



Universidad del Azuay

Facultad de Ciencias Jurídicas

Carrera de Derecho

**El derecho a la ciudad de las mujeres: la experiencia
de bici usuarias en Cuenca**

Autora: Doménica Valverde Chérrez

Directora: Dra. Ana María Bustos Cordero

**Cuenca - Ecuador
2023**

DEDICATORIA

A las mujeres que cambian la historia todos los días, en actos tan revolucionarios como andar en bicicleta.

AGRADECIMIENTO

A las mujeres bici usuarias de Cuenca, por compartir su forma de ver la ciudad desde la bicicleta y enseñarme a recorrer nuevos espacios desde la libertad.

Resumen

El derecho a la ciudad se encuentra reconocido en la Constitución del Ecuador y a nivel internacional, en el ámbito jurídico se plantea tomarlo con un Derecho Humano emergente. Es por ello, que el presente trabajo tiene por finalidad aportar al desarrollo y contenido del derecho a la ciudad, con énfasis en las mujeres desde las vivencias de movilidad en bicicleta de las mujeres en Cuenca. Se acoge la crítica feminista sobre el derecho a la ciudad de que la ciudad androcéntrica deja de lado las realidades del resto de población que no comparte las características identitarias del ciudadano tipo. Por lo tanto, se plantea una visión diferente de ciudad desde su planificación hasta su goce, reconociendo que en el ecosistema urbano convergen diversas necesidades que deben ser atendidas para ejercer en igualdad, el derecho a la ciudad.

Palabras clave: Derecho a la ciudad, feminismo, movilidad.

Abstract

The right to the city is recognized in the constitution of Ecuador and at the international level, in the legal sphere it is proposed to take it as an emerging human right. That is why this work aimed to contribute to the development and content of the right to the city with an emphasis on women from the experiences of bicycle mobility of women in Cuenca. The feminist critique on the right to the city is adopted, stating that the androcentric city leaves aside the realities of the rest of the population that does not share the identity characteristics of the typical citizen. Therefore, a different vision of the city is proposed, from its planning to its enjoyment, recognizing that in the urban ecosystem, diverse needs converge that must be attended to exercise the right to city equality.

Key words: Right to the city, feminism, mobility.



Doménica Andrea Valverde Cherrez

dome_valch@es.uazuay.edu.ec

0987995644

ÍNDICE

DEDICATORIA	2
AGRADECIMIENTO	3
Resumen	4
Abstract	5
Introducción	7
1. CAPÍTULO 1: CIUDAD, MUJERES Y MOVILIDAD	8
1.1 La relación entre ciudad, movilidad y mujeres	8
1.2 Derecho a la ciudad de las mujeres: concepto	12
1.3 Movilidad: la bicicleta como medio de transporte y su relación con la movilidad de mujeres.	19
2. CAPÍTULO 2: Experiencias de bici usuarias en la ciudad de Cuenca	23
2.1 ¿Cómo se realizó el trabajo de campo?	23
2.2 Ejes temáticos de las entrevistas semiestructuradas: su relación con la percepción al derecho a la ciudad	25
2.2.1 Cotidianeidad	25
2.2.2 Seguridad	26
2.2.3 Espacio público	27
2.3 Fase Cuantitativa	28
3. CAPÍTULO 3: Contenido del derecho a la ciudad: una mirada desde la perspectiva feminista y hallazgos.	31
3.1 La distribución espacial justa para asegurar condiciones de vida	31
3.2 Diversidad social, económica y cultural	35
3.3 Gestión democrática de la ciudad	37
3.3.1 Seguridad	40
3.4 Armonía con la naturaleza	41
4. CAPÍTULO 4: Conclusiones y recomendaciones	43

Introducción

La ciudad es entendida como un espacio en el cual se generan derechos de distinta índole, que las personas pueden ejercer de forma plena y libre a través del diseño de políticas públicas (Montoya & Montoya, 2012). El filósofo francés Henri Lefebvre propuso el “derecho a la ciudad” para evidenciar las dificultades en el ejercicio de derechos en la ciudad y poner de fundamento en el desarrollo urbano, las necesidades de todos quienes la habitan (Lefebvre, 1969).

Sin embargo, la noción de “derecho a la ciudad de las mujeres” surge como crítica al derecho a la ciudad de H. Lefebvre, que a más de enfocarse en políticas públicas y acciones tendientes a mejorar la calidad de vida de los habitantes de una ciudad, busca visibilizar que el género condiciona la vivencia en la ciudad como un entorno de ejercicio y goce de derechos, pues los aspectos primordiales para las mujeres en torno a la cotidianidad en un territorio son distintos: planeación, toma de decisiones, sostenibilidad, seguridad, movilidad, hábitat y estrategia urbana, respetando las diferentes categorías que diferencian a las mujeres: etnia, clase social, edad, etc. (ONU, 2004).

Por otra parte, la “movilidad” vinculada al enfoque de género, es un concepto de práctica social que llega a ser política en cuanto permite y reproduce las relaciones de poder (Jirón & Zunino, 2017), además de que promueve la apropiación del espacio urbano, generalmente hostil para la mujer, y que permite evidenciar aspectos de la vida cotidiana que son invisibilizados por el sujeto universal en torno al cual se crea el espacio público. Así, la propuesta de definir el derecho a la ciudad tomando al género como componente esencial para incorporar la voz y saber de las mujeres, se inserta en las teorías feministas críticas que determinan que, el derecho a la ciudad necesariamente está atravesado por el género y busca que las diferencias sexuales con los hombres no se traducen en desigualdad social dentro de la ciudad.

Según el Banco de Desarrollo de América Latina, la planificación entorno al transporte y movilidad, en Latinoamérica se implementa la visión auto centrista, con lo cual se ahonda aún más la brecha de movilidad entre hombres y mujeres: las mujeres tienen poco acceso a autos privados, una alta dependencia respecto al transporte público y movilidades

alternativas (BID, 2016). Sin embargo, los esquemas de movilidad condicionados por el género, obligan a las mujeres a optar por medios de transporte compatibles con sus roles de cuidado, percepción de seguridad y otros factores, por lo que, en lo que es materia de este estudio, se puede afirmar que se deja a la bicicleta como un modo de transporte no prioritario para las mujeres.

En este contexto, a partir del año 2013 en la ciudad de Cuenca, se han implementado ciclo vías en distintos espacios de la ciudad con el fin de fortalecer la bicicleta como medio de transporte. Contrario a lo que determina la literatura, han surgido como actoras principales, que fomentan el uso de la bicicleta como medio de movilidad y que participan activamente en proyectos, campañas y seguimiento a la toma de decisiones en torno a movilidad del GAD de Cuenca, colectivos ciclistas de mujeres como: Mujeres en Bici, Mujeres en Movimiento y activistas reconocidas a nivel local. Lo que motiva a indagar en la percepción de estas mujeres sobre ciudad, ejercicio de derechos y movilidad.

1. CAPÍTULO 1: CIUDAD, MUJERES Y MOVILIDAD

1.1 La relación entre ciudad, movilidad y mujeres

Cualquier definición de ciudad implica necesariamente, referirse al espacio físico o lugar, sin embargo depende del enfoque con el que se mire para caracterizar dicho espacio. La ciudad es el territorio que permite ejercer derechos, se plasman las políticas públicas de bienestar y, es donde confluyen diversos procesos sociales que la configuran como un mecanismo de integración social (Germani, 1967). Es por ello que las ciudades son entendidas como los centros que permiten el desarrollo óptimo de las capacidades y manifestaciones de vida y, a decir desde el ámbito jurídico, es el elemento que se convierte en garantía del ejercicio de los derechos humanos (Habitat III, ONU 2016).

Según la Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial, Uso y Gestión del Suelo (R.O 790 del 05 de julio de 2016), la ciudad es el núcleo de la población organizada para vivir en colectividad y se regula por gobiernos locales, ya sean municipales o metropolitanos.

Además, comprende tanto espacios urbanos como rurales y bienes y servicios que permiten el desarrollo de sus habitantes en ámbitos como: social, económico, político y cultural (Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial, Uso y Gestión del Suelo, 2022).

La ciudad requiere de al menos tres elementos para configurarse como una categoría social: comunidad involucrada, diversos intereses que fijan el rumbo de planificación y, una administración que debe construir desde y para los habitantes de dicha ciudad. Esta categoría de análisis social se entrelaza con el derecho toda vez que en ella se ejercen diferentes relaciones de poder, mismas que tienen vigencia a través del ordenamiento territorial, políticas de convivencia, distribución del espacio público y uso del mismo. Así, es importante cuestionarse, de qué manera se ejercen derechos en la misma y qué condiciona este ejercicio.

Es por ello que el derecho a la ciudad se vincula con el género cuando este último, definido por los roles que tradicionalmente se le ha impuesto, se construye socialmente y entra en disputa con las relaciones de poder. Al igual que el espacio, el género es una categoría de análisis que permite evidenciar experiencias que no han sido recogidas previamente por la exclusión de las mujeres y las minorías, en la toma de decisiones y planificación del espacio donde se habita. Así, la teoría feminista sobre la ciudad también se da en beneficio de otros sectores sociales que no han sido favorecidos por la ciudad moderna.

Con el cambio trascendental que significó la migración del campo a la ciudad, el contexto social en que la urbe como se la conoce ahora, se formó, tuvo dos grandes desafíos: la industrialización y la urbanización. Todo esto generó que las necesidades nacientes de las personas sean atendidas bajo un modelo capitalista –por el modelo de desarrollo económico que surgió desde la segunda mitad del siglo 18- configurando condiciones de vida fuertemente criticadas por distintas ramas de las ciencias sociales. Dichas condiciones de vida estaban vinculadas a un modelo donde domina el individualismo y acumulación de propiedad, el consumismo, la desigualdad y explotación económica (Fernando Carrión – Manuel Dammert-Guardia [et al.]; 2019).

Es por ese motivo, que la ciudad sería considerada como un centro de producción y de control social, pues la misma surge por la necesidad de acoplarse a una economía global que invisibiliza la experiencia local y genera relaciones excluyentes. Estos problemas sociales que se dan a partir de la industrialización se estudiaron por el urbanismo. Y es esta disciplina la que sentó las bases de mejora de la ciudad como un ecosistema, pero desde un punto de

vista determinado por un sujeto universal, aparentemente neutral al género (Collectiu Punt 6, 2016).

Sin embargo, es importante entender para qué personas y qué necesidades se ha dado el proceso de planeamiento urbanístico, qué tendencias y mayorías se incorporaron en el proceso. Esto debido a que los fenómenos sociales al no ser lineales sino dinámicos, requieren de mecanismos que permitan transformar las estructuras sin que se perpetúen las desigualdades. Así en la Carta de Atenas¹, hito alcanzado en la CIAM² y clave en el urbanismo moderno, se delineó la ciudad moderna en función del hombre: joven, con un nivel socioeconómico medio - alto, con acceso a automóvil, sin limitaciones físicas y vinculado al trabajo productivo; como el sujeto estándar (Hermida y Palacios-Jerves, 2020). Este documento fue primordial en la división vigente de la ciudad y su espacio público.

Así para Ana Falú (2009) el hombre como sujeto principal determinó los significados de la planificación del espacio, políticas y derechos dentro de la ciudad, y a la mujer como responsable del espacio privado, del trabajo reproductivo. Esto creó relaciones asimétricas y excluyentes, no sólo entre el género sino para con otras categorías como la etnia, edad, profesión, clase, entre otras. Así, las dificultades existentes para participar en los procesos de ciudad para las mujeres y los “otros” fueron y siguen siendo evidentes, toda vez que la planificación y estudios a futuro de ciudad, están dominadas por una visión androcéntrica que ha sido difícil de revertir en miras de incluir la diversidad que existe en las ciudades (Beebejaun, 2017).

