

PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL PERÚ
ESCUELA DE POSGRADO



**RESIGNIFICACIÓN DEL DERECHO A LA CIUDAD: INCLUSIÓN DE
UNA AGENDA FEMINISTA EN DOS EDICIONES DEL FORO
MUNDIAL DE LA BICICLETA (LIMA, 2018 Y QUITO, 2019)**

**TESIS PARA OPTAR EL GRADO ACADÉMICO DE MAGÍSTER EN
ESTUDIOS CULTURALES**

AUTORA

Pasapera Tupiño, Eva Nohelia

ASESOR:

Jaime Ballero, Martín Oliver

Setiembre, 2020

Resumen

El movimiento activista en favor del uso de la bicicleta tiene más de veinte años en América Latina. El Foro Mundial de la Bicicleta (FMB) se creó en el 2012 por las y los activistas de la región. Hasta el 2017, los líderes del espacio eran varones (70%); sin embargo, la asistencia de mujeres al foro era más del 50% del total, evidenciando así, una territorialización donde predomina un liderazgo hegemónico masculino. Entre el 2018 y 2019, debido a una serie de estrategias realizadas por las activistas, el liderazgo de mujeres se fortaleció. Pese a que no alcanzó paridad, el cambio en las dos últimas ediciones fue significativo. Es justamente, en este cambio que se centra esta investigación. A través de un análisis cuantitativo, así como herramientas etnográficas, exploro dos dimensiones: las estrategias y los discursos producidos por las activistas en las versiones del FMB7 (Lima, 2018) y FMB8 (Quito, 2019). Considero que ambas dimensiones se utilizan con la finalidad de colocar una agenda feminista en el FMB. El argumento central de la tesis es que, en el proceso, las activistas plantean nuevas concepciones del *derecho a la ciudad* (Lefebvre), lo cuestionan y lo resignifican; muchos de sus aportes convergen con propuestas planteadas por varias geógrafas feministas y urbanistas (Tovi Fenster, Ana Falú, Shelley Buckingham, entre otras). Este proceso podría representar un cambio significativo al interior del movimiento y, por lo tanto, una transformación en algunos espacios que promueven las activistas en sus ciudades.

Palabras claves: Foro Mundial de la Bicicleta, agenda feminista, Derecho a la ciudad, resistencia, corporalidad.

Abstract

The pro-bicycle movement in Latin America is more than twenty years old. The World Bicycle Forum (WBF) was created in 2012 by activists of this region. Until 2017, most of the leaders of this movement were males (70%). However, the total attendance of females to the WBF was more than 50%. This puts in evidence a territorialization, where a hegemonic male leadership predominates. Between years 2018 and 2019, due to a series of strategies conducted by female activists, women's leadership was strengthened. Though gender-parity was not reached, a change in the last two editions of the WBF was significant. It is precisely in this change process that this research is focused. Through quantitative analysis and ethnographic techniques, I analyze two dimensions of the process: the strategies and the discourses produced by activists in the last two editions of the WBF (Lima 2018 and Quito 2019). I consider that both dimensions were used in order to place a feminist agenda in the WBF. The central argument of this dissertation is that, in this process, the activists proposed new conceptions of the notion of the right to the city (Lefebvre), by questioning it and re-signifying it. Many of their contributions converge with proposals made by various feminist and urban geographers (Tovi Fenster, Ana Falú, Shelly Buckingham, among others). This process could represent a significant change within the pro-bicycle movement and, therefore, a transformation in some spaces promoted by activists in their cities.

Keywords: World Bicycle Forum, feminist agenda, right to the city, resistance, corporality.

Agradecimientos

A los y las activistas de América Latina con quienes descubrí el mundo del activismo ciclista urbano, cada semana aprendí mucho con ustedes en nuestras conversaciones y nuestros viajes en bicicleta. Gracias por su capacidad de reinventar y resignificar la forma en que habitamos los espacios, especialmente a las activistas feministas. Considero que sus miradas son un aporte fundamental para el movimiento ciclista.

A mis profesores de las maestrías de Estudios Culturales y de Estudios de Género de quienes aprendí distintos enfoques teóricos y miradas cuestionadoras para abordar mi investigación: Víctor Vich, Giancarlo Cornejo, Carolina Arrunátegui, Marisol Fernández, Angélica Motta y Juan Carlos Callirgos.

Un agradecimiento especial para mi asesor de tesis, Martín Jaime, quien siempre tuvo la energía y el tiempo para darme su retroalimentación acerca de mis avances de investigación. Además, el curso que llevé con él fue fundamental para transformar y diseñar mi tema de tesis.

A Evelyn Pasapera quien me ayudó con la organización y la transcripción de las entrevistas.

A mi familia con quienes compartí todo tipo de vehículo para movilizarnos a través de la ciudad. Con ellos y ellas emprendí viajes interminables desde niña.

A Omar Pereyra por su apoyo emocional, su generosidad y las labores de cuidado que fueron importantes durante el trabajo de campo y la redacción del documento final. Gracias también por los comentarios y sugerencias al texto final de la investigación.

Finalmente, a Lorena, Caty, Alejandra, Majandra, Carmen, Stephany, Christian, Tatiana, Eduardo, Kely, Harry y Cynthia porque mientras pedaleábamos fue posible habitar y transformar nuestras calles. A ustedes: gracias por el viaje.

Tabla de contenido

Lista de acrónimos	2
Introducción	3
1. Capítulo I. Complejizando el derecho a la ciudad desde una perspectiva cotidiana y feminista en el Foro Mundial de la Bicicleta	7
1.1. Mercancías entre ellas.....	16
1.2. Derecho a la ciudad: apropiación del espacio	30
1.3. Resignificando el derecho a la ciudad para todxs	37
2. Capítulo II. Tejer para visibilizar las violencias	47
2.1. Ecos feministas: del Manifiesto FMB7 a la Comisión de Mujeres y Disidencias	50
2.2. Una agenda cotidiana y feminista en el Foro Mundial de la Bicicleta	60
2.3. Situacionismo y Radical Media.....	67
2.4. «Ellos globalizan su negocio, nosotras globalizamos nuestro reclamo».....	75
3. Capítulo III. Corporalidad y resistencia para la apropiación del espacio	92
3.1 «Ahora que estamos juntas, ahora que sí nos ven»	92
3.2. Batalla discursiva y corporal en la asamblea	111
4. Conclusiones	122
5. Referencias	124
6. Anexos	134
6.1. Manifiesto FMB7.....	134
6.2. <i>Afiche de pre-foro</i> Mujeres, territorios y movilidad sostenible.....	135
6.3. Comunicado de la Comisión Mujeres y Disidencias sobre los vetos	136
6.4. Sobre la Comisión Mujeres y Disidencias	137
6.5. Acuerdos de convivencia	138
6.6. Comunicado de la Red de Mujeres en Bicicleta de Latinoamérica	139
6.7. Guía de entrevistas.....	140
6.8. Formato de consentimiento	143
6.9. Lista de entrevistades.....	144

Lista de acrónimos

FMB Foro Mundial de la Bicicleta

FMB4 Cuarto Foro Mundial de la Bicicleta (Medellín, 2015)

FMB5 Quinto Foro Mundial de la Bicicleta (Santiago de Chile, 2016)

FMB6 Sexto Foro Mundial de la Bicicleta (Ciudad de México, 2017)

FMB7 Séptimo Foro Mundial de la Bicicleta (Lima, 2018)

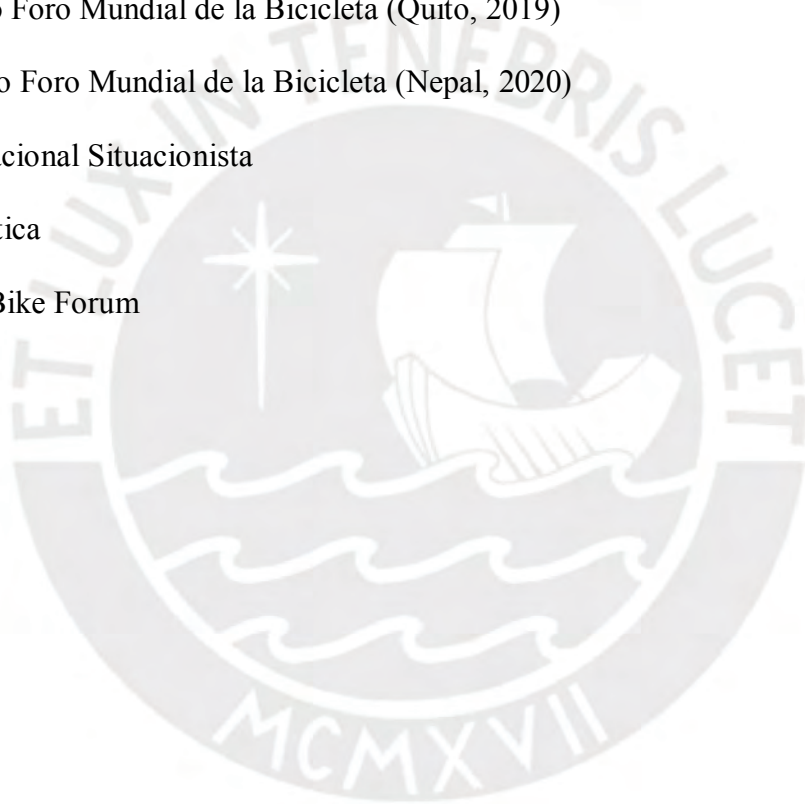
FMB8 Octavo Foro Mundial de la Bicicleta (Quito, 2019)

FMB9 Noveno Foro Mundial de la Bicicleta (Nepal, 2020)

IS Internacional Situacionista

MC Masa Crítica

WBF World Bike Forum



Introducción

Las calles latinoamericanas están sujetas a prácticas de mercantilización de los espacios donde predomina el valor de cambio. Ante esta realidad existe una respuesta de los activistas, en la línea del *Derecho a la Ciudad*, planteada por Lefebvre, el derecho de los habitantes urbanos a construir, decidir y crear la ciudad, y hacer de esta un espacio privilegiado de lucha anticapitalista (Harvey, 2013). Sin embargo, complejizando y abordando los distintos contextos, así como tomando en cuenta lo recogido en el trabajo de campo y el análisis cuantitativo, es inevitable que esta investigación incluya una resignificación del *derecho a la ciudad*. Las activistas plantean nuevos planteamientos de este concepto, lo cuestionan y lo resignifican. Muchos de sus aportes convergen con propuestas planteadas por varias geógrafas feministas y urbanistas (Tovi Fenster, Ana Falú, Shelley Buckingham, entre otras).

Plantear el *derecho a la ciudad* desde varias miradas, me lleva a basar el análisis en las complejas teorías del feminismo urbano que propone pensar el género al momento de diseñar, pensar y transitar las ciudades. En este sentido, existen diversos estudios que Susan Hanson revisa acerca de la literatura de las últimas décadas en torno a movilidad y género. Hanson (2010) identifica dos corrientes: los estudios que comprenden cómo la movilidad influye al género; y aquellos que se basan en cómo el género da forma a la movilidad. Además, recurriré a las ideas acerca de una propuesta de uso diferenciado de la ciudad según los roles de género (Zucchini, 2015). Finalmente, esta investigación incluirá las reflexiones que abordan las teóricas acerca del uso del espacio, que es producido y soportado institucionalmente desde una hegemonía masculina-androcéntrica, a través de la forma de comunicar, el diseño de la estructura espacial, los discursos y la corporalización de los cuerpos.

En esta investigación nos enfocaremos en la movilidad sostenible, específicamente en las activistas feministas y disidentes de los dos últimos Foros Mundiales de la Bicicleta¹ (Lima 2018 y Quito 2019), quienes utilizan la bicicleta como herramienta para ocupar sus ciudades: ¿cómo ha sido la participación de las mujeres en el movimiento activista que

¹ Para esta investigación, utilizaremos los acrónimos: FMB (Foro Mundial de la Bicicleta), FMB7 (Séptimo Foro Mundial de la Bicicleta – Lima, 2018) y FMB8 (Octavo Foro Mundial de la Bicicleta – Quito, 2019).

promueve el uso de la bicicleta en el marco de los dos últimos Foros Mundiales de la Bicicleta?, ¿cuál es el discurso de las activistas en relación al uso del espacio público y la violencia de género en sus espacios activistas?, ¿cuál es la respuesta ante el discurso de territorialización masculina por los espacios públicos que dan las activistas?, ¿cuáles son las estrategias para colocar sus temas en la agenda de los dos últimos Foros Mundiales?

Metodología de trabajo

En cuanto a la metodología del trabajo se ha desarrollado un enfoque cualitativo y un diseño narrativo y fenomenológico. Para el primero, se utilizaron entrevistas semi-estructuradas y documentos (memorias, actas, etc.), los que sirvieron para analizar la historia del movimiento de activistas. Según Hernández, Fernández y Baptista (2010):

En este proceso, el investigador reconstruye la historia del individuo o la cadena de sucesos (casi siempre de manera cronológica: de los primeros hechos a los últimos), posteriormente la narra bajo su óptica y describe (sobre la base de la evidencia disponible) e identifica categorías y temas emergentes en los datos narrativos (que provienen de las historias contadas por los participantes, los documentos, materiales y la propia narración del investigador) (p. 506).

Se realizaron diez entrevistas a activistas de Perú, Ecuador, Argentina y México, lo que sirvió para recoger información significativa del proceso. Las entrevistas se realizaron entre el 24 de abril y el 27 de mayo de 2019. Como ya se mencionó, la investigación, además, tiene un carácter fenomenológico que se enfoca en experiencias subjetivas de los participantes y desde la perspectiva construida colectivamente (Hernández, Fernández; y Baptista, 2010).

Si bien en esta investigación se hace una retrospectiva de hace 25 años sobre el nacimiento del movimiento ciclista en América Latina, nos centraremos en dos periodos que considero fundamentales porque son parte de un hito y un cambio dentro del movimiento ciclista de América Latina. Para tener un acercamiento complejo de la información, se

combinó etnografía y la técnica de observación participante, así como la recopilación de información de ambos periodos: el primero en Lima desde mayo de 2017 hasta febrero de 2018, lo que incluyó los días en que se llevó a cabo el *FMB7* (VII Foro Mundial de la Bicicleta) y la segunda etapa en Quito, del 24 al 28 de abril de 2019, lo que incluyó el *I Encuentro Interseccional de Mujeres y Disidencias*, el *FMB8*, la *Asamblea de Mujeres y Disidencias* y la *Asamblea General*. Durante el trabajo de campo tuve acceso a algunas actas que me facilitaron las activistas. Asimismo, realicé un análisis crítico del discurso de diversos elementos claves: *Manifiesto FMB7*, vídeo del *Manifiesto FMB7*, etc.

Estructura del trabajo

En el primer capítulo, se hace una lectura de los contextos sociales, estructurales y espaciales de las activistas organizadoras tanto del FMB7 como del FMB8. Es importante dar cuenta de la violencia del sistema de transporte en sus ciudades, un sistema que está atrevesado por muchas lógicas, dos de las más importantes son: la informalidad y una estructura neoliberal donde las calles han sido concebidas según el valor de cambio. Además, en el caso particular de las mujeres se evidencia la violencia de género a través de la data recopilada acerca del acoso callejero y los feminicidios. Los y las activistas frente a esta situación de violencia sistémica se identifican con el *derecho a la ciudad* (Lefebvre) y utilizan la bicicleta como herramienta no hegemónica para habitar sus territorios de distintas maneras. Sin embargo, las prácticas activistas no han dado cuenta de que la proclama que ellos consignan de «pacificación de las calles» debería incluir una mirada cuestionadora frente a la cosificación de las mujeres.

En el segundo capítulo, se analizará la conexión entre las activistas organizadoras del FMB7 y el FMB8, así como las estrategias utilizadas para colocar una agenda feminista en los FMB. La alianza con las plataformas del movimiento feminista será una de las estrategias que fortalecerá a las activistas ciclistas de Quito. Asimismo, se identifican prácticas comunes del movimiento ciclista para apropiarse de los espacios urbanos, estas también son parte del repertorio de estrategias de las ciclistas feministas. Sumado a ellas, se utilizan los medios de comunicación y la tecnología, herramientas utilizadas por diversos grupos de acción colectiva en el mundo globalizado.

La reflexión del tercer capítulo está basada en el uso de la corporalidad como elemento transgresor para colocar los temas en la agenda de los FMB. Se evidencia una utilización de recursos performáticos donde poner el cuerpo es fundamental para crear y re-crear los espacios de poder. Esta estrategia de corporalización a través de las acciones performáticas da cuenta del carácter político de las mismas (Preciado, 2009). Con las intervenciones, las activistas realizan una práctica de des-sujeción y resistencia en un espacio de poder -aunque de manera temporal- transforman y le otorgan un nuevo significado al orden establecido.

Finalmente, en esta tesis se podrá sistematizar el proceso de inclusión de la agenda feminista en el FMB, el cual podría representar un cambio significativo al interior del movimiento y, por lo tanto, una transformación en algunos espacios que promueven las activistas en sus ciudades.



1. Capítulo I. Complejizando el derecho a la ciudad desde una perspectiva cotidiana y feminista en el Foro Mundial de la Bicicleta

I write from the periphery, not from the centre. This is also the place from I am theorizing, as I place my discourse within my own reality (Kilomba, 2010, p. 32).

Mi punto de partida²

Empiezo por re-conocer que la producción del conocimiento está intrínsecamente ligada a estructuras de poder, discursos e ideologías (Sangster, 1994) y que siempre se investiga «from a specific time and place, from a specific history and reality-there are no neutral discourses» [desde un tiempo y un lugar específicos; desde una historia y una realidad- que no son neutrales en el discurso] (Kilomba, 2010, p. 32). Como persona que aprende y transita entre diversas disciplinas, tanto en lo académico, profesional y activista, considero el rol de la investigadora como un espacio de compromiso político (Espinoza, Gómez, Lugones y Ochoa, 2013; Valencia e Hidalgo, 2019), donde la producción del conocimiento es situada (Haraway, 1988) y encarnada (Moraga y Castillo, 1988).

En el proceso de investigación, la práctica feminista cuestiona el imperativo positivista de la objetividad y neutralidad, y es consciente de que la producción del conocimiento podría verse influenciada por el sesgo del investigador. Además, se propone encontrar una visión más amplia estando en algún sitio en particular, desde una «perspectiva parcial» (Haraway, 1988): «the feminist objectivity resists simplification in the last instance» [la *objetividad feminista* resiste la ‘simplificación en última instancia’] (p. 590).

Con ello, quiero empezar esta investigación exponiendo mi lugar de enunciación y lo que significa *estar en el campo* (Sangster, 1994), así como mis intereses políticos, personales y académicos frente a este tema de estudio. Esta investigación nació por el interés de entender las formas en que mujeres y voces disidentes se posicionan en espacios cisgénero. Mi intención es aprehender una mirada que complejice la movilidad urbana y los espacios activistas, los que no son ajenos a la estructura colonial, patriarcal y capitalista de tradición

² Agradezco a las investigadoras que previamente han reflexionado y aplicado una perspectiva feminista a sus trabajos. Uno de los más recientes artículos que me inspiró es el de Belén Valencia y Kruskaya Hidalgo: «Entre la precarización y el alivio cotidiano. Las plataformas Uber Eats y Globo en Quito».

positivista. Esta última crea un imaginario donde la producción de conocimiento está alejada de quien escribe, investiga, construye conocimiento.

No obstante, en esta estructura existen personas que tienen una subjetividad y un cuerpo que habita y produce (Zafra, 2017). Por ello, es necesario reconocer que esta investigación la produce una mujer, un cuerpo, una subjetividad que se relaciona con las personas entrevistadas y –en general- con las y los activistas, sin quienes esta investigación no existiría.

Mi lugar de enunciación

Descubrí el caos del transporte público limeño cuando era niña, mientras viajaba, con mis padres en los buses, de extremo a extremo de la ciudad. El trayecto era tortuoso y largo, acompañado del sonido del claxon, del griterío de las personas, del desorden propio del sistema de transporte de Lima. Mientras fui creciendo, constantemente pensaba en las maneras más amables y menos violentas de trasladarme de un lugar a otro. Años después ingresé a la universidad, y en el último año de la carrera decidí trasladarme desde mi casa en Los Olivos hasta San Miguel en bicicleta. Los primeros días me moría de miedo, pero prefería probar y arriesgarme a usar mi propio vehículo y no depender de un conductor que podía estar muy estresado debido al caos vehicular y el constante reclamo de los pasajeros. Con el pasar de los meses y con práctica llegaba a la universidad más rápido que usando el deficiente sistema de transporte público. En el 2008, después de un tiempo, pensé que si quería seguir viajando en bicicleta debía buscar otras personas que la utilicen para acompañarnos en el trayecto. Para mi suerte, conocí personas que viajaban largas distancias con sus bicicletas; no solo como recreación sino como parte de su día a día. Un grupo de ellos, realizaba actividades y paseos nocturnos como una forma de apropiarse y hacer de la ciudad un espacio de disfrute, utilizando el juego como herramienta para transformar sus entornos. La sola idea de habitar el espacio con la bicicleta como medio de transporte autónomo me fascinó.

En el 2009, tomé conciencia de mi derecho a trasladarme en la ciudad, a ocuparla y sentir que era parte de ella, me había dado cuenta de que la ciudad era la proyección de mi barrio, de mi casa, de mi cuerpo (De Certeau, Giard, y Mayol, 2000). Empecé a ser parte del colectivo *Cicloaxion*, en ese tiempo conformado solo por varones. Fui la primera mujer que empezaba a formar parte de esa plataforma activista para hacer uso de mi derecho a usar

bicicleta como un vehículo de transporte. Mi activismo vino de la mano con mi preocupación por otros temas vinculados a la memoria histórica, el género y el feminismo. En el 2015, luego de visitar Santiago de Chile y conocer muchas agrupaciones activistas, junto a cuatro amigas decidimos formar *Sostenibles*, un colectivo de mujeres feministas, con quienes organicé paseos para conocer la historia de Lima, las rutas temáticas buscaban reivindicar a las mujeres que realizaron algún aporte a la ciudad y cuyas historias habían permanecido invisibilizadas o poco (re)conocidas. Estos paseos en bicicleta se llaman *#BicipaseosHistóricos*, con el tiempo se hicieron conocidos. Manteniendo el concepto inicial: recorrer por lugares simbólicos en la historia del personaje elegido (siempre mujer o no binarie), muchas veces se pedalea hasta el lugar donde ellas vivieron o trabajaron. Por ejemplo, cada cierto tiempo se visitaba la casa de Victoria Santa Cruz, compositora, cantante y coreógrafa, quien durante más de medio siglo reivindicó la cultura afroperuana; o la redacción del semanario *Cambio*, en la cuadra 24 de la avenida Petit Thouars, donde la periodista Melissa Alfaro sufrió un atentado que le costó la vida el 10 de octubre de 1991.

En el 2016, como parte del comité de activistas peruanos, viajé por segunda vez a Santiago de Chile para postular a Lima como sede para la séptima edición del Foro Mundial de la Bicicleta (FMB7) y ganamos.

La conexión entre el movimiento ciclista de América Latina y el Foro Mundial de la Bicicleta

El Foro Mundial de la Bicicleta (FMB) es posible gracias a una compleja red de alianzas y coaliciones, construidas por el movimiento ciclista de América Latina a lo largo de los últimos 25 años. Es gracias a los primeros activistas y grupos pioneros que hoy en día podemos estar próximos a celebrar el FMB en su novena edición en Nepal, 2020.

El movimiento a favor del uso de la bicicleta surgió en los años 90 en Estados Unidos como crítica a las guerras por el petróleo y la Guerra del Golfo Pérsico. Al inicio, los grupos estaban liderados por hombres de las distintas ciudades de Estados Unidos y Europa. Poco a poco el movimiento se fue desplazando hasta llegar a América Latina.

A finales del siglo XX y principios del siglo XXI, se forman los primeros grupos en distintas ciudades de Latinoamérica (*Furiosos Ciclistas* en Santiago de Chile y *Bicitekas* en Ciudad de México). El grupo más antiguo, *Furiosos Ciclistas*, surgió en 1995, como una

crítica al consumo del automóvil adscrito al modelo neoliberal en temas de movilidad. Además, según la memoria *Movimiento Furiosos Ciclistas y su influencia en la calidad de vida en Santiago 1995-2016*, escrita por Felipe Alviña y Tomás Campos, este grupo contribuyó a la creación en 1998 de *Bicitekas* en México. Ellos consideran que *Furiosos Ciclistas* es precursor en la formación de movimientos ciclistas en la región; esto último es resaltado en una entrevista que realizaron Alviña y Campos (2017) a César Garrido, uno de los fundadores de *Furiosos Ciclistas*:

En México no había ni un movimiento social con respecto al uso de la bicicleta, y había un par de personajes que participaban en nuestras listas de discusión. Y estaba el Agustín Villegas y otra gente de México, sin tener un movimiento en México. Y era súper divertido, porque ellos participaban de las discusiones en Chile, y contaban sus experiencias en México, en el año 1997, estaba el boom del Internet, y estaban estos grupos de discusión en donde participaba gente de distintas partes del mundo... Bicicletudos era la lista, se llamaba Bicicletudos. Entonces Agustín y otra gente decidieron formar Bicitecas. A partir de los Furiosos Ciclistas (p. 77).

Del 2012 al 2014 empiezan a formarse los primeros grupos en Quito como *SENDA*, *Carishina en Bici*, *BiciUnión Ec.*, entre otros. Cabe resaltar que hubo una retroalimentación e influencia entre grupos más antiguos, como *Furiosos Ciclistas* y *Bicitekas*, y los nuevos que se iban conformando:

(...) los furiosos formamos grupos fuera de Chile. Algunos de nosotros, Nico Bilfe y otra gente, en los 90's, fines de los 90's fueron invitados fuera de Chile a la inauguración del movimiento de los Furiosos Ciclistas de Quito ponte tú. (Alviña y Campos, 2017, p. 163).

Entre el 2008 y 2010, se forman los primeros grupos activistas en Lima (*Cicloaxion* y *Actibicimo*), todos en un inicio liderados mayoritariamente por hombres. *Cicloaxión* nació como un grupo que utilizaba la bicicleta para hacer deporte en varios distritos de Lima, pero

debido a sus conexiones con los grupos de Santiago, México y San Francisco, rápidamente fueron construyendo un discurso crítico frente al uso del automóvil. *Actibicimo* nace en el 2010, al principio realizaban actividades en solo tres distritos de clase media (Miraflores, Barranco y San Isidro) y su discurso estaba más ligado al juego y la alegría. Actualmente, este grupo reúne entre 300 a 1000 ciclistas en cada una de sus salidas, y sus paseos son temáticos y diversos (medio ambiente, contaminación, género, etc.).

Desde sus inicios en América Latina, poco a poco, el discurso emergente que utilizaban los activistas que promueven el uso de la bicicleta apareció en algunos espacios públicos, aunque de manera incipiente. Uno de los aspectos que cuestiona el movimiento ciclista es la centralidad del automóvil. La bicicleta es nombrada por el discurso hegemónico-dominante como transporte alternativo. Dentro del discurso hegemónico, al definir la bicicleta como un medio de transporte alternativo, en su denominación implica que se puede prescindir de ella, no es central, no es indispensable. Por diferentes factores, no es considerada fundamental a la hora de trasladarse de un lugar a otro.

Producto de todos estos intercambios entre grupos de activistas de varias regiones, se puede afirmar que el FMB no es un evento aislado sino un encuentro que está en permanente construcción y es una de las consecuencias del movimiento ciclista de América Latina. Reciben ayuda y respaldo de diversas agrupaciones de activistas de distintas partes del mundo. Es importante volver a recalcar que las ideas y acciones de la Masa Crítica de San Francisco (EEUU) influenciaron a los y las activistas de América Latina. Como prueba de ello, cabe mencionar que el fundador de la Masa Crítica de San Francisco, Chris Carlsson, ha sido el ponente magistral en varias ediciones del FMB.

El FMB³ es el evento de ciclismo urbano más grande del mundo a favor del uso de la bicicleta. Congrega a ciudadanos, colectivos, redes internacionales de activistas y personas interesadas en la promoción de la movilidad sostenible en las ciudades.

El FMB nació a partir de un incidente terrible. El 25 de febrero de 2011, durante un paseo en bicicleta en Porto Alegre (Brasil), un conductor de carro atropelló aproximadamente a 20 ciclistas. Los activistas de esta ciudad decidieron darle un giro a este hecho y crearon el FMB, que propone unir a los ciudadanos del mundo que trabajan a favor de ciudades más

³ Nos referiremos al Foro Mundial de la Bicicleta con las siglas acuñadas por los activistas: FMB. Es muy común que los activistas se refieran a este evento como el World Bike Forum (WBF), para efectos de esta tesis se utilizará el nombre en castellano.

sostenibles utilizando la bicicleta como herramienta de transporte. El objetivo del foro es convertirse en la voz global de los ciudadanos a favor de la movilidad sostenible.

Las primeras tres ediciones se hicieron en distintas ciudades de Brasil, a partir del cuarto foro se organizó en otras ciudades. Por ello, hay una transferencia de información sobre el significado del FMB. En una presentación realizada por activistas de Lima para el FMB7 (Lima, 2018), los activistas definieron el FMB de la siguiente manera:

Es un espacio de encuentro de la cultura urbana ciclista mundial caracterizado por su horizontalidad, relaciones de colaboración y voluntariado. Este evento promueve la reflexión y plantea propuestas sobre: movilidad, ciudadanía, planificación, acceso y sostenibilidad con el fin de impactar positivamente en el destino de nuestras ciudades. El foro es organizado, diseñado, gestionado, realizado y mantenido por bici-activistas⁴ [el subrayado es mío].

En cada edición del FMB, el equipo de activistas organizadores a nivel local se encarga de coordinar todo lo referente al evento *in situ*. Es muy importante mencionar que mantienen una forma de trabajo que se transmite de foro a foro, año a año. Es así que los organizadores del FMB7 (Lima, 2018) estuvieron asesorados por los activistas mexicanos debido a que ellos fueron los organizadores del encuentro en la edición previa: FMB6 (Ciudad de México, 2017). Aquí se evidencia un trabajo en equipo, una unión transitoria de personas, donde el evento no se centraliza en un solo lugar, donde aparentemente el poder de organización no es retenido en un mismo grupo de individuos, sino que va transformándose y cambiando.

Además, es importante resaltar los factores que influyen a la hora de solicitar financiamiento. El FMB tiene gran acogida en parte por el número de participantes y que varía en cada edición: entre 3000 a 7000 asistentes, conferencistas, periodistas a nivel mundial, instituciones aliadas, voluntarios, preforos y más de 35 países presentes. Asimismo, cuentan con un código de ética que define varias de sus acciones, por ejemplo, con qué instituciones aliarse o de quiénes recibir financiamiento. Por ningún motivo aceptan

⁴ Información basada en una presentación que hicieron los activistas peruanos para el Foro Mundial de la Bicicleta, Lima 2018.

patrocinios, aliados o voluntarios vinculados directamente con empresas tabacaleras, productores y comercializadores de drogas o armas, empresas que pertenezcan a la industria de refrescos (bebidas azucaradas), comida rápida o chatarra (con altos niveles de sal, azúcar y grasa), empresas productoras de automóviles, empresas que no cumplan con convenios de la OIT en relación con los derechos laborales y los derechos de los pueblos indígenas, compañías con denuncias probadas por contaminación ambiental, compañías con publicidad que agrede a la mujer, minorías (sexuales, raciales o étnicas) o incite violencia y sectores del Estado con representantes (alcaldes o ministros) con denuncias probadas de corrupción.

Podemos observar que su espectro de aliados o financistas no es muy amplio y están próximos a realizar una novena edición. A simple vista parece un foro de personas idealistas, sin embargo, han demostrado que es posible realizar un evento de tal magnitud.

Otro aspecto importante a destacar es la forma en que se eligen las sedes del FMB. En cada encuentro anual, se realizan de forma paralela a las actividades las asambleas, donde se ratifican acuerdos. En los días finales de cada foro, se elige en asamblea y por votación la sede con dos años de antelación, para ello, las ciudades deben hacer una presentación y lanzar su candidatura. Quienes postulan deben ser grupos de activistas que representan a cada ciudad, no pueden elegirse instituciones, ONGs, organismos privados o estatales. El 5 de abril del 2016 en la asamblea del FMB5 (Santiago de Chile); la Red de Ciclistas Urbanos del Perú (Bicired Perú⁵) ganó la sede del FMB7 para el año 2018 bajo el lema: «Recuperando la Ciudad». Y en la asamblea general del FMB6 (Ciudad de México, 2017), Quito ganó la sede con el mensaje: «Mingamos» [el subrayado es mío].

Como se puede observar cada postulación propone un concepto, de acuerdo al contexto y la necesidad de cada sede. En el caso de Lima, la frase fue «Recuperando la ciudad», donde se puede ver una conexión directa con la idea de apropiación del espacio: las calles están tomadas por los autos y el cemento, las personas deben apropiarse del espacio público. Quito ganó con la idea de «Mingamos»; las y los activistas lo explican en la web del FMB8:

⁵ La *Bicired Perú* se conformó por colectivos de activistas varias ciudades del país, algunos de sus miembros son *Ciclismo Urbano Moyobamba* (Moyobamba), *Free People & Bike* (Piura), *Ciclismo Urbano Trujillo* (Trujillo), *BiciÑam* (Cusco), *Enbiciados AQP* (Arequipa) y los colectivos limeños: *Actibícimo*, *Cicloaxión* y *Sostenibles*.

La minga es una tradición andina que tiene más de 3500 años. La minga es convivencia, buena vecindad, solidaridad, es esfuerzo mancomunado que mejora la calidad de vida de la gente. El bien común pesa más que el beneficio personal. La minga no es trabajo, es reciprocidad, es cooperación y autogestión. La minga fortalece los lazos sociales, es una forma de apropiarse del territorio y de generar un espíritu de pertenencia. ¡Por eso MINGAMOS el Foro! (FMB8, fmb8.org, 2019) [el subrayado es mío].

En ambos casos, Lima y Quito, los y las activistas se refieren a la apropiación del espacio, así como a la identificación de las personas como parte del ecosistema de la ciudad. Además, la idea de la colectividad y del «nosotros» juega un papel fundamental, así como los valores: solidaridad, reciprocidad, cooperación, entre otros.

Es importante señalar que la idea de la apropiación del espacio ha estado presente en la mayoría de los foros previos al 2017. El primer foro se realizó en el 2012, Porto Alegre (FMB1, Brasil); luego, el segundo en 2013 también en Porto Alegre (FMB2, Brasil) bajo el lema: «Pedalear para transformar»; el tercero en 2014, Curitiba (FMB3, Brasil) con el concepto: «Ciudades en equilibrio»; el cuarto en 2015, Medellín (FMB4, Colombia) con la frase: «Ciudades para todos», el quinto Foro Mundial en 2016 en Santiago de Chile (FMB5, Chile) bajo el lema: «Energía humana, poder ciudadano»; el sexto foro se realizó en el 2017 en Ciudad de México (FMB6, México) con el concepto de «Ciudades hechas a mano». Se evidencia la necesidad de transformar y recuperar las ciudades para todos; así como, en el foro de Santiago de Chile («Energía humana, poder ciudadano») se hace referencia a la energía humana versus energía fósil, energía humana y poder ciudadano para apropiarse del espacio.

Asimismo, es necesario señalar los principios que se transmiten de foro a foro, año a año. Entre los principios se encuentran⁶:

- Gratuidad: la participación en cualquier actividad del foro es completamente gratuita para cualquier persona interesada.
- Solidaridad: se busca ofrecer servicios adicionales sin costo, tales como hospedaje solidario y préstamo de bicicletas para los participantes.

⁶ Recuperado de <http://fmb6.net/>

- Horizontalidad: su planificación y organización son realizadas por medio del trabajo voluntario, donde se busca que toda la información sea pública y que no haya jerarquía entre los participantes.
- Autogestión: la gran mayoría de las actividades propuestas y realizadas son autogestionadas y sostenidas por la comunidad activista.
- Hecho por activistas: a pesar de los diálogos y acuerdos con los más variados tipos de instituciones; el trabajo es hecho fundamentalmente por bici-activistas.

Con ello, vemos que hay un intento por invertir tiempo en el trabajo colectivo, gestionado por ellos mismos, además, de afirmar su independencia de instituciones o empresas que van contra sus principios. Quisiera detenerme en la idea de colectividad, a la que también hace referencia la frase utilizada por varias versiones del FMB, y para colocar un ejemplo, la palabra relacionada con el FMB8: «Mingamos» está opuesta a la idea de individualidad, la cual está relacionada con la modernidad. Si la herramienta de los activistas es la bicicleta, su antítesis es el automóvil. En general, el auto está ligado a un discurso de éxito y progreso, asociado con el trabajo individual y los ideales de la modernidad:

Como ningún otro instrumento tecnológico, el automóvil presupone ideales emblemáticos de la modernidad: el sujeto (y no Dios) como principio rector, la conciencia clara y distinta de un individuo racional, la autonomía, la libertad, la utopía democrática y universalista de la dignidad igualitaria, el progreso, la aceleración del tiempo, la realidad mediatizada y la reducción de distancias (Kreimer, 2006, p. 15).

