



Iberoforum. Revista de Ciencias Sociales
ISSN: 2007-0675
revista.iberoforum@ibero.mx
Universidad Iberoamericana, Ciudad de México
México

Tapia López, Sergio
Procesos de individualización de las mujeres en la movilidad ciclista en Puebla
Iberoforum. Revista de Ciencias Sociales, vol. 3, núm. 2, 2023, Julio-Diciembre, pp. 1-37
Universidad Iberoamericana, Ciudad de México
Distrito Federal, México

DOI: <https://doi.org/10.48102/if.2023.v3.n2.282>

Disponible en: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=211079997021>

- Cómo citar el artículo
- Número completo
- Más información del artículo
- Página de la revista en redalyc.org

redalyc.org

Sistema de Información Científica Redalyc
Red de revistas científicas de Acceso Abierto diamante
Infraestructura abierta no comercial propiedad de la academia

Procesos de individualización de las mujeres en la movilidad ciclista en Puebla

*The Processes of Individualization of Women
in Cycling Mobility in Puebla*

Fecha de recepción: 11/03/2022

Fecha de aceptación: 18/09/2023

Fecha de publicación: 02/01/2024

<https://doi.org/10.48102/if.2023.v3.n2.282>

Sergio Tapia López*

sergio.tapia@correo.uia.mx

ORCID: <https://orcid.org/0009-0002-2618-5384>

Doctor en Ciencias Sociales y Políticas

Universidad Iberoamericana, Ciudad de México
México

Resumen

Las prácticas de movilidad en vehículos no motorizados, como la bicicleta, están atravesadas por procesos de individualización y éstos, a su vez, por las condiciones de género. Algunas de estas expresiones se refieren a aprendizajes, voluntades, autocuidados y acciones individuales que se ponen en juego en los desplazamientos dentro de ciudades donde se priorizan los automóviles sobre otros vehículos. Este artículo da cuenta de las experiencias de mujeres ciclistas en la ciudad de Puebla donde, debido a las condiciones que no incitan al uso de la bicicleta, ponen en marcha recur-

* Doctor en Ciencias Sociales y Políticas por la Universidad Iberoamericana, Ciudad de México. Profesor de asignatura en el Servicio Departamental del Departamento de Ciencias Sociales y Políticas, Universidad Iberoamericana. Sus principales líneas de investigación son teoría sociológica clásica y contemporánea, teoría de la individualización, diferenciación de la sociedad, teoría de sistemas sociales de Luhmann.

tos individuales para solucionar ellas mismas las dificultades de movilidad cotidiana.

Palabras clave

Individualización, autonomía, bicicleta, género, movilidad urbana

Abstract

Mobility practices in non-motorized vehicles, such as bicycles, are crossed by individualization processes and these, in turn, by gender conditions. Some of these expressions refer to learning, wills, self-care, and individual actions that are put into play when moving within cities where cars are prioritized over other vehicles. This article reports the experiences of women cyclists in the city of Puebla where, due to conditions that do not encourage the use of bicycles, they use individual resources to solve their daily mobility difficulties.

Keywords

Individualization, autonomy, bicycles, gender, urban mobility

Introducción

Los procesos de individualización¹ de las personas son tema de interés en la sociología desde el inicio de la misma disciplina (Kron y Horáček, 2015). Estos procesos, analizados desde la experiencia de las mujeres, han sido estudiados en diversos contextos. Sin embargo, en el caso mexicano, apenas si existe producción en las ciencias sociales que retome el tema de manera empírica, tanto en el proceso de individualización como en el enfoque en las mujeres.² Específicamente, los desplazamientos espaciales y las formas de transportarse no han sido prioritarios en la teoría de la individualización, no tanto por limitaciones teóricas,³ sino porque los estudios que analizan la movilidad no han favorecido esta teoría como parte de las

1 Se entiende como procesos de individualización la tendencia de la sociedad moderna en la que es fundamental la mayor acción y decisión de los individuos en su vida cotidiana.

2 Pueden mencionarse algunos casos en los que la teoría de la individualización y sus aportes son un marco de referencia para problematizar diferentes aspectos; por ejemplo, los trabajos de Zabłudovsky (2013), García (2019), López (2011) y Briceño (2016), entre otros.