Parte de la noción del derecho a la ciudad de las mujeres, responde a la exclusión en el campo arquitectónico y urbanístico de los aportes de mujeres, pues además de ser una área dominada por el hombre, las concepciones sobre ciudad se dieron bajo un sesgo androcéntrico el cual supone que el espacio, necesidades, actividades productivas son universales y neutrales. En ese sentido, la ciudad como escenario jurídico tiene un enfoque social y colectivo, que es cambiante, pues a través de los recursos y experiencias que se dan en ella, existe un proceso de crecimiento para las personas, a nivel individual y colectivo determinado por la edad, profesión, nivel de vida, raza y también por el género.

¹ La Carta de Atenas es un manifiesto urbanístico adoptado en el Congreso Internacional de Arquitectura Moderna en el año de 1933.

² La CIAM es el Congreso Internacional de Arquitectura Moderna que en su cuarta edición adoptó la Carta de Atenas.

En efecto, la ciudad será percibida de manera distinta según el sujeto pues su género, esencialmente, determinará las condiciones y calidad de vida, el uso del espacio público y los derechos que nacen y se ejercen en este espacio, o también conocidos como derechos emergentes. Esto porque no se trata solo del ejercicio sino del valor simbólico, político de las relaciones de poder que subordinan en el ámbito territorial. En ese mismo contexto, la movilidad entendida como una actividad humana que se genera a partir del desplazamiento de la persona de un lugar a otro, también se ve condicionada por la relación con el espacio social y además por las necesidades y características del viaje que realiza la persona (G. Perez, 2019).

La movilidad naturalmente se define acorde al ordenamiento territorial y se da en los espacios comunes, conocidos como calles. Como consecuencia del modelo de ciudad adoptado previo al siglo 21, la movilidad se torna en una situación que obligó al ciudadano promedio cambiar del transporte público al vehículo privado. El uso del transporte público y de la calle, espacio que para Jane Jacobs, es donde se realiza la vida social y se aprende a generar comunidad, permite que la movilidad como actividad cotidiana de las personas se considere uno de los motores básicos de la economía de la ciudad. Pues a través de la movilidad urbana, las personas pueden acceder a los bienes y servicios existentes dentro de este entorno y además, la movilidad tiene la capacidad de equiparar las oportunidades de accesibilidad para los habitantes de una urbe.

Es por ello que la crítica feminista aporta a la construcción, uso y planificación de un espacio público a través del sentido de pertenencia y apropiación. Uno de los pilares de una mirada feminista sobre la ciudad es impulsar a crear entornos que conecten el transporte, las zonas residenciales, las actividades económicas, administrativas y las tareas reproductivas. Pues se busca que con esa conexión de actividades y uso del espacio –entendido no sólo de manera territorial sino social- contribuya al encuentro y sentido de pertenencia pues se parte desde las necesidades cotidianas con la finalidad de favorecer la convivencia de las personas desde la igualdad.

En el caso de la ciudad de Cuenca, el modelo de movilidad adoptado desde el gobierno local se basó en el transporte sobre ruedas: el autobús como transporte colectivo y en recientes años se incorpora la red tranviaria y en el aspecto individual: el automóvil. El papel del gobierno y su planificación territorial ha priorizado a través de diversas obras, el transporte en auto lo que genera como consecuencia una disminución en el potencial de la

movilidad de los otros modos de transporte. En el plano internacional, a partir de los años 80 existe un auge de cambio de modelo de ciudad y en el aspecto de la movilidad se opta por modelos de transporte afines a una sostenibilidad ambiental, económica y de justicia social pues se abre el debate sobre el reparto del espacio y la calidad de vida (GAD de Cuenca, 2015).

Cuenca no fue ajena a esta situación y es a partir del año 2009 que en la ciudad, el gobierno municipal ha intentado priorizar la bicicleta, asociando el espacio público con la movilidad, poniendo como centro de la planificación a las personas y sus viajes cotidianos con la finalidad de crear un sistema e infraestructura que responda las necesidades ciudadanas. Para la creación del plan que rige en la ciudad de Cuenca desde el año 2015 hasta el 2025, se contó con la participación ciudadana para establecer un modelo de ciudad deseada por todos, con miras a crear una área urbana sostenible con identidad y sentimiento de pertenencia.

Si bien la participación y el diálogo requieren que todas las partes interesadas intervengan en igualdad de condiciones, es importante recalcar que, de los actores definidos como claves en la movilidad de Cuenca, no existió atención a las necesidades de los grupos vulnerables más allá del sector de adultos mayores, dejando nuevamente fuera de la participación, toma de decisiones y construcción colectiva, las experiencias de las mujeres.

1.2 Derecho a la ciudad de las mujeres: concepto

Recoger el derecho a la ciudad como una noción jurídica no significa que se dará soluciones a las necesidades sociales que surgen en este ecosistema, sin embargo, el derecho se vuelve útil toda vez que contribuye a la ejecución de esta concepción teórica que nació desde un ámbito global no vinculante al derecho. Así, se puede complementar la noción política con la jurídica volviendo exigible este derecho en el nivel en que este se desarrolla: la ciudad y su gobierno local.

El término acuñado por Henry Lefebvre en 1968, surgió como una crítica humanista que visibiliza los efectos negativos de la toma de la ciudad por parte del capitalismo sobre la calidad de vida de los habitantes de la ciudad moderna, y enfrentar problemas como la exclusión, daños ambientales, inseguridad, marginalidad, riesgos, entre otros (Pérez Sanz, 2013). Así Lefebvre (1968) concebía el derecho a la ciudad como “el derecho colectivo de

vivir, construir y apoderarse del espacio urbano”.

En América Latina el derecho a la ciudad se posiciona como una categoría analítica que permite estudiar la coyuntura urbana y las implicaciones políticas que tiene, sin embargo, la concepción actual del mismo se disputa según el ámbito desde el cual se plantee su análisis: teórico, político y/o normativo. Sin embargo, todos estos ámbitos convergen cuando se establece el derecho a la ciudad como un mecanismo que modifica las condiciones urbanas hacia un modelo de ciudad más equitativo.

El derecho a la ciudad convertido en norma, pasó por un proceso con tres niveles de discusión: grupos sociales y organismos internacionales, casos institucionales y la Nueva Agenda Urbana³ promovida por la ONU. En el caso de la sociedad civil, el derecho a la ciudad se vuelve una consigna que recoge distintas demandas: vivienda, salud, seguridad, suelo, movilidad, etc. Mientras que, en el caso institucional, en el Ecuador el derecho a la ciudad se incluye en el ordenamiento jurídico desde la constitución del 2008, pues es con esta Carta que el Estado ecuatoriano se reestructura hacia una visión de políticas sociales. Así en el artículo 31 de dicho documento normativo se encuentra:

Art. 31.- Las personas tienen derecho al disfrute pleno de la ciudad y de sus espacios públicos, bajo los principios de sustentabilidad, justicia social, respeto a las diferentes culturas urbanas y equilibrio entre lo urbano y lo rural. El ejercicio del derecho a la ciudad se basa en la gestión democrática de ésta, en la función social y ambiental de la propiedad y de la ciudad, y en el ejercicio pleno de la ciudadanía (Constitución de la República del Ecuador, 2021).

Estos 3 aspectos definidos en la norma ecuatoriana se complementan con los dos elementos recogidos por Purcell (Purcell, 2003) como derechos contenidos en el Derecho a la ciudad: derecho a apropiarse del espacio público en la cotidianidad y el derecho de participación para tomar decisiones en la producción y planificación de la ciudad. Sin embargo, el concepto tradicional del derecho a la ciudad y la teoría que lo acompaña está vinculada al prototipo humano homogéneo y es por ello que, desde el feminismo surgió una fuerte crítica, pues tanto Lefebvre, Harvey o Purcell, grandes promotores del derecho a la

³ La Nueva Agenda Urbana o HÁBITAT es la conferencia sobre la vivienda y el desarrollo urbano sostenible de las Naciones Unidas que se ha celebrado desde 1976 y ha tenido lugar cada 20 años. Esta sirve como modelo de uso para la creación de políticas urbanas sostenibles.

ciudad, desplazaron al género, siendo éste una categoría que condiciona las relaciones, identidades y derechos de las personas.

De esta manera, el feminismo trajo a debate el género, asegurando que existe un segmento de la población para la cual los intereses de quienes están al poder y toman decisiones de planificación y gestión de la ciudad, no se consideran. La neutralidad del espacio y las experiencias cotidianas en la ciudad como parte importante que debe ser considerada y analizada al momento de plantear el derecho a la ciudad como una cuestión académica, política y jurídica. Respecto a la vivencia de las mujeres de la ciudad, teóricas como Fenster y Koskela sostienen que son producto de las relaciones de poder patriarcales que configuran no solo la planeación, entendida como un acto político, sino el espacio como tal que responden también a relaciones sociales de poder (Fenster, 1999; Koskela, 1999).

Cuando surgió la Declaración de los Derechos del Hombre y el Ciudadano en el año 1789 en Francia, poco tiempo después, Olympe de Gouges publicó una carta en el mismo sentido, como señal de denuncia que la revolución de la igualdad dejaba atrás a las mujeres pese a la participación femenina en las revueltas sociales, por lo que este documento se constituyó como la Declaración de los Derechos de la Mujer y la Ciudadana. Con el derecho a la ciudad, la historia se repite, pues con el advenimiento del término y el reconocimiento de éste como un derecho, las mujeres continuaron en una segunda categoría de ciudadanía en la que no fueron consideradas como sujetos de este derecho y tampoco para ejercer el uso, movilización y disfrute de la ciudad. Así, como reivindicación femenina desde el activismo y la academia, surge en 1995 la Carta Europea de la Mujer en la Ciudad⁴, documento que da paso a la concepción del derecho de la mujer a la ciudad como fruto de la visibilización de las necesidades de las mujeres.

Es gracias a la experiencia diferenciada que vivieron –y viven- las mujeres, que existe una noción crítica que permitió obtener conciencia sobre las divergencias, cuando muchas de ellas devienen de roles de género impuestos. El resultado de esto fue que tanto la Carta Europea de las Mujeres en la Ciudad como la Carta Mundial por el Derecho de las

⁴ La Carta Europea de las Mujeres en la Ciudad se adoptó como parte de la Sección para la Igualdad de Oportunidades de la Comisión de la Unión Europea en el año 1994. Esta surgió con el objetivo de plantear una nueva visión en el campo urbanístico a partir de la inclusión de las necesidades y expectativas, no solo de hombres sino también de mujeres en la creación de políticas dentro de las urbes.

Mujeres a la ciudad⁵, que surgió en el año 2004 en el Foro Mundial de las Mujeres, celebrado en Barcelona, mediante una acción colaborativa recogieron la problemática de la ciudad y las mujeres y lo convirtieron en un objeto de estudio en el campo del urbanismo, el derecho y la política.

Además de no haber sido consideradas como sujetos del derecho a la ciudad, el efecto de esta concepción sin mujeres, deja ver que las violaciones a este derecho motivan al feminismo a construir el derecho de las mujeres a la ciudad como un conjunto de ciudadanía, bienestar y participación para re construir la urbe desde la inclusión e igualdad. Es por ello que, es fundamental, en miras de ejercer el derecho a la ciudad, el permitir que las mujeres puedan participar, intervenir y construir la ciudad que desean.