Así vemos que el uso del automóvil, y todos los mensajes subliminales que genera su publicidad, nos transmiten individualismo y valores que refuerzan la idea de propiedad privada, además, transmite la idea de vehículo democratizador en tanto que, al manejar su propio vehículo, el individuo decide cómo manejar y a dónde ir.

Como se ha visto en párrafos previos, los y las activistas que organizan el FMB discursivamente incluyen a todo tipo de grupos y personas, especialmente a quienes no pueden acceder a un automóvil, a quienes tienen otra experiencia no hegemónica de trasladarse en la ciudad. Discursivamente el FMB considera especialmente a aquellos que en

sus territorios no cuentan con el capital económico para comprarse un auto o trasladarse en taxi, quienes en América Latina son la gran mayoría de personas. En el caso de Lima es el 73.4% de la población que se moviliza en transporte público y otros vehículos *alternativos* (bicicleta, patines, a pie, etc.).

1.1. Mercancías entre ellas⁷

Para describir mi territorio debo empezar por algunas cifras alarmantes. El número de personas que anualmente mueren en accidentes de tránsito en el Perú es impresionante. Estas muertes están «normalizadas». Vemos a diario transitar en nuestra ciudad conductores que tienen cerca de 200 papeletas (El Comercio, 2019). Según información del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) en el 2011 murieron 3 531 personas en las carreteras peruanas. Además, se registró 2965, 2 696, 2 826 y 3 245 muertes por accidentes de tránsito en el 2015, el 2016, el 2017 y el 2018, respectivamente. En Lima cada año 500 personas pierden la vida a causa del sistema de transporte (MTC, 2018). Por ello, una de las razones para realizar esta investigación es la alarmante tasa de muertes a causa de los incidentes y/o accidentes de tránsito de nuestro país (MINSA y ESNAT, 2009). La violencia y el número de muertes ocasionadas por el sistema de transporte público en el Perú son comparables al número de muertes de la época de la violencia interna:

En nuestro país, las fuentes de información en accidentes de tránsito sobre mortalidad son la Policía Nacional del Perú, el Ministerio Público y el Ministerio de Salud. Según los datos de la Policía Nacional del Perú, en el período 1998-2008 se han registrado 35 605 víctimas mortales por accidentes de tránsito. Esta cantidad de muertes superaría el número de víctimas ocasionadas por el terrorismo cuando éste se encontraba en su máximo apogeo en la década de los ochenta. (Ministerio de Salud del Perú, 2010, p. 20).

Mi experiencia personal trasladándome por la ciudad es una de tantas historias de los millones de habitantes de Lima, quienes cotidianamente estamos expuestos y expuestas a los

⁷ Hago referencia a nombre del artículo de Irigaray (2009).

incidentes y/o accidentes generados –en su mayoría- por los vehículos motorizados. Este contexto de violencia en las calles está adscrito a un sistema de transporte público poco o nada planificado, considerando que vivimos en Lima aproximadamente 10 millones de habitantes, donde la mayoría de la población se traslada en transporte público. Sumado a ello, los organismos competentes no promueven la eficiencia que el transporte necesita tener. Por el contrario, las obras que se ejecutan están destinadas a favorecer a los vehículos motorizados, entre ellos el transporte público y a los usuarios de autos particulares (menos del 13%). Paradójicamente, estos esfuerzos por privilegiar el uso del auto privado tampoco cumplen su objetivo, todos en Lima de una u otra manera terminan pasando mucho tiempo entre carriles y autopistas. Todo esto está supeditado a los planes de tránsito de las municipalidades y las políticas públicas del Ministerio de Transporte y Comunicaciones. A tal punto que estas políticas no son capaces de brindar un mejor servicio para la mayoría de personas. Según una de las últimas encuestas de Lima Cómo Vamos, el 73.4% de limeños se moviliza en algún tipo de transporte colectivo (Lima Cómo Vamos, 2018).

Somos herederos de un sistema caótico de transporte que se agudizó en la década del noventa, debido a la informalidad, a un sistema económico que hacía eco de propuestas neoliberales, así como, políticas públicas que incentivaron medidas que no ponen en el centro a las y los ciudadanos. Por ejemplo, con la importación de vehículos usados como las combis, se propusieron normativas que permitieron el ingreso de motorizados que no cumplían con los estándares mínimos para brindar a las personas un servicio de calidad, con ello, se dio cabida a la informalidad que impera hasta hoy en día. Esto se puede identificar como parte de una serie de medidas que incentivaban un programa de neoliberalización y de ajuste estructural que empezó en 1990. Específicamente se implementaron una serie de acciones como la venta masiva de empresas públicas, el alza de la gasolina y de alimentos en más de diez veces en un solo día y el brusco retiro del Estado a los subsidios de los alimentos. En esta serie de acciones implementadas en la década de los noventa, podemos coincidir con lo que David Harvey (2007) denomina neoliberalismo:

El neoliberalismo es, ante todo, una teoría de prácticas político-económicas que afirma que la mejor manera de promover el bienestar del ser humano consiste en no restringir el libre desarrollo de las capacidades y las libertades empresariales

del individuo dentro de un marco institucional caracterizado por derechos de propiedad privada fuertes, mercados libres y libertad de comercio (p. 6).

Como podemos observar, el sistema de transporte no escapó a las prácticas neoliberales de la década de los 90 en nuestro país, donde se implementó una serie de políticas que privilegiaron el libre mercado, sin tomar en cuenta la seguridad y la calidad de vida de los ciudadanos. En las siguientes décadas la gestión municipal construyó obras que promovían el uso de autos privados, en lugar de realizar construcciones de infraestructura para las personas, se construyeron puentes peatonales y *bypasses* que, hasta hoy en día, no aportan en la mejora de la calidad de vida del ciudadano de a pie.

Actualmente, esta mala gestión e implementación de políticas neoliberales centradas en la libertad de comercio es una de las causas que ocasionó un incremento del número de horas de mayor tráfico vehicular. En el 2019, Forbes publicó una investigación que revela que en los últimos 10 años casi se duplicaron las horas del día consideradas de mayor tráfico vehicular: de 5 horas diarias a 9 horas⁸ (Forbes, 2019).



Figura 1. Elaborada por Niall McCarthy para Forbes.

⁶ Anteriormente existían cinco horas críticas, repartidas en tres intervalos del día: de 7 a.m. y 9 a.m. (ida al trabajo o centro de estudios), 1 p.m. y 2 p.m. (almuerzo) y 6 p.m. a 8 p.m. (regreso a casa). Hoy esas horas punta se han ampliado haciendo que haya personas que pasen hasta 6 horas al día en el transporte público. De hecho, el 58,5% de la población económicamente activa (PEA) de Lima y el Callao utiliza hasta dos horas al día, contando el regreso a casa, según un estudio de la central de inteligencia de negocios DataImágenes.

Como se puede ver en la Figura 1, en el 2018, Lima pasó a ser la tercera capital, luego de Mumbai y Bogotá, con el peor tráfico vehicular del mundo, lo que significa que el habitante promedio de Lima tiene que pasar 58% extra de su tiempo en el caótico tráfico de nuestra ciudad.

En base a todas estas evidencias y la experiencia de transitar en sus ciudades, varios activistas del movimiento ciclista reflexionan y escriben manifiestos, otros publican libros cuestionando el sistema neoliberal, así como, la acumulación de capital que excluye a las personas de las ciudades. Un ejemplo de ello es la activista estadounidense Elly Blue, en *Bicieconomía. Cómo movernos en bicicleta mejorará la economía (si nos lo permitimos)* hace un análisis acerca de los costos de moverse en automóvil. Si bien se trata de costos en EEUU, la lógica es la misma, el automóvil genera altos gastos como mantenimiento de autopistas, petróleo y externalidades:

En 2004, Todd Litman, un economista canadiense, hizo un estudio comparativo de los costos de utilizar la bicicleta y de manejar, para la sociedad más que para los usuarios directamente. Encontró que, en los Estados Unidos, el conductor promedio viaja 16 000 kilómetros en la ciudad cada año y contribuye con \$324USD en impuestos y tarifas directas. El costo al público, incluyendo los costos directos y algunas externalidades, da la cantidad de \$3600USD por conductor, por año. Por el contrario, alguien que exclusivamente pedalea, recorre un promedio de 4800 Km al año, contribuye \$300USD anualmente en impuestos y le cuesta al público únicamente \$36USD en costos viales y externalidades, dando una ganancia de \$264USD. Estos números son promedios nacionales, los costos aumentan exponencialmente en las ciudades. Haciendo cuentas, todos los contribuyentes subsidian el costo de manejar en la ciudad de New York hasta 300 veces lo que los automovilistas pagan. (Komanoff, citado por Blue, 2013, p. 7).

En este libro se presentan varios ejemplos como el anterior, en donde todos los contribuyentes subsidian el costo de aquel grupo de personas que maneja auto en las ciudades, evidenciando con ello un sistema que privilegia el uso de los vehículos

motorizados. *Bicieconomía. Cómo movernos en bicicleta mejorará la economía (si nos lo permitimos)*⁹ es citado y leído por muchos activistas ciclistas, y ha sido utilizado para elaborar materiales de los FMB.

Además, un componente importante -y significativo para los activistas- es que el neoliberalismo «exige tecnologías de creación de información y capacidad de almacenar, transferir, analizar y utilizar enormes bases de datos para guiar la toma de decisiones en el mercado» (Harvey, 2007, p. 8); es decir, requiere de la globalización para seguir expandiéndose. De la misma manera, estos mismos elementos utilizados por el neoliberalismo son usados por las y los activistas con la finalidad de expandirse. Siguiendo a Manuel Castells:

En la sociedad red el poder está redefinido, pero no ha desaparecido. Tampoco las luchas sociales. La dominación y la resistencia ante la dominación cambian de carácter según la estructura social específica en la que se originan y que modifican con su acción. El poder gobierna, el contra poder combate (Castells, 2009, p. 81).

En ese sentido, una de las características que se le podría atribuir al movimiento ciclista es que forma parte de un contra poder, el cual utiliza algunas herramientas propias de la globalización. Puede parecer paradójico, sin embargo, es válido debido a que es una herramienta que ayuda a expandir los territorios tanto del sistema neoliberal como del movimiento activista.

También es importante analizar dos condiciones propias de nuestros territorios latinoamericanos: la estructura neoliberal y la cultura androcéntrica. En la primera condición, las políticas liberales afectaron los sistemas de transporte. Sumado a ello, el incremento de la población y unas políticas públicas, que no tenían como centro a las personas, agudizaron negativamente la situación de las ciudades. El caso de Lima es dramático porque recibió un gran número de vehículos informales en la década del noventa. Además, Lima Metropolitana no tenía una regulación adecuada para asegurar la calidad de transporte de sus ciudadanos. Claudia Bielich en su artículo *El transporte público limeño y la guerra del centavo* (2009) señala que las

⁹ La versión original está en inglés *Bikenomics How bicycling will save the economy (if we let it)*. Existe una versión en español traducida por los colectivos activistas *Bicitekas* y *Camina Haz Ciudad*, denominada: *Bicieconomía. Cómo movernos en bicicleta mejorará la economía (si nos lo permitimos)*.

instituciones son un factor clave para entender el problema del sistema de transporte limeño. Lima creció sin planificación y, hasta hoy, el Estado no ha realizado una buena gestión del transporte público. Además, a esta informalidad y falta de instituciones -que no solo regulen, sino que gestionen- se le suman las políticas neoliberales que permitieron el ingreso de vehículos de pésima calidad y una lógica centrada en los vehículos automotores como medio de solución.

A fines de los ochentas, debido a la migración interna y el crecimiento de la población, el transporte público pasaba por una crisis de oferta, existían vehículos insuficientes para transportar a la mayoría de personas. Nuevas rutas –no cubiertas- iban apareciendo como resultado del crecimiento de la población. Llegada la década del noventa y con un nuevo gobierno que, en lugar de planificar y gestionar, promovió prácticas liberales:

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

Como podemos observar que el problema del transporte limeño se circunscribió en una lógica neoliberal sin regulación. Bielich señala que se pasó de una carencia a una sobreoferta de vehículos. Y así lo revela un reporte del Centro de Investigación y Asesoría del Transporte Terrestre - CIDATT (como se citó en Bielich, 2009) el parque automotor limeño era de 397 623 vehículos en 1990, y en el 2006 era de 898 100 vehículos. Es decir, el parque automotor creció 2,59 veces en Lima, mientras que el promedio del país fue de 2,32. La tasa de motorización entre estos años en Lima, pasó de 53 a 83 vehículos por cada mil habitantes.

Esta etapa de liberalización estuvo vigente hasta 1997 y en los siguientes años se intentó un reordenamiento. Se propuso un cambio, a través de ordenanzas que proponían devolverles a las municipalidades el rol regulador. Recientemente, en septiembre del 2018 se promulgó la creación de la Autoridad Única de Transporte para Lima y Callao (ATU), un

órgano técnico especializado adscrito al Ministerio de Transporte y Comunicaciones (MTC), para gestionar el transporte. Si bien la etapa de liberalización duró menos de una década, nuestro sistema de transporte y las lógicas que lo trascienden están presentes en nuestra manera de transportarnos y de habitar los espacios.

Bielich identifica tres actores dentro de este sistema de liberalización del transporte: «1) la empresa concesionaria de la ruta, representada por accionistas y dirigentes, 2) los propietarios de los vehículos, y 3) los operadores: choferes y cobradores» (Bielich, 2009, p. 32). La empresa concesionaria es la que tiene el permiso para que los vehículos circulen en una ruta determinada y, funciona como un «casarón», no suelen tener una flota de vehículos y terciarizan el servicio a través de un contrato con personas naturales dueñas de vehículos, a su vez, estas personas alquilan o subarriendan los vehículos a los choferes y cobradores (los operadores), quienes ejecutan la labor de poner en marcha el vehículo. En este marco, no se exigía que quienes trabajan en los vehículos estén en planilla o cuenten con seguro de salud. Para que los operadores obtengan alguna ganancia debían pagar el costo del alquiler al dueño del vehículo y trabajar horas extras para conseguir algo para sus familias.

Debido a que los operadores no cuentan con estabilidad laboral y pagan por el uso del vehículo, deben día a día conseguir la mayor cantidad de pasajeros. A esta situación se conoció como la «guerra del centavo» (Montezuma, 2003, p. 33). En una entrevista que Bielich realizó a un cobrador de combi, extrajo la siguiente declaración: «Al pasajero, desgraciadamente, no lo vemos como persona sino como plata. Cada pasajero es un sol o un sol cincuenta, según lo que paguen, ¿no?» (Bielich, 2009, p. 88). Claramente, podemos ver que los operadores del sistema de transporte, generado a principios de los noventa con la importación de vehículos informales, así como la falta de planificación y la desregulación del sistema, produce sujetos adscritos a una lógica neoliberal, y al mismo tiempo, se producen prácticas de explotación y de informalidad. En el caso del sistema laboral del transporte peruano, que se agudizó con la liberalización del sistema de transporte en los noventa, se puede observar las deficientes condiciones de trabajo de quienes operan los vehículos que dan servicio de traslado público.

Como se mencionó en párrafos anteriores, muchas ciudades latinoamericanas se han construido a imagen y semejanza del auto. Esto se puede comprobar claramente con una revisión de la infraestructura que se construye en una ciudad como Lima: *bypasses*, puentes peatonales,

circuitos para autopistas que puedan facilitar el paso de los vehículos motorizados. En cambio, están ausentes las áreas verdes y calles exclusivamente peatonalizadas. Se podría decir que el espacio se produce y reproduce respondiendo al valor de cambio y las políticas neoliberales, el espacio se ha fetichizado y, en algunos casos, se ha gentrificado.

Siguiendo a Marx (1975), el objeto encuentra su valor en el intercambio, en su proceso social. Pero, además, este va acompañado de lo que proyecta en una realidad virtual. Las personas ya no consumen por necesidad. Además, en el mundo contemporáneo, el consumo es un juego infinito de signos.



Figura 2. Publicidad de BMW de la cuenta oficial de Facebook. en el 2016.



Figura 3. Publicidad de BMW para el público de Perú en el 2019.

Los objetos como el auto, se han convertido en signos. En la Figura 2, se muestra una publicidad de la empresa de autos BMW del 2016; en el 2019, la empresa actualizó el enlace con la misma frase y diferente imagen (Figura 3). El mensaje es parecido solo cambia la segunda parte que en el 2016 decía: «el tráfico en hora punta», y en el 2019 dice: «el largo camino a tu oficina» pero en ambos mensajes se habla de disfrute, todo lo que está afuera del auto: el tráfico, las demás personas, la realidad del caótico sistema de transporte se puede olvidar porque te encuentras dentro de tu auto marca BMW.

Como señala Baudrillard, vivimos en una época en donde la frontera entre la realidad y el simulacro se ha perdido. Por eso, no podemos ver en el auto un móvil letal, que causa muertes, en

su lugar vemos todo lo que subliminalmente puede significar para la cultura occidental. No importa que el mensaje de la publicidad diga: «Es hora de disfrutar del tráfico en hora punta» (BMW, 2019). Es decir, no importa si es un absurdo el disfrute en hora punta porque estás en un BMW.

El automóvil es un objeto de culto, fetichizado por nuestras sociedades que simboliza progreso y éxito. Creado a fines del siglo XIX, representa «los ideales de la modernidad: el individuo (y no dios) como eje central, la libertad, la autonomía, la democracia, el racionalismo, entre otros» (Kreimer, 2006, p. 15).

En el siglo XX, el automóvil se convierte en uno de los ejes de la economía mundial. De 1959 a 1973, en la época de posguerra, es el «periodo de oro» de la industria automotriz. El automóvil es heredero de la época de entreguerras mundiales, hasta hoy está alojado en el día a día y en la mente de las personas.

El automóvil se supo adaptar a la época del *fordismo*, y hoy en día, a su vez convive con el posmodernismo. Asimismo, el auto se ha podido adaptar muy bien a la diversidad de identidades y las múltiples formas de consumir. Así, puedo sugerir que el auto es un símbolo, como un espectro que se ha mantenido vigente hasta hoy en día. Se podría afirmar que sus transformaciones simbólicas han sabido adaptarse muy bien a la mayoría de las culturas, tipos de economía y realidades. Así como la Coca-Cola, es decir, de una manera invasiva, utilizando la publicidad, las herramientas del marketing y la desterritorialización de los espacios.

Gracias a la publicidad, el carácter alienante del automóvil ha tomado las ciudades haciéndonos creer que tiene mucho sentido, que lo mejor es tratar de disfrutar en un ambiente hostil como la hora punta de una ciudad de 10 millones de habitantes con un pésimo sistema de transporte. El automóvil que inmoviliza la ciudad es la proyección del hombre, y como tal se le da espacios para estacionar, para guardarse y pasar la noche o protegerse de la lluvia, invade el espacio público y hasta el espacio privado. El carro simula a una pequeña casa rodante, donde se puede habitar temporalmente. Y las personas están convencidas que es la mejor opción. Por eso, otras formas de trasladarse como la bicicleta y el transporte no motorizado no tienen la misma validez cultural que la del auto.

En *El sistema de los objetos*, Baudrillard señala algunos aspectos simbólicos del automóvil, específicamente la analogía entre el ámbito doméstico y el ámbito privado del vehículo. Baudrillard afirma que en las sociedades de consumo los objetos ya no se producen

para satisfacer las necesidades básicas de las personas, ni tampoco a las necesidades secundarias, pero no menos reales, de la comodidad, el esparcimiento, el lujo estético. El consumo produce signos más que mercancías. Los objetos que el sistema de producción crea no están destinados al consumo en la expresión «obsoleta» del término. «El individuo que se enajena en la producción se recupera a sí mismo en la adquisición de objetos-signos con frecuencia desvinculados de su función utilitaria» (Kreimer, 2006, p. 103).

Asimismo, Baudrillard afirma que el automóvil es un símbolo de prestigio y de poder, y sobre todo es un objeto de fascinación, cuidados, poderío y narcisismo. Además, hay un reparto simbólico de los objetos, una asociación de acuerdo al sexo de la persona. Más allá de la idea *hombre-automóvil*, *mujer-casa* se atenúa cada vez más en los hechos, no ocurre lo mismo en la representación. Baudrillard (1969) afirma que «el automóvil sigue siendo patrimonio del hombre» (p. 77) y agrega «al hombre el automóvil, a la mujer la batidora, el molinillo de café y el lavaplatos» (p. 78). El hombre reinaba en el exterior, en un mundo cuyo signo más mítico es el automóvil. Aún cuando la publicidad hablara del automóvil como un objeto-mujer: «ligera, cómoda, práctica, obediente, ardiente» (Baudrillard, 1969, p. 79), esto obedecería a la feminización generalizada de los objetos en el mundo publicitario, pues la mujer-objeto sería el esquema de la persuasión. Todos los objetos, y por consiguiente también el automóvil, se transformarían en mujer para ser comprados.

La segunda condición, propia de nuestro territorio latinoamericano, es la cultura androcéntrica¹⁰, simbolizada por los estereotipos masculinos como parte de un sistema machista, en donde la figura masculina heteronormativa es hegemónica. Desde la modernidad, el espacio público se ha constituido como un lugar de dominio masculino tanto funcional como simbólicamente. Como consecuencia, en gran medida, «las formas en que han sido pensadas las ciudades han respondido a visiones androcéntricas de la vida social» (Cavalo, 2019, p. 255). Es así que tenemos hoy en día una configuración adaptada a las necesidades y las características del modo de vida de ciudadano-tipo varón, cis género, blanco, de mediana edad, independiente, con plenas capacidades de movilidad, con locomoción propia y que posee un trabajo que constituye el centro de su vida (Velázquez,

¹⁰ Charlotte Perkins Gilman (como se citó en Gonzáles Vásquez, 2013) es la primera que utiliza el término androcentrismo en su obra titulada *The Man-Made World or our Androcentric Culture* (1911). La autora describe una cultura centrada en el varón o un sistema de pensamiento en el cual lo relativo al varón es identificado o valorado como lo normativo.

2004). Esta configuración implica poner el «andros» (varon dominante) en el centro de la vida social, considerándolo como medida de todas las cosas, esto es llamado androcentrismo. Indicamos que las ciudades y los espacios son androcéntricos en la medida que los espacios comunes fueron (y en cierta medida siguen siendo) pensados, diseñados y planificados para y por aquellos varones que constituyen el centro hegemónico de la vida social (Cavalo, 2019).

La cultura androcéntrica y la violencia sistemática generada por las condiciones antes mencionadas, propias de un sistema neoliberal, se agudiza para algunos sectores, especialmente para las mujeres, niñas y niños, quienes conforman uno de los grupos más vulnerables en el espacio público, porque a la violencia provocada por un sistema de transporte ineficiente, informal y peligroso, se suma la violencia de género a la que están expuestas estas personas. Una de las formas de violencia más recurrente en el espacio público es el acoso callejero. En el caso de nuestro país, Lima y Callao son dos de las regiones que tienen un alto índice de acoso hacia las mujeres. El informe *Roles y violencia de género 2012-2016*, realizado por el Instituto de Opinión Pública (IOP) de la Pontificia Universidad Católica del Perú, realizó un comparativo de los indicadores de acoso sexual callejero en ambos años, se puede observar en la Figura 4, los porcentajes de acoso hacia mujeres tanto en el ‘Interior Urbano’ como de ‘Lima-Callao’ están sobre el 50%. Lo cual nos alarma sobre los niveles de violencia a los que son sometidos determinados grupos vulnerables.

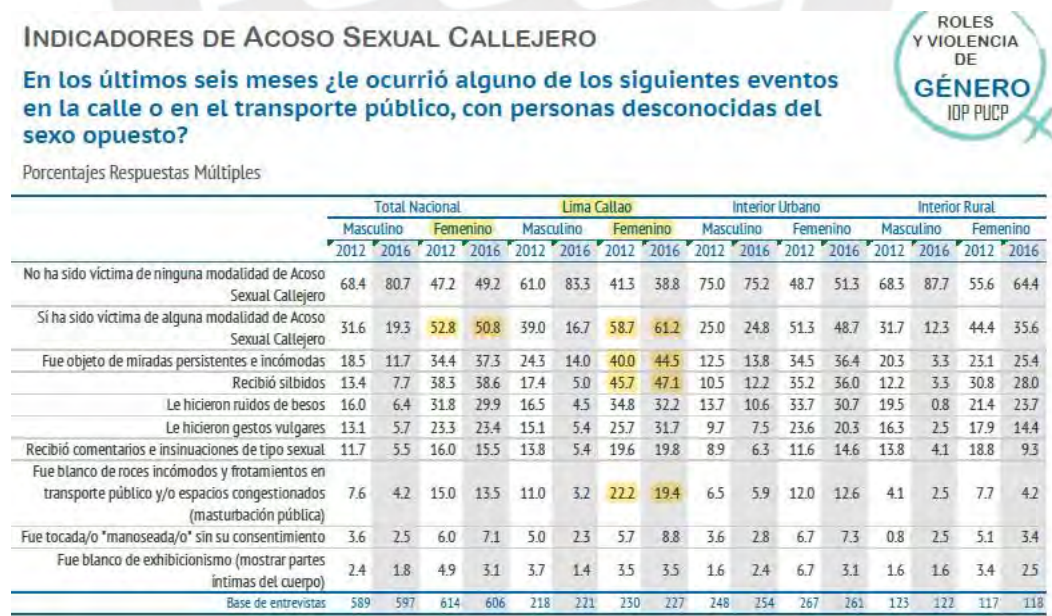


Figura 4. Data del informe Roles y violencia de género 2012-2016. Elaborado por el Instituto de Opinión Pública (IOP) de la PUCP.

Si vemos el detalle por grupo de edades, el mayor número de víctimas de acoso callejero son las más jóvenes entre 18 a 29 años, seguido del grupo de 30 a 44 años. Asimismo, el estudio demuestra mayor incidencia de las prácticas de acoso en el interior urbano, Lima y Callao, más que en otros lugares del país. Lo que demuestra que es un fenómeno urbano.

Esta situación no es propia de nuestro país. Similares niveles de acoso suceden en otras ciudades de la región. El informe *Ella se mueve segura* (Allen, 2019) señala que el 67% de las mujeres ha sufrido agresiones verbales en el sistema de transporte de Quito; 64% de las mujeres en Bogotá y 60% de las mujeres en Lima han sido víctimas de agresión sexual en el transporte, mientras que el 62% de las mujeres tienen miedo de sufrir una agresión sexual en el transporte de Guadalajara. Como podemos ver, el acoso callejero en el espacio público es bastante común hacia las mujeres en ciudades latinoamericanas.

Podemos observar que las ciudades latinoamericanas son violentas, en parte, porque están circunscritas a un sistema de transporte neoliberal que produce una tasa altísima de muertes en las calles, y al mismo tiempo, existe violencia de género focalizada para un tipo de personas.

Así como se fetichiza los objetos que circulan por la ciudad, y también, los espacios públicos. De la misma manera, la cultura androcéntrica fetichiza a los cuerpos de las mujeres. La cultura ciclista y activista no es ajena a este fenómeno.

Lo terrible es que no solo se fetichizan objetos sino cuerpos de personas que se enfrentan al espacio público para realizar sus actividades. Si bien hoy en día, las mujeres también son consumidoras, no las excluye de ser vistas como mercancía. Salvando las distancias históricas, considero que actualmente está vigente la siguiente cita de Luce Irigaray (2009):

Los intercambios que organizan las sociedades patriarcales tienen lugar, exclusivamente, entre hombres. Mujeres, signos, mercancías, moneda, pasan siempre de un hombre a otro, so pena –se afirma– de recaída en vínculos incestuosos y exclusivamente endogámicos, que paralizarían todo comercio. De esta suerte, la fuerza de trabajo, los productos, incluso la tierra-madre, serían objeto de transacciones exclusivamente entre hombres. (...) Donde la heterosexualidad corresponde a una asignación de roles en la economía:

sujetos productores e intercambiadores unos, tierra productiva y mercancías las otras (p. 143).

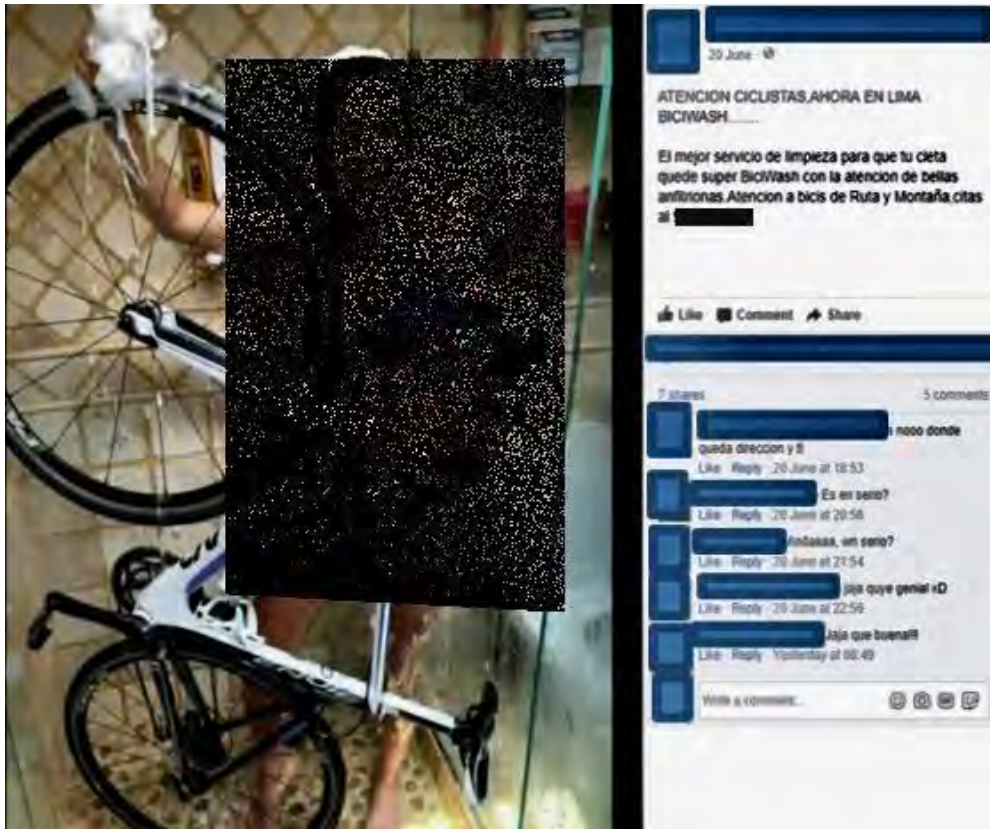


Figura 5. Imagen tomada del grupo de Facebook “Vendo mi bici”



Figura 6. Imagen tomada del perfil del Facebook de un activista de Lima

Podemos observar en las Figuras 5 y 6 comentarios de activistas que promueven el uso de la bicicleta como crítica al autocentrismo y su respectiva fetichización. De manera contradictoria, los mismos activistas hacen la operación inversa, los cuerpos de las mujeres son cosificados y son territorios para consumir. En su texto *Mercancías entre ellas*, Luce Irigaray sostiene que las relaciones patriarcales tenían como intercambiadores exclusivos a los hombres, en cambio, la tierra y las mujeres eran considerados como objetos de intercambio: «sujetos productores e intercambiadores unos, tierra productiva y mercancías las otras» (Irigaray, 2009, p. 143).

Así como las personas son reificadas, los objetos están cargados de simbolismos, las personas que utilizan esos objetos están seducidas (Baudrillard, 1996) como en el caso del automóvil. Los objetos llegan a ser la proyección de las personas y sus deseos.

Como ya se ha mencionado, los vehículos a motor están asociados con las características de la modernidad: la velocidad y la potencia de los autos. Paradójicamente, la realidad nos indica que una de las principales causas de muerte en el mundo es la velocidad en las calles. La Organización Mundial de la Salud (OMS) considera a los accidentes de tránsito como un problema de salud pública: a nivel mundial 1,3 millones de personas mueren al año y entre 20 y 50 millones padecen traumatismos no mortales (Organización Mundial de la Salud, 2017).

Los vehículos a motor como los autos son altamente peligrosos en términos de velocidad. Sin importar lo dañino que pueda ser, el auto modificó las nociones de tiempo y espacio, modelando así las ciudades según las necesidades que este objeto tenga. Aportando la idea de que la velocidad, da la ilusión de un dominio individual, y que les da autonomía a los sujetos. Las ciudades están hechas –en su mayoría- para los usuarios del automóvil privado, como se mencionó anteriormente, por ejemplo, en Lima se han construido obras (*bypasses*, puentes peatonales, etc.) para facilitar el uso del automóvil, sin embargo, los usuarios del mismo solo representan el 10% del total de habitantes.

A pesar de que el 70% de las personas en Lima se trasladan a través del sistema de transporte público, este último no contribuye a un servicio de calidad. Los usuarios de autos privados son los que se benefician con la infraestructura y el sistema en general: Lima es una ciudad donde los privilegiados son los que utilizan las vías y el sistema de transporte con la lógica del valor de cambio. Esta lógica es opuesta al *derecho a la ciudad* (Lefebvre), donde

lo que predomina es el *valor de uso*. Parafraseando a Marx, el valor de uso de las cosas se realiza para el hombre sin necesidad de un intercambio, es decir, en la relación directa entre la cosa y el hombre, mientras que su valor, por el contrario, sólo en el intercambio, o sea en el proceso social (Marx, 1975).

Finalmente, se evidencia tanto la hegemonía de una forma de habitar la ciudad que privilegia al “andros” (varón dominante), así como la hegemonía de una forma de moverse en la ciudad: el autocentrismo, las ciudades están configuradas para quienes pueden acceder a un automóvil y la publicidad para los autos tiene como usuario al varón *cisgénero*¹¹, símbolo del sujeto hegemónico.

1.2. Derecho a la ciudad: apropiación del espacio

El *derecho a la ciudad*, propuesto por Henri Lefebvre, es una respuesta a la situación del espacio como medio de reproducción capitalista. Como David Harvey señala en *La condición posmoderna. Investigaciones sobre los orígenes del cambio cultural*, el capital se descentró, diversificándose, llevando un productor para cada perfil o tipo de consumidor. Con ello, vivimos en un espacio cada vez más dominado por el capital para que a través de la producción del espacio, se desarrolle el capital.

Para Lefebvre, el derecho a la ciudad es el derecho de los habitantes urbanos a construir, decidir y crear la ciudad, y hacer de esta un espacio privilegiado de lucha anticapitalista (Lefebvre, 1978). Lefebvre considera que este derecho no solo es el simple retorno a la ciudad tradicional, sino que es «... el derecho a la vida urbana, renovada, donde tiene prioridad el valor de uso. Se trata de un cambio de práctica social que proponga y justifique la centralidad lúdica, poniendo la apropiación por encima de la dominación» (Nuñez, 2009, p. 42). Cuando Lefebvre se refiere a apropiación hace referencia al valor de uso: «Con este término [apropiación] no nos referimos a propiedad; es más, se trata de algo totalmente distinto; se trata del proceso según el cual un individuo o grupo se apropia, transforma en su bien, algo exterior...» (Lefebvre, 1978, p. 186).

¹¹ La palabra *cisgénero* no existe en el diccionario de la Real Academia de la Lengua Española pero es muy utilizada en diversos textos académicos de género. Encontré la palabra *cisgender* en varios diccionarios de lengua inglesa. Merriam-Webster la define así: «of, relating to, or being a person whose gender identity corresponds with the sex the person had or was identified as having at birth» [relativo a, o ser una persona cuya identidad de género corresponde a su sexo al nacer] (Merriam-Webster, 2 de agosto de 2020).

Estas ideas se encuentran de nuevo en el centro del debate político de muchas ciudades. Investigadores, movimientos sociales, agencias de cooperación internacional y Estados lo asumen como referente de análisis y postura política para discutir sobre los cambios urbanos de las ciudades capitalistas contemporáneas. En América Latina el derecho a la ciudad tiene sus propias particularidades y apropiaciones con diversos enfoques. Según Carrión y Dammert, el *derecho a la ciudad* se convirtió en una «categoría polisémica»:

Se trata de una categoría política, no jurídica, aunque si de legitimidad, que se presenta bajo dos aproximaciones coincidentes y complementarias: la de Lefebvre que hace referencia a la producción de la misma en un contexto capitalista y la de Harvey que extiende esta idea de la producción al ámbito de las utopías; es decir, a la ciudad deseable (2019, p.9).

Lefebvre utiliza este concepto en un contexto específico, a finales de la década de los sesenta, en la Francia de Mayo del 68, donde los sindicatos, los movimientos obrero y estudiantil reclamaban un cambio político en la orientación del Estado.

El *derecho a la ciudad* lefebvriano y aplicado a América Latina, dista mucho de este escenario. Según Julio Calderón, este concepto viene junto al reclamo por el derecho a la vivienda en la década del setenta, en un escenario de informalidad e ilegalidad:

El derecho a la ciudad en América Latina se plantea desde la presencia de la ciudad ilegal e informal la cual, en las causas que le dan origen, podría ser vista como la negación primaria de un derecho a la vivienda y al hábitat. El hecho que la mitad de la población de las grandes urbes viva en asentamientos precarios expone la inexistencia de un Estado social, una geografía de la desigualdad... (Calderón, 2019, p. 107).