3 Se refiere a que la teoría tiene un amplio potencial de explicación en muchas áreas. Así lo han demostrado los debates en la sociología alemana: Kron (2000), Kippele (2013). El tema también ha sido estudiado en América Latina; por ejemplo, Martuccelli (2018), Araujo

explicaciones de las decisiones y las consecuencias cuando se utiliza cierto medio de transporte a partir de una acción individual.

Actualmente en México se está experimentando un incremento en los viajes realizados en bicicleta (Pérez López y Landín Álvarez, 2019) debido a factores como el tráfico y el tiempo destinado a los viajes, así como a la existencia de más vías dedicadas a vehículos no motorizados, sobre todo en las principales ciudades del país. Habría que considerar que dicho incremento se intensificó a causa de la pandemia por COVID-19, pues la instauración de ciclovías emergentes en diversas ciudades aumentó el número de viajes realizados en bicicleta con el motivo de encontrar alternativas que fueran seguras para desplazarse más y evitar la aglomeración en el transporte público.⁴

En la ciudad de Puebla, una de las principales zonas metropolitanas del país, los viajes en bicicleta quizá no son tan frecuentes como en otras ciudades del país, pero se mantienen como una opción para llegar a diferentes espacios y realizar diversas actividades (Jiménez Flores, 2021, pp. 58-64). Sin embargo, las condiciones en las que se efectúan, lejos de fomentar el uso de este transporte, hacen que esta ciudad sea la que registra más siniestros viales que causan la muerte de peatones y ciclistas.⁵ A pesar de ello, las estadísticas de uso no han disminuido.

Cuando se habla de las formas de desplazamiento y la movilidad en contextos urbanos, las investigaciones que enfatizan la perspectiva de las mujeres revelan prácticas desiguales. Estas dinámicas están asociadas a los roles y la forma en las que se socializan, dependiendo del contexto histórico y cultural del espacio social. Las prácticas de movilidad de las mujeres difieren de las de los hombres debido a factores como la edad, el nivel socioeconómico, el destino y el tiempo invertido en los traslados (Soto Villagrán, 2017). En el caso de las mujeres, predominan los desplazamientos en transporte público y a pie, así como una tendencia a los desplazamientos motivados por responsabilidades relacionadas con los roles que desempeñan, como el cuidado de los hijos, las obligaciones laborales para el sustento del hogar y los cuidados de la familia en general.

y Martuccelli (2020), por mencionar algunos de los artículos que se refieren a la amplitud y potencial de la teoría.

4 Si bien no hay datos académicos actualizados, se puede encontrar información en diferentes diarios y medios electrónicos; por ejemplo, Núñez (2021).

5 Para más información, ver Juárez (2023).

Las principales razones por las cuales las mujeres utilizan menos la bicicleta como medio de transporte, halladas en diversos estudios realizados en distintos países, se relacionan con la inseguridad que se experimenta cuando no hay infraestructura adecuada para los desplazamientos, así como con la violencia vial hacia los ciclistas y las diversas formas de violencia de género (Debnath et al., 2021). En este escenario, las investigaciones realizadas en sociedades donde la cantidad de vehículos es alta y no se fomenta el uso del transporte público y no motorizado revelan que las condiciones como la edad, el nivel socioeconómico, la ocupación y, sobre todo, las diferencias de género son profundamente desiguales al momento de utilizar un vehículo no motorizado (Jirón y Singh, 2017).

En la ciudad de Puebla, los desplazamientos en transporte no motorizado representan el 14 % del total de los viajes; la bicicleta, en particular, abarca entre el 5 % y el 10 % de los viajes dentro de la capital. En el caso específico de las mujeres, los datos disponibles indican que los viajes en bicicleta para el trabajo representan el 1 % del total, al igual que los desplazamientos hacia la escuela.⁶ Es posible que estos datos necesiten actualizarse debido al crecimiento de usuarios de bicicleta en la ciudad durante la pandemia, lo que sugeriría que los porcentajes tal vez hayan cambiado.