De la misma manera que para el derecho a la ciudad, el derecho a la ciudad de las mujeres tiene como desafío incluir las innumerables contribuciones con perspectiva de género al debate de ciudad. El trabajo de Linda McDowell es clave para entender este punto en cuanto apunta a una crítica feminista desde la deconstrucción de conceptos homogeneizantes y la incorporación de subjetividades para construir y definir los lineamientos del derecho a la ciudad de las mujeres. Es por ello, que sin el afán de generalizar experiencias, pero de recoger puntos comunes que forman parte del derecho de las mujeres a la ciudad, se sostiene que es imperante nombrar la seguridad, transporte público, distribución territorial, espacio público y privado y la participación, entendida como gobernanza y planificación, como puntos claves en el estudio y entendimiento de este derecho.

La mujer ve condicionada su experiencia con la ciudad por la violencia que ejerce el espacio y la gente sobre su cuerpo. Pese a que la mayoría de los casos de violencia de género ocurren en la esfera privada, el riesgo de violencia, sobre todo del tipo sexual, es evidentemente mayor que la que sufren los hombres. Esta circunstancia genera que las mujeres limiten su movilidad por la inseguridad, condicionen sus actividades diarias, haciendo que las relaciones de dominación patriarcales están presentes en el espacio público también.

Entender la seguridad como elemento clave de la relación entre la ciudad y mujer implica necesariamente que se regrese a ver el tema del transporte, pues las condiciones de

⁵ La Carta Mundial por el Derecho de las Mujeres a la Ciudad es la ratificación a nivel global de la Carta Europea de las Mujeres en la Ciudad, que se dió en el Foro Internacional de Mujeres celebrado en Barcelona en el año 2004.

seguridad, conectividad, accesibilidad se generan también a través de la infraestructura y el transporte público pues esto permitirá ejercer sus derechos y satisfacer sus necesidades haciendo uso de los bienes que existen en ella. En este sentido, es clave puntualizar que, al ser las mujeres, sobre quienes sigue recayendo las tareas del trabajo reproductivo, la planificación debe prever esta situación volviendo a la ciudad accesible para las personas, bajo el cuidado de las mujeres como para facilitar estas labores y las productivas, pues el uso diario dependerá de que las dificultades disminuyan y faciliten la vida y actividades diarias de la mujer.

Respecto a la dicotomía entre el espacio público y privado la separación entre estos hace alusión directa a los roles y trabajos que se desempeñan en cada uno. Mientras que en el espacio público es el trabajo productivo el que domina, siendo ejercido por el hombre en su mayoría, el espacio privado se caracteriza por contener toda actividad reproductiva que a su vez permite el desarrollo del trabajo productivo. Es esta esfera que tradicionalmente se ha considerado propia de las mujeres.

La crítica feminista pone en entredicho esta distinción entre lo público y privado pues se considera el sentimiento de pertenencia respecto del espacio como una cuestión de prácticas de apropiación y reapropiación (T. Fenster, 2010). La noción de espacio público es esta esfera como fuente de derechos y el espacio privado como un lugar despolitizado. Ahora bien, la ciudad; sus bienes, parques, servicios, estructuras responden a la urbanización de una ciudad que valoró el componente económico por sobre el social y, es por esta razón que existen todavía obstáculos para las mujeres pues inconscientemente favorecen el estilo de vida y satisfacen las necesidades de los hombres.

Resulta un sinsentido analizar y valorar de manera distinta lo productivo y reproductivo, lo público y lo privado en cuanto son las tareas reproductivas las que generan las condiciones para el desarrollo de las actividades económicas. Esta concepción de la ciudad pensada desde la productividad hace que la misma responda a las necesidades del mercado y las actividades remuneradas, siendo las mujeres las que han lidiado por décadas silenciosamente con las adversidades que esto genera.

Desde el relego del trabajo doméstico y de cuidado invisibilizado que genera una barrera de presencia de la mujer en la ciudad y de poder para participar en la toma de decisiones, vivienda como un lujo accesible sólo para quienes tienen poder adquisitivo, transporte y

desplazamiento para quienes tienen las condiciones de accesibilidad a los medios de transporte, que a su vez responden a un diseño pensado en el proceso productivo. Es por lo que la propuesta desde el feminismo es superar esta falsa dicotomía pues se debe reconocer la importancia de las actividades reproductivas y lo privado como un espacio igual político para finalmente superar un modelo patriarcal de urbanismo.

Por último, el componente de la participación tiene dos esferas: una material y una considerada como utópica. La esfera material de la participación en el derecho a la ciudad se puede ejercer a través de los procesos de toma de decisiones, participación en el gobierno, etc. Así la efectiva participación de la mujer contribuye a mejorar la calidad de vida en las ciudades pero también a reconfigurar el espacio como un organismo capaz de sostener relaciones contrahegemónicas (Perez Sanz, 2013).

Mientras que el derecho de participación en su esfera utópica se refiere a la inclusión de la perspectiva de género en la creación o re creación de la ciudad a través de la inclusión de los aportes de las mujeres en la planificación actual y futura pero que, además desafie las decisiones políticas que por décadas han configurado relaciones de poder que responden a un sujeto único que no permite el reconocimiento de la diversidad.

El resultado del movimiento feminista devino en demandas y movilizaciones que incorporaron el derecho a la ciudad de las mujeres en diversos instrumentos internacionales que posibilitan no solo el reconocimiento sino la articulación de pautas para políticas públicas con enfoque de género. Los primeros hitos como se mencionó anteriormente fueron las Cartas por el derecho a la ciudad de las mujeres. Posteriormente se pasó de la celebración de foros internacionales que no eran vinculantes, a la introducción de esta demanda en políticas internacionales que, a través de la agenda de organismos internacionales como la ONU, por medio de HABITAT I, II y III⁶, visibilizan el derecho a la ciudad, en mecanismos jurídicos que facilitan el desarrollo y puesta en práctica el contenido de este derecho esto es; el acceso los recursos que la ciudad ofrece a sus habitantes para su desarrollo pleno.

Un punto coincidente entre el derecho a la ciudad propuesto por Lefebvre y promulgado por Harvey, Purcell, Borja y otros, con la crítica feminista, es la concepción del derecho a la ciudad como un derecho colectivo. Para ello debemos atender lo propuesto en la

⁶ Hábitat se denomina a las conferencias sobre vivienda y desarrollo de la ONU celebradas cada 20 años, así Habitat I tuvo lugar en Vancouver en 1976, Habitat II en Estambul en 1996 y Hábitat III se llevó a cabo en la ciudad de Quito en el año 2016.

Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad en su artículo primero:

Es un derecho colectivo de los habitantes de las ciudades, en especial de los grupos vulnerables y desfavorecidos, que les confiere legitimidad de acción y de organización, basado en sus usos y costumbres, con el objetivo de alcanzar el pleno ejercicio del derecho a la libre autodeterminación y un nivel de vida adecuado (Foro Mundial Urbano, 2004).

Esto significa que tal y como se propone desde Jane Jacobs, Dolores Hayden, Linda McDowell, Ana Falú y otras referentes, la ciudad desde el ámbito jurídico tiene tres facetas a las cuales se debe mirar como necesarias:

- a. Uso de sus bienes de manera igualitaria,
- b. Participación en sus asuntos de manera colectiva; aquí el feminismo es enfático al momento de resaltar la inclusión de subjetividades y experiencias y,
- c. El goce de derechos en el contexto urbano (Correa Montoya, 2010).

Así podemos inferir que al ser un derecho del cual sus titulares son todas las personas que habitan una determinada localidad identificada como ciudad o urbe, se debe poner énfasis en la protección que se otorga por medio de éste, a los grupos vulnerables y con desventaja. Algunas corrientes jurídicas consideran, respecto de este derecho, que existe un cuarto elemento que vincula la especial protección a las personas con desventaja para adquirir derechos prioritarios de especial protección con miras a la integración urbana esto es: acceso a servicios básicos, protección contra discriminación y/o violencias.

Bajo esta caracterización es importante saber que, acorde a la clasificación tradicional de los derechos, el derecho a la ciudad de las mujeres cabe bajo la categoría de derechos económicos, sociales y culturales pues por las obligaciones implícitas, en este se busca cubrir los intereses y necesidades de una colectividad que históricamente ha sido relegada (López Calera, 2000).

Y, por último, dado el contexto social de estos tiempos ante nuevas necesidades sobre todo vinculadas a la diversidad y el medioambiente, el derecho a la ciudad de las mujeres se clasifica también como un Derecho Humano emergente. Por consiguiente, dentro de la

Declaración Universal de los Derechos Humanos Emergentes⁷, texto elaborado desde la sociedad civil, se prevé como principio de esta nueva categoría, al género. Se entiende entonces el género como un eje transversal con el objetivo de posicionar los derechos de las mujeres (Forum de Monterrey, 2007).

1.3 Movilidad: la bicicleta como medio de transporte y su relación con la movilidad de mujeres.

Los patrones de movilidad están determinados por cuatro factores primordiales: motivo, tipo de viaje, horario y el modo de transporte (SEMOVI, 2019). En el caso de estudio, el género condiciona las elecciones en cuanto a la movilidad pues el rol social impuesto a las mujeres influye en el uso, acceso y necesidad de transporte. Según Perez (2019):

En particular la movilidad de las mujeres se inscribe en un entramado de relaciones donde el espacio social ha sido construido a partir de los dominios y las jerarquías del género, definiendo tanto sus actividades, como los usos del tiempo y los territorios físicos de sus desplazamientos (p. 17).

Lo que caracteriza la movilidad de las mujeres es la dispersión de viajes: destinos múltiples y distancias cortas que responden a motivos propios del rol de cuidado, mientras que los hombres realizan viajes pendulares con destinos fijos. Estas diferencias son significativas al momento de planificar el sistema de transporte pues el diseño de este influye directamente en la accesibilidad y participación de la mujer en la movilidad (BID, 2013).

En el caso del automóvil, por la urbanidad de las ciudades de Latinoamérica, que acorde a la CEPAL (2012) alberga casi el 80% de la población, se privilegia este modo de transporte, generando que el suelo y espacio público sea colonizado por este medio. Las mujeres limitan su acceso a este modo de transporte, según sea su nivel de ingresos y el trabajo que tengan, lo cual las vuelve dependientes en su mayoría del transporte público. Resulta necesario revisar los datos que proporciona ONU-HABITAT (2012): además de que

⁷ Esta declaración ciudadana no adoptada por la ONU, se dio con la finalidad de reivindicar y reformular los derechos contemplados en la Declaración Universal de los Derechos Humanos y fue aprobada en el Forum Universal de las Culturas de Monterrey en el año 2007.

el auto provoque 1.3 millones de muertes anuales, es una de las principales causas de contaminación ambiental y, en las personas genera una muerte prematura lenta, de aproximadamente 7 millones de personas por causas cardiorrespiratorias.

Mientras que, respecto a la movilidad activa (bicicleta, scooters y caminar) depende de las garantías que ofrezca la infraestructura como por ejemplo, contar con redes de circulación exclusiva, disponibilidad de estacionamientos, seguridad, conectividad, diseño urbano, entre otros. El patrón de viaje propio de la mujer exige mayores garantías de calidad, seguridad, puntualidad y flexibilidad, obligando que la política de movilidad de una ciudad necesariamente atienda las necesidades particulares: viajes con carga, viajes con miembros de familia, horarios seguros, por nombrar algunas. Teniendo en cuenta la información antes descrita, en la ciudad de Cuenca acorde al Plan de Movilidad y Espacios Públicos conocido por el Consejo Cantonal y único dado a conocer hasta la fecha, las mujeres constituyen el 52,28% de la población y realizan el 53% de viajes urbanos en el cantón (GAD de Cuenca, 2015).