En la década de los ochenta, la economía peruana entró en un problema de déficit fiscal y un hundimiento financiero enorme. En la década de los noventa, el gobierno de turno «resolvió» esa crisis flexibilizando el movimiento del capital. Con la idea de que el capital debe expandirse, ser dinámico y no tener barreras (ni espaciales). Para resolver el problema

de transporte de Lima, ingresaron vehículos informales, muchos de ellos no pasaban los controles de calidad en otros países. La liberalización generó informalidad y la flexibilización del movimiento del capital se extendió a las vías de la ciudad. La informalidad y precariedad de los vehículos que circulan en Lima podría estar asociada al concepto de *acumulación flexible* que desarrolla Harvey a partir de la crisis del *fordismo*.

El movimiento ciclista aparece en América Latina en los últimos 25 años, en un escenario donde coexiste la informalidad y el modelo de acumulación capitalista, a través de distintas formas, entre ellas: la invasión del capital a través del espacio. Por ejemplo, hoy en día se puede detectar en nuestras ciudades latinoamericanas, un proceso de gentrificación.

En ese sentido, el *derecho a la ciudad* para los activistas ciclistas contribuye a esta categoría polisémica. Es así que, en América Latina, los promotores de la bicicleta han escogido determinados textos y publicaciones de sus pares en otros continentes. Como se mencionó anteriormente, la literatura que escriben y leen los activistas cuestiona tanto el sistema neoliberal como la acumulación de capital que excluye a las personas de las ciudades. Por ejemplo, uno de los libros más citados es *Bikenomics How bicycling will save the economy* [Bicieconomía. Cómo movernos en bicicleta salvará la economía], escrito por la activista y editora Elly Blue. Traducido al español por los colectivos mexicanos *Bicitekas* y *Camina haz ciudad* en el año 2013.

Se evidencia una crítica al neoliberalismo y un regreso a la concepción de la apropiación del espacio, en ciudades en las que el capital ha tomado parte de los territorios de las ciudades latinoamericanas.

Tanto en Quito como en Lima, podemos ver que el discurso emergente que utilizan los activistas que promueven el uso de la bicicleta va tomando algunos espacios de la esfera pública, aunque de manera incipiente. En muchos casos, utilizando la bicicleta como una herramienta para ejercer su derecho a la ciudad.

Según un grupo considerable de activistas, quienes asocian el uso de la bicicleta con el *valor de uso*, la bicicleta es nombrada por el discurso hegemónico-dominante como transporte alternativo. Dentro del discurso hegemónico, al definir la bicicleta como un medio de transporte alternativo, en su denominación implica que se puede prescindir de ella, no es central, no es indispensable. Por diferentes factores, no es considerada fundamental a la hora de trasladarnos de un lugar a otro.

El automóvil nace en Europa a finales del siglo XIX, aparece en los Estados Unidos en los primeros años del siglo XX. En 1908, Henry Ford lanzó *el Ford T* y su producción en masa hizo de Ford una celebridad internacional. Con ello, el auto-móvil se convierte en uno de los ejes de la economía mundial. De 1959 a 1973, en la época de posguerra, es el «periodo de oro» de la industria automotriz (Kreimer, 2006).

No cabe duda que el auto es un objeto de consumo alojado en un sistema capitalista. Además, se le atribuyen los ideales de la modernidad como el individualismo, la democracia, la libertad. Irónicamente si, el automóvil sería parte de una lógica democrática, todos los ciudadanos tuvieran opción de comprar uno, igual que hoy en día, no cambiaría mucho porque nuestras vidas transcurrirían en el caótico sistema de transporte.

El auto representa un sistema económico y político basado en la transacción monetaria y el consumismo. Bajo esta lógica y la idea de progreso, los espacios urbanos han pasado por un proceso social donde a partir del auto se han diseñado las ciudades. Por ello, la mayoría de ciudades latinoamericanas están diseñadas para privilegiar a los vehículos motorizados. Por ejemplo, en Lima contamos con una gran cantidad de puentes peatonales, los que están diseñados para que los motorizados puedan pasar a mayor velocidad mientras que el ciudadano tiene que subir muchas escaleras y dar más vueltas de las que debería para cruzar una pista. Sumado a ello, los organismos competentes no promueven la eficiencia que el transporte público necesita tener, por el contrario, parte de estas obras están destinadas a favorecer a los usuarios de autos particulares. Paradójicamente, estos esfuerzos por privilegiar el uso del auto privado tampoco cumplen su objetivo, todos en Lima de una u otra manera terminan pasando mucho tiempo entre carriles y autopistas.

El discurso predominante hace eco de la modernidad, la idea del éxito y la modernidad está relacionada al auto. En palabras de Stuart Hall, «así como un discurso ‘rige’ ciertos modos de hablar sobre un tópico, definiendo un aceptable e inteligible modo de hablar, escribir o comportarse; del mismo modo por definición, ‘excluye’, limita y restringe todos los modos de hablar o conducirnos en relación con el tópico» (Hall, 1997, p. 469). El paradigma del auto excluye o minimiza, le da poca importancia a las otras formas de trasladarse en la ciudad.

Ante esta realidad, los activistas que promueven otras formas de habitar la ciudad, así como otras maneras de movilizarse de manera cotidiana, se basan en el *derecho a la ciudad*,

un derecho que los lleva a apropiarse de su entorno más inmediato. Muchos de ellos, realizan acciones e intervenciones en los diferentes espacios de sus territorios. En la Figura 7, podemos observar que los activistas del colectivo *Cicloaxión*, intervinieron en hora punta uno de los puentes de la Vía Expresa colocando un cartel que decía lo siguiente: «Me encanta ir al trabajo en bici».



Figura 7. Imagen del Facebook del colectivo de ciclistas *Cicloaxion*.

Cicloaxion apela al derecho a la ciudad para plantear una crítica frente al sistema de transporte violento y caótico de Lima. En esta intervención urbana, los activistas que promueven el uso de la bicicleta interpelan el espacio de una forma creativa, sin utilizar violencia, con un reclamo firme frente a su derecho a habitar la ciudad, así como su derecho a la movilidad.

De la misma manera, los activistas utilizan diversas plataformas para plantear sus posturas acerca de temas políticos como el uso del petróleo y la energía fósil, que la mayoría de los vehículos a motor utiliza. Como se puede ver en la Figura 8, los y las activistas consideran que «movilizarse en bicicleta es una manera silenciosa de manifestarse en contra de las guerras por el petróleo», con lo que dan a entender que otro motivo más para utilizar movilidad sostenible es que no necesita depender de la energía fósil.



Figura 8. Imagen del Facebook de *Cicloaxion* en la que se pronuncian sobre el excesivo uso del petróleo.

Se manifiestan sobre temas relacionados con la ciudad, los espacios públicos, las formas de movilizarse de las personas y la calidad de vida de las mismas. Sin embargo, pese a que los activistas muestran una postura crítica frente al sistema de transporte que privilegia el uso del auto privado, no hay una manifestación por el *derecho a la ciudad* para todos y todas. Tal vez se deba a que no existen muchas mujeres manejando bicicleta, sobre todo en Lima. Uno de los pocos estudios acerca de la caracterización de los usuarios de la avenida Arequipa (Mobilis, 2016), reveló que solo un pequeño porcentaje de mujeres en Miraflores (30%), San Isidro (22%), Lince (15%) y Cercado de Lima (10%) maneja bicicleta.

Las mujeres en la mayoría de ciudades latinoamericanas, enfrentan un escenario particular al momento de salir al espacio público. Como se ha visto anteriormente, los niveles

de acoso y violencia simbólica a las que están expuestas son invisibilizados por las instituciones municipales o centrales. Muchas veces no se hacen efectivas las denuncias o el acoso no es considerado una falta en las ciudades. Por ello, muchas mujeres tienen miedo al momento de transitar por varios lugares de la ciudad. Sin embargo, muchas de ellas que no quieren salir, lo hacen por necesidad, para estudiar, trabajar o realizar labores de cuidado y sustento para sus familias. Por ello, para enfrentarse a esta situación, algunas de ellas desarrollan estrategias para ocupar el espacio público; en cambio, otro grupo evita exponerse. Ana Falú (2014) sostiene que las mujeres desarrollan estrategias para habitar sus espacios:

A fin de enfrentar estos miedos, las mujeres desarrollan estrategias individuales o colectivas que les permiten superar los obstáculos para usar las ciudades y participar de la vida social, laboral o política. En otros casos, simplemente se produce un proceso de retraimiento del espacio público, el cual se vive como amenazante, llegando incluso hasta el abandono del mismo, con el consiguiente empobrecimiento personal y social (p. 22).

Para los colectivos que promueven el uso de la bicicleta en varios países de América Latina y el mundo, el uso de la bicicleta tendría que ver –al menos discursivamente- con una opción que incluye la diversidad de movilidades, los activistas inciden en que no solo se debe considerar a la bicicleta solo como una opción recreativa sino principalmente como una movilidad para transportarse en el día a día. Además, en los discursos para promover el uso de la bicicleta, los activistas –en su mayoría varones- hablan de *justicia social* a través de la movilidad; también se utiliza mucho la idea de *pacificar las calles* a través de la reducción de velocidad¹². Sin embargo, la gran mayoría de estos espacios –liderados por varones *cisgénero*- no proponen que *la pacificación de las calles* tendría que ver con la no violencia hacia mujeres, niños, ancianos y personas LGTBIQ. Para empezar, al no cuestionar que los colectivos de activistas en su mayoría estén liderados por hombres *cisgénero*, no cuestionan o reflexionan acerca de la inclusión de otras miradas.

¹² Los vehículos a motor emplean una velocidad mayor que aquellos que –como la bicicleta- no incluyen motor.

1.3. Resignificando el derecho a la ciudad para todxs

En el capítulo *Women and Cycling*, que forma parte del libro *City Cycling*, Jan Garrard, Susan Handy y Jennifer Dill (2012) señalan como buen indicador de ciudades seguras el número de mujeres que maneja bicicleta o que habita la ciudad con tranquilidad y libertad. A las ciudades que tienen una alta tasa de mujeres que usan bicicleta, se las considera más seguras, accesibles y cómodas. Sin embargo, esto no sucede en América Latina, donde vemos que hay una situación de vulnerabilidad para las mujeres, ya sea que son acosadas en las calles, o como en Perú y Ecuador¹³ que tienen una alta tasa de feminicidios. Ciudades inseguras son aquellas que tienen una alta tasa de muertes por incidentes (y accidentes) de tránsito, carentes de infraestructura y luminosidad, con altos niveles de acoso; situación que genera miedo en determinados grupos —como las mujeres— y como consecuencia hace que no utilicen medios de transporte que consideran vulnerables, como la bicicleta.

Según el ranking de Thomson Reuters Foundation (2017) referido a temas como educación, violencia sexual, acceso a la salud, entre otros, Lima es considerada la quinta ciudad más violenta para las mujeres. Además, según Ana Briceño, durante el 2018 en Lima se registraron 146 feminicidios (El Comercio, 2019). Asimismo, el Ministerio de la Mujer y Poblaciones Vulnerables reportó 166 feminicidios en Lima en el 2019 (MMPV, 2019).

Frente a esta realidad latinoamericana, las activistas del Foro Mundial de la Bicicleta (FMB) colocan diversos temas acerca de la violencia de género y la violencia sistémica del transporte en sus ciudades. Las implicadas en la organización y la vocería de los dos últimos FMB, realizados en Lima (2018) y Quito (2019), proponen diversos mecanismos para colocar sus temas en la agenda. En ese sentido, Ana Falú señala que las mujeres siempre han transitado por los espacios públicos y que la violencia es un *continuum* que sucede en el ámbito privado y el público:

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

¹³ Del 2014 al 2017 en Ecuador, los feminicidios se incrementaron en más de 3.5 veces.

A pesar de la crítica que el movimiento ciclista latinoamericano hace al sistema violento y capitalista, solo se realizaron acciones para una mejor representación de liderazgos femeninos desde hace dos ediciones. La asistencia de las mujeres a los FMB superaba el 50%, sin embargo, el 70% de expositores y personas liderando el foro eran hombres cisgénero. Así lo señaló Roberta Raquel, investigadora de la Universidad Federal de Santa Catarina (Brasil), en su ponencia *Bicicleta y Género: Un análisis de los Foros Mundiales de la Bicicleta* durante el FMB7 (Lima, 2018). En su investigación tomó como referencia los foros mundiales realizados en Medellín (2015), Santiago de Chile (2016) y Ciudad de México (2017). Además, Raquel señaló que este escenario cambió ligeramente en la séptima edición realizada en Lima (febrero, 2018), donde aproximadamente un 40% de mujeres tomaban decisiones o presentaban sus ponencias (Raquel, 2018). El FMB7 estuvo marcado por el intento de visibilizar esta situación, pero además porque se denunció un acto violento que sentó un precedente en la historia de los FMB.

Considero que la agencia política de las activistas mujeres en el FMB7 tuvo como hito importante una acción violenta de acoso a una mujer durante el FMB7. El caso se denunció en la ceremonia de clausura del FMB7, realizada en el Estadio Niño Manuel Héroe Bonilla el 26 de febrero de 2018. Una activista de *Sostenibles*, una de las colectivas peruanas organizadoras del FMB7, subió al estrado para realizar una denuncia sobre un caso de acoso que ocurrió ese mismo día en los baños del local. Se pudo acceder a un vídeo grabado desde un celular. Las palabras de la activista fueron las siguientes:

... en este caso la violencia de género, la violencia contra las mujeres... el Perú es uno de los países que tiene uno de los más altos índices de violencia sexual, de violación, de agresión, y de acoso más altos en nuestro continente, en América Latina y también en el mundo, una de cada tres mujeres ha sufrido algún tipo de violencia sexual en su vida... Nuevamente este espacio, en algunos aspectos puede que sea una burbuja y en otros aspectos no lo es porque reproducimos esta violencia aquí, el día de hoy... pero más allá de eso cuando pensamos que el tema de género, el tema de la violencia, el tema de la igualdad no es relevante a nuestras conversaciones sobre el ciclismo, entonces les pedimos, por favor, sigamos conversándolo, sigamos

reflexionando y sigamos luchando por un país, por un mundo mejor, aquí en el Foro Mundial de la Bicicleta (Majandra Rodríguez Acha, 26 de febrero de 2018) [el subrayado es mío].

El planteamiento de la activista fue enlazar la violencia que los ciclistas enfrentan en las calles, a la fragilidad de estos en una ciudad con un sistema de transporte dañado, con la violencia de género. La denunciante pone énfasis en el hecho de que en las calles se reproduce una violencia que continúa en las relaciones interpersonales y que, además, las y los activistas reproducen al interior del movimiento.

Conectar los dos tipos de violencia y mencionar que los mismos activistas las reproducen, puso en la agenda del FMB la violencia de género. Considero que esta denuncia junto a diversas estrategias que las activistas propusieron en el FMB7 fueron necesarias para que esta problemática se ponga en evidencia. En la mayoría de las entrevistas realizadas para esta investigación, las activistas consideran que la denuncia el día de la clausura del FMB7 fue clave para pedir la inclusión de una agenda feminista, la que se propondría en el FMB8 (Quito):

... yo creo que no fue la primera vez que pasó un acoso, obviamente, en los demás foros debieron haber, pero en este foro fue la denuncia. Yo creo que sí va a quedar para la historia: primero desde de Lima, se dio la primera vez que se visibilizó, se dio voz a ese tipo de agresión se decidió parar y ustedes lograron hacer ese manifiesto... Y entonces ahora Ecuador le dio continuidad y le dio la fuerza para que se pueda organizar la Comisión [de Mujeres y Disidencias] y el Primer Encuentro [Interseccional de Mujeres y Disidencias]. (Blanca, entrevista personal, 25 de abril de 2019).

La denuncia en el FMB7 se conecta con la contribución teórica y política propuesta por el feminismo: «lo personal es político» porque a través de esta acción se dio visibilidad al poder de las relaciones que se construyen en espacios pequeños y cotidianos, como en este caso los servicios higiénicos¹⁴. Dándole un espacio en la clausura del FMB7 a este hecho de

¹⁴ Según información brindada por las organizadoras del FMB7, el acoso sucedió el día de la clausura en los baños del local: Estadio Niño Héroe Manuel Bonilla (Miraflores).

violencia, en palabras de Ana Falú (2014), «significa la dimensión subjetiva como de prioridad ética y política. Lo público y lo privado son construcciones sociales inherentes a las perspectivas de las personas y sus subjetividades» (p. 13). Tanto lo privado como lo público encierran relaciones de poder, «situaciones de inequidad construidas históricamente a partir de lo que se comprende como el ser mujeres y ser hombres en la sociedad» (Falú, 2014, p.13).

El llevar este acto de violencia, sacarlo del espacio privado al público, exponerlo, es una acción feminista realizada por una activista que pertenece a la única colectiva autodenominada feminista y organizadora del FMB7. Esta denuncia es recordada por varias de las activistas regionales como la primera realizada de manera pública en un Foro Mundial de la Bicicleta¹⁵. Luego de la denuncia las activistas leyeron el *Manifiesto FMB7*¹⁶, el cual se había empezado a redactar a varias manos con activistas de distintos países en un evento previo denominado pre-foro *Mujeres, territorios y movilidad sostenible*¹⁷ (septiembre, 2017).

Hago énfasis en estas dos acciones concatenadas: la denuncia y la lectura del *Manifiesto FMB7*, que visibilizan la violencia, porque marcará un precedente para lo que vendría más adelante. A pesar de que su lectura se hizo de manera abrupta, y por el carácter de urgencia, sería como si se hubiera abierto la caja de Pandora en la historia de los FMB. Como se verá en los siguientes capítulos, el *Manifiesto FMB7* vendrá a ser una herramienta discursiva respaldada por varios grupos de activistas que promueven el uso de la bicicleta en la región.

El *Manifiesto FMB7* (Anexo 6.1) es una construcción colectiva que se realizó cinco meses antes del FMB7 de Lima, es decir, un grupo de activistas propusieron que el FMB sea un espacio que pueda acoger «voces y votos diversos con paridad de género» (Bustos et al., 2017). Sin embargo, como lo señaló una de las entrevistadas, el *Manifiesto FMB7* había pasado inadvertido hasta que se hizo la denuncia pública:

¹⁵ Un grupo de activistas ha mencionado a través de conversaciones en WhatsApp que existió la denuncia de Dana Torres en el FMB6 (Ciudad de México, 2017). La denuncia fue deslegitimada por el grupo de activistas organizadores del FMB6 y hasta la fecha no existe claridad sobre el hecho.

¹⁶ El *Manifiesto FMB7* se empezó a elaborar de manera colectiva en setiembre 2017, en el marco de un pre-foro liderado por las activistas organizadoras del FMB7. Los pre-foros son eventos previos a los FMB. Se puede acceder al *Manifiesto FMB7* a través del siguiente enlace: <https://cutt.ly/2fz8I4F>

¹⁷ Se puede acceder al evento en el link a través del enlace: <https://cutt.ly/yfz8S9j>

Yo fui al foro de Lima, me parece que fue un esfuerzo importante, chévere, pero con respecto al contexto que fue la lucha de las mujeres y todo el tema. No me acuerdo si fue antes o después que las compañeras se presentaron en los diferentes salones, en forma de interrupción de la agenda a hablar sobre el manifiesto... porque es eso, fíjate cómo es esto: ustedes, las mujeres de Lima, presentan este manifiesto y no sirve de nada porque después una persona es agredida. (Ana, entrevista personal, 29 de abril de 2019).

Como señala la activista, pese a que había un documento anterior (*Manifiesto FMB7*) pidiendo que se incluya el enfoque de género y que se eviten «prácticas en las que se objetivicen nuestros cuerpos» (Bustos et al, 2017), no fue un elemento central en el foro. Varias de las activistas entrevistadas de Lima, consideran que es significativo que a lo largo de las siete anteriores ediciones del FMB, ninguna mujer presidió o dirigió el foro. Además, al momento de diseñar el programa de cada foro, no se tuvo como enfoque predominante el tema de género. Una de las organizadoras del FMB7 señala que al momento de diseñar el programa de Lima se basó en ediciones anteriores, pero a su vez reforzaron y ampliaron el tema de género:

... incluimos el tema de género, había algo similar en el de Chile y en el de México, pero mezclado... [En Lima] los temas fueron escogidos de los [foros] previos y de lo que se quería lograr porque además también en el *brief* que hicimos fue ampliar las bases éticas, todas esas cosas las ampliamos, por ejemplo, colocamos el lenguaje no sexista, colocamos lo de publicidad no sexista, todas esas cosas fueron nuevas a partir del foro siete, no habían antes, y dialogan con los ejes. (Imelda, entrevista personal, 17 de mayo de 2019).

Para la mayoría de colectivos organizadores del FMB7 el tema de género no era importante. Sin embargo, la colectiva co-organizadora feminista, *Sostenibles*, hizo todo lo posible para incluir el tema en la agenda del FMB. Una de las activistas recuerda que en una de las asambleas preparatorias para el FMB7 se quiso considerar un espacio para la inclusión de disidencias y la comunidad LGTBQ:

Me acuerdo vagamente que, en el foro, en el que yo estuve metida en la organización, creo que fue Majandra de *Sostenibles* (...) mencionó si iba a haber presencia de personas trans o gay porque también ellas eran acosadas en las calles, no solamente les puede atropellar un carro si no también alguien les podía golpear por el simple hecho de andar de la mano con alguien de su mismo género, entonces me acuerdo que otro organizador dijo que no era un tema tan fuerte. (María, entrevista personal, 10 de mayo de 2019).

Sin embargo, pese a los intentos de incluir en la programación del FMB7 una agenda feminista, el *Manifiesto FMB7* recién empieza a conocerse con acciones de interrupción en los espacios. Es decir, las activistas feministas, durante el FMB7, irrumpían en la programación de las mesas para leer el manifiesto. Finalmente, considero que el *Manifiesto FMB7* se activó con la denuncia pública durante la clausura del foro de Lima.

Hay una relación entre las demandas que las activistas hacen en el *Manifiesto FMB7*, el pedido de que se «incorporen voces y votos diversos con paridad de género»¹⁸ y «evitar prácticas en las que se objetivicen nuestros cuerpos» (Bustos et al, 2017)¹⁹.

El *Manifiesto FMB7* incluye demandas conectadas directamente con lo propuesto previamente por activistas y académicas feministas, entre estas: «respeto por la diversidad de formas de habitar la ciudad dándole prioridad a las voces menos privilegiadas o visibilizadas»²⁰; «respeto por la diversidad de nuestros cuerpos, territorios y desplazamientos»; «generar acciones focalizadas para los grupos menos privilegiados»; «generación de espacios libres y seguros, así como acciones con enfoque de género» (Bustos et al, 2017). Además, se abordan diversos temas que complejizan la inclusión de *todxs*. Desde el inicio, utilizan el lenguaje neutro, cambiando la denominación genérica por una «x», además, en ese mismo punto consideran el cuidado:

¹⁸ “6. Nos comprometemos a que en nuestros espacios mixtos se incorporen voces y votos diversos con paridad de género” (Bustos et al, 2017).

¹⁹ “8. Acordamos utilizar lenguaje inclusivo y no sexista, así como evitar prácticas en las que se objetivicen nuestros cuerpos” (Bustos et al, 2017).

²⁰ “3. Promovemos el bien común y los espacios colectivos a favor de un sistema mundial sostenible y que reconozca positivamente nuestra diversidad de ser, estar y desplazarnos en nuestros territorios, libremente y sin miedos” (*Manifiesto FMB7, 2017*) [el subrayado es mío].

Somos activistas ciclistas y queremos transformar positivamente tanto nuestras relaciones interpersonales como nuestros territorios con empatía, inclusión, respeto y cuidado para todxs (Bustos et al, 2017) [el subrayado es mío].

Colocar el tema del *cuidado para todxs*, planteado previamente por varias teóricas feministas, aborda una dimensión que corresponde a las personas que cuidan de sus familias. La *movilidad del cuidado* es un concepto acuñado por Inés Sánchez de Maradiaga, quien reconoce la necesidad de cuantificar, evaluar y hacer visible el desplazamiento diario con el trabajo de cuidado. Por trabajo de cuidado se entiende trabajo no remunerado, realizado por los adultos para los niños y otras personas dependientes, incluido el trabajo relacionado con el mantenimiento del hogar (Zucchini, 2015).

Tovi Fenster (2005) en *The Right to the Gendered City: Different Formations of Belonging in Everyday Life* [El derecho a la ciudad generizada: formaciones distintas de pertenencia a la vida cotidiana] observa que el *derecho a la ciudad* planteado por Lefebvre tiene un vacío respecto a que no propone una atención suficiente a las relaciones de poder patriarcales que están atravesadas por categorías de género, cultura y etnia:

In particular it looks at the Lefebvrian notion of citizenship that is, the right to the city. This notion connects the everyday life of the individuals to local governance activities and as argued in the paper, is blind to the effects of gendered power relations on the fulfillment of women's right to the city [En particular, se cuestiona la noción lefebvrina del derecho a la ciudad. Esta noción conecta la vida cotidiana de las personas con las actividades de gobernanza local, la cual ciega los efectos de las relaciones de poder de género en el derecho del cumplimiento de los derechos de las mujeres a la ciudad]. (Fenster, 2005, p. 218)

El habitar la ciudad y movilizarse a través de ella implica tantas miradas y estilos como personas puede haber en ella. Por todo lo sustentado anteriormente, sabemos que el tejido social está atravesado por prácticas que operan bajo una mirada hegemónica capitalista y androcéntrica, las cuales dejan al margen y hasta violentan cualquier otra forma de ser y estar en las ciudades. Lefebvre en su propuesta cuestionaba la mercantilización de los bienes

en un proceso de urbanización, así como la mercantilización del espacio con una tendencia al valor de cambio más que al valor de uso, y proponía que se debe «rescatar el hombre como sujeto principal, protagonista de la ciudad que él mismo ha construido». Sin embargo, como cuestiona Ana Falú (Falú, 2014) citando a Harvey (2008): «¿de qué derechos hablamos?, ¿y de la ciudad de quiénes?»

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

En esta línea, el *Manifiesto FMB7* propone lo que las activistas del FMB denominan *enfoque de género*, señalando que «el género es como una construcción sociocultural» y que esta construcción «favorece una mirada patriarcal, androcéntrica y colonial en los espacios privados y públicos» (Bustos et al, 2017). Sin embargo, reconocen que es «algo dinámico al igual que nuestras culturas», por lo que apelan «al respeto, la libertad y la vida en dignidad para todas las personas» (Bustos et al, 2017).

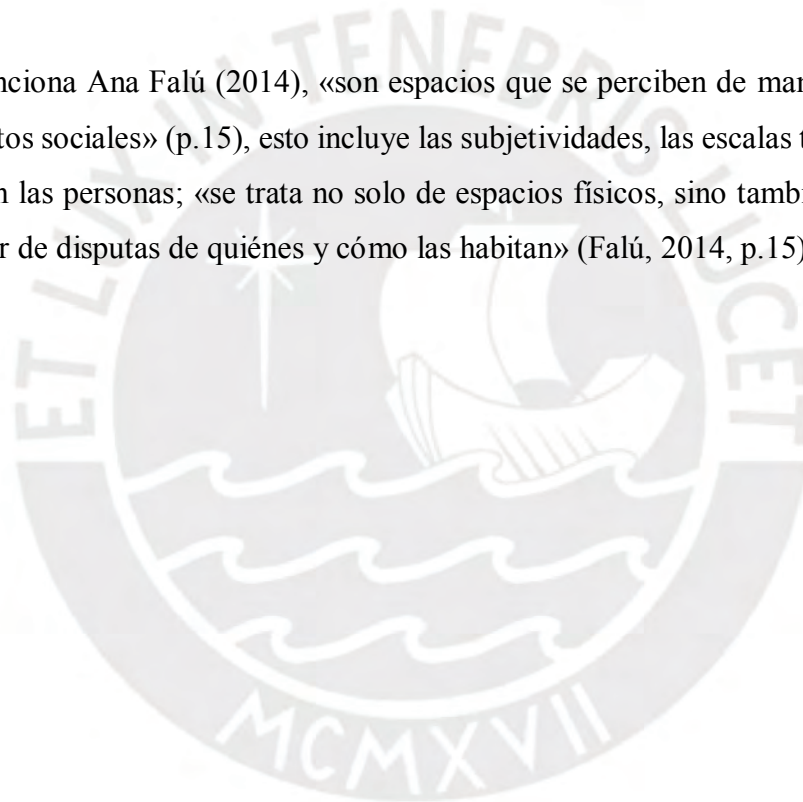
Tovi Fenster reflexiona sobre la variedad de realidades en ciudades occidentales donde viven musulmanas, israelíes e inglesas, para cada una el espacio privado tiene un significado distinto, incluso para algunas no movilizarse tanto les da una mayor calidad de vida. De cierta manera, el *Manifiesto FMB7* propone una mirada diversa que critica el mandato hegemónico androcéntrico; así como las estructuras coloniales y sus relaciones de poder en donde circulan las activistas.

La mayoría de organizadoras del FMB7 mencionó que en algún momento sintieron acciones violentas hacia ellas:

Conforme iban pasando los días era evidente que había dos personas que implícitamente sentían que todo tenía que pasar por ellos; ellos ponían la agenda, ponían la tarea, ponían lo que era importante y qué cosa no... Esos eran hombres, sin embargo, el trabajo [de las activistas] de distintas maneras

ha tratado de dar contrapeso a esa fuerza masculina que era bien fuerte y se fue evidenciando conforme fue avanzando la planificación. Pero era evidente que había *mansplaining*²¹, era muy evidente, yo lo sentí, yo lo viví porque yo tenía propuestas, tenía tiempo para organizar.... Por ejemplo, [yo quería] vincular a los colectivos de Tacna, de manera que los que vienen de Chile se puedan hospedar en sus casas... [Proponer] era imposible, una impotencia tremenda que ahí fue el punto de quiebre, en algún momento, entre gritar y llorar. Ahí se vio que esta figura masculina siempre era la que finalmente tenía la decisión. (Alicia, FMB7, entrevista personal, 6 de mayo de 2019).

Como menciona Ana Falú (2014), «son espacios que se perciben de manera diferencial según los sujetos sociales» (p.15), esto incluye las subjetividades, las escalas territoriales por donde circulan las personas; «se trata no solo de espacios físicos, sino también simbólicos, políticos, lugar de disputas de quiénes y cómo las habitan» (Falú, 2014, p.15).



²¹ Según Rebeca Solnit: “*mansplaining* —un neologismo con traducción incierta, que se ha trasladado al español como machoexplicar, hombre-explicar, manexplicar e incluso androplicar—. El concepto se utiliza hoy en día como moneda corriente para describir el tono pedagógico que utilizan ciertos hombres al hablar de temas sobre los cuales sus interlocutoras mujeres poseen mayor conocimiento, mientras ellos se asumen como expertos” (Solnit, p. 12, 2017).

Resumen de capítulo

En este capítulo se contextualiza la situación de los y las activistas en su entorno urbano, quienes se enfrentan a la violencia del sistema de transporte en sus ciudades. Dicho sistema está inscrito a una estructura informal, espontánea, desordenada y con prácticas neoliberales. Además, en el caso particular de las mujeres se evidencia –a través de data recopilada- la violencia de género a través del acoso callejero y los feminicidios.

Uno de los símbolos del capitalismo es el automóvil que tiene un carácter excluyente para la mayoría de personas. Es así que los y las activistas del movimiento ciclista de América Latina cuestionan el autocentrismo y las políticas neoliberales impuestas para favorecer a quienes pueden acceder a un auto. Siguiendo a Lefebvre, los activistas reclaman su *derecho a la ciudad* (valor de uso) y utilizan la bicicleta como herramienta no hegemónica para trasladarse. Sin embargo, las prácticas activistas no han dado cuenta de que la proclama que ellos consignan de *pacificación de las calles* debería incluir una mirada cuestionadora frente a la cosificación de las mujeres. Por el contrario, muchos de los activistas reproducen prácticas androcéntricas y diversas formas de violencia intrapersonales.

Finalmente, las activistas ciclistas y feministas han empezado a colocar el tema en la agenda del FMB, empezando por las preguntas que previamente Falú (2014) se hizo: ¿de qué derechos hablamos?, ¿y de la ciudad de quiénes?

2. Capítulo II. Tejer para visibilizar las violencias

Los antecedentes de las activistas feministas en el FMB se remontan a ciertas situaciones realizadas en varias ediciones del foro. Puedo rastrear algunas acciones concretas que reflejaron intentos de una organización de mujeres en la historia de los Foro Mundiales de la Bicicleta. En el FMB4 (Medellín, 2015), se hizo el primer panel de género *Ciudades para todas. Mujeres y bicicletas*. Según el evento creado en el Facebook del FMB4, el objetivo de este panel fue «Desarrollar un primer encuentro para la reflexión sobre el uso de la bicicleta como alternativa de movilidad y el reconocimiento del trabajo pro-bici de las mujeres en Colombia y demás países del mundo» (Mujeres Bici-bles Iberoamérica, 2015). El panel estuvo conformado por las activistas Cristina Rojas (Femibici), Yesenia Sumoza (Bicimamis), Patricia Luna (Bicionarias) y Ximena Paltán (Carishina en bici). Durante el FMB5 (Santiago de Chile, 2016) se presentó el libro *Mujeres en bici*, editado por activistas de Ecuador con el respaldo de la institución Friedrich Ebert Stiftung; con artículos escritos por varias activistas de la región. Además, en el FMB5 se creó la *Red Mujeres en Bicicleta Latinoamérica*. En el año 2017, durante el FMB6 en México se presenta un caso de violencia contra la activista Dana Torres, en la mesa de cicloviajeras, desde la cual se leyó el comunicado oficial de Dana. No pude encontrar información clara de este hecho, ni un comunicado o acción oficial del equipo organizador del FMB6 al respecto. Aparentemente, pasó desapercibido.

Previo al FMB7 (Lima, 2018), en septiembre del 2017, las activistas de *Sostenibles* organizaron el pre-foro *Mujeres, territorios y movilidad sostenible* (Anexo 6.2), al que asistieron 30 activistas de Perú, Ecuador, Chile, México y Argentina. En este evento, no solo se compartieron experiencias, sino que se escribió -a varias manos- el *Manifiesto FMB7*.

En el FMB7 sucedió el acoso sexual por parte de un asistente del foro de Lima, en los baños del estadio Niño Héroe Manuel Bonilla, hacia una trabajadora de la limpieza del lugar que era menor de edad. Aquel día se clausuraba el FMB7. Parte del equipo organizador decidió denunciar este acto en plena ceremonia de clausura, luego de lo cual, se leyó el *Manifiesto FMB7*. En este capítulo se pretende conocer las estrategias que utilizan las activistas para visibilizar la violencia de género y colocar una agenda feminista en el FMB.

El FMB8 (Quito, 2019) tomó como una de sus bases al *Manifiesto FMB7* para la creación de su *Comisión de Mujeres y Disidencias*, conformado por mujeres y personas no-

binarias de varios países de la región. Además, las activistas del FMB8 organizaron el *I Encuentro Interseccional de Mujeres y Disidencias* en los días previos a la inauguración del FMB8.

En los meses anteriores al FMB8, la *Red Mujeres en Bicicleta Latinoamérica* se fortaleció y acompañó las distintas denuncias con comunicados oficiales sobre varios casos: Gonotaser, el acoso de un ciclista hacia una mesera en la competencia de la Vuelta a San Juan, así como una serie de campañas en resonancia con otras iniciativas mundiales como el #MeTooCiclista, #HermanaYoTeCreo y #CiclismoSinMachismo.

Como veremos más adelante, hay un trabajo colectivo y de alianza entre la *Red de Mujeres en Bicicleta Latinoamérica*, creada en el FMB5 (Santiago de Chile, 2016), y la *Comisión de Mujeres y Disidencias*, instaurada para el FMB8 en el 2018. Ambos espacios están conformados por activistas de la región latinoamericana, aunque tienen distintas funciones. La *Comisión de Mujeres y Disidencias*, en el 2018 estuvo constituida por ocho activistas de seis países²² (Ecuador, Chile, Colombia, México, Bolivia y Argentina), quería colocar una agenda feminista en los FMB, y a la vez, acompañar los distintos pedidos del *Manifiesto FMB7*. Y, por otro lado, la *Red de Mujeres en Bicicleta de Latinoamérica*, que actualmente tiene más de 200 adscritas, entre activistas, especialistas, académicas, funcionarias de gobiernos local y central, no cuenta con documentos ni textos que expliquen su función. Lo que pude encontrar acerca de la red es un testimonio de la activista ecuatoriana Nataly Pinto publicado en el libro *Más allá de los límites. Apuntes para una movilidad inclusiva*:

Esta red va más allá del intercambio de ideas, de información y de contactos, implica generar vínculos de camaradería entre nosotras, donde nos sentimos a gusto de compartir, dar y recibir consejos y sentirnos acompañadas en el caminar o pedalear de cada una. En el grupo reflexionamos sobre otros temas que van más allá de la bicicleta como el acoso callejero, el transporte público y los peatones. También hemos conversado temas esenciales de la circulación desde la perspectiva de las madres (...) También es agradable enterarnos de

²² La comisión no está conformada por activistas de Perú. En las entrevistas que realicé, las activistas peruanas me indicaron que las convocaron varias veces. Sin embargo, ninguna de ellas tenía tiempo y muchas respondieron que estaban agotadas luego de la organización del FMB7. La colaboración de las activistas peruanas estuvo basada en el compartir toda la información que sus pares latinoamericanas solicitaban.

las novedades, como cuando supimos que Ximena Pérez transportó a su bebé en la primera bici cargo en Salta, Argentina (Pinto, N., Puga, E., y Endara, G., 2017, p. 29)

Pese a que no existen mecanismos formales para sus dinámicas, hasta la fecha, realizan pronunciamientos y alianzas para visibilizar casos de violencia de género. Algunas de las activistas de la *Comisión de Mujeres y Disidencias* forman parte de la *Red de Mujeres en Bicicleta de Latinoamérica*.



