percepción de seguridad en bicicleta en tu ciudad, municipio o área metropolitana?

Muchas gracias por compartir tu experiencia. Si quieres que te contactemos para participar en futuras actividades del estudio, indícanos tu correo electrónico. Siguiendo el Reglamento general de protección de datos (Reglamento UE núm. 2016/679) vuestros datos serán confidenciales y podéis pedir que se borren en cualquier momento.

E-mail

Teléfono

Anexo II. Grupos de Discusión

Guion

1. **Introducción del proyecto/Estudio**

2. **Ficha de datos de participación (datos sociodemográficos de las mujeres participantes)**

3. **Ejercicio individual y debate grupal. Red cotidiana de movilidad ciclista (15 minutos)**

   Se pide a las personas que cada una Describe (con palabras, un dibujo o un esquema) las actividades cotidianas que realiza (estudio, trabajo, cuidar, tareas domésticas, asociacionismo, activismo, ocio, etc.), los espacios donde las realizas (qué edificios, espacios públicos, qué servicios utilizas, equipamientos, etc.) así como cuáles son los recorridos que haces y en qué modos de movilidad.

   Se enfatiza que resalten y ubiquen en esta red de desplazamientos cuáles son los que realizan en bicicleta.

   Una vez descrita/dibujada la red de movilidad, se les pide que valoren individualmente qué elementos de la red ciclista de su municipio territorio favorecen su movilidad en bici y qué elementos la dificultan.

4. **Análisis de la red cotidiana de movilidad ciclista del municipio/territorio**

   Una vez realizado el esquema individual, se compartirán los elementos favorables y desfavorables que cada mujer ha detectado en sus desplazamientos cotidianos en bici, identificando de forma grupal elementos comunes pero también elementos o percepciones diferenciadas.

   Se les solicita que se centren en exponer las dificultades y facilidades que tienen para moverse en bici en sus territorios.

5. **Pregunta final: Género y movilidad en bicicleta**

   En gran grupo se realizarán un par de preguntas finales para el debate grupal entre todas las participantes:

   - ¿Qué dificultades/barreras tenemos para usar la bicicleta por el hecho de ser mujeres?
   - ¿Qué nos puede aportar/ nos aporta en positivo la bicicleta a las mujeres?
   - ¿Cómo incrementar el número de mujeres usuarias de la bicicleta en nuestra ciudad/pueblo?

Datos de Participación
(formulario anónimo)

Edad:	**Municipio en el que vives:**

1. Acerca de mi unidad de convivencia

	Vivo sola
	Vivo en pareja
	Vivo con pareja e hijos e hijas
	Vivo con hijos e hijas
	Vivo con personas sin vínculos sanguíneos
	Vivo con otras personas de mi familia
	Vivo con familia extensa (varias generaciones de la misma familia)
	Otros. Especifica:_____

2. **¿Cuántas personas dependientes cuidas?** Número: _____
   Indica qué características / perfil tienen estas personas

	No cuido a ninguna persona
	Bebés (0-2)
	Infancia (3-11)
	Adolescentes (12-17)
	Jóvenes (18+)
	Personas Mayores
	Personas con discapacidad
	Personas con diagnósticos de salud mental / Personas psiquiatrizadas
	Otros. Especifica:_____

3. **¿Cuál de las siguientes actividades desarrollas? Marca todas las que correspondan**

	Estudiante
	En paro
	Jubilada/Pensionista
	Trabajo doméstico y de cuidados no remunerado
	Voluntariado/Activismo
	Trabajo remunerado con contrato laboral a tiempo completo
	Trabajo remunerado con contrato laboral a tiempo parcial
	Trabajo remunerado sin contrato laboral
	Trabajo remunerado autónomo
	Otros. Especifica_____

4. Me identifico como

	Persona LGBTIQ+
	Persona migrada

	Persona de etnia gitana
	Persona refugiada
	Persona con discapacidad
	Familia monomarental
	Persona con bajos ingresos económicos
	Otros. Especifica_____
	No formo parte de ninguno de estos colectivos

5. Participas:

	En nombre propio
	En nombre de una entidad. Especifica cuál:_____

6. Eres usuaria de la bici en tu movilidad cotidiana

	Sí, es mi principal modo de movilidad cotidiana
	Sí, combino la bici con otros medios de movilidad
	No

Red cotidiana de movilidad ciclista
(formulario anónimo)

Edad:	**Municipio en el que vives:**

1. **Describe (con palabras, un dibujo o un esquema) las actividades cotidianas que realizas (estudio, trabajo, cuidar, tareas domésticas, asociacionismo, activismo, ocio, etc.), los espacios donde las realizas (qué edificios, espacios públicos, qué servicios utilizas, equipamientos, etc.) así como cuáles son los recorridos que haces y en qué modos de movilidad. Cita los que realizas en bici.**

2. **Valora que elementos de la red ciclista de tu municipio favorecen la movilidad en bici y que elementos la dificultan.**

   FAVORECE LA MOVILIDAD EN BICI:

   DIFICULTA LA MOVILIDAD EN BICI:

En grupo red cotidiana de movilidad ciclista

1. **Cada persona compartirá los elementos favorables y desfavorables que ha detectado en sus desplazamientos cotidianos en bici, identificando de forma grupal elementos comunes pero también elementos o percepciones diferenciadas.**

   FAVORECE LA MOVILIDAD EN BICI:

   DIFICULTA LA MOVILIDAD EN BICI:

2. **Conclusiones grupales de las dificultades en el desplazamiento en bici.**

3. **¿Qué dificultades/barreras tenemos para usar la bicicleta por el hecho de ser mujeres? (la idea es que si hay usuarias y no usuarias haya debate en este sentido)**

4. **¿Qué nos puede aportar/ nos aporta en positivo la bicicleta a las mujeres? (para no quedarnos solamente con lo negativo…)**

5. **¿Cómo incrementar el número de mujeres usuarias de la bicicleta en nuestra ciudad/pueblo?**