Acorde a la Carta del Derecho a la ciudad de las Mujeres, son las mujeres la mayoría de usuarias del transporte público, dato que se corresponde a lo expuesto en el Plan de Movilidad del GAD de Cuenca; las mujeres representan el 57% de usuarios del transporte público en Cuenca. Empero se menciona también que la diferenciación en sus patrones y necesidades son invisibilizadas al momento de crear políticas en torno al transporte público lo cual únicamente contribuye a la segregación y coarta la autonomía de estas.

Ahora bien, en cuanto a la bicicleta como medio de transporte es importante revisar el dato que proponen Emond et al., y Garrard et al., (citados en Díaz y Rojas 2017 Díaz et al., 2017) que en países donde gran parte de la movilidad se desarrolla en bicicleta, las mujeres superan los números de viajes realizados a los de los hombres en un 25%. En América Latina el panorama es muy distinto siendo la mujer quien utiliza este modo de transporte por debajo de los registros de los hombres. Sin embargo, se considera que por: la velocidad en distancias medias cortas, que es lo que caracteriza los desplazamientos de las mujeres, la flexibilidad y fácil acceso económico, la bicicleta puede constituir una opción que satisfaga las necesidades de movilidad de las mujeres que habitan la ciudad (Díaz et al., 2017).

El estudio de movilidad en bicicleta de mujeres en la ciudad de Buenos Aires, realizado por el Sector de Cambio Climático y Desarrollo Urbano Sostenible del BID,

identifica como factores que obstaculizan la participación de las mujeres en bicicleta a: la inseguridad, incompatibilidad con patrones de viaje, expansión urbana, acoso, entre otros. Lo cual obliga a que en las políticas públicas respecto movilidad y mujeres sea necesario contar con:

- a. Patrones de desarrollo urbano conectados y diversificados con la finalidad de favorecer viajes en transporte público y modos de transporte sostenibles.
- b. Redes de ciclovías segregadas y seguras con calles pacificadas.
- c. Políticas públicas de uso del espacio que fomenten el ciclismo urbano.
- d. Diversificar los medios de transporte disponibles para la mujer y facilitar la intermodalidad acorde a los patrones de viaje de la mujer.
- e. Incluir a quienes viajan con las mujeres mediante infraestructuras, accesibilidad y la intermodalidad (Díaz et al., 2017).

Se plantea entonces la bicicleta como medio de transporte idóneo para las mujeres por significar un mecanismo que permite la apropiación y reapropiación de espacios antes negados ya que facilita la acción repetida de movilidad en el contexto urbano. En el caso de Cuenca, la información que existe se refiere de manera general a la bicicleta como medio de transporte, por lo que se puede notar que el género no ha sido tomado en cuenta como factor transversal de la política pública elaborada respecto a este modo de transporte. La primera ciclovía se implementó en 1996 y en el año 2005 se genera una propuesta para impulsar la bicicleta como medio de transporte, este proyecto no generó infraestructura pero sí permitió que la planificación de transporte de la ciudad tenga criterios respecto a la bicicleta.

En Cuenca se define como usuarios de la bicicleta como medio de transporte, o también llamados biciusuarios, a dos grupos: un sector activista por el reconocimiento de esta modalidad como un medio de transporte viable en la ciudad y usuarios de naturaleza rural que por motivos económicos se consideran biciusuarios (Cueva et al., 2015).

Respecto del primer grupo, actualmente llama la atención la cantidad de activistas mujeres en la ciudad de Cuenca que se han abierto camino en procesos de socialización y son consideradas como actoras importantes en el desarrollo de la política pública. Es por ese motivo que el caso de las bicis usuarias en Cuenca desafía ciertas advertencias de la literatura, por lo que será trascendental en el aporte de este trabajo entender las experiencias de mujeres bici usuarias y dar cuenta de cómo viven, construyen y se apropian de la ciudad

en su cotidianidad desde este medio de transporte.

2.3 Ejercer derechos en la ciudad: uso del espacio público, seguridad y adversidades.

Dentro de la sentencia No. 2167-21-EP/22, la Corte Constitucional establece el contenido del derecho a la ciudad en el Ecuador. Dicha sentencia es la única en el país que desarrolla en cierta medida, el contenido de este derecho y reconoce que es a través de la distribución espacial de recursos que se aseguran las condiciones de vida. Esto se refiere al acceso de recursos y servicios que a su vez involucran el ejercicio de otros derechos humanos (El río monjas, 2022).

El derecho a la ciudad lleva implícito el ejercicio de la ciudadanía, esto toma especial connotación para las mujeres en cuanto confluyen dos circunstancias: tradicionalmente se les consideró como ciudadanas de segunda categoría y el uso de la ciudad permite construir sus proyectos de vida desde una perspectiva crítica de la misma. Acorde a la Carta Mundial por el derecho a la ciudad, la ciudad es un ambiente de realización del resto de derechos que le son reconocidos a las personas fortaleciendo su dignidad y bienestar en los ámbitos políticos, económicos, culturales, sociales y ecológicos (Foro mundial urbano, 2004).

El uso del espacio público implica necesariamente una relación recíproca entre las autoridades, el individuo y la colectividad. Así será el gobierno el encargado de garantizar el pleno ejercicio de derechos dentro de su ámbito de competencias y las personas, de manera individual o colectiva participar en asuntos de ciudad pues como se ha estimado ya son los actores sociales los que resultan imprescindibles para repensar la ciudad. Es por lo que se estudiará el caso de Cuenca y las activistas y colectivos sociales femeninos que promueven la bicicleta como medio de transporte y que de esta manera contribuyen al ejercicio del derecho a la ciudad y específicamente el derecho de las mujeres a la ciudad.

2. CAPÍTULO 2: Experiencias de bici usuarias en la ciudad de Cuenca

2.1 ¿Cómo se realizó el trabajo de campo?

El presente trabajo implementa una metodología cuantitativa y además cualitativa y empírica, al entender el derecho a la ciudad de las mujeres como uno que debe ser construido y dotado de contenido desde las necesidades específicas de quienes habitan en la urbe para dar soluciones a situaciones que, por largo tiempo han estado desatendidas en las comunidades urbanas. Este trabajo pretende vincular dicho derecho, con los postulados de la conciencia jurídica y el feminismo, con la finalidad de conducir la discusión en torno a su entendimiento y contenido desde el área jurídica.

Por conciencia jurídica se entiende que el derecho interactúa con las experiencias de las personas y su relación con las instituciones jurídicas y como producto de esta dinámica se moldea e integra a la sociedad. La conciencia jurídica surgió como un movimiento que buscaba apoyar la construcción de políticas públicas efectivas y es por ello que la producción de conocimiento se volvió situada en la realidad social de las personas y su entorno (Varón, C. A., 2014).

Entonces, desde una perspectiva socio jurídica se conduce la investigación empírica del derecho a la ciudad de las mujeres, teniendo como objeto de estudio la decisión de movilidad en bicicleta de mujeres en la ciudad de Cuenca. Este aspecto fue relevante porque la movilidad es un eje transversal del derecho a la ciudad y la identidad de las personas condiciona el uso del espacio público y ejercicio de derechos.

Además, el territorio habitado desde un cuerpo femenino es un fenómeno social que está sujeto a prácticas que subordinan la organización de la vida en espacios “hostiles” para quienes están por fuera del sujeto tipo de la ciudad moderna. De este modo, a través de las decisiones metodológicas se emplea la experiencia y prácticas diarias de mujeres bici usuarias para aportar a este derecho emergente.

El trabajo inició con la revisión de literatura académica respecto del derecho a la ciudad de las mujeres y con especial énfasis en la movilidad, se implementó la observación etnográfica como primera fase del trabajo de campo. Este método se llevó a cabo en la ciudad de Cuenca - Ecuador. Durante los meses de junio a agosto de 2022, se visitó los sectores de la ciudad que fueron identificados dentro del Plan de Movilidad y Espacios Públicos del GAD

de Cuenca como de alta incidencia de biciusuarios⁸ (Sector El Ejido y El Centro Histórico) en el rango horario de mayor confluencia 06H00 a 09H00 con dos objetivos: entender la dinámica de uso del espacio público por bici usuarias y también obtener una muestra de conveniencia para la participación de mujeres bici usuarias en las entrevistas semi estructuradas. La muestra de conveniencia es aquella que se obtiene de elementos o casos a disponibilidad del investigador (Hernández, Fernández y Baptista, 2010).

De este modo se logró obtener una muestra inicial de 6 participantes de manera directa, a quienes se solicitó su participación en el estudio a través de entrevistas semiestructuradas. Conforme se avanzó en la conducción de entrevistas se reclutó a otras mujeres bici usuarias a través del método “bola de nieve” (Byrne, 2001), es decir, por referencias de las participantes, siendo criterio incluyente el uso de bicicleta como medio de transporte en la ciudad de Cuenca. Esta muestra arrojó patrones temáticos y se alcanzó la saturación de información con 18 participantes (Guest, *et al.*, 2006; Saunders *et al.*, 2018).

Estos datos fueron codificados de manera directa a través del audio de las entrevistas para encontrar patrones concurrentes en las narrativas participantes con la finalidad de utilizar la estrategia feminista en el estudio de la vida urbana: la cotidianeidad. Para ello se contó con el consentimiento informado de las participantes. Para la codificación, se generó un marco en base a la literatura y patrones identificados en las experiencias de las participantes, mismo que se presenta a continuación:

Tabla 1: marco de codificación condensado.

Código	Componente
Violencias	Violencia de género Violencia de parte de otros usuarios del espacio público
Espacio Público	Accesibilidad Urbanidad Movilidad de cuidado Infraestructura
Percepción	Beneficios Inseguridad Aspecto ambiental Aspecto negativo Percepción temporal

⁸ Estos espacios fueron identificados en los sectores del Ejido y El Centro Histórico.

Participación ciudadana	Solidaridad Educación Resistencia
-------------------------	---

Adicionalmente por los hallazgos que se fueron presentando, se vió la necesidad de realizar una entrevista a un funcionario público con experticia y participación en el Plan de Movilidad y Espacios Públicos del GAD de Cuenca, para entender de mejor manera los aspectos que involucran el contenido del derecho a la ciudad, las trabas que existen para su desarrollo y ejercicio y la perspectiva de género en la planificación desde la administración pública, ya que por medio de este trabajo lo que se quiere es profundizar en el entendimiento y contenido del derecho a la ciudad con énfasis en la movilidad de las mujeres.

2.2 Ejes temáticos de las entrevistas semiestructuradas: su relación con la percepción al derecho a la ciudad

2.2.1 Cotidianeidad

Las epistemologías feministas desafían la producción de conocimiento con postulados que se enfocan en darle al cuerpo, las vivencias y emociones un rol fundamental en dicho proceso. Norma Blázquez (como se citó en Falconí Abad, 2022) se refiere a las epistemologías feministas como aquellas que entienden que el género sitúa a las personas que conocen y que surgen de prácticas sociales a diferencia de las epistemologías occidentales y clásicas que separan al sujeto del objeto de conocimiento.

El derecho a la ciudad tiene como sujeto a toda persona que reside en una urbe y es esa relación entre la persona y el espacio público que condiciona la “cotidianeidad” a través de las prácticas de uso, transformación, reproducción. En el campo académico existe un gran diálogo entre Lefebvre y Jacobs sobre cómo se debe interpretar y analizar la cotidianeidad en relación con los usos del espacio y su rol en la producción de conocimiento.

Uno de los puntos principales en los postulados de Lefebvre, precursor del derecho a la ciudad, es la integración de la producción social en la ontología sobre la ciudad desde lo que se concibe, percibe y se vive. Mientras que para Jane Jacobs la ciudad al ser un ente

complejo de analizar, las variables se pueden estudiar desde la vida cotidiana sobre lo material con la finalidad de regular y propender a una sana convivencia (Larreche, J. I. y Cobo Quintero, L. A. 2021).