Figura 9. Línea de tiempo. Creación de la *Red de Mujeres en Bicicleta Latinoamericana* (2016), *Manifiesto FMB7* (2017-2018) y de la *Comisión de Mujeres y Disidencias* (2018).
Elaboración propia.

2.1. Ecos feministas: del Manifiesto FMB7 a la Comisión de Mujeres y Disidencias

Lo que se evidencia en esta investigación es la conexión entre la propuesta de las activistas del FMB7 (Lima, 2018) y las organizadoras del FMB8 (Quito, 2019) para incluir en el FMB una agenda feminista como la violencia de género, el cuidado para *todxs*, la inclusión de liderazgos femeninos, la inclusión de voces y votos diversos, entre otros mencionados tanto en el *Manifiesto FMB7* como en la denuncia el día de la clausura.

Como resonancia de lo trabajado y propuesto por las activistas de Lima, las activistas quiteñas, organizadoras del FMB8, por primera vez en la historia de los FMB, constituyeron una instancia inscrita al FMB8 denominada: *Comisión de Mujeres y Disidencias*. Las activistas indican que dicha comisión tomó como base el *Manifiesto FMB7*. Esto se hizo evidente en la información recogida tanto en el trabajo de campo, las entrevistas y los comunicados que se publicaron desde los canales de comunicación del FMB8.

Pero es lindo e histórico, cuando nosotras conversábamos con otras mujeres del foro sobre esto y decíamos tenemos que darle fuerza a ese manifiesto, tiene que ser como nuestro Protocolo de Río de Janeiro, la firma de una cosa que va ser histórica porque finalmente es un manifiesto que sale también y que se valida con las diferentes acciones que fueron ocurriendo, y que va seguir mejorando y que va a seguir cambiando las cosas porque sino no pasa nada... (Ana, entrevista personal, 29 de abril de 2019) [el subrayado es mío].

Como vemos el *Manifiesto FMB7* se valida y activa con las acciones y los discursos de las activistas. El *Manifiesto FMB7* no solo contiene una serie de pedidos para incluir «voces y votos diversos» o «espacios seguros» (Bustos et al, 2017). Además, las activistas reclaman un lugar en los espacios de poder del FMB.

Según Cecilia Amorós, el patriarcado no es una esencia, sino un sistema *metaestable* de dominación ejercido por los individuos que, al mismo tiempo, son reproducidos por él (Amorós, 2005). Todos y todas formamos parte del patriarcado. Este último es *metaestable* porque sus formas se van adaptando a los distintos tipos históricos de organización social y económica; preservándose en mayor o menor medida según la sociedad. La mayoría de las entrevistadas de cuatro ciudades (Lima, Buenos Aires, Ciudad de México y Quito) asocian

las categorías patriarcado y violencia al sistema en el que viven y a los lugares donde transitan:

... súper fuerte lo del Manifiesto de mujeres... fue un documento que nos respaldó mucho para hacer cosas y toda la fuerza durante todo el proceso. Además, todas las violencias que se vivieron evidenciaron que en Latinoamérica hay países que tenemos mucho más grado de machismo que otros. Desde hombres y mujeres porque obviamente el sistema patriarcal nos atraviesa a hombres, mujeres y disidencias. Entonces para mí después cuestionarme cuánto las mujeres de Lima, me imagino, tuvieron que pararse y luchar para poder sacar esto, nos dio bastante fuerza. Creo que más que nada en mi caso personal, además de haber tenido la experiencia de Lima de la falta de voluntades, de la falta de nexos, de conexión. (Patricia, entrevista personal, 29 de abril de 2019) [el subrayado es mío].

La activista indica que el sistema patriarcal atraviesa a hombres, mujeres y disidencias. Asimismo, señala que en el FMB7 de Lima hubo falta de voluntades y de conexión para colocar el tema en la agenda: «las mujeres de Lima me imagino tuvieron que pararse y luchar para poder sacar esto...».

En el siguiente comunicado denominado *Comisión Mujeres y Disidencias*²³, publicado el 8 de febrero del 2019 en las cuentas oficiales de Facebook y Twitter del FMB8, se explica cómo nace la comisión y cuáles son las funciones de la misma. Junto con el afiche-comunicado se reconoce que «Como Foro Mundial de la Bicicleta, Ecuador (FMB8) entendimos que es importante dar continuidad a los procesos que surgen desde las bases». Identificando la elaboración y difusión del *Manifiesto FMB7* como un proceso que empieza desde las bases de organizaciones activistas feministas con la intención de integrarlo en la agenda FMB. Luego, el comunicado se refiere al caso de acoso ocurrido en Lima, las alianzas entre las redes y la creación de la comisión:

²³ Ver Anexo 6.4 o el enlace: <https://cutt.ly/3ewNx2>

Ese es el caso del manifiesto publicado en Lima, en contra del acoso sexual ocurrido durante el 7mo Foro Mundial de la Bicicleta. Después de este hecho, la Red Latinoamericana de Mujeres Ciclistas se fortaleció y agrandó. Junto a ellas, como organización decidimos concretar la formación de la Comisión de Mujeres y Disidencias del Foro Mundial de la Bicicleta, como un espacio permanente de gestión y visión sobre la movilidad. (Comisión Mujeres y Disidencias, 2019) [el subrayado es mío].

Este es un comunicado importante porque demuestra una apropiación del *Manifiesto FMB7*. Además, se indica que hay un trabajo acogido por las redes que involucran activistas locales e internacionales como la *Red de Mujeres en Bicicleta de Latinoamérica*.

Como veremos en varios de los comunicados y afiches, las activistas y organizadoras de los FMB7 y FMB8 plantean una agenda feminista centrada en la prevención de violencias de género, inclusión de identidades diversas, liderazgos femeninos, gestión de espacios de encuentro para mujeres y disidencias, así como el pedido de equidad de género.

La Comisión de Mujeres y Disidencias del Foro Mundial de la Bicicleta fomenta la participación activa de identidades diversas, tejido social y el activismo ciclista en general. Trabajamos en conjunto para prevenir las violencias de género, gestionar espacios de encuentro para mujeres y disidencias, así mismo en pro de equidad de género en los espacios del ciclismo y el activismo (...).

La Comisión está conformada por mujeres latinoamericanas de Ecuador, Colombia, Chile, Argentina, México y Bolivia. La toma de decisiones al interior de la comisión es consensual. Los acuerdos logrados son socializados al grupo organizador del FMB8, teniendo así incidencia sobre las decisiones generales en la coordinación y gestión integral del FMB8. (Comisión Mujeres y disidencias, 2018) [el subrayado es mío].

Se decidió darle prioridad a la prevención de violencias porque tenían como antecedente el acoso denunciado públicamente el día de la clausura del FMB7. En una

primera etapa, la comisión estuvo conformada por las organizadoras y activistas de Ecuador. En una segunda etapa, la comisión se amplió e incluyó integrantes de Latinoamérica, lo cual le daría fuerza a la misma porque se descentralizaba y llegaba a varias partes del continente. Cada una de sus representantes podía realizar incidencia a nivel local para que los pronunciamientos tengan respaldo internacional. Además, la *Red de Mujeres en Bicicleta de Latinoamérica* coordinaba y acompañaba cada etapa del proceso.

Durante el FMB8, la comisión velará por el cumplimiento del Manifiesto FMB7 y apoyará la propuesta de hacerlo parte de los estatutos del Foro Mundial de la Bicicleta. Así mismo, asegurará el cumplimiento de los acuerdos de convivencia FMB8 y la existencia de mecanismos para acordar cualquier instancia de violencia de género, que se presente antes, durante y después del FMB8. (Comisión Mujeres y disidencias, 2018) [el subrayado es mío].

Considero que la primera estrategia utilizada fue agruparse en redes o comisiones conformadas por activistas de distintos países. Otra de las estrategias que las organizadoras del FMB8 utilizaron es crear un espacio para el *I Encuentro Inteseccional de Mujeres y Disidencias*²⁴, días previos al FMB8 se convocó a este evento para que las activistas puedan conocerse. Este encuentro presencial reforzaría los lazos creados en línea: muchas de ellas solo habían coordinado por redes sociales y a través de Internet.

La comisión coordinará el Primer Encuentro de Mujeres, Disidencias y Bicicletas a realizarse el miércoles 24 de abril en la Casa de la Cultura Ecuatoriana, como preámbulo y parte del FMB8, también dará apoyo a las ponencias, talleres, pechakuchas e intervenciones urbanas, de las mujeres y las disidencias que lo soliciten. (Comisión Mujeres y disidencias, 2018) [el subrayado es mío].

²⁴ Previo al 2019, este evento es denominado de dos maneras: *Primer Encuentro de Mujeres y Disidencias* o *Primer Encuentro de Mujeres, Disidencias y Bicicletas*. En el 2019, semanas antes del encuentro (24 de abril de 2019), el nombre oficial fue *I Encuentro Interseccional de Mujeres y Disidencias del Foro Mundial de la Bicicleta*.

Vemos que hay un diálogo entre el comunicado de lanzamiento del *Comité de Mujeres y Disidencias* y el *Manifiesto FMB7*, específicamente en el punto 6 del manifiesto donde el pedido es: «Nos comprometemos a que en nuestros espacios mixtos se incorporen voces y votos diversos con paridad de género²⁵ en el proceso de toma de decisiones, planificación y participación. El FMB deberá evidenciarlo en sus actividades, temáticas y formas de organización».

En esta correlación de ambos documentos, hay un diálogo a nivel de los pedidos, el más claro en este caso el de *la participación activa de identidades diversas*, que hace eco de la solicitud de *incorporación de voces y votos diversos* señalado en el *Manifiesto FMB7*. Además, la comisión trabajaría para «prevenir las violencias de género y gestionar espacios» para «la participación activa de identidades diversas en pro de la equidad de género».

El comunicado, además, tiene como objetivo esclarecer las funciones del *Comité de Mujeres y Disidencias* y sus acciones inmediatas a seguir («coordinará el Primer Encuentro de Mujeres, Disidencias y Bicicletas...»).

Comisión de Mujeres y Disidencias			
Funciones	¿Por qué surge?	Integrantes	Acuerdos
<ul style="list-style-type: none"> - Fomentar la participación activa de identidades diversas. - Prevenir las violencias de género, gestionar espacios de encuentro para mujeres y disidencias. - Velar por el cumplimiento del <i>Manifiesto FMB7</i> y apoyar la propuesta de hacerlo parte de los estatutos del FMB. - Asegurar el cumplimiento de Acuerdos de Convivencia FMB8 y la existencia de mecanismos para acordar cualquier instancia de violencia de género, que se presente antes, durante y después del FMB8. 	<p>Por la preocupación con respecto al episodio de acoso sexual ocurrido en el marco del FMB7, para velar por el <i>Manifiesto FMB7</i>. Además, tenían conocimiento de otras manifestaciones de violencia de género en los espacios del activismo ciclista, es así que se veía necesario visibilizarlas, no olvidarlas.</p>	<p>Activistas mujeres y no binaries de los países de Ecuador, Colombia, Chile, Argentina, México y Bolivia.</p>	<p>La toma de decisiones al interior de la comisión es consensual.</p>

Tabla 1. Elaboración propia.

²⁵ Sobre ese punto en el *Manifiesto FMB7*, se recalca lo siguiente: «Estamos conscientes de que el género como una construcción sociocultural favorece una mirada patriarcal, androcéntrica y colonial en nuestros espacios privados y públicos; sin embargo, sabemos también que es algo dinámico al igual que nuestras culturas, por lo que apelamos al respeto, la libertad y la vida en dignidad para todas las personas» (Bustos et al, 2017).

Como ya se mencionó previamente, una de las acciones que la *Comisión de Mujeres y Disidencias* realizó fue un evento que se denominó: *Encuentro Interseccional de Mujeres y Disidencias del FMB*, realizando el 24 de abril de 2019 en el marco del FMB8. En la página web del FMB8, hay una actividad con ese nombre en donde ponen la historia del encuentro y refuerzan el vínculo con el FMB7, específicamente con el *Manifiesto FMB7*.



**Figura 10. Invitación al encuentro.
Extraído de la web del FMB8**

Durante el FMB8 se realizará el I Encuentro Interseccional de Mujeres y Disidencias del [#FMB](#). Y con esto nos comprometemos a promover espacios diversos y seguros para las personas históricamente invisibilizadas, marginadas, excluidas, y violentadas, en las ciudades, el transporte y los espacios dominados por dinámicas patriarcales. Por ello, durante el [#FMB8](#), velaremos por el cumplimiento al Manifiesto de Mujeres del [#FMB7](#) y apoyaremos la propuesta de hacerlo parte de los estatutos del [#FMB](#). (FMB8, 2019)[el subrayado es mío].

Aquí existe otra correlación con lo propuesto en el *Manifiesto FMB7*. Se reconoce que en nuestros espacios habitan «personas históricamente invisibilizadas, marginadas, excluidas y violentadas» y que nuestras «... ciudades, el transporte y los espacios [están] dominados por dinámicas patriarcales», es decir, el espacio y la cultura, finalmente, los lugares en los que habita(mos) están hegemonícamente dominados por una estructura donde el género es leído a través de «... una mirada patriarcal, androcéntrica y colonial en nuestros espacios privados y públicos» (Bustos et al, 2017).

Si bien el nacimiento de la *Comisión de Mujeres y Disidencias* está relacionado con diversos elementos de la organización del FMB7 de Lima, no se puede desconectar del contexto internacional, donde las discusiones en torno a las violencias de género y feminicidios están muy presentes en nuestros países Latinoamericanos. En el caso de Quito había un contexto particular, como se puede leer en la Figura 11 sobre el comunicado del colectivo quiteño *Vivas nos queremos*; además, varias de las entrevistadas mencionan este contexto de violencia hacia las mujeres en sus países:

Hubo algunos hechos coyunturales aquí en el Ecuador y en Quito particularmente. Fueron unos meses bien duros los últimos del año pasado. Se asesinó a una mujer²⁶ y, esta persona... bueno fue xenofobia²⁷ y machismo, así en todo su esplendor, entonces fue tenaz porque acusaron a los venezolanos de ser asesinos, los perseguían con antorchas. Fue bien fuerte. Y después el caso de Martha, no sé si supiste de una chica que había estado con sus amigos y con su novio y fue violada por los tres y le violaron con objetos, con botellas, con tacos de billar. Fue una cosa así horrible... (Ana, entrevista personal, 29 de abril de 2019).

²⁶ Recuperado de <https://cutt.ly/jew7IAS>

²⁷ Recuperado de <https://cutt.ly/iew7C4D>

¡MARTHA ESTAMOS CONTIGO!

“NUESTROS CUERPOS NO SE TOCAN, NO SE VIOLAN Y NO SE MATAN”

Esa fue la consigna que nos movilizó el pasado 24 de noviembre durante la tercera edición de la marcha Vivas nos Queremos.

Aquel día, más de 10.000 personas en Quito y cientos más en otros lugares del país, nos manifestamos ante la violencia machista, ante el dolor de quienes han perdido a una hermana en manos de la violencia feminicida, al tiempo que creamos un espacio para encontrarnos como mujeres sobrevivientes de violencia sexual.

Las mujeres seguimos expuesta a situaciones de vulnerabilidad en nuestras propias casas, en la calle y en los espacios públicos, la violencia sexual sucede en los círculos cercanos a nosotras, los agresores son: padres, hermanos, tíos, padrastros, abuelos, amigos...

Todas quienes nos hemos unido para alzar la voz porque Vivas nos Queremos no descansaremos hasta conseguir justicia y reparación.

Martha, te hablamos como mujeres y sobrevivientes de violencia que, donde sea necesario encenderemos nuestras antorchas para alimentar el fuego de todas para acompañarte.

#TodasSomosMartha

#VIVAS NOS QUEREMOS

Figura 11. Afiche de *Vivas Nos Queremos* de Ecuador para la movilización del 24 de noviembre, 2018. Recuperado de <https://www.facebook.com/VivasNosQueremosEcuador>

En el contexto de la preparación para el FMB8, Ecuador enfrentaba dos casos de feminicidio, los cuales influenciaron en la decisión de consolidar la *Comisión de Mujeres y Disidencias*, la que se conformó primero en Quito y luego se abrió a toda la región. En su primera etapa, se empezó a conversar acerca de conformar la comisión en pleno cuestionamiento y reclamo de los dos casos fuertes de violencia contra dos mujeres en Ecuador, el caso de Diana, una mujer embarazada asesinada por su pareja en plena calle, con varios testigos incluidos: diez efectivos de la Policía de Ibarra; y el caso de Martha (nombre protegido), quien sufrió una violación grupal, dejándola inconsciente y en un estado muy delicado de salud.

Las personas empezaron a movilizarse, realizaron varias marchas, para pedir justicia. Al mismo tiempo, la Asamblea Nacional de Ecuador empezaba a discutir la derogación de la

ley que penaliza el aborto. Al respecto los colectivos activistas e instituciones también se movilizaban, unos a favor de la derogación y otros en contra:

... en ese momento se empezaba a discutir la derogación de esta ley entonces también había como esta ola de manifestaciones en contra de esto, pero, también, a favor los propios religiosos, generalmente, prodigan también ahí presionando. Entonces sí había como una plataforma de discusión. Entonces se acercan las compañeras de un colectivo de aquí del Ecuador que se llama *Vivas nos queremos* a pedirnos al foro que nos manifestemos a favor o en contra. (Ana, entrevista personal, 29 de abril de 2019).

En medio de este contexto y debate, las organizadoras del FMB8 tuvieron contacto con colectivos feministas con quienes intercambiaron posturas y se aliaron para sumar a sus respectivas causas:

... se articula una reunión, y a partir de esa reunión empiezan a aparecer un motón de cosas, que los compañeros también empiezan a decir cosas, y las compañeras a responder, a dar como un contexto, porque además es un tema que no lo discutes, es tan controversial que prefieres no discutirlo, o sea a veces cuando no estás muy informado o muy convencida o no eres feminista entonces prefieres evitar el tema. Pero en este caso era una confrontación directa de unas compañeras que estaban bien preparadas, que conocían el contexto histórico y que podían tener la respuesta para los compañeros y compañeras porque, al menos, yo aprendí un montón con ellas entonces en este encuentro es que nace la Comisión de Mujeres porque, decimos, okey el foro tiene todas estas comisiones pero ¿qué se está haciendo con relación a las mujeres, a la protección?, entonces empezamos y, en ese momento era género, y empezamos a trabajar el tema (Patricia, entrevista personal, 29 de abril de 2019) [el subrayado es mío].

Como podemos ver, hay toda una red de interrelaciones entre activistas feministas ecuatorianas y el precedente de las activistas peruanas que organizaron el FMB7, de donde

salió el *Manifiesto FMB7*. Existe un contexto local, nacional e internacional en donde se dialoga y se coloca una agenda feminista. En el contexto local y nacional se presentan casos de feminicidios y violencia sexual; así como el debate sobre la derogación de la ley que penaliza el aborto. A nivel internacional, existen casos de feminicidios y movilizaciones de activistas feministas para que la violencia hacia las mujeres se detenga. Además, dos de los movimientos más grandes están vigentes: *Me Too* y *Ni una menos*. Las activistas ciclistas empiezan a utilizar los hastags #MeTooCiclista, #HermanaYoTeCreo y #CiclismoSinMachismo.

Estos reclamos y acciones se condicen con la dura realidad de nuestros países latinoamericanos donde tanto las noticias mediáticas como nuestras realidades están plagadas de violencia de género, a todo nivel.



Figura 12. Conexiones y alianzas de las activistas feministas del FMB8. Elaboración propia.

En la segunda etapa de la *Comisión Mujeres y Disidencias*, cuando la convocatoria se abrió a toda Latinoamérica, las organizadoras se aliaron con activistas feministas del

colectivo *Vivas nos queremos* y otras agrupaciones del mismo corte en Quito, estas organizaciones asesoraron en todo momento a la comisión, además se tejieron redes con abogadas e investigadoras feministas que apoyaron a las activistas del FMB8.

2.2. Una agenda cotidiana y feminista en el Foro Mundial de la Bicicleta

A través del análisis de las entrevistas, se pudo examinar las diversas identidades feministas de las y les activistas del FMB. Estas identidades son plurales y están conectadas entre ellas por el activismo feminista ciclista, la acción colectiva y la resistencia individual.

Maura Kelly realiza una revisión sobre la conceptualización del feminismo activista (Kelly, 2015) y encuentra que algunas investigadoras como Reger, Armstrong y Bernstein adoptan una definición que incluye tanto la acción colectiva como la resistencia individual, así como los feminismos institucional y extra-institucional como parte de las tácticas estatales y de otras instituciones.

Polletta y Jasper (como se citó en Kelly, 2015) sostienen que «Feminist identity is, most basically, a collective identity, that is, “an individual’s cognitive, moral, and emotional connection with a broader community, category, practice, or institution”» (p. 82). [La identidad feminista es, básicamente, una identidad colectiva, es decir, “la conexión cognitiva, moral y emocional de un individuo con una comunidad, categoría, práctica o institución más amplia”].

Para esta investigación, utilizaremos la definición de Taylor y Van Dyke acerca del activismo, al que definen como un lugar de contestación donde los cuerpos, símbolos, identidades, prácticas y discursos se utilizan para perseguir cambios en las relaciones de poder institucionalizadas (Taylor y Van Dyke, 2004). En el caso de las activistas entrevistadas se puede sostener que están comprometidas con la acción colectiva del activismo ciclista feminista. Además, muchas de ellas indican que realizan acciones individuales de resistencia. Kelly abarca un sentido amplio de feminismos:

... the individualist nature of everyday feminism leaves it in a contested position relative to other strategies that are part of the feminist movement’s tactical repertoire. However, in order to encompass as broad as possible an array of actions that might be considered by the actor to be activism, I expand

social movement scholar's definitions of tactical repertoires and politics to include individual resistance and I define activism as all challenges to constituted authority. [... la naturaleza individualista del feminismo cotidiano lo deja en una posición controvertida en relación con otras estrategias que forman parte del repertorio táctico del movimiento feminista. Sin embargo, para abarcar una gama de acciones lo más amplia posible que el actor pueda considerar activismo, amplió las definiciones de estudiosos del movimiento social de repertorios tácticos y política para incluir la resistencia individual y defino el activismo como todos los desafíos a la autoridad constituida] (Kelly, 2015, p.83) [el subrayado es mío].

En el análisis del corpus y del material recogido durante el trabajo de campo, se puede observar que las identidades y el activismo feminista se llevan a cabo en el día a día, de manera cotidiana. Para este caso, además, se puede comprobar que se forma un tejido y conexiones entre las y los activistas tanto a nivel local, regional e internacional.

En el rango de la diversidad de feminismos, podemos encontrar desde una persona que se identifica como «anarquista pero institucional» y alguien que «empezaba a ser consciente de las relaciones de género y del feminismo»:

Soy anarquista pero institucional. Creo que los movimientos sí necesitan un cauce, buscan su cauce, pero si tú no tienes, por ejemplo, la lógica de cauce puedes hacer inundaciones y generar efectos negativos en la vida de personas. (Imelda, entrevista personal, 17 de mayo de 2019).

No pertenezco a ningún colectivo ciclista, nunca me ha interesado, han sido espacios re-masculinos en el Ecuador. En realidad, me acerco al foro desde un acercamiento feminista porque por ahí nos conocimos [con Patricia], ella es parte del colectivo de *Vivas nos queremos* y yo soy parte de la plataforma y de la campaña por el aborto libre en Ecuador, además, soy parte de un colectivo que se llama Ruda Colectivo Feminista. (Gloria, entrevista personal, 29 de abril de 2019).

[Mi acercamiento] tiene que ver con un momento personal de ir siendo más consciente con los temas de género, con el feminismo en sí, y en ese momento los problemas en el grupo y en la comisión organizadora. Este choque de confrontar personas machistas con comentarios machistas, que tal vez una puede estar acostumbrada pero no tan constantemente y no tan confrontacional. Por momentos, sí chocaban los comentarios de estos chicos y siento que con mis compañeras fui como que mucho más consciente en estos temas, de las relaciones de género y del feminismo, y vimos que teníamos que hacer algo, confrontar y parar, no estaba bien que eso ocurra. (Julia, entrevista personal, 15 de mayo de 2019).

Como podemos ver, existe un rango de identidades feministas, lo cual suma a la diversidad de propuestas del FMB. Sin embargo, lo que tienen en común es el pedido de la incorporación de una agenda feminista con puntos y elementos clave.

«Cuidado para todxs»

En el 2009, Inés Sánchez de Madariaga introdujo el novedoso concepto de *movilidad del cuidado*, que es una perspectiva para analizar y reconocer el trabajo de cuidado. Sánchez de Madariaga argumenta que, al incorporar esta mirada en las encuestas, permitirá tener una mejor comprensión de las características de viaje:

Los datos de las encuestas de uso del tiempo muestran un uso diferenciado del tiempo entre hombres y mujeres que se deriva de los roles de género que asumen en sus vidas cotidianas. Las mujeres se hacen cargo de la mayor parte de las llamadas tareas de cuidado, es decir, aquellas labores vinculadas al cuidado del hogar, de los hijos e hijas, de los familiares enfermos y mayores, mientras que los hombres asumen todavía poca parte de esa tarea (Sánchez de Madariaga, 2009, p. 9).

Como lo hemos visto, la estadística y los sistemas de medición acerca de la calidad de vida de las personas, invisibilizan las prácticas cotidianas de las mujeres y su labor de cuidado. Ni siquiera se plantean encuestas con un factor diferenciado para quiénes se desplazan en función del cuidado de otras personas que tienen a su cargo (niños, ancianos/as, enfermos/as, etc.). El recojo de la data no diferencia entre traslados a los colegios, los hospitales, el supermercado o mercados para proveer de comida a las familias, entre otros tipos de desplazamientos directamente vinculados al cuidado de otras personas.

Las activistas plantean que, para hablar de *justicia social a través de la movilidad*, se debe complejizar la reflexión acerca de la movilidad. Por ello, uno de los temas fuertemente propuestos es el *cuidado para todxs*: «empatía, inclusión, respeto y cuidado para todxs». (Bustos et al, 2017).

Rainero (2001) considera que las mujeres conforman uno de los grupos con movilidades más complejas debido a una fuerte construcción social que las asocia con la supervivencia económica, funcional y social del hogar. La mujer es la encargada de asegurar la supervivencia de su grupo familiar en el tiempo y el espacio, limitando su tiempo disponible y, disminuyendo con ello, sus capacidades de desplazamiento. (Figuroa y Waintrub, 2015, p. 59) [el subrayado es mío].

El problema es que se invisibiliza el trabajo doméstico y de cuidado que, en su mayoría realizan las mujeres, el mismo trabajo que ayuda a mantener el sistema económico tal y como lo conocemos. Sobre la base de este trabajo silencioso, gratuito e invisible, se sostiene toda la actividad económica de las grandes ciudades y países.

En su mayoría para los hombres, la función habitar está relacionada con el descanso y *confort*, después de un día largo de trabajo, llegar a casa y tener lo necesario para reponer las energías (dormir, alimentarse y descansar). En cambio, para las mujeres el habitar es trabajo. Sin embargo, para el «sentido común» y dominante, el cuidado del hogar es lo opuesto a trabajar (Zucchini, 2015). Son dos maneras de experimentar la ciudad, por lo tanto, se correlaciona con dos maneras diametralmente opuestas de trasladarse y de percibir la ciudad. Lamentablemente, las instituciones y la cultura le dan más valor a una que a la otra, ya sea por las estructuras circunscritas a la cultura con sus prejuicios, valores y concepciones.

Los desplazamientos para sostener las labores de reproducción son infravalorados en nuestras sociedades. A diferencia de los traslados para realizar las labores de producción y de las actividades económicas. Si a ello, le sumamos que existen mujeres que tienen doble jornada laboral, una circunscrita en el ámbito público y profesional, así como el trabajo que deben realizar en el hogar; tenemos traslados en la ciudad sumamente complejos.

Históricamente, la posición femenina se constituye a partir de un intercambio realizado entre hombres, quienes objetivan mujeres. Esta visión de la mujer como una mercancía opera en varios aspectos de la vida cotidiana de las personas. Las mujeres, a través del trabajo doméstico, son una pieza clave en el proceso de producción, contribuyendo a la cantidad final de plusvalía realizada por el capitalista. Parafraseando a Marx, el resultado del proceso de producción capitalista no es solo la mercancía (valor de cambio). El resultado, su producto, es la generación de plusvalía para el capital, por lo tanto, la transformación de la mercancía en capital (Marx, 1975).

Marx no abordó exhaustivamente temas de opresión sexual. Sin embargo, se puede hacer la conexión directa entre la fuerza de trabajo doméstica, realizada en su mayoría por mujeres, como un elemento clave en el proceso de producción. El trabajo de las mujeres en casa contribuye a la cantidad de plusvalía realizada por el capitalista (Rubin, 1975).

Para el caso latinoamericano es importante recordar el trabajo sobre Sao Paulo de Letícia Lindergberg, quien escribe sobre el efecto de la infraestructura ciclista en el aumento del uso tanto para varones como para mujeres. Sin embargo, da cuenta que –pese a la implementación de la infraestructura- aún existen mayores dificultades para que las mujeres accedan plenamente a la ciudad a través del uso de la bicicleta (Lindergberg, 2016). A través de esta investigación, se puede observar cómo las estructuras de género (labores de cuidado que incluyen el traslado de hijos y/o ancianos) entran en contradicción con la supuesta libertad que ofrece la bicicleta. La infraestructura y los planes para incorporar la bicicleta en la vida de las mujeres no consideran las labores reproductivas y de cuidado.

La prevención de violencias de género

La movilidad desde una perspectiva de género no solo significa que es una práctica social (Urry, 2007). Además, es relación social, por lo tanto, «these aspects of mobilities (movement, representation, and practice) are political- are implicated in the production of

power and relations of domination» [estos aspectos de la movilidad (movimiento, representación y práctica) son políticas- están implicadas en la producción del poder y relaciones de dominación] (Cresswell, 2010, p. 28). La movilidad no solo está inscrita en una estructura social determinada, además produce y reproduce esas diferencias y exclusiones. Cresswell y Uteng (2008) sostienen que comprender las formas en que la movilidad y el género se intersectan es sin duda complejo dado que ambos conceptos contienen significado, poder y comprensiones en disputa. En el marco del FMB, la violencia de género y el abuso del poder en relaciones interpersonales están asociados a las relaciones entre hombres cisgénero, mujeres y disidencias, quienes comparten los mismos espacios e incluso objetivos similares como la promoción del uso de la bicicleta en sus ciudades.

La prevención de la violencia de género es una de las principales demandas de las activistas latinoamericanas. Este punto es demandado tanto por la *Red de Mujeres en Bicicleta de Latinoamérica*, así como por las organizadoras del FMB7 y del FMB8. Se podrían dar ejemplos concretos de violencia de género como denuncias al interior del FMB, además, en base a esta demanda de prevenir violencias de género, se realizaron varias acciones como la denuncia en la clausura FMB7, el Primer Encuentro Interseccional, los pañuelos morados con el hastag “#CiclismoSinMachismo”, entre otras acciones performáticas.

Las violencias de género y las relaciones de poder tanto en la ciudad como al momento de trasladarse se han estudiado por varias académicas latinoamericanas, europeas y estadounidenses. Susan Hanson (2010) revisa la literatura en torno a movilidad y género de las últimas décadas. Hanson identifica dos corrientes presentes en los análisis: una de ellas quiere comprender de qué manera la movilidad da forma al género, preocupándose principalmente sobre cómo el proceso de movilidad/inmovilidad permite visibilizar las relaciones de poder cambiantes incrustadas en el género. Esta corriente desarrolla estudios de caso cualitativos, poniendo atención en el contexto y en la experiencia de vida y lo que la movilidad – en general – significa para las personas en los diferentes contextos. La otra corriente plantea cómo el género da forma a la movilidad, se enfoca en cómo los procesos de género crean, refuerzan o cambian patrones de movilidad cotidiana. Implica una visión simplificada del género, poniendo la atención en medir la movilidad con gran detalle y mayoritariamente a partir de técnicas cuantitativas (Jirón y Zunino, 2017).

El estudio de estos temas en Latinoamérica no es significativo como en otras regiones. Uno de ellos es el de Soledad Díaz Vázquez (2016), quien desde una aproximación cualitativa detecta para el caso mexicano una serie de barreras (físico-espaciales, temporales, tecnológicas, fisiológicas) entre las cuales las socio-culturales y organizacionales expresan relaciones de género que persisten y modelan la práctica.

Para la prevención de violencias de género, las activistas del FMB promueven espacios seguros, los cuales se solicitan desde el *Manifiesto FMB7* (Anexo 6.1) y se generan en los *Acuerdos de Convivencia* (Anexo 6.5) del FMB8, punto 5 del *Manifiesto FMB7*: «Nos comprometemos a que dentro del FMB y en nuestros colectivos se generen espacios de trabajo libres y seguros...» [el subrayado es mío]. Estos espacios se hacen realidad con la creación de la *Comisión de Mujeres y Disidencias* (Anexo 6.4), que vela porque las asistentes sean escuchadas y cuidadas, incluso se realizó el I *Encuentro Interseccional de Mujeres y Disidencias*, considerado un espacio seguro y libre de violencias de género. De la misma manera, se realizaron estrategias para crear espacios y mecanismos de prevención de violencias.

Inclusión de liderazgos femeninos y de voces y votos diversos

En el *Manifiesto FMB7*, se hace un llamado a la incorporación de voces y votos diversos, lo que incluye considerarlos para los acuerdos, la planificación y la toma de decisiones: «Nos comprometemos a que en nuestros espacios mixtos se incorporen voces y votos diversos con paridad de género²⁸ en el proceso de toma de decisiones, planificación y participación. El FMB deberá evidenciarlo en sus actividades, temáticas y formas de organización» (Bustos et al, 2017). Propongo que esta postura es una crítica al androcentrismo y la manera cómo se toman las decisiones en el FMB. Recordando lo que la activista e investigadora de la Universidad Federal de Santa Catarina (Brasil), Roberta Raquel, señaló en su ponencia²⁹ *Bicicleta y Género: Un análisis de los Foros Mundiales de la Bicicleta* presentada en el FMB7: «la participación de la mujer en la historia del Foro

²⁸ Manifiesto FMB7, segunda posdata: «(2) La intención de incorporar voces diversas en nuestras acciones y análisis, buscar que en todos los espacios de trabajo haya diversidad de opiniones, voces y contextos sociales».

²⁹ Ponencia *Bicicleta y Género: Un análisis de los Foros Mundiales de la Bicicleta*, conferencia de Roberta Raquel, investigadora de la Universidad Federal de Santa Catarina (Brasil), en el Foro Mundial de la Bicicleta de Lima. Entrevista recuperada de: <https://la.network/equidad-genero-foro-bici/>

Mundial de la Bicicleta ha sido en promedio del 30%». En su investigación, Roberta Raquel tomó como referencia los foros mundiales realizados en Medellín (2015), Santiago de Chile (2016) y Ciudad de México (2017).

Además, en la historia de los FMB solo en Quito existió la figura compartida de coordinación general entre un hombre y una mujer. Los demás foros han sido liderados por hombres cisgénero.

2.3. Situacionismo y Radical Media

El movimiento ciclista de Latinoamérica recibió influencia del movimiento que surgió en San Francisco (EE.UU.), quienes reapropian una mirada lefebvriana del derecho a la ciudad. Una de las actividades emblema del grupo pionero de San Francisco (1992) es la llamada *Masa Crítica* (MC), la que se expandió a varios países de Europa y luego llegó a América Latina. Los activistas de San Francisco denominan a la MC: «the concept of riding together en masse is open-ended enough that people have adapted it in many ways during the past decades, from altering the structure of formal recreational riding to using “Critical Mass-style” rides to bring attention to a wide range of political campaigns and issues» [El concepto de manejar juntos en masa es lo suficientemente abierto como para que las personas lo hayan adaptado de muchas maneras durante las últimas décadas, desde alterar la estructura formal recreacional para usar el «estilo Masa Crítica» hasta manejar para captar la atención de una amplia gama de campañas y problemas políticos] (Carlsson, Elliott y Camarena, 2012, p. 9). Zack Furness en su artículo *Critical Mass, Urban Space and Vélomobility*, analiza la MC en su función performativa como una crítica a la *automovilidad* (automobility) del espacio motorizado, lo hace desde la óptica de la Internacional Situacionista (IS):

I discuss the politics of Critical Mass through the lens of the Situationist International, or situationists – a group of avant-garde artists and architects that developed a unique program of spatial politics in the 1950s. Using the situationists as a reference point, I also explain how Critical Mass impacts the progress of formal bicycle advocacy and I contextualize vélomobility within a paradigm of utopian urbanism [Discuto la política de la Masa Crítica a través del lente de la Internacional Situacionista, o situacionistas, un grupo de

artistas y arquitectos de vanguardia que desarrollaron un programa único de política espacial en la década de 1950. Utilizando a los situacionistas como punto de referencia, explicaré cómo la Masa crítica impacta el progreso de la defensa formal de la bicicleta y contextualizo la vélomobilidad dentro de un paradigma de urbanismo utópico] (Furness, 2007, p. 299).