Aunque existe poca bibliografía especializada sobre el uso de la bicicleta por parte de las mujeres en la ciudad de Puebla, los estudios disponibles no se centran en las experiencias de uso y las condiciones de desplazamiento de las ciclistas ni en los desplazamientos de los hombres en general. En su mayoría, estos estudios se relacionan con situaciones urbanas donde es necesario describir el uso de transportes no motorizados. Además, la información disponible en medios no científicos, como periódicos, redes sociales y sitios web, no se enfoca en un análisis detallado de los desplazamientos; es más común que se señalen las condiciones de inseguridad que afectan a los usuarios de bicicleta, especialmente en notas periodísticas que informan sobre accidentes, siniestros viales o modificaciones en las calles. En ese sentido, la información sobre el uso de la bicicleta y sus usuarios, tanto hombres como mujeres, se limita a la experiencia generalizada de que su uso es complicado en la ciudad y se requieren condiciones como carriles exclusivos y el respeto de las normas de tránsito.

6 Para más información y fuentes, véase Valerdi (2019).

Es decir, el tema de la movilidad en bicicleta en la ciudad de Puebla se destaca más por la cantidad de accidentes vehiculares —como se apuntó, la ciudad ocupa uno de los primeros lugares en violencia hacia peatones y ciclistas—, que por ser una experiencia cotidiana que se elige como una alternativa segura. La ciudad tiene una estrecha relación con la industria automotriz —alberga plantas de Volkswagen y Audi—, lo que ha llevado a que el diseño de la misma se enfoque principalmente en el automóvil, y relegue otras formas de movilidad por ser consideradas una prioridad menor. Los proyectos relacionados con la bicicleta y otras alternativas suelen estar subordinados a aquéllos vinculados a los automóviles (Ramos Hernández, 2017).

A partir de ese contexto, esta investigación tiene como objetivo analizar las formas de desplazamiento en bicicleta que realizan las mujeres en la ciudad de Puebla desde la perspectiva teórica de la individualización. Ésta implica la decisión y responsabilidad de utilizar otras formas de transporte, lo cual requiere más decisiones y compromiso individual en un entorno en el que no se promueve su uso. Esto se debe tanto a la falta de infraestructura adecuada como a las implicaciones sociales y culturales que rodean la elección de las mujeres de utilizar la bicicleta.

La investigación se enfoca en comprender la experiencia de tomar una decisión individual en el contexto de una actividad cotidiana, considerando las condiciones específicas que las mujeres experimentan al utilizar la bicicleta como medio de transporte y que no poseen el mismo significado que podrían tener para los hombres, pues varían según género, edad, clase y profesión. Las mujeres eligen este medio por motivos económicos, gestión del tiempo, distancias, comodidad y seguridad, entre otros factores. Con esta elección, también ponen en juego sus propios recursos y los recursos que adquieren de manera individual y grupal.

Una propuesta teórica de la individualización de la movilidad

En México no existen investigaciones sobre la movilidad de las mujeres desde una perspectiva de la individualización de la sociedad. Los estudios sobre el tema se centran en patrones de desplazamiento, necesidades de viaje, uso del tiempo, acceso a medios de transporte, recursos económicos, así como experiencias sensoriales y afectivas. Estos estudios se efectúan principalmente desde perspectivas feministas y como resultado de los movimientos sociales en busca de igualdad para las mujeres. Sin embargo, no abarcan en su totalidad los aportes utilizados para estudiar la movilidad y el género (Soto Villagrán, 2016).

En este sentido, se destacan algunas condiciones de las prácticas de movilidad en el espacio público y su relación con el empoderamiento o des-empoderamiento de las mujeres. El uso de la bicicleta comparte algunas dimensiones con otras formas de movilidad, aunque también presenta características específicas. Esta situación no es exclusiva del contexto mexicano, ya que la bibliografía especializada de otros países también se centra en perspectivas espaciales y cuantitativas vinculadas a las teorías feministas (Hanson, 2010). Por lo tanto, la individualización no es una teoría predominante en estos estudios pero, debido a que es un aspecto estructural de la sociedad moderna, algunos abordan elementos que sin duda forman parte del proceso de individualización.