Este eje buscó averiguar entre las participantes su modo de experimentar la ciudad a través de la movilidad en bicicleta y su definición personal de lo que es el derecho a la ciudad, junto con factores espacio - temporales y económicos. Las epistemologías y críticas feministas permiten poner a la experiencia de las mujeres, en este caso bici usuarias, en el centro de la generación de conocimiento. Esta decisión metodológica se toma también en concordancia por lo planteado desde el urbanismo feminista:

Entendemos la vida cotidiana como el conjunto de actividades que las personas desarrollamos ya sea de manera rutinaria o habitual. (...) La vida cotidiana no se puede desvincular de un espacio compartido y de un tiempo finito (...) (Collectiu Punt 6, 2019).

Es a través de estos conceptos teóricos aplicados como metodología de trabajo y herramienta de análisis, que las experiencias de las mujeres se pueden situar como productoras de conocimiento. En el presente trabajo se ha escogido la crítica feminista al derecho a la ciudad, partiendo de la consideración que el derecho no puede operar de manera ajena a la sociedad y, en el derecho a la ciudad es necesario responder a la realidad y necesidad de las mujeres urbanas que han sido por largo tiempo desatendidas.

Parte del estudio de la vida cotidiana, tiene que ver con el tiempo. Las epistemologías feministas abogan por un nuevo entendimiento del tiempo lejos de ser un factor lineal de acontecimientos (Guzmán, A. citada en Falconí Abad, 2022). En contraste a esto, el derecho a la ciudad se entrelaza con este factor toda vez que pone atención a cuestiones como: aprovechamiento y goce del tiempo libre como un derecho fundamental y en general todo uso del tiempo como factor a ser considerado en la producción del conocimiento y planificación urbanística.

2.2.2 Seguridad

Por otro lado, un aspecto primordial en la construcción de ciudades feministas es la

percepción de seguridad, es por ello que tomando como máxima referente a los postulados de Gerda Gekerle (1994) se integró como eje de análisis dentro las entrevistas semiestructuradas la seguridad. Desde una perspectiva interdisciplinaria entre el derecho y el urbanismo la seguridad se entiende como “el bienestar, la cohesión y el acceso a las oportunidades y a la vivienda, logrados mediante enfoques de prevención, planificación y gestión urbana la inclusión y la buena gobernanza” (Jokia, 2022).

En ambientes urbanos, la seguridad es percibida a través de acciones y políticas públicas consecuentes con: gobernanza, acceso a servicios, comunidad, ambiente sano y seguro, y desarrollo. La inseguridad tiene consecuencias devastadoras para una comunidad y cada individuo que forma parte de ella, en cuanto se refiere al ejercicio de derechos además de ser un obstáculo para la consecución de objetivos sociales y económicos de la población y el gobierno.

Al añadir la percepción de seguridad de las mujeres bici usuarias se puede identificar como el miedo, la inseguridad y violencia condiciona el uso del espacio público, el ejercicio de derechos y desarrollo normal de la vida de las mujeres. A través de la perspectiva feminista y un análisis social, se pretende con este eje explicar a través de la experiencia de mujeres, la diferencia acorde al género de la percepción de seguridad. Es por ello que el objetivo de este, fue entender la percepción de seguridad de las bicis usuarias y los cambios de hábitos en caso de existir episodios de violencia física, verbal, agresiones de otros actores de la movilidad o ciudadanos.

Dentro de este eje también se incluyó la violencia de género⁹ ya que estadísticas locales e internacionales indican que la mayoría de mujeres han sufrido algún tipo de violencia a lo largo de su vida por su género. Es esta característica identitaria que condiciona la forma en cómo se usa el espacio público y por ende la percepción de seguridad de manera diferenciada entre hombres y mujeres.

2.2.3 Espacio público

Desde el feminismo se ha estudiado el patriarcado como un sistema universal que

⁹ La violencia de género es aquella ejercida en contra de una persona por su género. Es decir que el punto de partida de este tipo de violencia es la desigualdad, que en convergencia con el género configura una relación histórica de poder que ubican a las mujeres en condiciones de riesgo (descripción de la autora).

históricamente ha relegado a las mujeres a un segundo plano. En lo político, sociológico, jurídico y urbanista se traduce en un sujeto relegado al ámbito privado, desatendido de sus necesidades y de segunda categoría en cuanto a los derechos, pues estuvieron siempre fuera del espectro político, participativo y de poder de la sociedad. Esto se entiende mejor cuando Bérengère Marques-Pereira (citada en Valenzuela Somogyi, 2016) explica cómo a lo largo de la historia el papel de la mujer fue asociado con lo doméstico, siendo completamente ajenas al espacio público que estaba fuertemente asociado con el hombre y lo masculino. De esta dicotomía surgen problemáticas como la división sexual del trabajo, feminización de la pobreza y una en particular sobre la ciudad: la escasa participación de la mujer en la vida pública, social y política.

La ciudadanía, entendida como condición social y política de una persona para ejercer sus derechos dentro de la urbe, es un gran debate en el feminismo. Se proponen dos corrientes al respecto: la primera aboga por una ciudadanía diferenciada por los estereotipos de género y la segunda sostiene que la ciudadanía debe entenderse como neutral. El feminismo desafía esta concepción tradicional planteando que la concepción política es patriarcal por dos razones principales: contraposición entre el espacio público y privado y la ciudadanía, entendida desde un sujeto universal (hombre blanco de clase media alta), que surge en un contrato social sin contemplar a las mujeres (Pateman, 1995).

En este sentido, dentro de las entrevistas a profundidad se busca analizar la percepción de las participantes en torno al uso, disfrute y limitaciones sobre el espacio público y cómo esto podría desafiar, fluir con la dicotomía público-privado. Así mismo, el vínculo que existe entre la participación ciudadana y el involucramiento en toma de decisiones o procesos de construcción de ciudad.

2.3 Fase Cuantitativa

A través de la fase cuantitativa se pretende hacer una medición frente a mujeres que no utilizan la bicicleta como medio de transporte y sus preferencias en el aspecto de movilidad para tener una mirada integral respecto a, cómo se percibe este eje de la vida cotidiana y qué posible diferencia existe en relación con el espacio público y el uso de la ciudad por el modo de transporte que se usa. Es por ello que se hizo uso de una encuesta

basada en el método de Likert.

Este método es comúnmente usado en las ramas sociales para obtener datos respecto al acuerdo o desacuerdo de las participantes, en este caso, en relación a reactivos en los cuales se incorpora generalmente cinco opciones de actitud, incluyendo una neutral. Esta tendencia en las encuestas Likert de actitud o preferencia, permite hacer uso de la percepción psicológica de conformidad, que afecta directamente en los datos y su interpretación con respecto al comportamiento de las encuestadas hacia el objeto: relación entre ciudad, género y movilidad (Mata, 2018).

La muestra representativa fue de 34 personas habitantes del cantón Cuenca con acceso a medios tecnológicos que se identifiquen como mujeres. Concluida la fase de aplicación, recolección e interpretación de datos cuantitativos se puede sintetizar los ejes analizados en el presente trabajo, indicando que los ítems seleccionados fueron aquellos que permitan medir la actitud de quienes no usan la bicicleta como medio de transporte y así cuantificar las dimensiones de seguridad, género, cotidianeidad y factores que puedan incidir en la relación ciudad y modo de transporte. Mismos que se presentan a través de la siguiente tabla:

Tabla 2: *Ejes temáticos de la encuesta.*

Eje temático	Componente	Indicador
Modo de transporte	Automóvil privado Transporte público Motocicleta Taxi Caminata Otro	Todos los días Casi todos los días Ocasionalmente Casi nunca Nunca
Condiciones temporales y espaciales	Accesibilidad, distancia, tiempo	Totalmente de acuerdo De acuerdo Ni de acuerdo ni en desacuerdo En desacuerdo Totalmente en desacuerdo
Condiciones ambientales y sociales	Status, clima, salud	Totalmente de acuerdo De acuerdo Ni de acuerdo ni en desacuerdo En desacuerdo Totalmente en desacuerdo

Seguridad	Percepción de seguridad acorde al modo de transporte utilizado	Muy segura Segura Neutral Casi nada segura Nada segura
Hábitos de movilidad	Cambios debido a la percepción de seguridad	Totalmente de acuerdo De acuerdo Ni de acuerdo ni en desacuerdo En desacuerdo Totalmente en desacuerdo
Elección de modo de transporte	Cambio de modo de transporte	Totalmente de acuerdo De acuerdo Ni de acuerdo ni en desacuerdo En desacuerdo Totalmente en desacuerdo

3. CAPÍTULO 3: Contenido del derecho a la ciudad: una mirada desde la perspectiva feminista y hallazgos.

En este último capítulo se buscará aportar en el contenido jurídico del derecho a la ciudad (de las mujeres) y su vínculo especial con el derecho a la movilidad sostenible a través de los hallazgos cualitativos y cuantitativos que se agruparán acorde a los lineamientos señalados en el primer elemento, de desarrollo del derecho a la ciudad dentro de la jurisprudencia ecuatoriana; la sentencia de la Corte Constitucional denominada Caso Río Monjas: la distribución espacial justa de recursos, la diversidad social, armonía con la naturaleza y gestión democrática de la misma.

Reconociendo la perspectiva feminista del derecho a la ciudad, que aboga por ciudades que contribuyan a reducir las brechas de inequidad y discriminación contra las mujeres, se pretende exponer el derecho a la ciudad de las mujeres como un fenómeno jurídico entendido desde la función social; busca la sostenibilidad y justicia social. Es por ello que se lo expondrá alineado con los postulados de la Agenda 2030 que plantea los Objetivos de Desarrollo Sostenible y la Nueva Agenda Urbana que surgió dentro de Habitat III celebrada en la ciudad de Quito, Ecuador en 2016. Adicionalmente se acoge la crítica feminista a la ciudad como un mecanismo que permite ascender los aportes teóricos, sociales y jurídicos para desarrollar el objeto del mismo y materializarlo. Es por ello, que se ahondará en la experiencia de bici usuarias de la ciudad de Cuenca con respecto de la relación género, movilidad y ciudad.

El derecho a la ciudad en general tiene una naturaleza e interpretación similar a los derechos culturales y ambientales; es activo, difuso y colectivo. Se caracteriza por permitir la materialización del resto de derechos humanos: civiles, políticos, culturales, económicos y ambientales, y en el caso de Ecuador, se consagra como mecanismo de ejercicio de los demás derechos constitucionales y otros establecidos en la normativa interna del país.

3.1 La distribución espacial justa para asegurar condiciones de vida

Por distribución espacial justa se debe entender que la planificación de los espacios, recursos y acceso a los mismos dentro de una ciudad están pensados para asegurar una buena

calidad de vida. En varios instrumentos se mencionan los principios que deben guiar este componente del derecho a la ciudad, siendo estos: sostenibilidad, equidad, democracia y justicia social (Foro Mundial Urbano, 2005).

Por consiguiente, desde una noción feminista, se cree imperante vincular la distribución espacial justa como componente del derecho a la ciudad de las mujeres, con la noción de justicia social y territorial basada en el impacto social y humano que tiene la ciudad por sobre los intereses particulares. Así, este estudio identificó, por ejemplo, formas de solidaridad entre actoras que se consideran como pares en el espacio público.

Sé que sí es que estoy en una bocacalle tengo un ciclista al lado conmigo, entonces al carro le va a dar inclusive menos valentía cruzar la calle sin vernos y me da mucha más confianza porque sé que habemos más. Que nos vemos de esta forma ideal, que de una u otra manera me siento más acompañada. Camila, comunicación personal. 2022.