Las activistas no se distancian de una influencia lefebvriana ni de la idea del *derecho a la ciudad* como apropiación y transformación del espacio. Considero que lo incorporan en sus acciones y discursos. También puedo identificar la incorporación de varias ideas de la IS, este grupo se fundó con la consigna de generar una apropiación y «revolución» en el espacio (Sadler, 1998). Además, la IS critica lo que denominaron el *urbanismo unitario* como eje central de la crítica al «espectáculo» del capitalismo (Debord, 1983). De acuerdo con los situacionistas, el proceso de urbanización era pasivo y orientado al consumo como manera de vida para la alienación de las personas. Como uno de los líderes situacionistas, Guy Debord, propuso la creación de *situaciones* o momentos de la vida cotidiana (lo que Simmel, Goffman, Lefebvre denominaron *everyday life*).

Las activistas feministas del FMB incorporan mecanismos para la transformación no solo de las ciudades sino de sus vidas cotidianas. Una de las ideas que atraviesa el *derecho a la ciudad* lefebvriano, el activismo ciclista y los situacionistas es la idea de juego. Pese a los espacios violentos e inseguros, las activistas se las arreglan para incorporar el juego en sus estrategias y lo hacen desde una perspectiva que les permite interrumpir y romper con lo establecido. Según el filósofo Johan Huizinga, la tendencia al juego es natural en el ser humano y en los demás animales que se divierten imitando, jugando, simulando. En *Homo Ludens*, Huizinga (1995) propone que el ser humano propende de forma natural al juego:

(...) y gracias a los juegos crea no sólo las reglas de éstos, sino también las del derecho y las normas básicas de la cultura y la convivencia. El juego es una actividad más vieja que la cultura y, además, en el juego aparece algo que rebasa el instinto inmediato de conservación. La cultura, por tanto, brota desde el juego; éste es su fundamento y su factor esencial originario (p. 11, 12).

Algunos ejemplos de juego como parte de sus estrategias son las diversas performances en las calles y en los mismos espacios del evento. La *Comisión de Mujeres y Disidencias* del FMB8 programó un evento para niñas denominado la #CicletadaDeLasNiñas, el evento promovía la idea de que las niñas puedan perder el miedo a manejar bicicleta por las calles. El evento estuvo acompañado de juegos y música.

Además, las intervenciones feministas tanto en las calles como en los espacios del foro tienen una característica lúdica. En la Figura 13, podemos ver la performance que inauguró el foro, las activistas utilizan distintos elementos como pañuelos y canciones.



Figura 13. Conexiones y alianzas de las activistas feministas del FMB8. Archivo personal.

El término *radical media* fue acuñado por John D.H. Downing en 1984 en su estudio sobre «comunicación rebelde» (*rebellious communication*) y movimientos sociales. Downing indica que la matriz de *radical media* es la cultura popular y sostiene que la *radical media* está relativamente libre de la agenda de poder: «The term popular cultura, then, focuses attention on the matrix of radical alternative media, relatively free from the agenda of the powers that be and sometimes in opposition to one or more elements in that agenda» [El término cultura popular, entonces, enfoca la atención en la matriz de medios alternativos radicales, relativamente libres de la agenda de los poderes existentes y, a veces, en oposición a uno o más elementos en esa agenda] (Downing, 2001, p. 8). Downing conecta la práctica de *radical media* con los aportes del feminismo anarquista de Sheila Rowbotham, el concepto de hegemonía de Antonio Gramsci y la idea de cultura de resistencia contrahegemónica de James C. Scott.

Sheila Rowbotham (1981) indicaba la emergencia de una comunicación lateral y de resistencia:

Resistance, in other words, is a resistance to multiple sources of oppression, but in turn, it requires dialogue across the varying sectors –by gender, by race, ethnicity, and nationality; by age; by occupational grouping- to take effective shape. Radical alternative media are central to that process [Resistencia, en otras palabras, es una resistencia a múltiples fuentes de opresión, pero a su vez, requiere un diálogo entre los diferentes sectores -por género, por raza, etnia y nacionalidad; por edad; por agrupación ocupacional- para que tome una forma efectiva. Los medios radicales alternativos son fundamentales para ese proceso] (Downing, 2001, p. 18).

Gramsci se enfocó en la clase política dirigente en el capitalismo durante el primer tercio del siglo XX y escribió desde el punto de vista histórico como el Renacimiento, la Reforma, el Resurgimiento Italiano. Por contraste, Scott sostiene que «is concerned with a thick ethnographic description of the inmediateces of micropolitical conflict, as expressed through many symbols and forms of communication, within a Third World agrarian setting in transition» [se concentra en una descripción etnográfica amplia de las inmediaciones del conflicto micropolítico, tal como se expresa a través de muchos símbolos y formas de comunicación, dentro de un entorno agrario del tercer mundo en transición] (Downing, 2001, p. 17).

Además, Downing coloca las raíces de *radical media* en la relación de arte y medios mencionando a los expresionistas, dadaístas, surrealistas y los situacionistas como grupos que se comunicaban en una suerte de *radical media*. La conexión que nos concierne para el caso de las activistas feministas del FMB es el aporte del situacionismo ligado a la transformación de espacios y su práctica a través de estrategias que podrían considerarse como una suerte de *radical media*. Todas estas corrientes concibieron la relación entre arte y medios de comunicación. Los situacionistas estaban influenciados por los dadaístas y surrealistas: «Situationism, unlike Marxism, had no sense that human history was moving toward victory for subordinate classes. There was a permanent dualism in its adherents' view of recuperation, namely, that the ruling class could twist every form of protesta round to

salvage its own ends» [Para el situacionismo, a diferencia del marxismo, no tenía sentido de que la historia humana avanzara hacia la victoria de las clases subordinadas. Hubo un permanente dualismo en la visión de sus seguidores, a saber, que la clase dominante podía transformar a su favor cada forma de protesta con la finalidad de cuidar sus propios intereses] (Downing, 2001, p. 59).

Los situacionistas desarrollaron una práctica que denominaron psicogeografía: «could set for itself the study of the precise law and specific effects of the geographical environment consciously organized or not, on the emotions and behaviours of individuals» [... podría establecerse por sí mismo el estudio de la ley y los efectos específicos del entorno geográfico organizado conscientemente o no, en base a las emociones y los comportamientos de los individuos] (Debord, 1955). La psicogeografía podía practicarse con el método *dérive*, que es un método urbano experimental que da la posibilidad de inventar, descubrir, contestar y apropiarse del espacio urbano de inesperadas maneras. Es una crítica de la vida cotidiana (Lefebvre) que rechaza la estructura capitalista en la vida diaria de las personas, enfatizando el valor de uso del espacio. Otro método que utilizaron los situacionistas es *détournement* (desvío), que habla sobre la posibilidad artística y política de tomar algún objeto del capitalismo o del sistema hegemónico con la finalidad de cambiar su significado, produciendo una crítica. En otras palabras, es una crítica de los símbolos hegemónicos y capitalistas del día a día; el juego y la *dérive* son formas de *détournement*.

Los aportes del situacionismo para los y las activistas que están influenciados por el derecho a la ciudad y a la movilidad sostenible, se pueden ver en varios escenarios de acción. Además, existe una corriente denominada *psicogeografía feminista* y coloca el cuerpo y la sexualidad en el centro de las ideas de la psicogeografía situacionista: «I argue that a feminist psychogeography should aim to study how the structure and content of gendered experience of place is determined by the nature of places themselves, and how our gendered experiences and behaviours can shape those places in turn» [Sostengo que una psicogeografía feminista debería apuntar a estudiar cómo la estructura y el contenido de la experiencia generizada (de género) del lugar está determinada por la naturaleza de los lugares mismos, y cómo nuestras experiencias y comportamientos de género pueden dar forma a esos lugares a su vez] (Bridger, 2013, p. 288).

Podemos ver como varios aspectos de la práctica situacionista como el uso del *radical media* están presentes en las acciones y estrategias de las activistas feministas del FMB. Estas prácticas se han utilizado a lo largo de los años por toda la comunidad ciclista. Lo interesante del caso es la reapropiación y la crítica, desde las mismas herramientas, por parte de las activistas feministas. A través de esa reapropiación, además, invaden y toman los espacios de poder.

Siguiendo con el ejemplo de la *Cicletada de las niñas*, organizada por la *Comisión de Mujeres y Disidencias* para el FMB8, se pueden identificar prácticas situacionistas en donde predominan los cuerpos de las mujeres y las niñas, utilizando los juegos y la música; además, de un tipo de vestimenta colorida (Figura 14). Asimismo, en la *Cicleteada de las niñas*, al igual que en otras actividades organizadas por las activistas del FMB, se diseñaron volantes, stickers y afiches coloridos con una gráfica lúdica como se puede ver en la Figura 15.



Figura 14. Luego de la #CicletadaDeLasNiñas, actividad programada para el FMB8, se da el lugar para un desvío y producir otra realidad a través del arte y la música. Foto intervenida. Original del Twitter de @cicletadaninas.

Otra de las principales herramientas usadas por los colectivos activistas es el trabajo en línea, a través de Internet. No solo se construyen redes de trabajo en línea y con herramientas que nos da la tecnología, además, se arman debates y se construyen discursos. Para el FMB8, se hicieron *Acuerdos de Convivencia* (Anexo 6.5). El texto menciona uno de

los pedidos del *Manifiesto FMB7*: «Queremos transformar positivamente tanto nuestras relaciones interpersonales como nuestros territorios con empatía, inclusión, respeto y cuidado para todxs» (Bustos et al, 2017).



Figura 15. Diseño de sticker, volante y afiche de “La Cicletada de las niñas”. Recuperado de <https://cutt.ly/6erP8TV>

Y se concretan los siguientes *Acuerdos de convivencia*:

Ni en línea, ni en persona consentimos:

Expresiones o gestos insultantes, humillantes o intimidatorios para referirnos a otras personas.

Comportamientos que coartan las expresiones de género, identidad, ideas políticas o creencias religiosas, que censuran, lastiman o agreden a otras personas.

Chiste y comentarios excluyentes: sexistas, xenofobos, racistas, clasistas o que promueven cualquier tipo de discriminación.

Invitaciones o avances sexuales no deseados.

Acoso entendido como cualquier tipo de comentario que refuerce discriminación, por género, identidad y expresión de género, orientación sexual, discapacidad, apariencia física, edad, etnia o religión en contextos

privados, laborales y sociales.

El contacto físico o la atención no deseada.

Expresiones o gestos insultantes, humillantes o intimidatorios para referirnos a otras personas.

TOLERANCIA CERO significa responder al protocolo de seguridad que podría resultar en la expulsión de los espacios (FMB8, 2019).

Como sabemos, el acoso no solo puede ser cara-a-cara. Además, existe el tipo de acoso que se realiza a través de plataformas virtuales y es tan perjudicial como una interacción agresiva en persona. Por ello, las activistas resaltan que no se permitirá agresiones o violencia de ningún tipo ni en línea ni en persona. Para identificar algunos tipos de violencia, se lista una serie de acciones que pueden derivar de agresiones en línea o en persona. Y finalmente, indican que, si se incumple con los *Acuerdos de Convivencia*, se podría llegar a expulsar a las personas que agreden.

Es necesario resaltar el uso de las palabras «TOLERANCIA CERO» porque usualmente muchos ciclistas realizan campañas utilizando estas dos palabras para disminuir el número de accidentes de tránsito. Usualmente, los y las activistas hacen hincapié en el excesivo uso de velocidad, cuando un auto va muy rápido: Tolerancia cero; para frenar el número de muertes en las calles: Tolerancia cero.

En ese sentido es importante detenernos en la comparación que se puede hacer entre disminuir el uso excesivo de la velocidad en las calles, así como detener la violencia de género que se vive desde nuestros cuerpos y en nuestras ciudades. Nuestra sociedad valora la velocidad, vivimos en tiempos donde existe el *fast-food*, las imágenes veloces de una publicidad, la tecnología que va cambiando cada vez más rápido y vivimos al ritmo de la obsolescencia programada. Así como el automóvil es un símbolo de la modernidad y se lo relaciona con el «éxito», que es una característica valorada en nuestro mundo contemporáneo. Además, se valora un auto veloz, pese a que sabemos que el exceso de velocidad cobra vidas en las calles. Ivan Illich ha cuestionado ampliamente el uso del transporte automotor, Illich indica que el dominio del sistema industrial de circulación sobre las personas se establece cuando los medios de transporte circulan a «velocidad prepotente», con lo que la industria tiene el monopolio de la circulación cuando la vida cotidiana llega a

depender del transporte motorizado (Kreimer, 2006). En su artículo *Energía y Equidad*, Illich sostiene que, desde hace algunos años, se empieza a admitir que en la forma que utilizamos los automóviles, no es eficaz. Esta falta de eficiencia se debe a que los vehículos se han diseñado en base a la propiedad privada y no para el público. Según Illich, la velocidad es un nuevo factor de estratificación social de las sociedades supereficientes (Illich, 1978).

Tolerancia cero en el espacio biciactivista significaría detener las violencias tanto en las calles cuando las personas mueren debido al exceso de velocidad. Pero, además, para las activistas feministas del FMB significa la necesidad de detener la violencia hacia los cuerpos no hegemónicos tanto en los espacios privados como públicos. Los espacios públicos están hegemónicamente masculinizados y urge resignificarlos. Bassett (citado por Bridger, 2013) sostiene que la ciudad aparece como femenina, pasivamente para ser tomada, un espacio de aventura para ser conquistado o poseído. A través de diversos mecanismos como los *Acuerdos de Convivencia*, el *Manifiesto FMB7*, las acciones performáticas tanto en la clausura FMB7 como en la inauguración FMB8, las activistas cuestionan el androcentrismo espacial como una violencia frente a sus cuerpos y territorios.

2.4. «Ellos globalizan su negocio, nosotras globalizamos nuestro reclamo»³⁰

A fines del 2018, salió a la luz un caso de violación en Colombia. El perpetrador es un activista que promueve el uso de la bicicleta, del colectivo denominado Gonoraiders. Una acción simbólica e importante de la *Red de Mujeres en Bicicleta de Latinoamérica* fue el rechazo de este caso de violación y tortura, denominado por los medios de comunicación: Caso Gonotaser.

Respecto a esta denuncia, la *Red de Mujeres en Bicicleta de Latinoamerica*, sacó un pronunciamiento respaldado por el FMB8. El comunicado se publicó el 19 de diciembre de 2018. Además, las activistas realizaron una campaña a través de redes sociales (Twitter y Facebook), con el apoyo del comité organizador del FMB8. Su difusión tuvo mucho alcance a nivel de la región. Se usaron los *hashtags*: #LoQueEsConUnaEsConTodas,

³⁰ Frase de Arely Carreón, alcaldesa de la bicicleta de Ciudad de México, en referencia al caso de Yoselín García atropellada por una revolvedora de cemento de la empresa CEMEX en junio del 2017 en Ciudad de México. Esta empresa tiene filiales en Colombia, por ello, activistas de Colombia y todo Latinoamérica se unieron al reclamo exigiendo respuestas por parte de la empresa para prevenir este tipo de incidentes.

#VivasNosQueremos, #SinSerAcosadas, #MiraCómoNosPonemos, #SororidadCiclista y #LibresdeViolencias.

Se replicaron varios mensajes de apoyo a la denuncia para el caso Gonotaser, diversas activistas del continente twitearon y postearon tanto el comunicado de la *Red de Mujeres en Bicicleta Latinoamérica* como diversas gráficas que explicaban y visibilizaban la denuncia. En esta ocasión, la exposición del mismo hizo que la mayoría de grupos activistas de ciclismo urbano y la organización del FMB condenen públicamente este hecho.

Cada vez es más propio de los movimientos sociales la creación de comunidades virtuales con intereses comunes, Marshall McLuhan sostuvo que la información compartida de estas comunidades podía trascender el espacio y el tiempo como nunca antes (McLuhan, 1972). En el caso de la organización de las activistas adscritas a la organización del FMB, la tecnología es una herramienta que les permite expandir sus demandas.

La acción colectiva precede a la tecnología tal y como la conocemos hoy en día. Sidney Tarrow define ésta como la unión de fuerzas de ciudadanos corrientes que se reúnen para luchar contra las élites, autoridades y demás antagonistas sociales. Si bien las manifestaciones existen desde inicios de la historia, no es el caso de la organización, la coordinación y el mantenimiento de esta interacción es una intervención de la modernidad marcada principalmente por la aparición de la imprenta y las asociaciones civiles (Tarrow, 1997). Ambas expresiones, insertadas en capitalismo, contribuyeron al poder de los movimientos iniciales (Sánchez, 2014).

En la Figura 16, podemos leer el pronunciamiento (Anexo 6.6) de la *Red de Mujeres en Bicicleta de Latinoamérica* acerca del caso de Robert Colonia, alias Gonotaser³¹, llamado así por el nombre que utilizaba el activista ciclista del colectivo Gonoraiders. Colonia es acusado de torturar, violar, extorsionar y grabar vejámenes hacia a una mujer menor de edad en setiembre de 2018. Luego en diciembre de 2018, se recibió la denuncia de otra mujer por los mismos cargos. La Policía allanó la casa del acusado y encontró varias grabaciones de abusos y violaciones hacia las denunciadas y varias mujeres. Hasta la fecha, pese a que existen grabaciones de las acusaciones, no se dicta sentencia. En febrero de 2019, el juez de

³¹ El 23 de abril de 2019, el Juez 37 Penal del Circuito sustentó en Audiencia de Apelación del procesado Robert Andrés Colonia Gonzalez afecta los intereses colectivos, la integridad y formación sexuales de la comunidad.

Paloquemado (Colombia) consideró que no era necesaria la prisión preventiva enviándolo a su casa para seguir con el proceso.

RED DE MUJERES EN
BICICLETA DE
LATINOAMÉRICA



Como integrantes de la Red de Mujeres en Bicicleta de Latinoamérica, y con el apoyo del Foro Mundial de la Bicicleta (FMB8), nos comprometemos con la erradicación de la violencia de género dentro y fuera del movimiento ciclista.

Por lo que, queremos manifestarnos ante el grave crimen, suscitado la semana pasada, a mujer bogotana de diecinueve años quien fue torturada y violada por un hombre integrante de la comunidad ciclista.

Así rechazamos la violencia machista dentro de nuestros espacios de encuentro, tanto físicos como digitales.

#LoQueEsConUnaEsConTodas
#VivasNosQueremos
#SinSerAcosadas
#MiráCómoNosPonemos
#SororidadCiclista
#LibresdeViolencias

Figura 16. Comunicado difundido por las redes del FMB8 y replicado por las colectivas adscritas a la Red de Mujeres en Bicicleta de Latinoamérica.

Este pronunciamiento ha sido uno de los hitos del movimiento feminista ciclista de América Latina. El comunicado (Figura 16) se difundió en las redes y los países de las más de doscientas activistas que conforman la red.

Es evidente la transnacionalización y la globalización de los activismos que promueven el uso de la bicicleta y de la movilidad sostenible. La mayor parte del trabajo realizado por la *Red de Mujeres en Bicicleta de Latinoamérica*, integrada por representantes de Colombia, Ecuador, Chile, Argentina, Perú, Puerto Rico, Bolivia, Venezuela, México y Brasil, se hace de manera virtual. Los acuerdos son tomados a través del uso de las diversas tecnologías, teniendo un alcance internacional. Considero que este movimiento a favor del ciclismo con una agenda feminista se encuentra dentro de una dinámica de globalización: «the new transnational activism is both its connection to the current wave of globalization and its relation to the changing structure of international politics» [el nuevo activismo transnacional es tanto su conexión con la ola actual de la globalización como su relación con

la estructura cambiante de la política internacional] (Tarrow, 2005, p. 5). Así como la globalización es una dinámica que puede servir a los grandes grupos de poder, por otro lado, puede ser clave para la desterritorialización de los espacios activistas, además, está influenciada por los contextos internacionales y con ello lograr un mayor alcance:

[La globalización] se presenta como un conjunto de procesos de homogenización y a la vez de fraccionamiento articulado del mundo, que reordenan las diferencias y las desigualdades sin suprimirlas. Y sin interculturalidad se convierte en objeto cultural no identificado. Tiene varias agendas, reales y virtuales, que la sitúan en fronteras o situaciones translocales y trabaja con su diversidad. Y por razones socio económicas, no puede prescindir de lo local, ni lo local puede expandirse o aún sobrevivir, desconectado de ella (García Canclini, 2004, p. 93).

A través de herramientas como Internet, WhatsApp o aplicaciones en línea, las activistas coordinan y se organizan, así las comunicaciones se vuelven efectivas e inmediatas. Considero que estas herramientas se utilizan con el enfoque de *Radical Media* (Downing, 2001) para irrumpir y contestar ante las desbalanceadas relaciones de poder que existen en los espacios de las activistas.

Asimismo, Internet sirve para internacionalizar las luchas o demandas de las activistas. A veces, la noticia es conocida primero en el exterior y luego en el país. Por poner de ejemplo este caso, la *Red de Mujeres en Bicicleta de Latinoamérica* se fortaleció al exponer estas denuncias, y las activistas locales, de donde procede el denunciado, ganaron más predominancia en sus territorios. Con ello, está teniendo injerencia en el ámbito político local e internacional. Algunas noticias o eventos son consideradas en el exterior para luego tener un impacto a nivel nacional. Por lo tanto, se introducen dinámicas más amplias de globalización. Robert O. Keohane (como se citó en Tarrow, 2005) indica que la globalización se sostiene en el «... increasing volume and speed of flows of capital and goods, information and ideas, people and forces that connect actors between countries» [... aumento de volumen y velocidad de los flujos de capital y los bienes, información e ideas, personas y fuerzas que conectan a los actores entre países] (Tarrow, 2005, p. 5).

Además, las activistas de la *Red de Mujeres en Bicicleta de Latinoamérica* organizan

acciones en conjunto a través de las conexiones de internet y reuniones que tienen con los grupos locales. Muchos de los colectivos regionales contactaron con los grupos locales a través de los *fanpages* y las redes sociales como Facebook y Twitter. Además, recordemos que el FMB es un evento que se realiza una vez al año, pero las activistas se mantienen en contacto a través de medios digitales durante todo el año. Lo que nos lleva a la pregunta: ¿cómo cambian las dinámicas de las activistas que incluyen una agenda feminista en el movimiento ciclista a través del uso de Internet? Probablemente, no tendrían el alcance y la desterritorialización que tienen hoy en día.

De cierta manera, esta pregunta me lleva a parafrasear a Manuel Castells, la resistencia al poder se efectúa mediante los mismos dos mecanismos que constituyen en la sociedad red: los programas de las redes y las conexiones entre redes. Para Castells, el denominado movimiento «antiglobalización» es una red local-global organizada y debatida en Internet, estructuralmente conectada con la red mediática. En la sociedad red el poder está redefinido, pero no ha desaparecido. Tampoco las luchas sociales. La dominación y la resistencia ante la denominación cambian de carácter según la estructura social específica en la que se originan y que modifican con su acción. Las activistas feministas adscritas al movimiento a favor de la bicicleta, también son parte de la resistencia o la contestación al reclamar la apropiación de los espacios (Lefebvre) sin violencia de género. Al ser parte de un grupo que resiste a la producción y reproducción del capital (valor de cambio) y al mismo tiempo a la pacificación de las calles también son parte del contrapoder, donde hay dominación, hay resistencia a la dominación: «El poder gobierna, el contrapoder combate» (Castells, 1997, p. 65).

Además, Castells catalogó 82 casos alrededor del mundo vinculados a lo que se denomina ciberactivismo y encontró ciertas características comunes a estos colectivos de contrapoder, las que Miguel Sánchez (Sánchez, 2014) ha resumido en seis puntos:

- 1- Las y los activistas están conectados en red de numerosas formas. Es decir, más allá de las redes sociales y la web, la conexión en red siempre es multimodal e incluye lo *offline*.
- 2- La ocupación del espacio urbano es un requisito. Es importante señalar que la protesta se inicia cuando el espacio virtual se territorializa. En el caso de las activistas del FMB, el lugar escogido fue el estadio Manuel Bonilla (la clausura del FMB7) y luego

fue reproducida en varios soportes: digital (en un vídeo que analizaremos más adelante, en las redes sociales) y físico (en la clausura del FMB8).

- 3- Los movimientos son locales y globales a la vez, más allá de los espacios definidos por los territorios, los movimientos tienen conexiones globales con experiencias similares en todo el mundo.
- 4- Son movimientos espontáneos en su origen, desencadenados, por lo general, por una chispa de indignación. En el caso del Foro Mundial de la Bicicleta, este nació con un incidente automovilístico. De la misma forma, el enclave de las activistas feministas surgió con la denuncia pública el día de la clausura del FMB7.
- 5- Son virales. No en el sentido estricto de la red, sino que las acciones de estos movimientos inspiran acciones en otros lugares del mundo. En el caso que estudiamos, a partir de la denuncia pública, se decidió ejercer presión y tomar acción en otros casos similares (Gonotaser de Colombia, Vuelta a San Juan de Argentina).
- 6- No suelen tener líderes/as. Se trata de movimientos desencantados de la clase política. En ese sentido, los liderazgos son más efímeros, transitorios y dinámicos y los grupos se organizan en torno a tareas definidas.

Con estas ideas de Castells, propongo que las activistas utilizan algunas herramientas que utiliza el *establishment* y, considero que, lo hacen bajo el enfoque de *Radical Media* (Downing, 2001), con la finalidad de llevar su discurso contra-hegemónico a otros espacios. Además, utilizan los recursos clásicos: reuniones, marchas, manifestaciones, conversaciones, panfletos, volantes, entre otros.

Utilizan internet tanto para impactar a niveles masivos (*mass media*) como para tener comunicaciones a nivel interno, a nivel de los grupos o las personas. Con ello, aparentemente, se consolidan a través de los medios masivos o sólo los utilizan.

En el caso de la denuncia de Gonotaser, claramente, se puede verificar la amplia difusión del pronunciamiento (Figura 17) y la postura de la red. A través de medios de comunicación masiva (El Universal, 2018) a nivel local e internacional también difundieron lo mismo.



Figura 17. Twett del colectivo colombiano para hacer un llamado a la acción sobre el caso Gonotaser. Imagen extraída del Twitter de @LaPoderosaFem

La suma de sus acciones comunicacionales determina sus estrategias. Hay un nivel de comunicaciones que se produce en el contacto de persona a persona o de grupo a grupo. Es decir, dependen de sus acciones como las marchas o movilizaciones en las calles para reproducir sus intervenciones en los distintos formatos o plataformas de comunicación. En este capítulo, se han identificado una serie de recursos que van desde la entrega de volantes o conversaciones de persona a persona hasta la influencia en la agenda de medios de comunicación masiva. Todos estos niveles se articulan para finalmente tener impacto en distintos grupos, se pueden ver varios niveles de comunicación desde pequeñas conversaciones individuales tipo *face-to-face* hasta la cobertura de los medios de comunicación masiva. Para ello, elaboré la Tabla 2 con las estrategias y elementos de comunicación usados por las activistas.

	Estrategias online	Estrategias offline
Convocar / reclutar	<ul style="list-style-type: none"> • Lista de correos • Blog / página web • Redes sociales (Facebook, Twitter, Instagram) • Programa de radio por internet • WhatsApp, sms, app chats 	<ul style="list-style-type: none"> • Conversaciones con personas / activistas • Actividades sociales y culturales • Fanzines, panfletos, afiches
Organizar	<ul style="list-style-type: none"> • Lista de correos • Whatsapp, sms, app chats • Blog / página web • Redes sociales (Facebook, Twitter, Instagram) 	<ul style="list-style-type: none"> • Conversaciones con personas / activistas • Actividades sociales y culturales • Eventos exclusivos para un grupo
Cobertura de medios	<ul style="list-style-type: none"> • Base de datos de periodistas • Lista de mails • Llamadas telefónicas / Skype 	<ul style="list-style-type: none"> • Volantes, afiches • Conversaciones con periodistas / activistas y especialistas • Actividades sociales y culturales
Movilizar	<ul style="list-style-type: none"> • Blog / página web • Redes sociales (Facebook, Twitter, Instagram) • WhatsApp, sms, app chats 	<ul style="list-style-type: none"> • Acciones simbólicas • Volantes, fanzines, carteles • Actividades sociales y culturales • Conversaciones personales y grupales (megáfono)

Tabla 2. Elaboración propia

En todos los FMB, los y las activistas tienen la oportunidad de presentar sus experiencias y/o investigaciones. Existe la Comisión de Programa, que se encarga de evaluar la calidad y pertinencia de las presentaciones, se les otorga puntajes bajo determinados criterios, las propuestas que obtienen los puntajes más altos son seleccionadas para presentarse.

A diferencia de otros FMB, una de las funciones de la *Comisión de Mujeres y Disidencias* era revisar las postulaciones teniendo en cuenta la agenda feminista planteada para el Foro Mundial de la Bicicleta de Quito (FMB8). Se revisaba cada propuesta, se les hacía un seguimiento a los temas para que exista un porcentaje de presentaciones que aporten a la agenda feminista. Si tenían denuncias probadas de algún tipo de violencia de género³², se los separaba del grupo seleccionado. En el trabajo de campo para esta investigación, no se

³² Considerándose la reproducción de prácticas de acoso y violencia interpersonal.

recogieron detalles de los mecanismos de veto para ninguno de los casos. Lo que se analizará es lo que se publicó en el Facebook y el Twitter del FMB8³³.

El 24 de marzo se publicó en las redes del FMB8 un comunicado³⁴ acerca del veto realizado a dos activistas de Ecuador y uno de Colombia para que no sean admitidos dentro de los espacios del FMB8 ni como ponentes ni asistentes. El comunicado señala que esta decisión es consensuada y forma parte de «[nuestra] postura de tolerancia cero hacia el acoso y la reproducción de prácticas irrespetuosas, además de [nuestros] acuerdos de convivencia y la creación de espacios con perspectiva de género»³⁵ (FMB8, 2019).

Este comunicado derivó en una serie de enfrentamientos entre un sector de la comunidad activista. Uno de los vetados solicitó una reunión con las y los organizadores del FMB8, quienes accedieron a tener una reunión virtual, ya que los organizadores se encontraban en Quito y el vetado en Bogotá.

Luego de la mencionada reunión, el 2 de abril, el activista implicado realizó un video, que difundió en Facebook, para anunciar que regresaba al FMB8: «ya mi nombre está limpio». En el vídeo, menciona que él está «a favor del empoderamiento de género». Hacia la mitad del vídeo, lanza la candidatura de Bogotá, liderada por él, para el FMB10.

Para este vídeo se realizó un análisis crítico del discurso en base a la propuesta de Fairclough (1992) y el modelo sistémico funcional al análisis crítico del discurso. Además, se recogen otras perspectivas que van en la misma línea como las de Achugar y Van Leeuwen, entre otros.

A través de la descripción, interpretación y análisis de este vídeo se revela cómo se utiliza estrategias discursivas para reducir la responsabilidad del implicado en los casos de violencia de género en un contexto que se volvió internacional. Con ello, se develan las relaciones de poder en estos espacios, ya que los implicados son activistas reconocidos por sus comunidades locales y, en este caso particular, ha recibido apoyo y reafirmación por parte de su comunidad de manera pública.

En este caso, se evidencia la construcción de un discurso para favorecer a una persona con capital simbólico dentro del espacio del FMB. Estas estrategias discursivas utilizadas por

³³ Este material es accesible para cualquier persona que lo busque en las redes sociales del FMB8.

³⁵ Ver comunicado completo en el Anexo 6.3.

el emisor generan una serie de recursos para que el implicado pueda desconocer una falta y/o cuestionar una decisión que se dio en una instancia respaldada por la organización. Por otro lado, no todo es blanco y negro. Hay diversas voces en redes sociales, así como de los miembros de diversos colectivos y ciudadanos que cuestionan el veto del activista. Con todo ello, parafraseando a Achugar este tipo de debates tiene una batalla en el ámbito discursivo.

En su artículo *Una teoría social del discurso*, Fairclough (1992) nos habla del discurso como un término que va más allá del habla o de la lengua. Uno de los principales enfoques que le da el autor a su teoría tiene que ver con el aspecto social detrás del discurso, entendiendo «el lenguaje como una forma de práctica social antes que una actividad puramente individual» (p. 66). Esta idea me resulta interesante porque escaparía de la categoría meramente formal del análisis, articulándose con el aspecto social del discurso (o cómo se forma el discurso en relación a diferentes contextos). El discurso pasa a ser no solo un conjunto de enunciados e ideas con los que pueda expresarse un pensamiento, ya sea de forma oral o escrita, sino además una forma de representación de lo social:

La práctica discursiva es constitutiva tanto de la manera convencional como creativa: contribuye a reproducir la sociedad (identidades sociales, relaciones sociales, sistemas de conocimiento y creencias) como es; sin embargo, también ayuda a transformar la sociedad (Fairclough, 1992)

En ese sentido, lecturas distintas se puedan dar dentro de un mismo contexto. En el caso del vídeo de descargo por violencia de género, es decir, acusaciones de agresiones a distintas mujeres. El protagonista del vídeo se presenta y da una lectura distinta de los hechos, además, que dentro de los círculos activistas es una persona con un capital simbólico (fundador de uno de los colectivos más conocidos en Colombia, líder activista), le puede brindar otro cariz a los hechos.

Además, considerando que partimos de la idea de que no se puede aislar como objeto de estudio al individuo, en este caso, al protagonista del vídeo. En consecuencia, tampoco se pueden aislar sus repercusiones dentro de lo social, pues este contexto nos da el material para leer cómo se construyen las relaciones de poder y es en el análisis discursivo que podemos entender las mismas.

En este análisis se considera como uno de los principales actores a los medios de comunicación, específicamente las plataformas digitales. En este caso siguiendo a Guy Debord en *La sociedad del espectáculo*, considero pertinente incluir reflexiones sobre cómo la tecnología es utilizada por los activistas para reproducir discursos a favor de uno de los actores, y limita la defensa de la víctima. Parafraseando a Debord, el espectáculo se apoya en el espejismo que crea la tecnología, y en este medio es posible la ocultación, el simulacro y la mentira (Debord, 1998). Para este caso se aplica la idea de que imagen de la sociedad es el reflejo de la lucha de intereses, la capacidad de imposición de unos sectores sobre otros y el papel determinante de las tecnologías de la información y comunicación, a través de los medios y la cultura, juegan en el proceso de dominación (Debord, 1998).

El vídeo del activista contiene el siguiente contenido:

Hola familia, ya mi nombre está limpio y volvemos con toda la buena onda a la programación de la octava versión del Foro Mundial de la Bicicleta... en Quito, Ecuador. Y les propongo transformar esta situación en algo positivo para todos. Debemos enfrentar la realidad del acoso, del piropo y de cualquier falta de respeto hacia las mujeres en general. Yo creo que como comunidad ya hemos creado espacios de amor y respeto hacia cualquier ser humano. Hemos creado espacios de empoderamiento como ha sido el foro, las rodadas y los eventos bici en general. Esta controversia que se generó nos deja un gran aprendizaje, gracias al cual nos damos cuenta que debemos y vamos a hacer más. Queremos construir acciones concretas de la mano con las lideresas de la comunidad bici. Queremos poner a disposición de cada colectivo talleres o capacitaciones que formen a sus integrantes para poder enfrentar positivamente estas situaciones.

Y ya que somos candidatos para lograr el décimo Foro Mundial, queremos soñarlo en grande. Pondremos a disposición mesas de trabajo para generar las acciones más contundentes a favor del empoderamiento de género jamás antes vistas. Y ya que nos gustan tanto los vídeos haremos también una campaña de sensibilización que pondremos en redes sociales. Bueno, como

se pueden dar cuenta no era el vídeo que teníamos planificado para nuestra candidatura, pero nos encanta.

Estamos aprendiendo y avanzando en estos temas como familia a nivel global. Así que vota Bogotá.

Se suman muchos, ¿contamos contigo? [el subrayado es mío].