Es importante brindar una breve explicación sobre la individualización de la sociedad para comprender sus implicaciones en la movilidad. A medida que la sociedad avanza en los procesos de modernización, surgen diversas esferas sociales (como la política, el derecho, la ciencia, la religión, entre otras) para abordar y resolver los problemas sociales al cumplir funciones específicas. Esta especialización ha sido ampliamente teorizada en sociología; la teoría de la diferenciación funcional de Niklas Luhmann (2007) ha sido especialmente fructífera en este tema. En América Latina, se han realizado contribuciones que permiten identificar las particularidades de este proceso en la región (Mascareño, 2010; Torres Nafarrate, 2012; Farías, 2015).

Estas esferas demandan una mayor especialización de las personas, ya que cada una de ellas se relaciona con roles específicos que no pueden ser los mismos en todas las esferas. Esta situación conlleva que las personas vivan con mayor autonomía, libertad y autodeterminación. En otras palabras, experimentan un proceso constante de individualización por el cual tienen mayor control sobre su vida. Ya no es la persona en su totalidad la que se relaciona con las esferas sociales, sino que una parte de ella (un rol) interactúa con una esfera específica; cada una requiere un rol complementario. La existencia de posibilidades de mayor libertad y autonomía para el individuo revela que, en el pasado, elementos externos configuraban la vida de las personas con mayor o menor rigidez, pero determinaban en gran medida las posibilidades del individuo.

A medida que la sociedad evoluciona en su estructura, el proceso de individualización adquiere mayor presencia y estabilidad. Esto lleva a un aumento en la individualidad de las personas, mientras que los vínculos con esferas sociales particulares, que solían dar sentido, condicionar y orientar

la vida de las personas, van perdiendo relevancia y debilitando su influencia sobre el individuo. Ahora, dichos vínculos se limitan a una parte de la persona en lugar de abarcarla por completo (Beck y Beck-Gernsheim, 2003).

La mayoría de las acciones y decisiones ya no son tanto producidas por una influencia externa —como lo sería la determinación por parte de una esfera social—, sino que ahora individuales: formar parte o no de una religión, cumplir o no con una ley, contraer matrimonio o no, elegir una carrera u otra, incluso qué medio de transporte utilizar. Por supuesto, esto conlleva implicaciones sociales, ya que las decisiones también se desarrollan en un contexto en el que otros factores son fundamentales, como los recursos económicos de los que dispone una persona, su posición social y, por supuesto, el género, que históricamente ha estado asociado con roles y actividades específicas.

Así, en este escenario de diferenciación, el proceso de individualización históricamente ha surgido en los hombres (Luhmann, 1995), lo que ha llevado a siglos de distancia entre hombres y mujeres en cuanto a las posibilidades de autonomía y realización individual, brecha que aún no se ha cerrado por completo.

En ese sentido, las mujeres experimentan un proceso de individualización con desventaja, ya que se comienzan a percibir ciertos derechos humanos (como los derechos fundamentales) y algunas dinámicas de interacción exigen a las mujeres su participación individual (por ejemplo, con la incorporación al ámbito laboral). Además, las relaciones con las esferas y estructuras de la sociedad también influyen en este proceso (Luhmann, 1995). Todo lo anterior ha provocado nuevos cambios en la sociedad y en algunas de sus estructuras, como la vida social más allá de las familias (Beck y Beck-Gernsheim, 2003). Así, se experimenta una intensificación en el proceso de individualización de las mujeres, sobre todo en el siglo XX y en las llamadas sociedades centrales de la modernidad. Por lo tanto, aunque las expresiones que se dan en nuestro contexto difieren de las de otros contextos, se comparte una lógica común (Beck y Beck-Gernsheim, 2003).

Aunque desde sus inicios la sociología ha abordado el proceso de individualización, no ha sido abarcado de la misma manera para hombres, mujeres y personas no binarias; el tema de género prácticamente pasó desapercibido para los principales autores de la sociología. Sin embargo, tenemos el caso de Marianne Schnitger, quien aborda preocupaciones relacionadas con la individualización de las mujeres y que posteriormente serían retomadas por otras autoras (Baca Mejía, 2020).