La complejidad de la vida cotidiana, las múltiples formas de violencia que viven las mujeres y su experiencia en torno al derecho a la ciudad, hacen que usar la bicicleta como medio de transporte sea un mecanismo de reivindicación y esfuerzo propio-colectivo para conseguir la justicia social y territorial, que se abarca con el derecho a la ciudad de las mujeres.

Actualmente la distribución espacial en Cuenca, responde todavía a estructuras jerárquicas donde el vehículo privado prima y consideraciones como: infancias, trabajo reproductivo, accesibilidad y cercanías distan de ser consideradas. Sin embargo, la construcción de ciclovías (infraestructura) permite que sinergias como la antes descrita se den en la ciudad y se busquen mecanismos por sus habitantes, para apropiarse y hacerle frente a los retos de una ciudad androcéntrica. Es por ello, que en esta relación entre el género y la ciudad se tomó a la movilidad como el mecanismo que permite articular a la población con el espacio y los medios para desarrollar su vida.

Dentro de las entrevistas fue frecuente el patrón entre las bici usuarias que adaptan sus rutas diarias para hacer uso de la ciclovía; aduciendo que la infraestructura aporta seguridad, visibilidad, facilidad, independencia, entre otras.

“Las actividades de cuidado, yo las hago no en carro sino en bici, porque yo sí la

ocupo porque tengo infraestructura y rutas en las que me siento segura” Elisa, comunicación personal, 2022.

La infraestructura ha permitido que las mujeres bici usuarias no solo transiten, sino se apropien de la misma, permitiendo percibir el espacio público como una función de la ciudad que permite ordenar los elementos, necesidades y relaciones, sin embargo, la crítica de las participantes hacia la misma, es la falta de conectividad que genera espacios de peligro en cuanto esta se corta abruptamente o tiene espacios conflictivos con respecto al tráfico vehicular.

Hay algo que me molesta mucho de que hay partes en las que tengo que bajarme de la bicicleta porque hay tramos en el que el cruce o cambio de vereda es complicado, inclusive me he caído y tengo que subirme de nuevo y son lugares en donde no es fácil acceder. Salomé, comunicación personal 2022.

En consecuencia a este cambio gradual de actores cotidianos en el espacio público, la experiencia de las mujeres bici usuarias converge en una doble necesidad con respecto a la planificación de movilidad: educación y voluntad política. El primer factor, además de ser un derecho de las personas se posiciona como clave en el derecho a la ciudad toda vez que también se convierte en un mecanismo de ejercicio de otros derechos. El derecho a la ciudad de las mujeres necesariamente debe ser impulsado a través de programas educativos, de difusión de la normativa ya existente al respecto, para reforzar los cambios socio-espaciales que ocurren y que son positivos para la ciudad.

Yo creo que más bien es el tema de educación a la gente de que si no hay ciclovía todo es ciclovía, si, una calle no tiene ciclovía no es que una no puede ir en bicicleta y el carro es el que tiene la prioridad, es totalmente al revés. Si no es ciclovía o si no hay veredas (...) la prioridad va a tener la gente y lo mismo pasa con las bicis, pero la gente lo ha tomado al revés. Los conductores lo toman al revés, porque hay ciclovías piensan que solo en las ciclovías deberían andar los ciclistas. Fabiana, comunicación personal, 2022.

El segundo factor, la voluntad política es el mayor reto que existe actualmente para que las mujeres puedan participar, usar, disfrutar y vivir la ciudad. Así como el gobierno está obligado al cumplimiento de normativa internacional e interna, ante la desigualdad de género, la inequidad con el 50% de la población no puede seguir dependiendo de intereses

personales. Es por ello que la planificación y presupuesto, se deben tomar como ejes en actividad de la distribución espacial justa. A través del presupuesto se puede superar la discriminación y asegurar condiciones de vida equitativas para la población.

El reto para el ejercicio pleno del derecho a la ciudad de las mujeres, está en superar la visión androcéntrica no solo desde las leyes, sino en los mecanismos que plasman al gobierno y la sociedad: las políticas públicas. Para ello, los principios feministas deben institucionalizarse: construcción desde las bases y priorizar aspectos feminizados como: trabajo reproductivo, cuidados, emociones, cotidianidad y en general, el plano subjetivo que sumado al aspecto técnico, permiten elaborar proyectos y planes mucho más completos, no solo en cuanto a su planteamiento sino ejecución. Es esta perspectiva feminista que coadyuva a la consecución de objetivos por medio de estrategias que integren a toda la población y sus necesidades. En el caso de los Objetivos del Desarrollo Sostenible, la ciudad feminista aportaría directamente la reducción de inequidades, ciudadanía inclusiva, mejor participación política, consecución de las funciones sociales de la ciudad, espacios y servicios públicos de calidad, vínculo urbano-rural y creación de comunidades y ciudades sostenibles e igualdad de género.

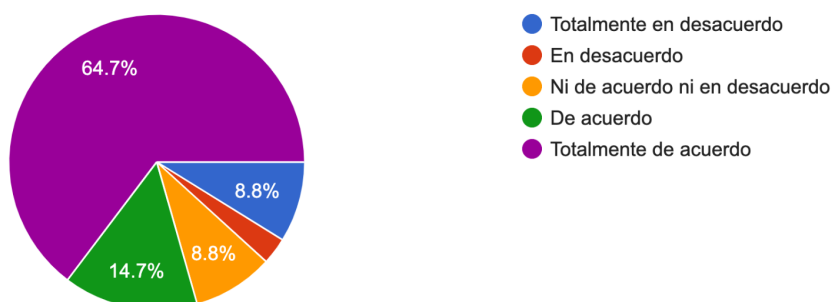
Con la promoción de estas acciones se aporta directamente a la autonomía física de la mujer y a combatir violencia y desigualdad. Además servirían como mecanismos de cooperación para con los grandes retos de la administración pública local: la falta de recursos; pues estos se pueden manejar de manera más eficiente si se incluye una perspectiva interseccional que beneficie al total de la población, y no solo a un “sujeto universal” y por otro lado, el deterioro del espacio público; pues este se vuelve bien sea garantía o vulneración del mismo derecho a la ciudad.

Cuenca, por la manera en que está creciendo, hace que cada vez las distancias y por ende dependencia del auto, aumente. Son las vivencias de las bici usuarias que demuestran que es posible pensar y vivir la ciudad de manera distinta, empero no se puede planificar solo para el área urbana. En Cuenca, el área urbana alcanza el 2,45% de toda la superficie cantonal (PDOT, 2016). Del universo de participantes de los métodos cualitativos, ninguna bici usuaria vivía en zonas peri urbanas o rurales, lo cual concuerda con los datos obtenidos de las encuestas realizadas, en las que la mayoría de participantes utilizaban vehículos motorizados para transportarse e indican que esta elección responde a los siguientes factores: distancia y tiempo.

Tabla 3: Resultados de encuesta respecto a: accesibilidad, distancia y tiempo.

¿Influye en tu elección de modo de transporte condiciones temporales y espaciales como: acceso a lugares que frecuentas, distancia, tiempo, etc.?

34 respuestas



Fuente: elaboración propia.

3.2 Diversidad social, económica y cultural

Como segundo elemento del Derecho a la ciudad está la diversidad social, económica y cultural. Al respecto, la ciudad es entendida como un elemento de cohesión comunitario, en el presente caso las bici usuarias pueden construir una identidad colectiva a través del uso del espacio público que les otorga referencias simbólicas por medio de la bicicleta. Parte de esta construcción colectiva se caracteriza por la solidaridad de quienes se ven como pares, a través de la movilidad en bicicleta se pueden percibir situaciones que demuestran la desigualdad en el uso y disfrute de la ciudad: espaciales, sociales, temporales por diversos factores como son los servicios, la salud, empleo, etc. Es por ello que se puede afirmar que el sentimiento de identidad o pertenencia que se mencionó anteriormente, no se podría presentar si no se aseguran condiciones en las cuales las mujeres vean reconocidos sus derechos a no ser excluidas, y que el territorio responda a un modelo de gestión inclusivo.

Dentro de los resultados, el cambio de paradigma que representa la inversión de la pirámide de la movilidad¹⁰ hace que la realidad y convivencia sea en términos sociales; compleja.

Cuando tengo que compartir la calle con carros sufro, incluso hay veces que me

¹⁰ Al hablar de la pirámide de movilidad se hace referencia directa a la movilidad sostenible, esta significa que en atención a la justicia social, vulnerabilidad y eficiencia energética y medioambiental, existe prioridad del peatón, bici usuaria por sobre los medios de transporte motorizados, en el sistema de movilidad.

aguanto la respiración porque la gente me pita y yo manejo a cierto lado con distancia pero siento que la gente se porta grosera y violenta sin ninguna razón. Marina, comunicación personal, 2022.

(...) por ejemplo cuando construyeron las nuevas ciclovías de la primera de mayo la gente se puso violenta y le echaba la culpa a los ciclistas (...) pensando que ellos son los culpables de que las calles sean más angostas o qué sé yo. Ahí se notaba como la gente era mucho más agresiva, te gritaba, te pitaba, te hacían que te orilles, pero por lo general, como siempre ando cuidadosa no se prestar atención y sigo con mi vida. Sabina, comunicación personal, 2022

Es por ello, que atendiendo a los principios feministas sobre ciudad, las respuestas deben ser multidisciplinarias. La parte técnica no puede estar separada de la parte social, pues la ciudad se construye a partir de prácticas diarias que se transforman en la conciencia social, política, cultural y urbana de la sociedad que la habita.

Es la función social de la ciudad y el territorio la que la vuelve garantía de convivencia pacífica, seguridad pública, pues predomina el interés común sobre el individual, y permite que haya un acceso equitativo a los servicios, infraestructura, bienes urbanos con especial énfasis en el principio de prioridad; hacia los grupos vulnerados o de atención prioritaria, en los cuales se debe necesariamente contemplar a las vivencias y necesidades de las mujeres para que contribuyan en la gestión del espacio urbano.

En el Ecuador, dentro de la Constitución se reconoce esta función social como parte del buen vivir. Con el estudio de la experiencia de las mujeres en Cuenca bici usuarias, se evidencia que en el sentimiento de pertenencia de las bici usuarias al ámbito público está la oportunidad del gobierno local de reconstruir el modelo de movilidad urbana, a través de espacios que velen por el interés colectivo, por medio de procesos sociales de construcción, integración y corresponsabilidad de todos los actores urbanos. Pues han sido en este caso, las bici usuarias quienes a través de sus cuerpos y de sus desplazamientos cotidianos, quienes han empezado una especie de lucha contra la discriminación socio espacial abogando por espacios públicos de calidad.

3.3 Gestión democrática de la ciudad

Por gestión democrática se entiende que es a través de la participación ciudadana en el gobierno de la ciudad que se puede construir un derecho a ésta, basado en la materialización y ejercicio del mismo. Por medio de la participación de los ciudadanos, el gobierno local puede reforzar el sentimiento de identidad, pertenencia, cohesión social pero a la vez lograr una ciudadanía más inclusiva, con mecanismos de mayor y mejor participación política local, y por ende mejorar las políticas urbanas a través de la coordinación entre los actores involucrados y distintos niveles de gobierno.

Las mujeres, históricamente han vivido bajo una relación de poder en donde sus intereses, necesidades y vivencias no han sido parte del espectro político. En el caso de las bici usuarias, la relación de poder no solo se debe al género sino también al modo de transporte que utilizan, es decir se evidencia la interseccionalidad¹¹ en el ejercicio del derecho a la ciudad. El automóvil privado por sobre cualquier medio de transporte, inclusive los de movilidad activa como la bicicleta, ha sido el modelo que ha primado en la modernidad respecto de la ciudad.