En el vídeo aparece solo, manejando bicicleta y él se ubica al centro del recuadro. Sus primeras palabras son: «Hola familia», y que podría referirse a una estructura clásica de la familia, así también como una familia extendida a la comunidad ciclista que lo conoce. Su segunda frase es «ya mi nombre está limpio y volvemos con toda la buena onda a la programación...», aquí utiliza procesos materiales³⁶, con una voz activa. Y en general, en varias partes del texto utiliza procesos materiales, los cuales se usan cuando un sujeto tiene agencia. El protagonista del vídeo se posiciona como un sujeto con poder de realizar cambios: «Debemos enfrentar la realidad del acoso, del piropo y de la falta de respeto hacia las mujeres en general». Además, en el vídeo se puede observar que no se narra los hechos o no se refiere a las denuncias, es decir, se oculta información importante como las situaciones de agresión y/o el número de implicadas. En todo caso, las pocas veces que se refiere a los hechos, generaliza, por ejemplo: «Yo creo que como comunidad ya hemos empezado a crear espacios de amor y de respeto hacia cualquier ser humano».

Así como se aleja de la situación y las denuncias, como si fuera un agente externo, toma distancia, como si estuviera mirando una situación desde lejos: «Esta controversia que se generó, nos deja un gran aprendizaje». En este caso, ¿quién generó la controversia?, no hay un sujeto que se responsabilice, es decir, no se nombra al actor cuando se trata de la *controversia*. Varios procesos se atribuyen a un actor imaginario, a estos procesos que no tienen agente, se les denomina existenciales, no tienen agente sino existente, se limitan a señalar que algo existe en el mundo, quitando responsabilidad, ya que nadie los ejecuta.

Después de hablar sobre la controversia, la agradece y vuelve a utilizar la voz activa, con agencia para situarse en el lugar de alguien que va realizar determinadas acciones para cambiar las cosas. Es decir, la agencia la utiliza para indicar que su situación se ha

³⁶ Procesos materiales: acciones, situaciones o estados que se desarrollan en el tiempo y se expresan mediante verbos.

transformado. Y luego regresa a la voz activa y los procesos materiales para otorgarse agencia porque «vamos a hacer más».

Cuando empieza a hablar de acciones que realizará «en colaboración y de la mano con las lideresas de la comunidad bici», la imagen cambia de color a un fondo de flores lilas. Para en unos segundos, colocar otro tema y lanzar la candidatura de Bogotá como la sede del FMB para el año 2022. Al mismo tiempo, aparece en el margen superior izquierdo el hastag #FMB10. En este punto nos devela claramente que este podría ser un vídeo de campaña. Reconociendo que «no era el vídeo que habíamos planificado para nuestra candidatura» pero que igual les *encanta*. Finalmente, vuelve a colocar en su discurso la idea de familia, aunque esta vez menciona la idea de familia a nivel global: «Estamos aprendiendo y avanzando en estos temas como familia a nivel global». Para terminar con la frase: «Así que vota Bogotá». Con estas estrategias se busca disminuir la culpabilidad del implicado y conseguir muchos comentarios de apoyo: 1. usando su imagen como alguien que realizará acciones para el *empoderamiento de género*; 2. evitando mencionar las denuncias para *proponernos transformar esta situación* y 3. existe un actor imaginario que supuestamente debería tener que ver con la *controversia*, un sujeto sin agencia.

En el 2018, después de realizar el *Manifiesto FMB7*, un grupo de activistas de México, Chile, Colombia, Perú, Brasil, Argentina y Ecuador empezó a elaborar un vídeo con el contenido del manifiesto. Su producción es bastante sencilla. Consistía en que cada una de las activistas que quería colaborar con el vídeo, utilizando su propio celular, se graba leyendo una parte del *Manifiesto FMB7*. Finalmente, los aportes eran enviados a dos activistas mexicanas, quiénes lo editaron. El vídeo se presentó en la inauguración del FMB8 y fue parte de una intervención performática.

Realizando una comparación con el anterior vídeo, la principal diferencia que se puede apreciar es la diversidad de voces. La transcripción del vídeo del *Manifiesto FMB7* realizado por aproximadamente veinticinco activistas es el siguiente:

[Activista 1]: «En setiembre del 2017, durante el primer pre foro del séptimo Foro Mundial de la Bicicleta, nos reunimos mujeres de distintas ciudades de América Latina».

[Activista 2]: «En el titulado: *Mujeres, territorios y movilidad sostenibles*.

Desde la ciudad de Lima coincidimos que las luchas por espacios más inclusivos son urgentes y necesarios en nuestros contextos».

[Activista 1]: «¿Cómo reclamar ciudades más equitativas si al interior de nuestras organizaciones reproducimos las violencias de las que somos objeto en las calles? Es por esto...»

[Activista 2]: «... que decidimos formular el siguiente Manifiesto y exigimos que se incorpore a los estatutos del Foro Mundial de la Bicicleta de hoy en adelante»

1

[Activista 3]: «Somos activistas ciclistas y queremos transformar positivamente...»

[Activista 4]: «... tanto nuestras interrelaciones personales como nuestros territorios...»

[Activista 5]: «... con empatía, respeto y cuidado para todos».

2

[Activista 2]: «Respetamos desde nuestras acciones la diversidad de nuestros cuerpos, territorios, desplazamientos y espacios. Promovemos la movilidad sostenible con alegría y valentía»

3

[Activista 6]: «Nos unimos a las luchas en favor de la dignidad e igualdad de las personas»

[Activista 7]: «Promoviendo accesos, derechos y oportunidades en todos nuestros territorios»

[Activista 8]: «Creemos que muchas veces para garantizar estos accesos...»

[Activista 9]: «Es necesario generar acciones focalizadas a los grupos menos privilegiados»

4

[Activista 10]: «Promovemos el bien común a favor de un sistema mundial sostenible y que reconozca positivamente...»

[Activista 11]: «... nuestra diversidad de ser, estar y desplazarnos por nuestros territorios, libremente y sin miedo».

5

[Activista 12]: «Pedimos que dentro del Foro Mundial de la Bicicleta y en nuestros colectivos se generen espacios libres y seguros, así como acciones con enfoque de género»

[Activista 13]: «Estamos conscientes de que el género es como construcción sociocultural...»

[Activista 14]: «... que favorece una mirada patriarcal, androcéntrica y colonial en nuestros espacios públicos y privados...»

[Activista 15]: «Sin embargo, sabemos también que es algo dinámico al igual que nuestras culturas...»

[Activista 16]: «Por lo que apelamos, al respeto, la libertad...»

[Activista 17]: «Y la vida en dignidad para todas las personas»

6

[Activista 18]: «Exhortamos a las personas organizadoras del Foro Mundial de la Bicicleta y a las asistentes a comprometerse de que en nuestros espacios mixtos...»

[Activista 19]: «... se incorporen voces y votos diversos con paridad de género en la toma de decisiones, planificación y participación»

[Activista 20]: «Compromiso para que en nuestros espacios mixtos sea incorporado voces y votos diversos con paridad de género».

7

[Activista 21]: «Respetamos y valoramos todas las experiencias, concepciones y percepciones individuales y colectivas...»

[Activista 22]: «... y cómo estas aportan y suman al movimiento ciclista»

8

[Activista 23]: «Acordamos utilizar lenguaje inclusivo, no sexista. Así como evitar prácticas en las que se objetivicen nuestros cuerpos»

[Activista 24]: «Impulsemos juntas el Foro Mundial de la Bicicleta, a fin de promover alternativas que desde las acciones están transformando positivamente nuestras relaciones interpersonales, nuestros barrios, nuestras calles, nuestras ciudades y todos nuestros territorios»

[Activista 25]: «A fin de tener una convivencia empática a favor del cuidado, el bienestar, el respeto, la sororidad y el amor».

El vídeo empieza con el logo del FMB8 y muestra la diversidad de identidades (Figura 18), acentos latinoamericanos y corporalidades de más de veinte activistas, cada una de ellas se encuentra en espacios distintos de sus ciudades o espacios privados. Las imágenes están en blanco y negro, esto se podría interpretar que es debido a que el vídeo tiene una calidad de exigencia o demanda para que se incorporen sus propuestas.

Las activistas hablan en plural («nosotras»), lo que da cuenta de una voz colectiva, no emiten sus mensajes a título personal sino como representantes de las activistas de América Latina. Parafraseando a Achugar, los testimonios se hacen a través de construcciones colectivas que no son uniformes. Por ello, se podría plantear que es un vídeo que no solo propone una serie de pedidos, además es un vídeo testimonial: «... somos activistas ciclistas y queremos transformar positivamente tanto nuestras interrelaciones personales como nuestros territorios».



Figura 18. Algunas de las activistas que aparecen en el vídeo del *Manifiesto FMB7*.
Collage de imágenes extraídas del Facebook del FMB8. Elaboración propia.

La mayoría de los verbos utilizados corresponden a procesos materiales, lo cual les otorga agencia y responsabilidad sobre sus actos y demandas. Algunos de los verbos que usan para plantear su propuesta son «exigimos», «apelamos», «pedimos», «exhortamos». A lo largo del vídeo, se van desarrollando los puntos de lo que en esta investigación llamamos «agenda feminista». Se podría reconocer este vídeo como parte de la estrategia para colocar los temas que las activistas feministas quieren establecer en el FMB. Un producto que se difundió en varias plataformas (virtuales, performáticas –inauguración FMB8) y que tiene la posibilidad de seguir reproduciéndose. La forma de concebir este producto es distinta a la

que usualmente utiliza la comunidad ciclista. Otra vez: las activistas utilizan las estrategias tradicionales para reapropiarse, resignificar y tomar espacios de poder.

Resumen de capítulo

El *Manifiesto FMB7* se activó a través de la denuncia pública de acoso sexual en la clausura del FMB7. A partir de ambos, hay una continuidad del trabajo entre las activistas del FMB7 y FMB8, este eco derivará en la implementación de estrategias para colocar una agenda feminista en los FMB.

En un contexto más amplio, Lima y Quito atraviesan por realidades que movilizan a las mujeres, entre los temas más resaltantes están las altas tasas de feminicidios y la violencia de género cotidiana. En el caso de Quito, las activistas se conectan con movimientos como *Me Too*, *Hermana Yo Te Creo* y agrupaciones como *Vivas nos queremos*, además, se suman a la campaña para la despenalización del aborto. Esta interacción con otras plataformas de activistas feministas, las fortalece y las lleva a generar alianzas con el movimiento feminista quiteño, haciendo eco de un movimiento feminista más grande.

Asimismo, las activistas utilizan las tácticas y estrategias aprendidas en el movimiento ciclista. Este último está influenciado no solo por las ideas sobre el derecho a la ciudad (Lefebvre), además, hay toda una corriente que heredó las prácticas de los Situacionistas, así como las prácticas de intervención de los espacios urbanos a través del juego. Todo ello, a través de un planteamiento y cuestionamiento desde el género. Finalmente, utilizan los medios de comunicación, no son ajenas a la globalización, y las herramientas que utilizan los grupos de acción colectiva.

3. Capítulo III. Corporalidad y resistencia para la apropiación del espacio

«... es preciso la apropiación por parte de las mismas [mujeres] del territorio, primero el cuerpo que habitamos, para poder hacerlo con otros territorios: la casa, el barrio, la ciudad, el territorio de lo colectivo, de las formas organizadas, de la vida social, política, económica, cultural de recreación, las que precisamos transitar con seguridad» (Falú, 2014, p.20).

3.1 «Ahora que estamos juntas, ahora que sí nos ven»

Hay una imagen potente en la clausura del FMB de Lima (febrero, 2018): una mujer interrumpiendo la programación planificada para dirigirse al público asistente y hacer una denuncia (Figura 19). Majandra Rodríguez Acha, del colectivo organizador *Sostenibles*, aparece frente a todas y todos, y hace una denuncia pública sobre un episodio de acoso por parte de un asistente al FBM7 hacia una mujer muy joven, quien trabajaba en el mantenimiento y limpieza del local donde se organizaba el FMB7, el Estadio Niño Héroe Manuel Bonilla. Majandra señaló:

... el Perú es uno de los países que tiene uno de los más altos índices de violencia sexual, de violación, de agresión, y de acoso más altos en nuestro continente, en América Latina y también en el mundo, una de cada tres mujeres ha sufrido algún tipo de violencia sexual en su vida... (Pasapera, 2017).

Además, Majandra comentó que esta situación no es ajena al activismo ciclista:

... este espacio, en algunos aspectos puede que sea una burbuja y en otros aspectos no lo es porque reproducimos esta violencia aquí, el día de hoy... pero más allá de eso cuando pensamos que el tema de género, el tema de la

violencia, el tema de la igualdad no es relevante a nuestras conversaciones sobre el ciclismo, entonces les pedimos, por favor, sigamos conversándolo, sigamos reflexionando y sigamos luchando por un país, por un mundo, aquí en el Foro Mundial de la Bicicleta (Pasapera, 2017).

Esta acción no planificada y urgente para hablar sobre un tema poco tratado en el foro, de manera tan directa, es algo que incomodó a algunos. Se escuchaba entre el público, personas que pedían nombres tanto del agresor como de la víctima.

Luego de ello, otra integrante del colectivo *Sostenibles*, Kely Alfaro junto a una activista brasileña, subieron al estrado para leer el *Manifiesto FMB7*, este documento se empezó a escribir cinco meses antes del FMB7, con la finalidad de integrarlo a los estatutos del FMB. Ambas activistas lograron subir al estrado, no sin antes tener una pequeña discusión con los encargados de la programación de la clausura, quienes no habían planificado la situación, y mostraron disconformidad y resistencia. Cuando las activistas lograron subir, dieron lectura del *Manifiesto FMB7*, el cual se leyó tanto en español como en portugués.



Figura 19. Majandra Rodríguez Acha, del colectivo *Sostenibles*, haciendo la denuncia de acoso que sucedió en los baños del local, el día de la clausura del FMB7 (Lima, febrero de 2018). Archivo personal.



Figura 20. Izquierda: Majandra Rodríguez Acha, quien hizo la denuncia pública en la clausura del FMB7. Derecha: Kely Alfaro Montoya, quien leyó el *Manifiesto FMB7*. Ambas activistas del colectivo feminista peruano *Sostenibles* se apropiaron del espacio de la clausura del FMB7 (Lima, febrero de 2018). Foto de Gustavo Sánchez para la web Muévete.

Sostengo que la denuncia pública, el día de la clausura del FMB7, actúa como un elemento profanador (Agamben, 2005) del género como dispositivo³⁷ de poder. Este último pretende controlar la vida de un grupo de personas, a través de varios aspectos, entre ellos, la restricción del uso de los espacios de poder para las sujetas mujeres y disidencias.

Para Agamben (2005), profanar significa «devolver al uso común lo que fue separado en la esfera de lo sagrado» (p. 107). Considero pertinente hacer mi propia interpretación de lo señalado por Agamben. Mi lectura está enmarcada en el contexto del FMB y, específicamente, en la denuncia pública, la primera en la historia de los FMB. Para esta investigación, nos compete deternernos en el uso de los espacios de poder por varones cisgénero en los FMB. Por ello, cuando las activistas peruanas denuncian públicamente la situación de acoso en la clausura del FMB7, profanan ese espacio predominantemente masculino y reservado a los temas sobre ciclismo. Al hacer la denuncia e inmediatamente leer el *Manifiesto FMB7* proponen abiertamente una agenda feminista: condenando la violencia hacia las mujeres y disidencias; y cuestionando la ausencia de otras miradas alternativas a la lógica androcéntrica. Lo hacen a través de la interrupción y restitución de los

³⁷ Para Foucault un dispositivo es un «conjunto decididamente heterogéneo que comprende discursos, instituciones, instalaciones arquitectónicas, decisiones reglamentarias, leyes, medidas administrativas, enunciados científicos, y proposiciones filosóficas, morales y filantrópicas» (Agamben, 2011, p. 250).

espacios de poder. Considero que, a través de esta intervención³⁸, se empieza una ruptura del dispositivo de poder del FMB. Como podremos ver más adelante, otras formas de apropiación se constituyen a través del juego, del cambio de sentidos y la irrupción de los distintos espacios.

Siguiendo con el episodio de la denuncia y la lectura del manifiesto en la clausura del FMB7, a pesar de la fuerza y lo impactante de la intervención de las activistas, luego de la denuncia, se regresó a la programación planificada de la clausura. Dentro de la programación estaba la rifa pro-fondos para apoyar los gastos generados en el FMB7. Los premios de la rifa eran bicicletas y accesorios para las mismas. En las entrevistas realizadas a activistas quiteñas, organizadoras del FMB8 (Quito, abril de 2019), ellas recuerdan este hecho como un hito en la historia de los FMB. De las diez personas entrevistadas, ocho realizaron varios comentarios acerca del contraste entre hacer la denuncia y leer el *Manifiesto FMB7* y, luego, inmediatamente, empezar con la rifa, como si una parte del equipo organizador no hubiera escuchado la denuncia y siguió con lo programado:

... el movimiento ciclista que no es el mismo después de ese acoso en Lima, ni de lo que pasa con Gonotaser en Colombia. Es imposible. Las mujeres y las disidencias y, en sí, el foro ya no va a cerrar los ojos frente a ese replanteamiento, pero sabes algo que es súper importante para mí... cuando se habla yo no sabía la historia de cómo fue lo de Lima. Pero en algunas de las conversaciones sale cómo dos mujeres se paran en el escenario y hablan sobre la agresión sexual; y lo siguiente que se dice es: «se va a rifar la bicicleta», para mí esa historia o esa expresión, lo que pasó, es importantísimo para lo que viene después porque yo les decía compañeras: «qué bueno que me cuentan esto porque así se rifan nuestras vidas, nuestros cuerpos, nuestra existencia en sí». No importa si te violan, te matan, te pegan, te gritan... ellos piensan que estamos hablando solamente de la bici. Justamente esa historia, yo creo que da otro impulso a la comisión, el impulso de decir no, no es el

³⁸ En la clausura del FMB7, las activistas denunciantes se apropian del espacio en un tiempo determinado. Sin embargo, esa acción trasciende -ese espacio y tiempo específico- hasta llegar a abril de 2019, donde es recordada y acogida por las activistas del FMB8.

género ciclista que existe son las personas que hacen bici. (Ana, entrevista personal, 29 de abril de 2019) [el subrayado es mío].



Figura 21. La rifa planificada, luego de la denuncia y la lectura del *Manifiesto FMB7*. Foto de Gustavo Sánchez para la web Muévete.

Además, se puede ver en las imágenes los cuerpos y la posición de quienes denuncian y leen el *Manifiesto FMB7* y quienes siguen con lo programado en la clausura. Se puede identificar que son dos posturas distintas, los cuerpos y los movimientos de las denunciantes dan una sensación de estar resistiendo, a veces de enfrentamiento y lucha, una de ellas levanta el puño. Luego, están las personas que rifan y quienes ganan las rifas. No podemos encasillar a todas personas que aparecen en la Figura 21, existe diversidad de perfiles, así como diversas masculinidades en los grupos activistas. Sin embargo, incluso en la última versión del FMB³⁹, la mayoría de los que dirigen y coordinan son hombres. Además, lo que llama la atención es que –en general- las y los organizadores hayan continuado con la rifa planificada. En las tres imágenes anteriores (Figuras 19, 20 y 21) se puede observar las diferencias entre las intervenciones. Las activistas resisten y denuncian. Y otro grupo: celebra y rifa. Son dos posturas, dos discursos, dos experiencias abismalmente diferentes de concebir el espacio y el tiempo, de percibir sus corporalidades. En la lectura del *Manifiesto FMB7* que se hizo el día de la clausura, indicando que «el género es como una construcción sociocultural [que] favorece una mirada patriarcal, androcéntrica y colonial en los espacios privados y

³⁹ Un ejemplo reciente es el FMB9 (Nepal, del 19 al 22 de setiembre de 2020) que tuvo un alto porcentaje de expositores hombres. Además, el equipo organizador estaba conformado mayoritariamente por hombres. Para mayor información puede revisar la web y el programa: <https://fmb9.org/category/events/panel-discussion/>

públicos»⁴⁰; se hace una crítica al sistema basado en el colonialismo. Con ello se visibiliza los reclamos y las luchas históricas no solo de las feministas, además, de varios sectores. Siguiendo a Silvia Federici (2004), en la transición hacia el capitalismo, las mujeres se convirtieron en nuevos bienes comunes como sustituto de las tierras perdidas. Federici señala que, a partir de la alianza entre los artesanos y las autoridades de las ciudades, junto con la privatización de la tierra, empezó una nueva división sexual del trabajo, o, mejor dicho, un nuevo «contrato sexual» (Carol Pateman):

De acuerdo con este nuevo «contrato sexual», para los trabajadores varones las proletarias se convirtieron en lo que sustituyó a las tierras que perdieron con los cercamientos, su medio de reproducción más básico y un bien comunal del que cualquiera podía apropiarse y usar según su voluntad. (...) Pero en la nueva organización del trabajo todas las mujeres (excepto las que habían sido privatizadas por los hombres burgueses) se convirtieron en bien común, pues una vez que las actividades de las mujeres fueron definidas como no-trabajo, el trabajo femenino se convirtió en un recurso natural, disponible para todos, no menos que el aire que respiramos o el agua que bebemos (Federici, 2004 p. 148) [el subrayado es mío].

En lo planteado por Federici, vemos cómo la idea de bienes se traslada a las mujeres, convirtiéndose en un nuevo bien común bajo la misma lógica de colonialismo. Esto se ve gráficamente reflejado en la Figura 21, con el sorteo de las bicicletas luego de la denuncia y lectura del *Manifiesto FMB7* como indica la activista: «porque así se rifan nuestras vidas, nuestros cuerpos, nuestra existencia en sí. No importa si te violan, te matan, te pegan, te gritan (...) ellos piensan que estamos hablando solamente de la bici» (Ana, entrevista personal, 29 de abril de 2019).

Continuando con lo propuesto por el *Manifiesto FMB7*, pese al sistema «patriarcal, androcéntrico y colonial» en las que se establecen nuestras relaciones interpersonales, las

⁴⁰ «Estamos conscientes de que el género como una construcción sociocultural favorece una mirada patriarcal, androcéntrica y colonial en nuestros espacios privados y públicos; sin embargo, sabemos también que es algo dinámico al igual que nuestras culturas, por lo que apelamos al respeto, la libertad y la vida en dignidad para todas las personas» (Bustos et al, 2017).

activistas reconocen que es «algo dinámico al igual que nuestras culturas, por lo que apelan al respeto, la libertad y la vida en dignidad para todas las personas» (Bustos et al, 2017). Perciben que, con este planteamiento y la denuncia pública, no solo se visibiliza la problemática de las mujeres, además, consideran que sus interrelaciones pueden transformarse.

Estas imágenes quedaron grabadas en muchas de las activistas, entre ellas, las asistentes de Quito, Santiago de Chile, Bogotá, Buenos Aires, Rosario, etc. Justo estos dos elementos: el *Manifiesto FMB7* y la denuncia, luego, serían las bases, y parte de la motivación, para la conformación de un *Comité de Mujeres y Disidencias* en el FMB8. Este hecho de ignorar la denuncia «no planificada» y seguir con las rifas se puede identificar como un acto de violencia pública y simbólica. Estamos condicionadas por la violencia de género tanto en el ámbito privado y público, el machismo es algo que respiramos cotidianamente. Como señala Jelke Boesten, se trata de un *continuum* de violencia basada en género, que resalta la continuidad de la violencia tanto en la guerra como en la paz (Boesten, 2016). Por ello, es importante politizar la violencia con la que se amenaza y subordina constantemente a las mujeres y disidencias, tanto en la guerra como en la paz, en lo privado y lo público. La violencia de género es un ejercicio de poder, cotidianamente ejercido tanto en un espacio privado y público, donde el sujeto masculino puede hacer uso de ese poder a través de la violencia simbólica.

En *Cuerpos aliados y lucha política. Hacia una teoría performativa de la asamblea*, Butler hace hincapié en la necesidad de una acción concertada de los cuerpos invisibilizados, utilizando las categorías de performatividad y precariedad. La primera se refiere a una tensión entre poder y resistencia que moviliza a las sujetas para ser reconocidas; la segunda, da cuenta de la vulnerabilidad que tienen aquellas sujetas que son excluidas a través de la norma. Al relacionar ambas categorías se da un espacio para el reclamo del *derecho a aparecer*. En palabras de Butler: «Quienes han quedado eliminados o degradados por la norma que en teoría deberían encarnar tendrán que luchar por ser reconocidos, y esta será una lucha corporeizada en la esfera pública, donde tendrán que defender su existencia y su significación» (Butler, 2017, p.44). Es a través de los cuerpos y la performatividad en la esfera pública, una performatividad disruptiva con la norma, que se puede empezar a aparecer. Sin embargo, Butler también señala que se debe crear coaliciones políticas: «... a veces lo más importante no es el poder que uno tiene y que le faculta para actuar; a veces, lo que hay que hacer es actuar, y a partir de esa actuación reclamar

el poder que uno necesita. Así es como yo entiendo la performatividad, y esta es también una de las formas de luchar contra y desde la precariedad» (Butler, 2017, p. 63).

En ambas experiencias, las activistas tanto de Lima (FMB7) como de Quito (FMB8), existen acciones que respaldan su derecho a aparecer. En el primer caso hay una denuncia, un manifiesto y acciones (performances) que interrumpen el cauce «normal» del evento. Al generar estas interrupciones, le dan otro significado, insertan sus reclamos y pedido de una agenda feminista. En el segundo caso, las activistas organizadoras de Quito, escuchan y toman lo antes trabajado en el FMB de Lima (manifiesto, denuncia, acciones performativas, mensajes) para a partir de ello, no solo reconocer el trabajo previo sino apropiarlo y darle continuidad. Se puede ver que existe una coalición, además el reconocimiento de lo que se avanzó en su momento para tomarlo y repotenciarlo.

Si en el FMB de Lima se hicieron intervenciones no planificadas e interrumpidas (Figura 22 y Figura 23), que no eran parte del «programa»; en Quito se diseñó un evento con actividades que respondían a una agenda feminista. En las siguientes imágenes se podrá observar que algunas mesas y actividades eran interrumpidas por la lectura del *Manifiesto FMB7* (febrero, 2018).



Figura 22. Laura Bustos Endoqui de México lee el *Manifiesto FMB7*. Captura de Twitter.



Figura 23. Integrante de *Sostenibles* explica el *Manifiesto FMB7*. Captura de Twitter.

En *Género y performance: 3 episodios de un cybermanga feminista queer trans...*, Paul B. Preciado hace un análisis de la historia de la performance en el feminismo y señala que «la performance aparece como teatralización de las narraciones, y más en particular de los roles de género, de clase y de raza que aparecen en ellas. El resultado de este proceso de agenciamiento performativo no es otro que la producción/invencción del sujeto político del feminismo» (Preciado, 2009, p. 7, 8). Para el caso de las activistas feministas que interrumpen los espacios en el FMB, hay claramente una agencia política que cuestiona la mirada androcéntrica y colonial de la misma organización, con la presencia de sus cuerpos y voces, se produce una masa crítica que moldea una sujeta política a nivel colectivo:

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

El caso de Quito (abril, 2019), si bien no alcanzó paridad, hubo mayor liderazgo de mujeres, charlas magistrales no solo dadas por mujeres, sino que hacían énfasis en la necesidad de incluir una agenda feminista en el FMB. Por ejemplo, la charla magistral del primer día fue dada por Lala Pasquinelli, su ponencia se denominó *Diversidades étnicas y de género* (Figuras 24 y 25).



Figura 24. Charla magistral del 24 de abril de 2019. Ponente Lala Pasquinelli y la frase «Lo personal es político o la rebelión de las F.E.A.S.». Archivo personal.



LA Network
@La_network

Comenzamos nuestro trabajo revisando revistas y mostrando cómo estos cuerpos invisibilizan los cuerpos reales de las mujeres, dice Lala Pasquinelli.

[Translate Tweet](#)



11:44 AM · Apr 25, 2019 · Twitter for iPhone

Figura 25. Pasquinelli mostrando las carátulas de las revistas que invisibilizan a las diversidades étnicas. Captura de Twitter de La Network.

Es importante que, en el FMB8, habiendo procesado lo que pasó en la clausura del FMB7, se haya decidido que la charla magistral que empezaba la programación del evento, trate acerca de la imagen que nos vende la publicidad sobre los cuerpos, especialmente sobre el cuerpo de las mujeres. Lala Pasquinelli puso el tema de la invisibilización de ciertos cuerpos que denominó diversidades étnicas.

Una de las estrategias de las activistas del FMB8 era generar consenso y coalición entre las asistentes al evento. Para ello, el 24 de abril, un día previo a la inauguración del foro, se hizo por primera vez una actividad denominada *I Encuentro Interseccional de Mujeres y Disidencias del FMB*, este evento se presentó de la siguiente manera:

La Comisión de Mujeres y Disidencias del Foro Mundial de la Bicicleta fomenta la participación activa de identidades diversas y el activismo ciclista en general. Trabajamos, en conjunto, para prevenir las violencias de género; gestionar espacios de encuentro para mujeres y disidencias ciclistas y trabajar en pro de la igualdad y equidad de género en los espacios del ciclismo y el activismo (FMB8, 2019) [el subrayado es mío].

Con ello, se buscaba generar espacios de encuentro para todas las personas que se autoidentificaban como mujeres o disidentes ciclistas, buscando la inclusión de diversos perfiles en el activismo. Asistí al *I Encuentro Interseccional de Mujeres y Disidencias* como observadora-participante, y pude conocer cara a cara a muchas activistas que seguí a través de las redes sociales, principalmente Twitter y WhatsApp, con quiénes había intercambiando algunos mensajes y pequeñas conversaciones para conocerlas. Con otro grupo no había interactuado, pero sabía del trabajo que vienen realizando en sus ciudades para promover el uso de la bicicleta. En pleno encuentro pude constatar que el *Manifiesto FMB7* es una herramienta importante para todo su proceso, y así lo anunciaron en la invitación que nos hicieron:

Durante el FMB8 se realizará el I Encuentro Interseccional de Mujeres y Disidencias del [#FMB](#). Y con esto nos comprometemos a promover espacios diversos y seguros para las personas históricamente invisibilizadas, marginadas, excluidas, y violentadas, en las ciudades, el transporte y los espacios dominados por dinámicas patriarcales. Por ello, durante el [#FMB8](#), velaremos por el cumplimiento al Manifiesto de Mujeres del [#FMB7](#) y apoyaremos la propuesta de hacerlo parte de los estatutos del [#FMB](#) (FMB8, 2019) [el subrayado es mío].

Podemos leer que el evento, se crea para generar espacios seguros para aquellas personas invisibilizadas, marginadas, excluidas y violentadas en las ciudades y el transporte, en general, en el espacio público que está normalmente dominado por dinámicas patriarcales. Además, recalcan que apoyan el *Manifiesto FMB7*, que nació en Lima, y lo van a sostener para que pase a ser parte de los estatutos del foro.

Considerando el caso de las activistas del FMB que recurren a diversas estrategias para colocar la agenda feminista (*Manifiesto FMB7, I Encuentro Interseccional de Mujeres y Disidencias FMB8, Comisión de Mujeres y Disidencias*, entre otras); en la mayoría de sus narrativas y discursos demandan «espacios seguros y libres de violencias de género» (Bustos et al, 2017). Esta no es la primera vez que en la historia del urbanismo feminista se colocan estas demandas sobre la agenda, ya sea en el ámbito académico o de planeamiento. Por citar algunas autoras y geógrafas que escribieron en las últimas décadas, Ana Falú, Shelley

Buckingham y Tovi Fenster concuerdan en la urgencia de pensar en las dinámicas patriarcales para un real acceso para todas las personas. Existe una crítica feminista ante la división de lo «privado» y lo «público» que es inherente a las ideas de Lefebvre. Fenster da cuenta de que Lefebvre crea un dominio público más bien neutral, que ignora las relaciones de poder basadas en el género como un factor dominante en la comprensión del derecho al uso y que no tiene relevancia con lo que las mujeres viven en el día a día en sus ciudades (Fenster, 2011). Y ello no significa, necesariamente, que las mujeres que sufren violencia de género en sus espacios privados también lo sufran en el ámbito público, sin embargo, si podría existir un alto nivel de condicionamiento a ello y su incorporación al espacio público estaría determinada por su experiencia en el ámbito privado (Fenster, 2011).

En el *I Encuentro Interseccional de Mujeres y Disidencias* del FMB8, realizado el 24 de abril de 2019, las activistas decidieron que el espacio estaba destinado únicamente para mujeres y disidencias. Asistieron aproximadamente 40 mujeres y acudió una persona que se identificó como no binaria, con quien pude compartir momentos y a quien luego en los días finales, en un espacio mixto del FMB8, entrevisté:

... a primera vista, me considero una persona genéricamente ilegible o no catalogable y habitar los espacios, incluso en este, me cuesta un montón. Me cuesta en pequeños actos, [por ejemplo] tener que ir al baño y no saber a qué baño ir porque probablemente me encuentre con algún tipo de respuesta que me pasa siempre. Entonces requiere energía extra para mí estar en estos lugares y también así en lugares de mujeres porque ahí más hay una demarcación que entiendo es necesaria, es un proceso por el cual hay que pasar, tiene que verse la demarcación para poder hablar hacia dentro, para poder finalmente ampliar los horizontes y pensar más allá de las categorías mujer y hombre. Pero valoro que exista este espacio, en esta instancia de actividades súper nutritivas para futuros foros para en el sentido de construir colectividad y comunidad (Nain, entrevista personal, 26 de abril de 2019) [el subrayado es mío].

En este caso, se puede observar que las realidades cotidianas son el producto de roles contruidos por la sociedad que pertenecen a categorizaciones por género, y discriminaciones y desigualdades experimentadas en estas construcciones sociales, que son el resultado de relaciones de poder patriarcal. De igual forma, el espacio es creado o producido por prácticas sociales, y por tanto es un producto de las relaciones sociales y de poder existentes en la sociedad (Fenster, 1999; Hille, 1999; Buckingham, 2011). Como se ha señalado antes, el dominio de las relaciones de poder patriarcal tanto en el ámbito público como privado tiene un efecto claro sobre las diferentes formas en que las mujeres y disidencias satisfacen su derecho a la esfera pública –y, por lo tanto, su derecho a la ciudad.

Siguiendo con algunos aspectos significativos del espacio entre mujeres y disidencias, denominado *I Encuentro Interseccional de Mujeres y Disidencias*, se trabajaron varias dinámicas para recordar y hacer memoria como la línea de tiempo acerca de las acciones que se han realizado por y para mujeres a lo largo de las ocho ediciones del FMB. Además, se hizo la lectura del *Manifiesto FMB7*, talleres acerca de temas sobre ciudadanía, gobernabilidad, entre otros. Finalmente, el día cerró con una actividad relacionada al *Teatro de la Oprimida*, técnica inspirada en Augusto Boal, conducido por el grupo denominado *Las Magdalenas de Ecuador*. Entrevisté a una de las encargadas de realizar la dinámica:

... ahorita estoy trabajando con la propuesta del Teatro de las Oprimidas, que es la praxis feminista del Teatro del Oprimido, que nació en Brasil con Augusto Boal, soy parte del colectivo Las Magdalenas de Ecuador, que es el primer colectivo que está trabajando desde [esta] praxis feminista... (Blanca, entrevista personal, 26 de abril de 2019).

Considero que el *I Encuentro Interseccional de Mujeres y Disidencias*, y en especial la actividad con la metodología del Teatro de la Oprimida, preparó a las activistas para lo que sucedería en la inauguración. Al día siguiente, 25 de abril de 2019, se realizó una actividad performática bastante significativa y potente en la ceremonia de inauguración del FMB8. A la ceremonia asistieron autoridades locales de Quito y regionales de Ecuador. En la inauguración se presentó el vídeo preparado por activistas de varios países de Latinoamérica. Un producto coordinado, grabado, editado y producido de manera virtual durante los meses

previos a la inauguración del FMB8. En el vídeo aparecen más de veinte activistas anunciando el *Manifiesto FMB7* desde sus ciudades.



Figura 26. En segundo plano: la proyección del vídeo del *Manifiesto FMB7*. En primer plano, mujer de espaldas con pañuelo morado siendo parte de la acción performática. Archivo personal.

Al empezar a proyectarse el vídeo se iban parando de sus asientos las activistas que habían participado elaborando el *Manifiesto FMB7*, las que habían participado en el *I Encuentro Interseccional de Mujeres y Disidencias* o las que eran parte del *Comité de Mujeres y Disidencias*, además, toda aquella persona que quería apoyar el contenido del *Manifiesto FMB7*. Muchas estaban con sus pañuelos morados que tenía el mensaje: *#CiclismoSinMachismo*.

La intervención performática, al igual que las acciones realizadas por las activistas feministas de *Sostenibles* en la clausura del FMB7, no estaba «planificada» en la programación de la inauguración del FMB8. Sin embargo, se hizo una coordinación entre las activistas que asistieron, el día anterior, al *I Encuentro Interseccional de Mujeres y Disidencias*. Además, se coordinaron las arengas que se dirían en la intervención, a través del grupo de WhatsApp de las activistas.

Como se podrá ver en las siguientes imágenes, la intervención era inesperada para muchas personas. Hay una interrupción de lo formal de una ceremonia de inauguración, con la finalidad de hacer llegar el mensaje y apropiarse del espacio, una ruptura entre la clásica inauguración de un FMB y la acción performática de las activistas feministas. Al igual que

en el FMB7, hay una acción disruptiva, que lleva un mensaje y que rompe con lo habitual. Con la diferencia de que la denuncia pública en Lima no fue planificada. Además, en la clausura del FMB7, las activistas de Lima no se ponían de acuerdo con los activistas organizadores, previo a subir al estrado hubo una discusión para que las activistas puedan tomar el micrófono. En el caso de la inauguración del FMB8, se puede ver una planificación pero que hace eco de lo que pasó en Lima.