La individualización de las mujeres puede observarse como un proceso en el que, debido a la diferenciación funcional y al debilitamiento de estructuras tradicionales —como la familia, la clase social y los roles de género—, las mujeres tienen una mayor capacidad de gestionar su propia vida. Por supuesto, este proceso no es idéntico para todas las personas y no se experimenta de la misma manera en todas las regiones del mundo. Es importante señalar que existen estudios que revelan algunas situaciones que ocurren con mayor frecuencia al analizar el proceso desde una perspectiva de género (Agoff, 2012; Araujo, 2009; Banks y Milestone, 2011; Kyung-Sup y Min-Young, 2010), en los que se ha avanzado significativamente en el tema, aunque la movilidad no sea prioritario en ellos.

El proceso de individualización que más se ha estudiado, en el caso de las mujeres, es aquél que ha permitido su acceso a posiciones laborales y roles que históricamente estaban reservados para los varones (Beck y Beck-Gernsheim, 2003). En ese sentido, los hombres también han experimentado avances en el proceso al realizar tareas que antes se consideraban exclusivas de las mujeres, especialmente en el ámbito doméstico-familiar, y han cuestionado cada vez más los roles de género masculinos, es decir, han reflexionado sobre qué significa ser hombre (Banks y Milestone, 2011). Para las mujeres, la individualización implica una toma de conciencia de que las condiciones anteriores no les permitían realizar su vida de manera individual; con la incorporación de nuevos referentes, como la educación generalizada, es posible reconocer que la autonomía y la búsqueda de estilos y trayectorias de vida propias son aspectos que generan un cambio constante en esa individualización.

La tesis central al hablar de la individualización de las mujeres, aunque aplicable a todos los géneros, es que ellas tienen un papel más activo en la construcción de su propia vida. Esto implica la responsabilidad de establecer su estilo de vida particular, trabajar, cuidar su salud, gestionar su educación, resolver su situación legal, elegir a su pareja y tomar otras decisiones importantes (Baca Mejía, 2020). Es fundamental destacar que la mayor capacidad de toma de decisiones individuales por parte de las mujeres no está completamente separada de su posición social, su clase o su lugar de residencia, ni de su capital cultural u otras circunstancias externas que puedan intensificar o limitar su proceso de individualización. Bajo la misma premisa, existen condiciones sociales que favorecen una preconfiguración de la vida individual y que pueden limitar dicho proceso. Por ejemplo, al-

gunas mujeres, debido a su historia personal y sus circunstancias sociales, pueden tener dificultades para intensificar el proceso en sus vidas.

Sin embargo, es importante reconocer que, incluso en condiciones limitadas, los estilos de vida tradicionales también forman parte del proceso de individualización. Esto significa que hoy en día se pueden elegir o no, ya que las esferas sociales no imponen un rol específico en la sociedad. Es decir, es posible que una persona elija tener una vida tradicional. Sin embargo, estos estilos de vida tradicionales están enraizados en modelos de una sociedad más estratificada que ejercen una influencia significativa en la forma y la autonomía que una persona, en este caso las mujeres, puede tener. En otras palabras, aunque las condiciones sean limitadas, la individualización sigue siendo un referente de la sociedad moderna (Kyung-Sup y Min-Young, 2010).

Tras una breve exposición sobre las implicaciones de la individualización y sus efectos en la sociedad, podemos sugerir algunos temas específicamente relacionados con la movilidad. Aunque éstos pueden ampliarse en investigaciones futuras, ya están vinculados al caso de estudio de la presente investigación.

El proceso de individualización sugiere que las personas tienen mayor capacidad para tomar decisiones autónomas en diferentes aspectos de su vida (Mythen, 2005); en cuanto a la autonomía y elección del transporte, la decisión la toman a partir de sus necesidades y preferencias individuales. Por supuesto, como se mencionó anteriormente, los recursos —especialmente los económicos— de una persona, así como factores geográficos y el estado de salud, pueden condicionar hasta qué punto pueden ejercer su elección. Aquéllos que tienen la posibilidad de elegir lo hacen en función de sus preferencias individuales, estilos de vida, distancias y otros aspectos relevantes. De entre las opciones disponibles, en el mejor de los casos, pueden utilizar automóviles, transporte público y bicicletas o caminar para desplazarse, lo cual implica una elección personal basada en su estilo de vida, valores o preferencias individuales, en la que también influyen la comodidad, el tiempo invertido y consideraciones de sustentabilidad.