Es por ello, que el ejercicio del derecho a la ciudad de las bici usuarias tiene desafíos muy claros: la gestión de la ciudad con participación ciudadana, la inclusión de sus vivencias en el espectro de planificación, toma de decisiones, construcción, socialización, ejecución y seguimiento de políticas públicas, normativa y obras tangibles en beneficio de la sociedad.

(...) yo sí creo que la participación de grupos son súper necesarios, es como el grupo feminista radical que te pinta el puente de morado y los arquitectos nos morimos de irás, es necesario porque son los únicos que pueden ejercer presión hacia el otro lado porque sino no hay resultados. Funcionarix, comunicación personal, 2022.

De todo el universo de bici usuarias entrevistadas, ninguna ha formado parte de la planificación, gestión o evaluación de la construcción del Plan de Movilidad o siquiera de la planificación en torno a ciclovías:

¹¹ La interseccionalidad es un concepto feminista que se utiliza para dar cuenta de que existen factores sociales que se superponen y afectan a las personas pero no de forma separada. Estos factores sociales pueden ser entendido como las características identitarias de la persona (género, edad, clase social, raza, entre otros).

A pesar de que muchas de las primeras ciclovías fueron concebidas en la universidad, en la Facultad de arquitectura de la XXX mientras yo estuve ahí, a pesar de que yo era la única bici usuaria, nunca, a nadie, se le ocurrió preguntarme nada. Fabiana, comunicación personal, 2022.

En el actual Plan de Movilidad de la Ciudad de Cuenca, la falta de perspectiva de género y datos desagregados en cada uno de los ejes con respecto a las mujeres que la habitan, son un claro ejemplo de que todavía existe un largo camino para lograr la eficacia de las políticas públicas e inclusión de la diversidad de la población en la gestión local.

Si no haces esto con ellas qué son las que usan el espacio y él por qué estás haciendo esto, podrás tener proyectos de movilidad sostenible o al menos de bicicleta pero tienes que hacerlo obligatoriamente con los usuarios e inclusive con potenciales usuarios que por algunos motivos no la usan, para poder entender los motivos. Es sumamente importante el tema de la coparticipación. Elisa, comunicación personal, 2022.

Es necesario mencionar también, que, en el tema de datos, es necesario que las decisiones del Gobierno local se basen en información actualizada, pertinente y sistematizada, caso contrario las obras, proyectos y planes resultan inútiles para el real disfrute de derechos en la ciudad más allá del derecho a la ciudad.

El quinto Objetivo de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 se refiere a la equidad de género y tiene un doble componente, por un lado alcanzar la igualdad de género y por otro, empoderar a las mujeres. En el primer aspecto queda claro que la igualdad en el tema de ciudad y movilidad no se alcanzará a menos de que se cuente con la intervención de las mujeres y los usuarios (correspondiendo esto a los postulados que proponen las epistemologías feministas) en la planificación, construcción y desarrollo de la ciudad, pues el Derecho de la ciudad al ser un derecho activo, requiere para el ejercicio del mismo, sea tomado como base para la consecución de otros que permitan a los centros urbanos ser ecosistemas de promoción de la dignidad humana.

Parte de los hallazgos que más ha llamado la atención dentro del presente trabajo, es que a pesar de los retos de la bicicleta per se, para posicionarse como un medio de transporte en la ciudad de Cuenca, y de las múltiples adversidades que atraviesan a las mujeres; visión androcéntrica, desvalorización de lo catalogado como femenino, inseguridad, etc., existe

cierta resistencia por parte de las bici usuarias a ejercer, reclamar y promover el uso del espacio público por parte de ellas. Se entiende que la conquista de empoderamiento, visibilidad, libertad, de goce y solidaridad que se vive en la ciudad a partir del uso de la bicicleta como medio de transporte es algo altamente valorado por las bici usuarias de Cuenca. Y esto se vincula directamente con el empoderamiento de la mujer que busca el ODS 5.

Esta resistencia evidenciada en la experiencia de las mujeres, responde a mecanismos de adaptación que individualmente han ido generando en sus desplazamientos diarios como parte de los logros alcanzados respecto al uso del espacio público, vida social, cultural y libertad.

Los accidentes o agresividad, sobre todo de los buses, no es algo que me ha marcado o me ha hecho pensar en cambiar mi bicicleta, claro que si pienso ahora en cómo hago uso de los espacios públicos generalmente por ser mujer te advierten no salgas sola, ten cuidado, ve la hora pero eso pienso dos veces cuando soy peatona. La bici me permite ir rápido, me facilita ignorar los piropos y hacer mi día normal. Patricia, comunicación personal, 2022.

Si bien esto no se ha traducido en una gobernanza equitativa, son estas actividades a veces individuales, a veces colectivas que transforman la dimensión política y participativa. De lo estudiado, se debe mencionar que existen instrumentos a favor de la ciudadanía para ser escuchada, informada e inclusive ser parte, empero no forman parte de las nociones de involucramiento, apropiación, ejercicio de los derechos subjetivos de las personas bici usuarias en cuanto a los asuntos públicos de la ciudad.

Mucha de estas actividades de apropiación individual de las bici usuarias pasan desapercibidas por quienes están en espacios de toma de decisiones, sin embargo, la ciudad se debe construir desde lo colectivo. El gobierno debe permitir desde las etapas más tempranas de acción: la intervención, coproducción y fiscalización por parte de las usuarias, pues sólo así puede existir un verdadero disfrute público y colectivo de los espacios y bienes.

Esto debe servir de base para analizar y reformar la manera en que se han institucionalizado las políticas públicas y planes de trabajo de las distintas dependencias del gobierno local, siendo necesario fortalecer los mecanismos de participación ciudadana de las mujeres. Solo mediante el fomento de pactos sociales, culturales e inclusive fiscales se puede

garantizar la consecución de la igualdad de género en el ejercicio del derecho a la ciudad y lograr que las autoridades locales otorguen a su actuación legitimidad y pertinencia (pertenencia) social.

Es por ello, que se hace énfasis en que es fundamental que el gobierno local no solo cumpla con sus obligaciones legales en cuanto a construir la ciudad se refiere, pero es necesario reconocer que parte de los aportes de la crítica feminista y que concuerdan con literatura especializada en el derecho a la ciudad, es que la reivindicación del mismo, solo se podrá dar a través de una difusión desde las bases y la participación activa, que se traduzca a tener a la persona como eje de la actividad gubernamental¹².

3.3.1 Seguridad

En los hallazgos de este estudio, se debe indicar que no existen variaciones significantes de lo indicado por la literatura; las mujeres restringen su movilidad esencialmente por dos factores: violencia de otros actores de movilidad, que van desde los peatones que irrespetan los espacios segregados para la bicicleta, hasta el peligro que representan los autos; y falta de cultura vial y de convivencia pacífica en las calles.

El segundo factor se refiere a la percepción de seguridad. Si bien las bici usuarias aluden a que la sensación de seguridad, respecto a la violencia de género, es distinta a la que se tiene como peatona, pues la bicicleta les permite desplazarse más rápido para evitar, ignorar o inclusive escapar de situaciones que pueden ir desde el acoso callejero hasta situaciones más graves.

La percepción de seguridad en términos generales, es un factor que sí influye y no es exclusiva de la bicicleta, en cuanto se evidencia alteraciones en los hábitos de transporte tanto de bici usuarias como de las mujeres que participaron en la encuesta, que generalmente es la restricción de tránsito y goce del espacio público. Esto sucede debido a que existen perturbaciones emocionales y físicas, sobre todo en cuanto al horario en que se transita o se habita la ciudad.

¹² Se debe hacer mención, a que si bien no fue un patrón recurrente, existieron ciertas experiencias de bici usuarias que sugieren es imperante la capacitación en género además de la educación vial a peatones, conductores, agentes del GAD de Cuenca.

Así, de las mujeres encuestadas, el 64.7% ha cambiado sus hábitos de movilidad por la percepción de seguridad que tienen, debiéndose a factores como: rutas de acceso, horas de viaje, etc.

En el fondo digo no es sólo garantizar la construcción e infraestructura física sino también la señalización y la seguridad porque en el fondo si las personas no se sienten seguras para venir, y yo por ejemplo si tengo que escoger entre la (ciclovía) de aquí y la de allá, escojo la del frente (vía compartida con autos) porque son cosas que analizo (...). Paula, comunicación personal, 2022.

“El tema de los horarios (me restringe) porque por ejemplo cuando ya es noche ya no voy por la ciclovía que usó normalmente porque es muy oscuro y me siento insegura, no del carro, sino de asaltos o de cualquier cosa que pueda pasar entonces, me pasa la vida por la cabeza porque ya no hay tantos carros y comparto con ellos, pero también el alambrado público me sirve a mí para no sentirme tan insegura y ya no uso la ciclovía” Tatiana, comunicación personal, 2022.

3.4 Armonía con la naturaleza

Por último, otro componente del derecho a la ciudad es el tema de la sustentabilidad en el entorno. Actualmente seguimos bajo un modelo caduco que prioriza los medios de transporte que contaminan y aceleran el cambio climático. Si bien no se debe solo al transporte, por cuestiones del enfoque de este trabajo se hace referencia nada más a este aspecto.

Dentro de la noción feminista del derecho a la ciudad, se contempla que los lugares en que las personas habitamos, sean estos rurales o urbanos responden a la producción y extracción de bienes y beneficios a costa de quienes se consideran los más débiles: la infancia, la movilidad reducida, el género y la naturaleza. El goce de derechos en el contexto de la ciudad debe ir de la mano de la sostenibilidad ambiental pues el uso del espacio público no solo debe priorizar los fines sociales sino también ambientales. La ciudad también debe ser pensada como el espacio para ejercer el derecho al medio ambiente sano y sostenible, es decir son derechos interdependientes.

Parte de los hallazgos dan cuenta, que uno de los motivos por los cuales las mujeres bici usuarias optan por este medio de transporte es por los beneficios que representa para el ambiente, como parte de una corresponsabilidad para con el resto de habitantes, además de que se asocia a sensaciones positivas de bienestar físico y emocional: menos estrés, acondicionamiento físico, concentración, espacio de tiempo personal, bondades propias de la ciudad de Cuenca, como es contar con ciclovías cerca de áreas verdes y de las riberas.

Ha existido veces en las que yo regreso a la casa y me dan ganas de seguir en la ciclovía y solo tengo ganas de seguir porque parece que se te oxigenan las ideas en la cabeza. Sobre todo cuando terminas el trabajo y sí que te relaja. Carolina, comunicación personal, 2022.

La bici ha representado en mí esta libertad que uno siente cuando está manejando, un poco también eso de sentirse libre de transportarse con la bici porque puedes estar de un lugar a otro sin necesidad de tanto estrés como con otros medios de transporte y también todo lo que implica para la salud al final usar diariamente la bicicleta. Dora, comunicación personal, 2022.

4. CAPÍTULO 4: Conclusiones y recomendaciones

El derecho a la ciudad como tal se encuentra constitucionalizado en el Ecuador y contrario a una perspectiva legalista, las limitaciones del mismo van más allá de la falta de normativa específica que oriente la actuación de los gobiernos locales. El presente trabajo evidencia, con el caso de las bici usuarias de la ciudad de Cuenca, que el actuar colectivo, a veces organizado (como lo es el caso del colectivo Mujeres en Bici) y el individual, que se transforma en colectivo en cuanto invita a sumarse a demás personas por factores como la visibilidad, solidaridad y resistencia, es una vía efectiva para superar la falta de promoción y real ejercicio del mismo.