Como vemos en ambos casos, la sujeción de los cuerpos de las activistas feministas a ambas ceremonias (clausura FMB7 e inauguración FMB8) nunca llega a ser completa ni absoluta; es decir, los cuerpos de estas activistas disidentes no están determinados por el ejercicio del poder -que en su momento predominaba en ambos espacios. Por el contrario, «puede[n] eventualmente convertirse en escenario de des-sujeción y resistencia, en el “lugar” desde el cual ese mismo poder puede ser resistido» (Benavides Franco, 2019, p. 247).

El cuerpo tiene una condición heterotópica, así como el espacio es heterogéneo y está engranado en una red de relaciones. En nuestras ciudades, los cuerpos están adscritos a una espacialidad capitalista, de geografías fragmentadas y jerarquizadas. Parafraseando a Foucault, no puede haber relaciones de poder sino en cuanto que se presupone una cierta libertad de los sujetos; de lo contrario no se trataría de relaciones móviles, reversibles e inestables: «donde hay poder, hay resistencia» (Foucault, 1999, p. 116). La noción de *resistencia* permite dar cuenta de un ejercicio particular de la misma que desestabilizaría esas economías del poder dominante. Sin embargo, en ese ejercicio de desestabilización, «la resistencia operaría también como poder productivo y creativo, aun cuando el término mismo parece estar cargado con una connotación negativa que conduce a pensar meramente en la idea de reacción u oposición –la idea del “Gran Rechazo” cuestionada por Foucault (2006)- ante una fuerza represora que sería el poder» (Benavides Franco, 2019, p. 254).

De cierta manera, existe una posibilidad de des-sujeción y de resistencia en tanto ejercicio de creación: «[la resistencia como] un proceso de creación; crear y recrear, transformar la situación, participar activamente en el proceso...» (Entrevistas a Foucault (1999), citada por Benavides Franco, 2019).

En el caso de las activistas del FMB que irrumpen en el espacio del foro, ejercen una resistencia a través de la misma transformación y re-creación del espacio. Esta idea se condice con las prácticas propias del Situacionismo; específicamente su práctica denominada

psicogeografía, como el método *derivé*, el cual conceptualiza los espacios y las prácticas sobre este a través de inventar, descubrir, contestar y apropiarse del espacio urbano de inesperadas maneras. Como sabemos los Situacionistas, se inspiraron en la crítica de la vida cotidiana (Lefebvre) que rechaza la estructura capitalista en la vida diaria de las personas, enfatizando el valor de uso del espacio. Para el caso de las intervenciones de las activistas del FMB resuenan con la corriente denominada *psicogeografía feminista*, la que coloca el cuerpo y la sexualidad en el centro de las ideas de la psicogeografía situacionista.



Figura 27. Al inicio de la proyección del vídeo, las disidentes se empiezan a parar y tomar los pañuelos morados. Imagen tomada de la cuenta de Twitter @WorldBikeForum.

Siguiendo con la descripción de la acción performática en la inauguración del FMB8 (Figura 27), al terminar el vídeo del *Manifiesto FMB7*, las personas –en su mayoría mujeres– quienes estaban paradas con sus pañuelos morados o verdes, cantaron dos arengas: «Ahora que estamos juntas / ahora que sí nos ven / abajo el patriarcado que va a caer / que va a caer / arriba el feminismo que va a vencer/ que va a vencer», y la segunda arenga era: « No es no / he dicho que no / qué parte no entendiste la N o la O». En las imágenes se puede identificar personas que estaban incómodas, otras indiferentes y quienes performaban la acción.

En ese sentido, las activistas crean, re-crean y transforman espacial y temporalmente la ceremonia de inauguración. Además, como se ha mencionado en párrafos previos, de alguna manera resignifican el espacio para resistir; así como apelan a su condición de colectividad: «Ahora que estamos juntas/ ahora que sí nos ven», utilizan un lenguaje neutro, no reconocido por instancias

que regulan el lenguaje, en una ceremonia formal. Finalmente, se autonombren feministas o apelan a que se adscriben a una bandera feminista: «Arriba el feminismo/ que va a vencer».

La inauguración se transmitió en tiempo real por el Facebook del FMB8. El vídeo quedó grabado en las redes sociales, y hasta la fecha, se encuentra a disposición del público. Entrevisté también a un grupo de activistas que no pudieron viajar a Quito y que se conectaron a través de Internet. Me comentaron que el momento de la inauguración lo habían vivido como si estuvieran ahí, en el Estadio Manuel Espejo de Quito. Como se puede apreciar en la Figura 28, algunas de las activistas que no pudieron estar presentes empezaron a utilizar las redes sociales para reconocer y difundir esta acción.

Estas performances tuvieron como finalidad aprovechar el espacio público como un lugar para resignificar el sentido de lo político y lo comunal. Turner utiliza el concepto de *Drama social* relacionado a las crisis sociales e institucionales. Analiza los procesos dentro del cambio de una sociedad, los cuales tienen como él sostiene, un carácter dramático. En ese sentido, las representaciones analizadas también se dan en una época de crisis social y política: «Los dramas sociales, por lo tanto, son unidades de procesos inarmónicos o disarmónicos, que surgen en situaciones de conflicto⁴¹» (Turner, 1974, p. 14).



Figura 28. Varias activistas que no estuvieron presentes, plantearon su postura a través de las redes sociales. Captura de Twitter.

⁴¹ Típicamente poseen cuatro fases de acción pública accesibles a la observación: quiebra, crisis, acción de desagravio, reintegración (Turner, 1974)

En el caso de ambas performances (clausura FMB7 e inauguración FMB8), las activistas emplean técnicas de la representación (puesta en escena, las prácticas estéticas visibles, la interacción con su público, etc.) para manifestar, protestar, presentar a favor o en contra acciones sociales específicas –con la finalidad de resignificar el orden establecido.

Asimismo, las mismas performances que se analizan tienen la cualidad del carácter «vivo» en el sentido que Richard Schechner le da a las representaciones:

Así, los estudios sobre representación no «leen» una acción ni preguntan qué texto está siendo puesto en escena: por el contrario, uno investiga sobre la «conducta» de –por ejemplo- una pintura: cómo, cuándo y quién la hizo, cómo interactúa con quiénes la contemplan, y la manera en que la pintura cambia con el tiempo. El artefacto puede ser relativamente estable, pero las representaciones que crea o en las que participa pueden cambiar radicalmente. (Schechner, 2012, p. 22).

Es decir, las representaciones analizadas están constantemente resignificándose. En el caso de la lectura del *Manifiesto FMB7*, que sucedió luego de la denuncia de acoso, es una intervención que sale de la indignación, que cuestionaba nuestra situación como sociedad frente a la violencia de género, así como los espacios de poder activistas, en este caso el FMB. Luego de un año, las organizadoras de Quito, quienes vieron la intervención en Lima, retoman el mensaje pero van agregando sus lecturas o re-lecturas, con lo que conversa con la performance del FMB7 y, a su vez, toma otros significados que dialogan con el contexto vigente, que la resignifica y la cuestiona.

Además, este tipo de intervención no es totalmente novedosa en el mundo del activismo latinoamericano, es decir, los pañuelos verde y morado, las arengas, son propias de las performances de otras causas feministas, como la campaña por el aborto legal; así como el color morado que se relaciona al feminismo porque de ese color eran las telas de las 123 obreras textiles que murieron quemadas en la fábrica Cotton de Nueva York. Es decir, se extraen elementos utilizados por las feministas de otros espacios y se adaptan estos elementos simbólicos (Figura 29), ya que el pañuelo de las activistas del FMB dice «#CiclismoSinMachismo».

... creo que el tener un pañuelo significa algo físico fuerte, inclusive las *compas* de Colombia se están llevando más pañuelos porque [tendrán] el Foro Nacional en Colombia el 7 de agosto y el encuentro solo de mujeres de ciclistas de Colombia. Ellas vinieron acá porque querían saber cómo va ser el encuentro de mujeres para motivarse, llenarse de experiencias y seguir tal vez replicando o mejorando, pero seguir haciendo. (Blanca, entrevista personal, 29 de abril de 2019).



Figura 29. Pañuelo morado utilizado en varias intervenciones del FMB8. Archivo personal.

En estos casos se puede considerar que ambas intervenciones se alimentan de otras, así como se modifican constantemente, adaptándose fácilmente a distintos contextos y en cada espacio tiene un impacto simbólico que varía.

Alejándome de la noción de Richard Schechner acerca de la definición de *conducta restaurada*⁴² que él sostiene, considero que las acciones performáticas de las activistas del FMB están más cerca del concepto de performance que Peggy Phelan propone que «implica lo real a través de la presencia de cuerpos vivos» (Phelan, 2011, p. 99), es un acto efímero e irrepetible que pone en crisis la lógica de la reproducción y desafía los sistemas de representación cultural (Vásquez, 2015). Al emplear el cuerpo como dispositivo estético,

⁴² “La conducta restaurada se puede usar como una máscara o una vestimenta; su forma puede verse desde el exterior y puede modificarse (...), la conducta restaurada siempre está sujeta a revisión” (Taylor, 2011)

estas prácticas provocan un cuestionamiento de los órdenes de la cultura precisamente porque el performance genera situaciones de interacción entre sujetos, las cuales develan una corporeidad siempre contingente, cuyas interpretaciones se sumergen en lo social y lo político.

3.2. Batalla discursiva y corporal en la asamblea

En los últimos días de cada edición del FMB, se realizan asambleas generales que están destinadas a activistas que se inscribieron a través de la web, pueden ser independientes o agrupados. En la asamblea se deciden las próximas sedes, se postulan las ciudades y se vota; y en caso, haya algún tema que tratar como la consolidación de la Red Latinoamericana de Ciclistas o la creación de los estatutos para el FMB, se discute, se propone, se vota y se deciden distintos temas. Es decir, la asamblea general es un espacio donde se toman decisiones importantes para el movimiento activista de América Latina.

Usualmente, acuden –dependiendo de cada edición- entre 200 y 500 activistas inscritos para la asamblea. En la edición de Quito, se programó un día antes de la asamblea general, una asamblea de mujeres y disidencias. En dicha reunión, se revisó el *Manifiesto FMB7*, se realizaron cambios que especificaban algunos puntos y se renombró al *Manifiesto FMB7* como *Manifiesto FMB8*. En esencia este último se basó en el *Manifiesto FMB7*. Este nuevo manifiesto se leyó –al día siguiente- en la asamblea general. Cerca de diez activistas leyeron cada punto del *Manifiesto FMB8*, es decir, se dio lugar para las propuestas y planteamientos de las activistas y la agenda feminista que proponían. Después de la lectura del *Manifiesto FMB8*, la coordinadora del FMB8, explicó cómo había trabajado el equipo de Quito. Mencionó que se crearon dos documentos: *La rueda común* y los *Acuerdos de convivencia* (Anexo 6.5). En general los mensajes de ambos documentos hacían referencia al *Manifiesto FMB7*: «queremos un espacio libre de violencias, queremos cambiar nuestras relaciones interpersonales» (Bustos et al, 2017).

La coordinadora del FMB8 explicó que además sobre la base de los *Acuerdos de convivencia*, y respaldadas por la *Red Latinoamericana de Mujeres en Bicicleta*, se recibieron denuncias de mujeres, además, se recibieron algunas pruebas:

El FMB es un espacio ciudadano, las decisiones se tomaron [en] asamblea, en este espacio como pruebas no como un espacio de acusación, no como el foro juez sino bajo el marco de «Hermana yo te creo» y como garantía de que el foro sea un espacio seguro para las mujeres, esa fue nuestra postura. Recibimos la solicitud de una de las personas que estuvo implicada en estos temas y se le dio respuesta. Al final, la comisión consultó a las personas que denunciaron, y las personas que denunciaron no estuvieron de acuerdo en aceptarle en la asamblea. Por eso el FMB, decidió [en] asamblea que estas mujeres tienen derecho a sentirse seguras y en ese sentido es lo que se ha decidido y es lo que ustedes pueden encontrar en nuestra página según los ocho puntos, [Acuerdos de Convivencia] que se comunicaron en ese momento. Les agradezco su atención, ese fue nuestro procedimiento. Deseamos ciudades seguras también para las mujeres. (FMB8, Asamblea General, 2019)

Eso dio pie a que algunas personas pregunten por la exclusión de uno de los tres activistas vetados. Analizaré brevemente un debate entre dos activistas que tenían posturas opuestas y que fueron presentadas en la asamblea. Un activista colombiano, pregunta por el caso de su compañero vetado:

Buenas tardes a todes, todas y todos, quisiera tomarme la palabra en este momento para manifestar una molestia muy grande frente a lo que acaba de plantear: ¿cuál es la razón de ser de un FMB?, si es integrar a las personas con respecto o con un enfoque principal, que es tener como eje central de cualquier tipo de la bicicleta, las construcciones que se han hecho en varios países, como en el caso de Colombia, es plantear la gran mayoría de conceptos. Leyendo los planteamientos que presentan las mujeres y disidencias me parece que es algo de fundamental importancia que se tenga que comenzar a trabajar desde ahí. Pero no podemos caer en el error de seguir reproduciendo las mismas acciones en donde estamos manifestando que vamos a intentar tener, un proceso de equidad, un proceso de justicia y no se dé. El proceso que se dio,

específicamente, con el veto de uno de nuestros compañeros, se intentó negociar con las diversas instancias políticas que se instauran en cada uno de los países, porque nosotros somos una sociedad que tenemos que regirnos bajo los derechos humanos, y bajo todos los espacios se intentó negociar, bajo todos los puntos de vista porque si bien «Hermana yo te creo»... Solicito encarecidamente que comencemos a reflexionar hacia dónde vamos, yo le creo también a las mujeres, yo también creo que las denuncias tienen que ser bien planteadas y tenemos que abrir los espacios de nuevas masculinidades, de nuevas formas de interrelacionarse (FMB8, Asamblea General, 2019) [el subrayado es mío].

Uno de los mensajes más importantes del argumento del activista colombiano, quien se refería al caso de uno de los activistas vetados, es que él considera que no se puede «caer en el error de seguir reproduciendo las mismas acciones en donde estamos manifestando que vamos a intentar tener, un proceso de equidad, un proceso de justicia y no se dé». Con estas palabras él considera que no existió un «proceso de justicia». Al parecer se refiere a una instancia judicial o una institución que en nuestras ciudades habitualmente regulan la justicia. Luego al no poder acudir a una instancia judicial, indica que «se intentó negociar» y usa la palabra «negociar» más de una vez; a lo que habría que preguntarse: ¿qué es lo que quisieron negociar? El levantamiento del veto. Sin embargo, detrás de la palabra negociar está la idea de transacción monetaria o intercambio. Finalmente, considera que «tenemos que abrir los espacios de nuevas masculinidades, de nuevas formas de interrelacionarse»; es decir solicita espacios para trabajar las masculinidades y nuevas formas de poder interactuar con las activistas.



Figura 30. Activista cuestiona el veto. Captura del Facebook del FMB

Además, es importante señalar que –al parecer- habla a nombre propio, es una opinión y su intervención es aparentemente espontánea. Sin embargo, la misma persona, antes de empezar la asamblea estaba repartiendo un volante con la información de Bogotá como postulante y el hastag #VotaBogotá⁴³. Finalmente, podemos observar en la Figura 30 que él está parado solo, no hay más personas que acompañen el pedido, al menos en ese momento.

La respuesta de la presidenta de la *Comisión de Mujeres y Disidencias* no se hizo esperar:

Yo quisiera decirle al compañero de que más allá de que nos una la bicicleta, tenemos que pensar en las personas que usamos la bicicleta, no quiere decir que la raza, el género, todo lo que nos atraviesa a las personas no sea motivo de discriminación, y te lo digo como mujer. Y lo que hizo la comisión es justamente pensar en todas las mujeres que denunciaron, a las que acusaron de chismosas, de mentirosas, de que no debemos creerles. Pues déjame decirte que nosotras les creemos y no nos basamos en la justicia común porque la justicia común ha demostrado que no nos cree, yo quisiera que vayan a ver en la Fiscalía o en el sistema judicial la cola de cosas que pasan y no están atendidas. Y quisiera decir que una de las personas que están vetadas se encuentra aquí en el salón y nosotras no nos sentimos seguras de que él esté acá, no tenía por qué entrar acá y lo quiero visibilizar. Y otra cosa, con él se

⁴³ Recordemos que el día de la asamblea general se postulan las futuras sedes como organizadoras del FMB.

cumplió el proceso, él habló y asumió responsabilidad, tenemos una grabación en la que él asume responsabilidad sobre este hecho y ahora se presenta como el inocente que no es, entonces no vamos a permitir que nuestras luchas que nos hemos sacado años históricamente para que no nos maten, no nos violenten sean utilizadas como una plataforma política o de cualquier índole, eso es lo que yo quería decir compañera (FMB8, Asamblea General, 2019) [el subrayado es mío].



Figura 31. Coordinadora de la *Comisión de Mujeres y Disidencias* responde al cuestionamiento del veto. Archivo personal.

En el caso de la respuesta, la activista habla en plural (nosotras), hay una lógica colectiva y hacer referencia a ella: «nosotras les creemos». Además, aclara que no se basan en la justicia común, a la cual apelaba el activista de Colombia, porque esta justicia ha demostrado «históricamente» que «no nos cree». En este sentido, podemos ver que ambos tienen dos lógicas distintas, el activista quiere que las denuncias sigan un proceso en un nivel estatal de justicia; y la activista indica que la justicia común no les cree. En este punto debo mencionar que hay una serie de autoras indican que «el derecho es sinónimo de normas inscritas», muchas veces no toma en cuenta el componente cultural, toma como referencia al ciudadano hombre (Schneider, 2010). Por ejemplo, los derechos de los trabajadores se aplican en base a una jornada laboral de ocho horas y está pensado para personas que no tienen que cuidar de otros. Hasta el año 1984, se pensaba jurídicamente que el hombre era el único que podía mantener a la familia y la mujer debía realizar las labores de cuidado. Además, si la mujer quería trabajar debía tener permiso del esposo, si él se lo negaba, tenía

que darle permiso el juez. Como sabemos, las instituciones no cambian rápidamente y muchas de las formas de proceder se quedan inscritas hasta hoy en día, incluso en el imaginario de las personas.

Asimismo, en la Figura 31 se pueden identificar símbolos feministas como un pañuelo verde anudado al brazo de la debatiente, así como la compañía de otras mujeres que están tomando en sus manos pañuelos morados. Todos estos elementos dejan clara la imagen de colectivo.

Como podemos observar esta es una batalla tanto discursiva como corporalizada. En palabras de Butler (2017):

Quienes han quedado eliminados o degradados por la norma que en teoría deberían encarnar tendrán que luchar por ser reconocidos, y esta será una lucha corporeizada en la esfera pública, donde tendrán que defender su existencia y su significación. Por tanto, solo valiéndonos de un enfoque crítico respecto a las normas de reconocimiento podremos empezar a dismantelar las formas más dañinas de esa lógica que sustenta modalidades diversas de racismo y antropocentrismo. Y si aparecemos insistentemente en aquellos lugares y momentos en que se nos oculta, en que la norma nos elimina, la esfera de la aparición podrá romperse y abrirse a formas nuevas (p. 44).

En este caso, las activistas que se autoidentifican como feministas utilizan varias dimensiones para poner su agenda en el espacio de poder, históricamente liderado por los hombres.

Las intervenciones interpelan, cuestionan e invaden el espacio público de un símbolo de poder, como es el FMB. Además, deja rastro de su intervención y pasa a formar parte de las noticias en varios medios de comunicación y redes sociales como Facebook y Twitter, en donde se comenta y comparte la noticia. Se posiciona públicamente y muestra una postura cuestionadora:

... no es el objeto sino la dinámica social que intenta activarse a partir de la construcción de un autor colectivo, de la multiplicación expansiva del objeto en el cuerpo social y, sobre todo, de su posicionamiento público como un dispositivo de interpelación política y de subjetivación ciudadana (Vich, 2015, p. 279).

Ante el orden tradicionalmente establecido, lo que hace la activación constante de esta performance es tratar de cambiar la situación, tal vez no logra establecer un diálogo de otras instancias que tienen mayor poder como el Poder Judicial o la Fiscalía, distante y abstracto para muchos ciudadanos/as, pero sí evidencia su postura y establece un diálogo con otros grupos y espacios de poder (medios de comunicación).

A través de las imágenes producidas y reproducidas por las mismas activistas, a través de las redes sociales y medios de comunicación, se va reforzando esta dinámica social, de autor colectivo. En palabras de Paul B. Preciado (2009) «la performance es siempre y en todo caso creación de un espacio político» (p. 119), a través de una acción colectiva tienen la capacidad de transformar el espacio público.

Por otro lado, un elemento importante en las performances sociales y políticas es la reproducción de sus imágenes. Quien no asistió a la asamblea general pudo ver imágenes editadas en los medios o el vídeo completo en el Facebook del FMB, es decir, las performances tienen como característica su espectacularidad: «El espectáculo no es un conjunto de imágenes, sino una relación social entre personas mediatizada por imágenes» (Debord, 1998, p. 8).

El sujeto está dentro de una estructura mediada por los sistemas de comunicación, son necesarios los medios para que tanto el mensaje de ambos activistas llegue a su público objetivo y plantee un debate.

Y aquí hay un aspecto que se podría ver en cuanto a las performances, estas acciones que están mediadas, a través de imágenes editadas, desde un punto de vista también pueden verse como mercancías:

Éste es el principio del fetichismo de la mercancía, la dominación de la sociedad por "cosas suprasensibles aunque sensibles" que se cumple de modo absoluto en el espectáculo, donde el mundo sensible se encuentra reemplazado por una selección de imágenes que existe por encima de él y que

al mismo tiempo se ha hecho reconocer como lo sensible por excelencia (Debord, 1998, p. 24).

Podemos tener acceso a los comentarios del vídeo (Figura 32). El momento es recreado y se arma un nuevo debate a distancia por otras personas. Entonces lo que queda registrado y puesto a disposición del público, puede ser recreado y comentado varias veces, como un simulacro.



Figura 32. Captura de pantalla del Facebook del FMB. Comentarios relacionados al debate entre ambos activistas.

Sin embargo, muchas veces los comentarios son anónimos. A través de las herramientas mediáticas que están a la mano de muchas personas, se puede hacer llegar demandas y propuestas a los espacios y actores de poder. Thomas Henry Jenkis señala lo siguiente:

Los grupos de base se están apropiando del potencial de la internet para transmitir sus materiales, para llevar sus ideas a un público mucho más importante, y con ello están haciendo que sus propias apropiaciones culturales sean más visibles que nunca (...) Una argumentación como esta rechaza la idea de una versión definitiva, producida, autorizada y regulada por algún

consorcio mediático. Por el contrario, va en la dirección de un mundo en el que todos nosotros podemos participar en la creación y en la articulación de los mitos culturales centrales (como se citó en Schechner, 2012, p. 422).

Richard Schechner plantea que la tecnología es utilizada hoy en día por las prácticas performáticas pero a su vez los estudios de representación se alimentan de estas dinámicas mediáticas, formas nuevas de comunicar y de leer los cuerpos de nuestros interlocutores. Las personas están habituadas a recibir estímulos e información a través de diversas modalidades (teléfonos celulares, videojuegos, *chatrooms*, etc.) comunicando y estableciendo interacciones por encima de las fronteras étnicas, nacionales, lingüísticas, religiosas y de género. Estas múltiples culturas escritas y visuales son llamadas por Schechner (2012) «representacionalidades» –*encuentros en el ámbito del hacer, de la persecución de una línea transversal de acción*. (p. 204). Un mundo de múltiples «representacionalidades» es el ámbito de los estudios sobre representación. O para decirlo de otro modo, la disciplina académica de los estudios sobre representación está surgiendo como una respuesta a un mundo cada vez más representacional.

Lo que está cobrando cada vez mayor importancia es el hipertexto, en el sentido más amplio de esa palabra. El hipertexto combina palabras, imágenes, sonidos y diversas taquigrafías. La gente que posee teléfono celular habla, claro está, pero también toma fotografías y usa los teclados para digitar mensajes en los que se combinan letras, signos de puntuación y otros gráficos. Una forma diferente de libertad de lenguaje está desarrollándose, incluso con mayor rapidez en el llamado «mundo en desarrollo» que en Europa o Norteamérica. (Schechner, 2012, p. 22)

De cierta manera, la performance interviene en un mundo donde convive lo moderno con lo posmoderno al mismo tiempo. En las representaciones analizadas hay un rechazo a los discursos totalizantes.

En el caso de las intervenciones del FMB se puede identificar que son efímeras. Sin embargo, a través de ellas se cuestiona e interrumpe los circuitos de las industrias culturales, las que se limitan a fabricar productos de consumo. Son acciones políticas que desafían y

rompen con lo establecido, los manifestantes no solo son espectadores, son actores sociales con el potencial de intervenir y proponer (Taylor, 2011).

Si bien fragmentos de las acciones performáticas son reproducidas en los medios de comunicación debido a la característica transnacional que tienen los movimientos sociales hoy en día. Considero que las intervenciones de las activistas del FMB pertenecen a lo que Peggy Phelan (2011) llama «lo real a través de la presencia de cuerpos vivos» (p. 99) como acto efímero e irrepetible que pone en crisis la lógica de la reproducción y desafía los sistemas de representación cultural (Vásquez, 2015). Debido a que el performance genera situaciones de interacción entre sujetos, los cuales develan una corporeidad (*embodiment*) siempre contingente, cuyas interpretaciones se sumergen en lo social y lo político.

En palabras de Aguilar Díaz, el *embodiment* supone una forma de conocimiento desde la experiencia, elaborada intersubjetivamente y recurriendo a la multiplicidad de lenguajes. «Se trata de acción encarnada en los sujetos que ponen en juego su propia posición corporal (posicionamiento, punto de vista, situación sensorial) en relación a la elaboración del sentido de lo vivido» (Aguilar, 2014, p. 6).

Finalmente, puedo identificar algunas dinámicas que propone la performance establecida por el *Comité de Mujeres y Disidencias* (Quito) y la realizada por las activistas feministas del FMB7 (Lima): 1. Apropiarse e intervenir en el espacio público, 2. Pone en evidencia y critica la decisión de uno o varios de los grupos de poder, 3. Dialoga con los diferentes formatos y espacios de difusión (la calle, los medios, las redes sociales).

Las activistas identifican los resquicios en dónde puede intervenir de manera simbólica para hacer política de una manera distinta a la tradicional. Interrumpen una dinámica cotidiana y llevan un nuevo punto de vista, una información que para muchos grupos puede ser novedosa o contestataria.

Resumen de capítulo

Un elemento importante y transgresor para colocar temas en la agenda de los FMB es la corporalidad. Se evidencia una utilización de recursos performáticos donde poner el cuerpo es fundamental para crear y re-crear los espacios de poder. Parafraseando a Butler (2017), la utilización de los cuerpos y la performance de género las llevan a hacer uso de su *derecho a aparecer*. Es así que, tanto en Lima como en Quito se realizaron acciones y performances que interrumpieron el cauce «normal» del evento, con estas acciones de interrupción, resignifican el espacio.

Por otro lado, se conoce que hay una continuidad entre las lógicas y los reclamos de las activistas tanto del FMB7 y del FMB8. Sin embargo, la principal diferencia es que la mayoría de acciones disruptivas realizadas por las activistas de Lima no estaban planificadas, y mucho menos eran parte del programa oficial. En ese sentido propongo que vendrían a ser acciones marginalizadas, llevadas al margen por los organizadores cisgénero del FMB7. En cambio, en Quito se incluyeron en el programa diversas acciones como parte de la programación y la existencia de una agenda feminista. Además, ambos grupos de activistas utilizan las acciones performáticas como práctica política (Preciado, 2009). Con las intervenciones, las activistas realizan una práctica de des-sujeción y resistencia en un espacio de poder, aunque de manera temporal, transforman y le otorgan un nuevo significado al orden establecido.

Por último, al momento de debatir se evidencian la coexistencia de dos lógicas distintas y opuestas, uno de los activistas pide que las denuncias se procesen en instancias judiciales estatales. Mientras que las activistas responden que la «justicia común», las instituciones como el Poder Judicial o la Fiscalía cometen muchas injusticias «porque la justicia común ha demostrado que no les cree (a las mujeres)» (FMB8, Asamblea General, 2019).

4. Conclusiones

Las personas que transitan en ciudades latinoamericanas se enfrentan a la violencia del sistema de transporte. Dependiendo de las ciudades, este sistema tiene muchas características, una de las más resaltantes es que está inscrito a una estructura con prácticas neoliberales donde las calles han sido concebidas según el valor de cambio (Harvey, 2007). Los activistas que pertenecen al movimiento ciclista en América Latina cuestionan este sistema autocentrista basado en políticas neoliberales que privilegian a un sector de la población. Para reclamar su *derecho a la ciudad* (valor de uso) realizan diversas acciones, con la finalidad de ocupar sus ciudades de maneras creativas y lúdicas. Muchos de estos grupos se inspiran en Lefebvre, los Situacionistas (Furness, 2007) y el movimiento ciclista que surgió en San Francisco (1992).

Además, la violencia en las calles se agudiza para determinados grupos como mujeres, niños, niñas y diversidades debido a que son objeto de acoso y cosificación. En muchos territorios del continente, el sistema de transporte se ha pensado, diseñado y construido por y para hombres cisgénero, de manera androcéntrica, lo que tiene como consecuencia una exclusión de su uso por diversos tipos de personas (Falú, 2014).

Sin embargo, en algunas ciudades de la región, hay un incremento gradual en la participación de las mujeres, no solo como viajeras y consumidoras sino también como trabajadoras del rubro de transporte e investigadoras del tema. Pese a este ligero cambio, las creencias patriarcales sobre la movilidad espacial de las mujeres fuera del hogar (y dentro de este), siguen siendo mayoritarias y excluyentes (Zucchini, 2015).

Los activismos en favor del uso de la bicicleta y la comunidad ciclista, no son ajenos a la violencia de género ejercida en sus espacios activistas. La bicicleta, para el movimiento que promueve su uso, se presenta en ciudades caóticas y violentas como la limeña o la quiteña como un elemento descentrado y disruptivo. Sin embargo, la crítica que estos activistas –en su mayoría hombres cisgénero- hacen al sistema hegemónico y capitalista tiene un punto ciego. No han complejizado la movilidad, ni considerado la categoría género en sus discursos o las distintas maneras de habitar y estar en las ciudades. En ese sentido, se sigue manteniendo una hegemonía basada en la predominancia masculina, movilidades que privilegian el desplazamiento de los varones y que no benefician ni contemplan las labores de cuidado – casi siempre realizada por mujeres (Hanson, 2010).

Ante esta hegemonía y predominancia se detectan resistencias y voces disidentes que colocan en la agenda del FMB temas de la violencia y acoso sexual, la territorialización de los espacios, los liderazgos feministas y las diversas formas de movilizarse. Muchas veces poner estos temas en agenda causa enfrentamientos entre dos o más posturas y grupos de personas. Considero que es una lucha constante.

Se puede comprobar que estas denuncias y demandas poco a poco salen a la luz. Se cuestiona y debate acerca de estos aspectos. En algunos casos, se expande rápidamente, debido a que las activistas feministas utilizan diversas plataformas de comunicación digital, las cuales – muchas veces- están vinculadas a los medios de comunicación masiva. Aunque esta inclusión, y la implementación de estrategias para lograr poner sus temas en la agenda del FMB, no es gratuita. Están enmarcados en un movimiento feminista latinoamericano (y global) sostenido por diversas conexiones: *Me Too*, *Ni una menos*, *Vivas nos queremos* o la plataforma para la legalización del aborto. Las activistas del FMB generan alianzas con otras plataformas feministas y se reconoce el trabajo realizado previamente por las colectivas de otros países latinoamericanos. Por ello, considero que el trabajo que realizan es dinámico y está re-creándose constantemente. Además, los manifiestos y acciones van acompañados de denuncias, en especial el *Manifiesto FMB7*, el que se activa con una denuncia puntual. Todo este contexto moviliza a varios grupos ciclistas a nivel internacional.

Otro aspecto importante es la utilización de la corporalidad de las activistas, poner el cuerpo significa no solo la transgresión del espacio de poder que intervienen. A través de las acciones performáticas hacen uso de su *derecho a aparecer* (Butler, 2017). Así las activistas construyen la performance como una práctica política (Preciado, 2009). Utilizando diversas técnicas y estrategias las activistas se des-sujetan y resisten a la estructura en la que están insertas (Benavides Franco, 2019). Con ello, se genera una transformación -de manera temporal y simbólica- y le otorgan un nuevo significado al orden establecido.

Finalmente, con la incorporación de estrategias y discursos proponen una agenda feminista. Además, en el proceso, cuestionan y resignifican el *derecho a la ciudad* lefebvriano, así como critican algunas prácticas del movimiento ciclista. Esta crítica y aporte al movimiento ciclista es particular. Sin embargo, no está aislado de sus contextos globales, donde se vive la violencia de género. Esta nueva mirada tampoco está desconectada de aportes previos realizados por varias geógrafas y teóricas feministas y urbanistas (Fenster, Falú, Buckingham, entre otras).

5. Referencias

- Achugar, M. (1999). Construcción de la memoria: análisis de la confesión de un represor. *Discurso y Sociedad*, 1 (4), 7-33.
- Agamben, G. (2005). ¿Qué es un dispositivo? *Sociológica*. 26 (73), pp. 249-264. Recuperado de <http://www.scielo.org.mx/pdf/soc/v26n73/v26n73a10.pdf>
- Agamben, G. (2005). *Elogio de la profanación*. Buenos Aires, Argentina: Adriana Hidalgo editora S.A.
- Aguilar, M. (2014). Corporalidad, espacio y rutas conceptuales. En García, A., Sabido, O. (Coord.). *Cuerpo y afectividad en la sociedad contemporánea: algunas rutas del amor y la experiencia sensible en las ciencias sociales*. Ciudad de México, México: Universidad Autónoma Metropolitana.
- Amorós, C. (2005). *La gran diferencia y sus pequeñas consecuencias... para las luchas de las mujeres*. Madrid, España: Cátedra.
- Baudrillard, J. (1996). *El sistema de los objetos*. México D. F., México: Siglo XXI
- Baudrillard, J. (1969). *The System of Objects* [El sistema de los objetos]. New York, USA: Verso
- Benavides Franco, T. (2017). El cuerpo como espacio de resistencia: Foucault, las heterotopias y el cuerpo experiencial. *Coherencia. Revista de Humanidades*. 16(30), 247-272. Recuperado de https://www.academia.edu/38664149/El_cuerpo_como_espacio_de_resistencia_Foucault_las_heterotop%C3%ADas_y_el_cuerpo_experiencial
- Blue, E. (2013). *Bicicconomía. Cómo movernos en bicicleta mejorará la economía (si lo permitimos)* (Oscar Montiel, Trad.). Ciudad de México, México: Bicitikas, Camina Haz Ciudad.
- Bielich, C. (2009). El transporte público limeño y la guerra del centavo. *Argumentos. Revista de Análisis y Crítica*. Recuperado de <https://argumentos-historico.iep.org.pe/articulos/el-trasporte-publico-limeno-y-la-guerra-del-centavo/>
- BMW Premium Selection Peru. (01 de setiembre de 2016). Disfruta del tráfico en hora punta [Actualización de Facebook]. Recuperado de <http://i.giphy.com/3o7TKNxkr9JTsc5Es.gif>
- Bridger, A. (2013). Psychogeography and feminist methodology [Psicogeografía y metodología feminista]. *Feminist & Psychology*. 23 (3), 285- 298. doi: 10.1177/0959353513481783
- Briceño, A. (31 de diciembre de 2018). Cifras de feminicidio y de presos por violación a

menores creció en el 2018. *El Comercio*. Recuperado de <https://elcomercio.pe/peru/cifra-femicidios-presos-violacion-menores-crecio-2018-video-noticia-592754-noticia/?ref=ecr>

Boesten, J. (2016) Violencia sexual en la guerra y en la paz: género, poder y justicia posconflicto en el Perú. *Capítulo 1: Violencia Sexual en el Conflicto Armado*. Lima: Biblioteca Nacional del Perú.