La individualización también implica la búsqueda de una mayor personalización en diferentes aspectos de la vida (Genov, 2018, pp. 47-52), y la movilidad no es una excepción. Especialmente con los avances tecnológicos, han surgido nuevas formas que permiten una movilidad más flexible y personalizada. Por ejemplo, el uso de dispositivos satelitales para trazar

rutas y elegir el tipo de vía más adecuada según las necesidades de tiempo y distancia. Esto proporciona una mayor autonomía y control sobre los patrones de movilidad, que antes estaban limitados a transitar por vías inciertas sin conocer su congestión o posibles cierres. De esta manera, las personas pueden decidir cuándo y cómo desplazarse en función de sus trayectos, lo cual requiere cierto conocimiento y el uso de dispositivos que faciliten la elección; incluso, en algunos casos, implica el pago de servicios. Todo esto intensifica la experiencia de responsabilidad individual al realizar los desplazamientos.

La individualización de la identidad y los estilos de vida son una parte constitutiva del proceso (Flores López, 2011); la elección de una identidad vinculada a la movilidad se relaciona con la expresión de expectativas y símbolos al utilizar un vehículo (Chen et al., 2017). Algunos optarán por usar automóviles como medio de transporte para reflejar su posición socioeconómica, mientras que otros elegirán medios de transporte que no contaminen en la misma medida, buscando una movilidad más sostenible y la protección del medio ambiente. En este caso, la elección de una identidad vinculada a la movilidad para mostrar preocupación por temas como la movilidad, el espacio público y el medio ambiente son decisiones de estilo de vida posibles en el contexto de la individualización (Kent, 2009; Correa Osorno y Guillén Mesa, 2011). Estas elecciones pueden considerarse una expresión de valores y preferencias individuales, la cual está vinculada a la idea de individualización en la sociedad moderna.

Finalmente, la influencia de la estructura social no deja de ser un elemento clave para la individualización de la movilidad, ya que ésta también se ve influenciada por la estructura social y las desigualdades existentes. Es decir, las condiciones externas a las que se enfrentan las personas requieren que asuman diferentes tareas de manera individual para resolverlas (Beck y Beck-Gernsheim, 2003). Las opciones de transporte disponibles, la calidad de la infraestructura y servicios de transporte, así como el acceso a recursos económicos y educativos influyen en las opciones de movilidad de las personas. Por lo tanto, aunque la individualización permite cierta autonomía y elección, es importante tener en cuenta que estas opciones pueden estar condicionadas por factores sociales y estructurales, como la posición socioeconómica, el género, la ubicación geográfica y la disponibilidad de recursos.

Se podrían mencionar más elementos que vinculan la teoría de la individualización con la movilidad; sin embargo, el objetivo del presente artículo no

es realizar un recorrido minucioso de la teoría,⁷ sino identificar algunas líneas del arsenal teórico involucradas en el contexto de la movilidad de las mujeres.

Metodología

Para alcanzar el objetivo de esta investigación, es necesario identificar los aspectos de individualización en las mujeres que entran en juego al utilizar la bicicleta como medio de transporte en un contexto que no favorece su uso. Además, es necesario analizar las relaciones con los diferentes actores involucrados en los desplazamientos en un área metropolitana, incluyendo las condiciones de infraestructura y la interacción con otros usuarios de las vías, como conductores de automóviles, motociclistas, ciclistas y peatones. Por último, es fundamental examinar las decisiones individuales que toman las mujeres una vez que se convierten en usuarias de la bicicleta, con el fin de identificar las regularidades que se presentan en su experiencia como ciclistas. Todo lo anterior resulta indispensable para comprender los factores de individualización en la movilidad no motorizada de las mujeres.

En este sentido, se decidió utilizar un enfoque etnográfico que permitiera entender y reconocer las decisiones individuales en relación con la movilidad, así como el entorno en el que se llevan a cabo los desplazamientos en bicicleta. La etnografía se presenta como la estrategia más adecuada para recopilar información sobre el tema, identificar las relaciones y significados que las mujeres atribuyen a la práctica de movilidad, no sólo en un sentido descriptivo, sino en un nivel más profundo de apreciaciones personales y significados que se vinculan a las decisiones individuales.