Con esto se quiere decir, que contrario a lo que se pensaría, al ser un tema de voluntad política, ya que se desafía directamente a prácticas largamente enquistadas en la gobernabilidad, el caso de las bici usuarias de Cuenca demuestra que si se dota significación a la vivencia y actuar de las ciudadanas como actoras políticas, se puede realmente fortalecer el derecho a la ciudad. Este valor debe enfocarse en los vacíos sociales, culturales y ambientales que tiene la planificación y construcción de ciudad netamente técnica.

Esta nueva mirada permite poner énfasis en la persona y las manifestaciones de vida comunitaria, lo cual contribuye directamente a la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible como: el ODS 3: Salud y bienestar, el ODS 5: Igualdad de género, el ODS 11: Ciudades y comunidades sostenibles y ODS 17: Alianzas para el logro de los objetivos. Pues solo de esta manera se puede realmente entender que la ciudad efectivamente es un medio para mejorar la calidad de vida de las personas.

Así el derecho a la ciudad, en especial el derecho a la ciudad de las mujeres debe ser considerado y analizado como un derecho humano en desarrollo, que requiere de mecanismos creativos para un goce efectivo y que lo fortalezca a través de dinámicas ya existentes en la ciudad (como en este caso, la experiencia de las bici usuarias de Cuenca con respecto del uso de la ciudad).

Es por ello, que se señala por medio de postulados propios del feminismo, la posibilidad de revelar la realidad (cotidianeidad) desapercibida por autoridades y tomadores de decisiones que de otorgarse el valor real que tiene, puede favorecer ampliamente a generar identidad, sentido de pertenencia, desarrollo social, comunidad, conectividad, co creación, mejorar uso de recursos, bienes y servicios, es decir a mejorar efectivamente la calidad de vida.

En este sentido, si bien se pudo evidenciar la falta de participación ciudadana de las bici usuarias en lo concerniente a planes de movilidad y transporte, en cuanto se permita colaborar a las usuarias en la generación de políticas públicas –en este y otros ejes- se podrá trazar caminos claros para un ejercicio efectivo del derecho a la ciudad, ya que es la usuaria que habita la ciudad, quien realmente la conoce.

Por último, es importante entender que si bien el derecho a la ciudad de las mujeres que surge desde una crítica al urbanismo androcéntrico, por su especial contribución al derecho a la ciudad mismo, debe ser promocionado y fortalecido desde la academia, la ley, la jurisprudencia pero sobre todo se debe procurar viabilizar el actuar civil y colectivo –de las mujeres- que se superpone al, hasta ahora limitado, actuar gubernamental, sobre todo cuando es mecanismo para el ejercicio de otros derechos: ciudadanía, dignidad, bienestar, igualdad, participación ciudadana, transparencia y la función social y ambiental que se otorga a la propiedad.

Como recomendaciones se establecen las siguientes:

Dar espacio en la planificación, construcción y seguimiento de planes y proyectos no solo a las mujeres sino a la ciudadanía como parte de un ejercicio de coproducción que permita la consecución de mejores resultados para la ciudad.

Realizar un nuevo Plan de Movilidad de Cuenca para contar con información actualizada y datos desagregados por género para una mejor toma de decisiones y planificación pensada en el bienestar de la ciudadanía.

Promover el Derecho a la ciudad de las Mujeres como un Derecho Humano, necesario para la convivencia pacífica y el ejercicio de otros derechos dentro de la ciudad.

Dar cuenta de los aportes de la teoría feminista en cuanto a la ciudad y sobre todo la inclusión de experiencias personales como mecanismo adecuado para el estudio, creación e implementación de políticas públicas integrales.

Aumentar la promoción y fortalecimiento de los mecanismos de participación ciudadana, con especial énfasis en los liderazgos y colectividades de mujeres.

Estudiar en la rama jurídica el derecho a la ciudad como un derecho con dimensión política, material y subjetiva para aportar a la construcción y desarrollo del mismo de manera multi e interdisciplinaria.

Referencias

Beebejaun, Y. (2017). Gender, urban space, and the right to everyday life. *Journal of Urban Affairs*, 39(3), 323–334.

BID (2013) Guía para la Integración de la Perspectiva de Género en los Sistemas de Transporte Urbano que optimizan la movilidad, División de Género y Diversidad, Banco Interamericano de Desarrollo, Washington D.C., noviembre.

BID (2016), El porqué de las relaciones entre género y transporte, Banco Interamericano de Desarrollo.

Byrne, M. (2001). Sampling for qualitative research. *AORN Journal*, 73(2), 494, 497–498.

Carrión, Fernando - Dammert-Guardia, Manuel [et al.] (2019) Derecho a la ciudad: una evocación de las transformaciones urbanas en América Latina 1a ed. - Lima: CLACSO, Flacso - Ecuador, IFEA 2019.

Collectiu Punt 6 (2019). Urbanismo feminista: por una transformación radical de los espacios de vida. Virus Editorial i Distribuidora, SCCL.

Constitución de la República del Ecuador, (2021, 25 de enero) Asamblea Nacional del Ecuador. Registro Oficial.

Correa Montoya, L. (2010) ¿Qué significa tener derecho a la ciudad? La ciudad como lugar y posibilidad de los derechos humanos. *Territorias*, 22. PP. 125-149

Díaz, R. y Rojas F. (2017) Mujeres y ciclismo urbano: promoviendo políticas inclusivas de movilidad en América Latina. BID.

El río monjas 2167-21-EP/22 (2022). Corte Constitucional del Ecuador, Ramiro Ávila Santamaría

Falconí Abad, M. La epistemología feminista: una forma alternativa de generación de conocimiento y práctica. *Contribuciones desde Coatepec*, núm. 37, 2022

Falú, Ana. 2009. “Violencias y discriminaciones en las ciudades”. En Falú Ana (editora). *Mujeres en la ciudad. De violencias y derechos*. [Libro]. Santiago de Chile: UNIFEM, Red Mujer y Hábitat de América Latina, Ediciones SUR, 2009; 1ª edición.

Fenster, Tovi. 2010. "El derecho a la ciudad y la vida cotidiana basada en el género" pp. 65-80, pp. 59-64 en Ciudades para tod@s. Por el derecho a la ciudad, propuestas y experiencias, editado por C. Mathivet y A. Sugranyes. Santiago de Chile: Habitat International Coalition.

Foro Mundial Urbano (2005) Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad recuperado de: https://www.ugr.es/~revpaz/documentacion/rpc_n5_2012_doc1.pdf el 02 de enero de 2023.

Forum de Monterrey (2007) Declaración Universal de los Derechos Humanos Emergentes recuperado de: https://catedraunescodh.unam.mx/catedra/CONACYT/04_Docentes_UdeO_ubicar_el_de_alumnos/Contenidos/Lecturas%20obligatorias/M.5_cont_3_DUDHE.pdf el 20 de julio de 2022

Guest, G., Bunce, A., & Johnson, L. (2006). How Many Interviews Are Enough?: An Experiment with Data Saturation and Variability. *Field Methods*, 18(1), 59–82.

Hernández, R., Fernández, C. y Baptista, M. (2010). Metodología de la investigación. Ciudad de México: McGrawhill Interamericana. Recuperado de <http://observatorio.epacartagena.gov.co/wp-content/uploads/2017/08/metodologia-de-la-investigacion-sexta-edicion.compressed.pdf>

Jokia, Luisa (2022). Safe Women Safer Cities. <https://safetipin.com/wp-content/uploads/2022/10/Safe-Women-Safer-Cities-Final-1.pdf>

Koskela, Hille (1999) “‘Gendered exclusions’: Women’s fear of violence and changing relations to space”, en *Geografiska Annaler, Series B, Human Geography*, vol. 81, núm. 2,, pp. 111-124

Germani, Gino (1967), La ciudad como mecanismo integrador, *Revista Mexicana de Sociología*. 29, núm. 3 (Jul. - Sep.), México: UNAM, pp. 387 - 406

Hermida, C. y Palacios Jerves, S (2020) Guías para el diseño, uso y regulación del espacio público inclusivo y seguro para mujeres y niñas (parques y mercados), GAD de Cuenca.

Jirón, P., & Zunino, D. (2017). PRESENTACIÓN Dossier . Movilidad Urbana y Género : experiencias latinoamericanas. *Revista Transporte y Territorio*.

Larreche, J. I. y Cobo Quintero, L. A. (2021). Urbanismo de implicación feminista. El derecho al territorio. *Bitácora Urbano Territorial*, 31(II): 101-112. <https://doi.org/10.15446/bitacora.v31n2.88764>

Lefebvre, H. (1969), *El derecho a la ciudad*, Barcelona, Ediciones Península.

Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial, Uso y Gestión del Suelo (2202, 25 de marzo) Asamblea Nacional del Ecuador. Registro Oficial 790

López Calera, Nicolás (2000). *¿Hay derechos colectivos? Individualidad y socialidad en la teoría de los derechos*. España: Ariel Derecho.

Matas, A. (2018). Diseño del formato de escalas tipo Likert: un estado de la cuestión. *Revista Electrónica de Investigación Educativa*, 20(1), 38-47. <https://doi.org/10.24320/redie.2018.20.1.1347>.

Montoya, M., & Montoya, A. M. (2012). *Mujeres , derechos y ciudad : apuntes para la construcción de un estado del arte desde el pensamiento y la teoría feminista **.

ONU (2004) *Carta Internacional por el Derecho a la Ciudad de las Mujeres*, p. 3

ONU Conference on Housing and Sustainable Development Habitat III, Paper 1 The right to the city and cities for all. Recuperado de: <https://habitat3.org/wp-content/uploads/Habitat%20III%20Policy%20Paper%201.pdf> el 16 de julio de 2022.

ONU - HABITAT (2012), *Estado de las ciudades de América Latina y el Caribe 2012, Rumbo a una nueva transición urbana*, Ed HABITAT, Nairobi.

Pateman, C. (1995) *El contrato sexual*. México: Anthropos/Universidad Autónoma Metropolitana.

Pérez, G. (2019)- "Políticas de movilidad y consideraciones de género en América Latina", serie Comercio Internacional, N° 152 (LC/TS.2019/108), Santiago, Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL).

Perez Sanz, Paula. 2013. Reformulando la noción de "Derecho a la Ciudad" desde una perspectiva feminista. *ENCRUCIJADAS Revista Crítica de Ciencias Sociales*. N5, 2013 pag. 92-105

Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial (2016) Gobierno Autónomo Descentralizado de Cuenca.

Población, territorio y desarrollo sostenible ONU CEPAL 2012. Recuperado de: https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/22425/S2012034_es.pdf?sequence=1&isAllowed=y el 18 de julio de 2022.

Purcell, M. (2003) Citizenship and the right to global city: reimagining the capitalist world order, *International Journal of urban and regional research*, 27(3), pp. 564-590

SEMOVI, Secretaría de Movilidad y Vivienda (2019) Plan Estratégico de Género y Movilidad 2019, Gobierno de la Ciudad de México, marzo.

Valenzuela Somogyi, M. (2016). Las bases epistémicas de la concepción feminista de la ciudadanía. *Revista Estudios Feministas*. Vol. 24, 2016, pág. 31-43. <http://dx.doi.org/10.1590/1805-9584-2016v24n1p31>

Varón, C. A. (2014). La conciencia jurídica de los jóvenes: el caso de las organizaciones sociales de jóvenes en Bogotá. *Revista Vía Iuris*, 2014 (Nº16). <https://revistas.libertadores.edu.co/index.php/ViaIuris/article/view/440/437>