Buckingham, S. (2011). Análisis del derecho a la ciudad desde una perspectiva de género. En Sugranyes, A.; y Mathivet, C. (Eds.), *Ciudades para todos. Por el derecho a la ciudad, propuesta y experiencias* (59-64). Recuperado de <http://www.hic-gs.org/content/Ciudades%20para%20todos%20HIC-2011.pdf>

Bustos, L., Alfaro, K., Rivera M., Puga, E., Furtado, T., Barreda, C., y otras (2017). *Manifiesto FMB7*. Recuperado de <https://cutt.ly/RfdGtpi>

Bustos, L., Delfino, O., Montejo, Y., Alfaro, K., Sauce, V., Maya, G., y otras (Productoras). (2019). *Video Manifiesto FMB7* [Facebook]. Recuperado de <https://www.facebook.com/forummundialdabicileta/videos/558276218014963/>

Butler, J. (2017). *Cuerpos aliados y lucha política. Hacia una teoría performativa de la asamblea*. Barcelona, España: Paidós

CAF, y FIA Foundation. (2018). *Ella se mueve segura (ESMS) – Un estudio sobre la seguridad personal de las mujeres y el transporte público en tres ciudades de América Latina*. (H. Allen, Coord.). Recuperado de <https://www.fiafoundation.org/connect/publications/ella-se-mueve-segura-she-moves-safely-or-scioteca.caf.com>

Carlsson, C., Elliott L. y Camarena, A. (Eds.) (2012). *Shift happens! Critical Mass at 20* [¿El cambio ocurre! Masa Crítica 20]. San Francisco, USA: Full Enjoyment Books

Calderón J. (2019). El derecho a la ciudad en América Latina y los enfoques sobre la ciudad informal. En Carrión, F.; y Dammert (Eds.), *Derecho a la ciudad: una evocación de las transformaciones urbanas en América Latina*. (1a ed., pp. 95-111). Lima, Perú: CLACSO.

Carrión, F.; y Dammert M. (Eds.). (2019). *Derecho a la ciudad: una evocación de las transformaciones urbanas en América Latina*. Lima, Perú: CLACSO.

Castells, M. (1997). *La sociedad red: una visión global*. Madrid: Alianza Ensayo.

Castells, M. (2009). *Comunicación y poder*. Madrid: Alianza Editorial

Cavalo, L. (2019). Androcentrismo y espacio público: análisis exploratorio sobre la subrepresentación femenina en la nomenclatura urbana de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. *Feminismo/s* 33 (junio 2019), 249-271. doi: 10.14198/fem.2019.33.10

- Cresswell, T. (2010). Towards a politics of mobility [Hacia una política de la movilidad]. *Environment and Planning D: Society and Space*, 28, 17–31. doi:10.1068/d11407
- Cresswell, T., y Uteng, T. (2008). *Gendered Mobilities*. New York, USA: Routledge. Taylor and Francis Group.
- Comisión Interamericana de Mujeres, OEA, y Instituto Internacional para la Democracia y la Asistencia Electoral, IDEA Internacional (2013). *La ciudadanía de las mujeres en las democracias de las Américas*. Recuperado de <https://www.oas.org/es/cim/docs/CiudadaniaMujeresDemocracia-Web.pdf>
- Comisión de Mujeres y Disidencias (2019, 15 de junio). *Comisión Mujeres y Disidencias* [Comunicado]. Recuperado de <https://web.facebook.com/forummundialdabicieta/photos/a.630282453703719/2131502720248344/?type=1&theater>
- Curiel, O. (2016). Rethinking Radical Anti-Racist Feminist Politics in a Global Neoliberal Context [Repensando políticas feministas radicales anti-racistas en un contexto global neoliberal]. *Meridians*, 14(2), 46.
- De Certeau, M., Giard, L.; y Mayol P. (2010). *La invención de lo cotidiano 2. Habitar, Cocinar*. Ciudad de México, México: Universidad Iberoamericana, AC.
- Díaz, S. (2016). La bicicleta en la movilidad cotidiana: experiencias de mujeres que habitan la Ciudad de México. *Revista Transporte y Territorio, UBA*, (16), 112-126.
- Debord, G. (1955). *Introduction to a Critique of Urban Geography*. Recuperado de <http://library.nothingness.org/articles/SI/en/display/2>
- Debord, G. (1967). *La sociedad del espectáculo*. Recuperado de <http://serbal.pntic.mec.es/~cmunoz11/Societe.pdf>
- Downing, J. (2001). *Radical Media. Rebellious Communication and Social Movements* [Medios radicales. Comunicación rebelde y movimientos sociales]. California, USA: Sage Publications
- El Comercio (28 de agosto de 2020). Ecuador: Atacan y expulsan a venezolanos de Ibarra por caso de feminicidio. Recuperado de <https://elcomercio.pe/mundo/latinoamerica/ecuador-feminicidio-ibarra-diana-carolina-ramirez-reyes-queman-pertenencias-vivienda-migrantes-venezolanos-protesta-noticia-599593-noticia/?ref=ecr>
- El Comercio (14 de agosto de 2019). La ‘bestia’ de Petit Thouars: la coaster pirata que resume el caos del transporte [DOCUMENTAL]. Recuperado de <https://elcomercio.pe/lima/transporte/bestia-petit-thouars-coaster-pirata-resume-caos-transporte-lima-noticia-ecpm-616934>

- El Comercio (30 de agosto de 2020). Lo que se sabe del asesinato de una mujer embarazada que conmovió a Ecuador. Recuperado de <https://elcomercio.pe/mundo/latinoamerica/femicidio-diana-carolina-ramirez-ecuador-asesinato-mujer-embarazada-noticia-599769-noticia/>
- El Universal (19 de diciembre de 2018). Red de mujeres ciclistas rechazó la violencia de género en su comunidad. Recuperado de <https://www.eluniverso.com/noticias/2018/12/19/nota/7105407/red-mujeres-ciclistas-rechazo-violencia-genero-su-comunidad>
- Escobar, A. (1996). *La invención del tercer mundo. Construcción y deconstrucción del desarrollo*. Bogotá, Colombia: Norma
- Espinosa, Y., Gómez, D., Lugones, M.; y Ochoa, K. (2013). Reflexiones pedagógicas en torno al feminismo descolonial: Una conversa en cuatro voces. En C. Walsh (Ed.), *Pedagogías decoloniales: Prácticas insurgentes de resistir, (re)existir y (re)vivir*. TOMO I (1a ed., pp.403-442). Quito, Ecuador: Ediciones Abya-Yala.
- Falú, A. (2009). *Mujeres en la ciudad. De violencias y derechos*. Recuperado de http://americalatina genera.org/newsite/images/cdr-documents/publicaciones/libro_mujeres_en_la_ciudad.pdf
- Falú, A. (2014). *El derecho de las mujeres a la ciudad. Espacios públicos sin discriminaciones y violencias*. Recuperado de <file:///D:/Users/departamento/Downloads/9538-Texto%20del%20art%C3%ADculo-26981-3-10-20150219.pdf>
- Falú, A. (2015). ¿Quo vadis nueva agenda urbana?: Acerca del proceso y los contenidos. *Revista Vivienda y Ciudad*, (3), 97-100.
- Federici, S. (2017). *Calibán y la bruja. Mujeres cuerpo y acumulación originaria*. Madrid, España: Traficantes de sueños. Recuperado de <https://www.traficantes.net/sites/default/files/pdfs/Caliban%20y%20la%20bruja-TdS.pdf>
- Fenster, T. (2005). The right to the gendered city: Different Formations of Belonging in Everyday Life. [El derecho a la ciudad generizada: diferentes formaciones de la pertenencia a la vida cotidiana]. *Journal of Gender Studies*, 14 (3), 217–231.
- Fenster, T. (Ed.). (2009). *Gender Planing and Human Rights*. [Planificación de género y derechos humanos]. Recuperado de <http://ndl.ethernet.edu.et/bitstream/123456789/6495/1/312.pdf#page=14>
- Fairclough, N. (2006). *Discourse and Social Change* [Discurso y cambio Social]. Cambridge,

UK: Polity Press

- Figuerola, C., y Waintrub, N. (2015). *Movilidad femenina en Santiago de Chile: reproducción de inequidades en la metrópolis, el barrio y el espacio público*. Recuperado de: https://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2175-33692015000100048&lng=es&tlng=es
- FMB8 (2019). *Asamblea General del FMB8*. [Facebook]. Recuperado de <https://www.facebook.com/forummundialdabicileta/videos/466437577432151/>
- Forbes (2019). *The World's Worst Cities for Traffic Congestion [Infographic]* [Ciudades con el peor tráfico del mundo [Infografía]]. Recuperado de <https://www.forbes.com/sites/niallmccarthy/2019/06/05/the-worlds-worst-cities-for-traffic-congestion-infographic/#50cf46fa12bc>
- Foucault, M. (1999). *La historia de la sexualidad I. La voluntad del saber*. México DF, México: Siglo XXI
- Furness, Z. (2007). Critical Mass, Urban Space and Velomobility [Masa Crítica, espacio urbano y velomovilidad]. *Mobilities*, 2 (2), 299-319
- Garrard, J., Handy, S.; y Dill, J. (2012). Women and Cycling [Mujeres y ciclismo]. In Pucher J. & Buehler R. (Eds.), *City Cycling* (pp. 211-234). Cambridge, Massachusetts; London, England: The MIT Press. doi:10.2307/j.ctt5hhjxr.14
- García Canclini, N. (2004). La globalización: objeto cultural no identificado. En *Globalización y diversidad cultural. Una mirada desde América Latina*. Ramón Pajuelo, Pablo Sandoval (Eds.). Lima, Perú: IEP
- González Vázquez, A. (2013). Los conceptos de patriarcado y androcentrismo en el estudio sociológico y antropológico de las sociedades de mayoría musulmana. *Papers: revista de Sociología*, 98 (3), 489-504.
- Hall, S. (2004). *Sin garantías: trayectorias y problemáticas en estudios culturales*. Recuperado de http://www.ram-wan.net/restrepo/documentos/sin_garantias.pdf
- Haraway, D. J. (1988). Situated Knowledges: The Science Question in Feminism and the Privilege of Partial Perspective [Conocimientos situados: la cuestión de la ciencia en el feminismo y el privilegio de la perspectiva parcializada]. *Feminist Studies*, 14(3), 575-599.
- Hanson, S. (2010). Gender and mobility: new approaches for informing sustainability [Género y movilidad: nuevos enfoques para una sostenibilidad informada]. *Gender, Place & Culture: A Journal of Feminist Geography*, 17 (1), 5-23.
- Harvey, D. (2013). *Ciudades Rebeldes*. Madrid, España: Ediciones Akal

- Harvey, D. (1998). *La condición de la posmodernidad. Investigación sobre los orígenes del cambio cultural*. Buenos Aires, Argentina: Amorrortu Editores
- Harvey, D. (2007). *Breve historia del neoliberalismo*. Madrid, España: Ediciones Akal
- Hernández, R., Fernández C.; y Baptista, M. (2010). *Metodología de la investigación*. Ciudad de México, México: McGraw-Hill e Interamericana Editores S.A.
- Hidalgo, K.; Valencia, B. (2019). *Entre la precarización y el alivio cotidiano. Las plataformas Uber Eats y Glovo en Quito*. Recuperado de <https://www.fes-ecuador.org/news-list/e/entre-la-precarizacion-y-el-alivio-cotidiano-las-plataformas-uber-eats-y-glovo-en-quito/>
- Hille, K. (1999). "Gendered Exclusions": women's fear of violence and changing relations to space. doi:10.1111/j.0435-3684.1999.00052.x
- Huizinga, J. (1995). *Homo Ludens*. Madrid, España: Alianza
- Illich, I. (1985). *Energía y equidad*. Posada: Barcelona.
- Irigaray, L. (2009). Mercancías entre ellas. En: *Ese sexo que no es uno*. Madrid: Akal.
- Jirón, P., y Zunino, D. (2017). Dossier. Movilidad Urbana y Género: experiencias latinoamericanas. Recuperado de <https://www.redalyc.org/pdf/3330/333051591001.pdf>
- Kelly, M. (2015). Feminist identity, collective action, and individual resistance among contemporary U.S. feminists [Identidad feminista, acción colectiva y Resistencia individual entre las feministas contemporáneas de USA]. *Women's Studies International Forum*. 48, 81-92. doi: <https://doi.org/10.1016/j.wsif.2014.10.025>
- Kilomba, G. (2010). *Plantation Memories. Episodes of Everyday Racism* [Memorias de plantaciones. Episodios de racismo cotidiano]. (2a ed.). Münster: UNRAST.
- Kreimer, R. (2006). *La tiranía del automóvil*. Recuperado de https://www.academia.edu/3736359/La_tiran%C3%ADa_del_autom%C3%B3vil_libro
- LA Network (24 de febrero de 2018). El Foro Mundial de la Bici y su asignatura pendiente con la equidad de género. Recuperado de <https://la.network/equidad-genero-foro-bici/>
- Lefèbvre, H. (1978). *De lo rural a lo urbano*. Barcelona, España: Ediciones Península.
- Lefèbvre, H. (1978). *El derecho a la ciudad*. Barcelona, España: Ediciones Península
- Lima Cómo Vamos (2017). *Séptimo informe de resultados sobre calidad de vida en Lima y*

- Callao. Recuperado de <http://www.limacomovamos.org/cm/wp-content/uploads/2017/10/InformeGestion2016.pdf>
- Lima Cómo Vamos (2018). *Octavo informe de resultados sobre calidad de vida en Lima y Callao*. Recuperado de <http://www.limacomovamos.org/cm/wp-content/uploads/2018/11/InformeGestion2017.pdf>
- Lindergberg, L.; Kohler, M., y Freire P. (2016). *Mulheres de Bicicleta: como pedalam as mulheres em São Paulo* [Mujeres en bicicleta: cómo pedalean las mujeres en Sao Paulo]. En Andrade, V., Martins, J., Marino, F., Lobo, Z. (Eds). *Mobilidade por Bicicleta no Brasil* (pp. 265-284). Rio de Janeiro, Brasil: PROURB
- Marx, K. (1975). El carácter fetichista de la mercancía y su secreto. En *El Capital. Crítica de la economía política. Libro primero. El proceso de producción del capital*. México DF, México: Siglo XXI.
- Marx, K. (2004). *Manuscritos económicos y filosóficos de 1844*. Buenos Aires, Argentina: Colihue.
- McLuhan, M. (1972). *La galaxia según Gutenberg. Genesis del Homo Typographicus*. Madrid, España: Aguilar.
- Merriam-Webster. (2 de agosto de 2020). Cisgender. En *Merridian-Webster.com dictionary*. Recuperado de <https://www.merriam-webster.com/dictionary/cisgender>
- Ministerio de la Mujeres y Poblaciones Vulnerables (2019). *Resumen estadístico feminicidio y tentativas 2019*. Recuperado de <https://www.mimp.gob.pe/contigo/contenidos/pncontigo-articulos.php?codigo=39>
- Ministerio de Salud del Perú (2009). *Accidentes de Tránsito. Problema de Salud Pública. Informe Nacional*. Recuperado de http://es.slideshare.net/Nando_Slide/informe-nacional-de-accidentes-de-transito-2009
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones (2018). *Muertes por accidentes de tránsito 2006 – 2017*. Recuperado de <https://www.mtc.gob.pe/cnsv/estadistica.html>
- Mobilis (2016). *Estudio sobre la caracterización de los usuarios de la Avenida Arequipa*. Recuperado de https://es.slideshare.net/MobilisPer/estudio-sobre-la-caracterizacin-de-los-ciclistas-usuarios-de-la-ciclova-de-la-avenida-arequipa?from_action=save
- Moraga, C.; y Castillo, A. (1988). *Esta puente, mi espalda: voces de mujeres tercermundistas en los Estados Unidos*. Houston: ISM Press, 281
- Montezuma, R. (Ed.). (2003). *Presente y futuro de la movilidad urbana en Bogotá: retos y realidades*. Bogotá, Colombia: Fundación Ciudad Humana.

- Mujeres Bici-bles Iberoamérica (2015, febrero 27). Ciudades para todas: panel en el FMB4 sobre mujeres y bicicletas [Evento en Facebook]. Recuperado de https://www.facebook.com/events/1594857880735778/?active_tab=about
- Observatorio Ciudadano Lima Cómo Vamos. (2013). *Evaluando la gestión en Lima al 2013*. Recuperado de <http://www.limacomovamos.org/trabajo/descarga-evaluando-la-gestion-en-lima-2013/>
- Organización Mundial de la Salud. (2017, julio). *Diez datos sobre la seguridad vial en el mundo*. Recuperado de <https://www.who.int/features/factfiles/roadsafety/es/#:~:text=Cada%20a%C3%B1o%20mueren%20cerca%20de,entre%2015%20y%2029%20a%C3%B1os.>
- Pasapera, E. (Productora). (2018). *Video de la denuncia de acoso en el FMB7* [Archivo de vídeo en Facebook]. Recuperado de https://www.facebook.com/nohelia.pasapera/videos/vb.635388622/10156433031453623/?type=2&video_source=user_video_tab
- Phelan P., (2011). Ontología del performance: representación sin producción. En D. Taylor y M. Fuentes (Eds) *Estudios Avanzados de performance*. Ciudad de México, México: Fondo de Cultura Económica
- Pinto, N. (Ed.). (2016). *Mujeres en bici*. Quito, Ecuador: Friedrich-Ebert-Stiftung (FES-ILDIS)
- Pinto, N.; Puga, E. y Endara G. (Eds.). (2017). *Más allá de los límites. Apuntes para una movilidad inclusiva*. Quito, Ecuador: Friedrich-Ebert-Stiftung (FES-ILDIS)
- Preciado, P. B. (2009). Género y performance: 3 episodios de un cybermanga feminista queer trans... *Debate Feminista*, 40, 111-123.
- Pucher, J., y Buehler, R. (2008). Making Cycling Irresistible: Lessons from The Netherlands, Denmark and Germany [Haciendo el ciclismo irresistible: lecciones de Los Países Bajos, Dinamarca y Holanda]. *Transport Reviews*, 28(4), 495–528.
- Raquel, R. (febrero de 2018). Bicicleta y Género: Un análisis de los Foros Mundiales de la Bicicleta. En O. Zegarra (Coordinación general), Foro Mundial de la Bicicleta de Lima. Evento llevado a cabo en VII Foro Mundial de la Bicicleta, Lima, Perú.
- Sadler, S. (1998). *The Situationist City*. Cambridge, UK: The MIT Press
- Sánchez, G. (2018). Figuras 20 y 21 [Fotografías]. Recuperado de <http://www.muevete.pe/2018/02/27/imagenes-del-ultimo-dia-del-foro-mundial-de-la-bicicleta-en-lima/>

- Sánchez, M. (2014). Ciberactivismo peruano: resonancias locales de un fenómeno global. *Conexión*, (3), 66-79. Recuperado de <http://revistas.pucp.edu.pe/index.php/conexion/article/view/11576>
- Sánchez de Madariaga, I. (2009). *Perspectiva de Género en las Directrices de Ordenación Territorial del País Vasco. Propuestas de acción*. Recuperado de [https://www.euskadi.eus/contenidos/informacion/revision_dot/es_def/adjuntos/Perspectiva%20de%20G%C3%A9nero%20en%20las%20DOT%20\(ISdM\).pdf](https://www.euskadi.eus/contenidos/informacion/revision_dot/es_def/adjuntos/Perspectiva%20de%20G%C3%A9nero%20en%20las%20DOT%20(ISdM).pdf)
- Sangster, J. (1994). Telling Our Stories: Feminist Debates and the Use of Oral History [Contando nuestras historias: debates feministas y el uso de la historia oral]. *Women's History Review*, 3(1), 5-28.
- Schechner, R. (2012). *Estudios de la representación. Una introducción*. Ciudad de México, México: Fondo de Cultura Económica
- Schneider, E. (2010). Mujeres maltradas y la elaboración de leyes feministas: definición, identificación y desarrollo de estrategias. En Di Corleto, J. (Comp.). *Justicia, género y violencia*. Buenos Aires: Librería.
- Solnit, R. (2017). *Los hombres me explican cosas*. Ciudad de México, México: Ediciones Antilope.
- Tarrow, S. (1994). *El poder en movimiento. Los movimientos sociales, la acción colectiva y la política*. Recuperado de: <https://derechoalaciudadflacso.files.wordpress.com/2014/01/sidey-tarrow-el-poder-en-movimiento-los-movimientos-sociales-la-accion-colectiva-y-la-politica.pdf>
- Tarrow, S. (2005). *The new Transnational Activism*. New York, USA: Cambridge University Press.
- Taylor, D. (2011). *Estudios Avanzados de Performance*. Ciudad de México, México: Fondo de Cultura Económica.
- Taylor, V.; y Van Dyke, N. (2004). “Get up, Stand up”: Tactical Repertoires of Social Movements [“Levántate, ponte de pie”: repertorios tácticos de los movimientos sociales]. En Snow D.; Soule S, y Hanspeter K. (Eds.). *The Blackwell Companion to Social Movements [La compañía Blackwell para los movimientos sociales]* (pp. 262-293). Malden, MA: Blackwell Publishing
- Thomson Reuters Foundation (2017). *The Worst Most Dangerous Megacities for Woman* [Las megaciudades más peligrosas par alas mujeres]. Recuperado de <http://poll2017.trust.org/>
- Turner, V. (1974). *Dramas sociales y metáforas rituales*. Recuperado de <http://carlosreynoso.com.ar/archivos/turner-dramas-sociales.pdf>

- Urry, J. (2007) *Mobilities*. Cambridge, UK: Polity Press
- Van Leeuwen, T. (1996). The representation of social actors [La representación de los actores sociales]. En *Text and practices. Readings in critical discourse analysis* (pp. 32-70). Caldas-Coulthard, C. y Coulthard, M. (Eds.), London and New York: Routledge
- Vásquez, P. (2011). Performance: una travesía por los linderos de la inestabilidad. Diana Taylor y Marcela Fuentes (Eds.). *Estudios avanzados de performance*. Recuperado de <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=35142254016>
- Velázquez Valoria, I. (2004). El tiempo de las cerezas. Reflexiones sobre la ciudad desde el feminismo. *Cuadernos de investigación urbanística* 42, 67-74.
- Vich, V. (2015). *Poéticas del duelo: ensayos sobre arte, memoria y violencia política en el Perú*. Lima, Perú: IEP
- Zafra, R. (2017). *El entusiasmo. Precariedad y trabajo creativo en la era digital*. Madrid: Anagrama.
- Zucchini, E. (2015). *Género y transporte: análisis de la movilidad del cuidado como punto de partida para construir una base de conocimiento más amplia de los patrones de movilidad. El caso de Madrid*. (Tesis doctoral). Universidad Politécnica de Madrid, Escuela Técnica Superior de Arquitectura, Departamento de Urbanística y Ordenación del Territorio. Madrid, España.

6. Anexos

6.1. Manifiesto FMB7

Manifiesto FMB 7

Queremos promover en la Asamblea del FMB9 se incorporen los siguientes principios de ahora en adelante como parte del estatuto del Foro Mundial de la Bicicleta, para lo cual queremos contar con tu apoyo y retroalimentación a través de tu firma y correo electrónico.

1. Somos activistas ciclistas y queremos transformar positivamente tanto nuestras relaciones interpersonales como nuestros territorios con empatía, inclusión, respeto y cuidado para todxs.
2. Respetamos desde nuestras acciones la diversidad de nuestros cuerpos, territorios y desplazamientos, y promovemos la movilidad sostenible con alegría y valentía.
3. Nos unimos a luchas a favor de la dignidad e igualdad de las personas promoviendo accesos, derechos y oportunidades en todos nuestros territorios. Sabemos que en ocasiones para propiciar el acceso de oportunidades de manera igualitaria es necesario generar acciones focalizadas para los grupos menos privilegiados.
4. Promovemos el bien común y los espacios colectivos a favor de un sistema mundial sostenible y que reconozca positivamente nuestra diversidad de ser, estar y desplazarnos en nuestros territorios, libremente y sin miedos.
5. Nos comprometemos a que dentro del FMB y en nuestros colectivos se generen espacios de trabajo libres y seguros, así como acciones con enfoque de género. (1)
6. Nos comprometemos a que en nuestros espacios mixtos se incorporen voces y votos diversos con paridad de género(2) en el proceso de toma de decisiones, planificación y participación. El FMB deberá evidenciarlo en sus actividades, temáticas y formas de organización.
7. Respetamos y valoramos todas las experiencias, percepciones y concepciones individuales y colectivas y cómo estas aportan y suman al movimiento ciclista.
8. Acordamos utilizar lenguaje inclusivo y no sexista así como evitar prácticas en las que se objetivicen nuestros cuerpos.

Los y las ciclistas y colectivos firmantes suscribimos el presente manifiesto y su aplicación para la organización y desempeño del Foro Mundial de la Bicicleta, y nos comprometemos a llevarlo a la práctica.

(1) Estamos conscientes de que el género como una construcción sociocultural favorece una mirada patriarcal, androcéntrica y colonial en nuestros espacios privados y públicos; sin embargo, sabemos también que es algo dinámico al igual que nuestras culturas, por lo que apelamos al respeto, la libertad y la vida en dignidad para todas las personas.

(2) La intención de incorporar voces diversas en nuestras acciones y análisis, buscar que en todos los espacios de trabajo haya diversidad de opiniones, voces y contextos sociales.


Recuperado de <https://cutt.ly/2fz8I4F>

6.2. Afiche de pre-foro *Mujeres, territorios y movilidad sostenible*



Recuperado de <https://cutt.ly/yfz8S9j>

6.3. Comunicado de la Comisión Mujeres y Disidencias sobre los vetos



A la comunidad nacional e internacional:

El equipo del FMB8 ha decidido, de manera unánime, excluir la presencia de: [REDACTED] (Ecuador), [REDACTED] [REDACTED] (Ecuador) [REDACTED] (Colombia) de sus actividades oficiales, en respuesta a nuestra postura de cero tolerancia hacia el acoso y la reproducción de prácticas irrespetuosas, además de nuestros acuerdos de convivencia y creación de espacios con perspectivas de género.

Somos un equipo de trabajo conformado por iniciativas ciudadanas y personas que mediante consensos y acuerdos hemos contribuido a la construcción de esta minga y estamos vigilantes en cumplir los compromisos que surjan en este espacio, en caso de que este pronunciamiento sea ignorado por las personas mencionadas o por otras personas que tengan la intención de venir como invitadas a nuestra casa.

Equipo coordinador Foro Mundial de la Bicicleta 8

*Descarga nuestro pronunciamiento oficial para mayor información.

Recuperado de <https://cutt.ly/Qf0p8Ae>

6.4. Sobre la Comisión Mujeres y Disidencias

8 FORO MUNDIAL DE LA BICICLETA
mingamoy

Comisión Mujeres y Disidencias

La Comisión de Mujeres y Disidencias del Foro Mundial de la Bicicleta fomenta la participación activa de identidades diversas, tejido social y el activismo ciclista en general. Trabajamos en conjunto para prevenir las violencias de género, gestionar espacios de encuentro para mujeres y disidencias, así mismo en pro de la equidad de género en los espacios del ciclismo y el activismo.


La Comisión de Mujeres y Disidencias del Foro Mundial de la Bicicleta surge a partir de la creación del Manifiesto de Mujeres del 7mo Foro Mundial de la Bicicleta de Lima, además por la preocupación con respecto al episodio de acoso sexual ocurrido en el marco del FMB7 y teniendo conocimiento de otras manifestaciones de violencia de género en los espacios del activismo ciclista, es así que vemos necesario visibilizarlas, no olvidarlas y decir "nunca más".

La Comisión está conformada por mujeres latinoamericanas de Ecuador, Colombia, Chile, Argentina, México y Bolivia. La toma de decisiones al interior de la comisión es consensual. Los acuerdos logrados son socializados al grupo organizador del FMB8, teniendo así incidencia sobre las decisiones generales en la coordinación y gestión integral del FMB8.

Durante el FMB8, la comisión velará por el cumplimiento del manifiesto del FMB7 y apoyará la propuesta de hacerlo parte de los estatutos de Foro Mundial de la Bicicleta. Así mismo, asegurará el cumplimiento de los acuerdos de convivencia FMB8 y la existencia de mecanismos para abordar cualquier instancia de violencia de género, que se presente antes, durante y después del FMB8.

La comisión coordinará el Primer Encuentro de Mujeres, Disidencias y Bicicletas a realizarse el miércoles 24 de abril en la Casa de la Cultura Ecuatoriana, como preámbulo y parte del FMB8, también dará apoyo a las ponencias, talleres, pecha kuchas e intervenciones urbanas, de las mujeres y disidencias que lo soliciten.

La Comisión de Mujeres y Disidencias, espera trascender en el tiempo y el espacio, marcando un hito en el bici activismo en pro de la equidad de género y ser una red mundial parte de los procesos de los futuros FMBs.



@worldbikeforum
www.fmb8.org

fmb8
_ec.

Recuperado de <https://cutt.ly/xf0aqhD>

6.5. Acuerdos de convivencia

Acuerdos de Convivencia

Somos el FMB8, promovemos ciudades más equitativas y humanas: en ese sentido buscamos que también nuestros espacios sean libres de violencia.

Queremos transformar positivamente tanto nuestras relaciones interpersonales como nuestros territorios con empatía, inclusión, respeto y cuidado para todas las personas.

Por lo tanto, el FMB8 se presenta como un espacio seguro en el que queremos mingar, sobre la base de los siguientes acuerdos de convivencia.

NI EN LÍNEA, NI EN PERSONA CONSENTIMOS:



TOLERANCIA CERO, significa responder al protocolo de seguridad que podría resultar en la expulsión de los espacios.



Si sientes que alguna de estas situaciones suceden en algún espacio virtual, dale #ManitaAbajo a la violencia como muestra de total desacuerdo y cero tolerancia.

6.6. Comunicado de la Red de Mujeres en Bicicleta de Latinoamérica

RED DE MUJERES EN
BICICLETA DE
LATINOAMERICA



Como integrantes de la Red de Mujeres en Bicicleta de Latinoamérica, y con el apoyo del Foro Mundial de la Bicicleta (FMB8), nos comprometemos con la erradicación de la violencia de género dentro y fuera del movimiento ciclista.

Por lo que, queremos manifestarnos ante el grave crimen, suscitado la semana pasada, a mujer bogotana de diecinueve años quien fue torturada y violada por un hombre integrante de la comunidad ciclista.

Así rechazamos la violencia machista dentro de nuestros espacios de encuentro, tanto físicos como digitales.

#LoQueEsConUnaEsConTodas
#VivasNosQueremos
#SinSerAcosadas
#MiráCómoNosPonemos
#SororidadCiclista
#LibresdeViolencias

Recuperado de <https://cutt.ly/xf0agdX>

6.7. Guía de entrevistas

Entrevista semi-estructurada para activistas

Introducción

Buenas tardes/días, gracias por tu tiempo para esta entrevista. Mi nombre es Nohelia Pasapera, estoy haciendo una tesis de Maestría en Estudios Culturales acerca de las estrategias y discursos de activistas feministas y disidentes en el marco de los dos últimos foros mundiales de la bicicleta (Lima 2018 y Quito 2019).

El objetivo de la tesis es comprender la influencia que tienen activistas feministas y disidentes para poner en agenda sus demandas en el Foro Mundial de la Bicicleta, específicamente en la 7ma y 8va edición, ¿cuáles son las estrategias y los discursos utilizados por las activistas para colocar sus demandas en la agenda de la organización?

Se requiere tu permiso para poder grabar esta entrevista, la cual será utilizada únicamente con objetivos académicos. La duración de la entrevista será de una hora como máximo.

Acerca del entrevistada/e

Nombre de la entrevistada/o/e:

1. Me puedes contar un poco de ti. (ciudad, oficio, etc.)
 - 1.1. ¿Cuál es tu profesión/oficio?
 - 1.2. ¿Hace cuánto tiempo eres activista?, ¿cómo se llama tu colectivo?
 - 1.3. ¿Cómo te involucraste en la organización del foro?
 - 1.4. ¿Cuál es tu rol en el FMB?

Sobre la organización

2. ¿Cómo nace el FMB?
 - 2.1. ¿Cuáles son las motivaciones, objetivos, metas?

- 2.2. ¿Cuáles son los problemas o dificultades que identificas con respecto al género?
- 2.3. ¿Qué iniciativas identificas como positivas o innovadoras?
3. ¿Cómo es el trabajo de la organización en el FMB8 / FMB7?
 - 3.1. ¿Quiénes son las personas que lideran los comités? (lógica de la conformación, perfiles)
 - 3.2. ¿Cómo se eligió el coordinador y la coordinadora?
 - 3.3. ¿Cómo se toman las decisiones: ¿hay una participación igualitaria entre hombres y mujeres? (de manera vertical u horizontal)
 - 3.4. ¿Cómo se financian las actividades?
4. ¿Cómo se determinaron los ejes temáticos?
 - 4.1. ¿Cómo se determino el eje de Diversidades étnicas y género?
5. ¿Cuál es el concepto del FMB8 /FMB7?
 - 5.1. ¿Cuáles son los mensajes (discursos) de esta edición?

Sobre la conexión con el FMB7: continuidades

6. ¿Cuáles son las historias, los conflictos, las alianzas?
 - 6.1. ¿Crees que hay continuidad entre el FMB8 y el FMB7 sobre el género y/o participación de las mujeres?
7. ¿Se han realizado acciones entre ambos equipos organizadores?
8. ¿Qué opinas del FMB7?

Sobre el Manifiesto FMB7

9. ¿Conoces el Manifiesto del FMB7?
 - 9.1. ¿Cuáles crees que son las ideas y pedidos más importantes del manifiesto?
 - 9.2. ¿Consideras importante el Manifiesto?, ¿por qué?
 - 9.3. ¿Cuáles crees que son los mensajes claves en el manifiesto? (ideas centrales y complementarias)
10. En el Manifiesto se menciona el “enfoque de género”: ¿qué es para ti el “enfoque de género”?

11. Hay un pedido para que el Manifiesto FMB7 forme parte de los estatutos del Foro Mundial de la Bicicleta, ¿estás de acuerdo?, ¿por qué crees que es importante?
12. ¿Qué pasaría si no se logra poner el Manifiesto como parte de los estatutos del FMB?

Sobre la Comisión de Mujeres y Disidencias

13. ¿Cómo nace la comisión?
 - 9.1 ¿Cuáles son los objetivos?
14. ¿Quiénes son las personas que conforman el equipo?
 - 14.1. ¿Cómo es la elección de las miembros?
15. ¿Cómo se toman las decisiones? (horizontal, vertical)
16. ¿Cuáles son las funciones que la comisión tiene en la práctica?
17. ¿Cuál es su relación con las otras comisiones?
18. ¿Cuáles son los problemas que hasta la fecha ha enfrentado la comisión?
 - 12.1. ¿Cómo los solucionaron?
 - 12.2. ¿Cuáles son los conflictos que se mantienen con otras agrupaciones y/o personas?
19. ¿Cuál crees que es el futuro de la comisión?
20. ¿Puedes identificar los mensajes claves entorno a lo trabajado por la comisión?

Sobre la temática de género

21. ¿Crees que se incorporan las temáticas de género y disidencias en los FMB? (Violencia de género, territorialización de los espacios, equidad, lenguaje inclusivo)
22. ¿Qué entiendes por disidencias?
23. ¿Cuáles son los temas específicos que las activistas mujeres ponen en la agenda del FMB8?
 - 23.1. ¿Puedes describir la situación de las mujeres, disidencias y otros en el FMB?
 - 23.2. ¿Cuáles son las problemáticas que entorno a estos temas enfrenta la organización?
 - 23.3. ¿Crees que ha habido un cambio en los últimos foros?

Sobre las estrategias

24. ¿Cuáles son las acciones y/o estrategias que las activistas realizan para visibilizar el tema? (actividades, proyectos, performance, intervenciones, advocacy, negociación, campañas mediáticas)
25. ¿Cuál es el área de intervención?
26. ¿Cuáles son los mensajes/ideas/conceptos en torno al tema de género y violencia?
 - 26.1. ¿Cómo se abordan estos temas?
 - 26.2. ¿Cómo se difunden?
 - 26.3. ¿Existe un proceso de comunicación? Canales, medios, emisores.
 - 26.4. ¿A quiénes se dirigen estas estrategias? Ciudadanos/as (adultos, niños, otras mujeres, activistas, jóvenes), medios de comunicación, empresas, organizaciones sociales.
 - 26.5. ¿Cómo se administra el proceso comunicativo?, ¿qué canales/medios se utilizan?
 - 26.6. ¿Existen casos emblemáticos?, ¿cuáles son?
 - 26.7. Describe las estrategias que se realizaron para estos casos, ¿crees que funcionaron? (interconexión de estrategias)

Pedido de información

27. ¿Es posible tener acceso a las actas y documentos de trabajo de la Comisión?

6.8. Formato de consentimiento

Autorización

Investigación sobre feminismos y disidencias en los FMB

Firma de autorización

Yo, _____ doy mi consentimiento para participar en el estudio de la señorita Nohelia Pasapera y soy consciente de que mi participación es enteramente voluntaria.

He recibido información en forma verbal sobre el estudio mencionado anteriormente y he leído la información escrita que me entregaron de forma adjunta a este documento (Pag.1).

Al firmar este documento estoy de acuerdo con que los datos que proporciono sean utilizados en la investigación.

6.9. Lista de entrevistades

	Nombre/ Nombre elegido / Pseudónimo	País	Foro organizador
1	Nain	Argentina	Independiente
2	Blanca	Ecuador	FMB8
3	Patricia	Ecuador	FMB8
4	Gloria	Ecuador	FMB8
5	Ana	Ecuador	FMB8
6	Alicia	Perú	FMB7
7	María	Perú	FMB7
8	Imelda	Perú	FMB7
9	Julia	Perú	FMB7
10	Lucía	México	Independiente