El abordaje metodológico incluyó un primer acercamiento a la infraestructura ciclista a través de recorridos en las vías designadas, lo que permitió conocer y establecer contacto con hombres que utilizan la bicicleta como medio de transporte o forma de trabajo, en especial dos hombres que anteriormente fueron repartidores en bicicleta a través de una aplicación. Uno de ellos, además, trabajaba como mecánico de bicicletas y recomendó a dos mujeres que participaban activamente en grupos de mujeres ciclistas, ya que él les brindaba servicios de mecánica y conocía algo acerca de sus actividades.

7 Para una revisión y comprensión del proceso de individualización, desde la teoría clásica hasta la contemporánea, puede verse: Araujo (2012); Araujo y Martuccelli (2014); Elias (1990); Genov (2018); Kron (2000); Kron y Horáček (2015); Martuccelli (2010); Nassehi (2011); Zabudovsky (2013).

De esta manera, a través de estos primeros informantes, quienes también proporcionaron información sobre el uso de la bicicleta en la ciudad de Puebla, se logró establecer vínculos con mujeres pertenecientes a colectivas de ciclistas mujeres y personas no binarias. Estos recorridos, charlas y conversaciones se registraron en un diario que permitió ingresar al campo de estudio con informantes mujeres y obtener una perspectiva inicial sobre otros actores o elementos involucrados, como la historia reciente y las condiciones actuales del uso de la bicicleta, la infraestructura existente y las opiniones sobre las acciones de los gobiernos locales en relación con la movilidad no motorizada.

El ingreso a dicho campo se produjo gracias a que las principales informantes eran parte de colectivas de mujeres que usan bicicleta, lo que permitió contactar a un número considerable de usuarias a través de ellas. Es importante destacar que, debido a las dinámicas internas de las colectivas, sugirieron que no se tuviera un involucramiento directo en sus actividades. Por lo tanto, se tomó la decisión de buscar a otras ciclistas que pudieran compartir sus experiencias, es decir, mujeres que no formaran parte de las colectivas. Así, al identificar algunas de las rutas, lugares y talleres frecuentados por usuarios y usuarias, se tuvo acercamiento a más mujeres que no estaban afiliadas a las colectivas.

Con esta estrategia metodológica, se planteó la siguiente hipótesis de trabajo: en las distintas formas y desplazamientos que realizan las mujeres, existen condiciones que llevan a tomar decisiones individuales para optar por la bicicleta como medio de transporte. Una vez que se elige dicho medio, las mujeres experimentan un nuevo proceso de individualización al reconocer que implica aspectos diversos que inicialmente no se tuvieron en cuenta, lo que requiere una mayor individualización de esta forma de movilidad.

Fuentes

La investigación se basó en dos fuentes empíricas. La primera implicó la observación de diez traslados realizados por mujeres en sus actividades cotidianas —el trabajo, visitas familiares y compras, entre otras—.⁸ Para salvaguardar la privacidad de las participantes, sólo se registraron los traslados en el diario de campo, evitando mencionar específicamente los lugares y

8 Estos recorridos fueron independientes de los primeros que se realizaron con ciclistas hombres.

destinos que cada una de ellas frecuentaba. En este sentido, se acumularon aproximadamente veinte horas de observación de traslados en las calles de la ciudad de Puebla, y se abarcaron diversas zonas. Es importante mencionar que no fue posible documentar los desplazamientos hacia centros educativos de algunas mujeres —tanto profesoras como alumnas— debido a que los recorridos se llevaron a cabo entre octubre de 2021 y mayo de 2022, período en el que la mayoría de las actividades escolares aún se limitaban a clases en línea por la pandemia de COVID-19.

La segunda fuente de datos consistió en entrevistas a veinticuatro mujeres⁹ de diferentes edades, que se pueden agrupar de la siguiente manera: a) veinte mujeres de entre 19 y 28 años, que incluyen tanto estudiantes¹⁰ como trabajadoras,¹¹ y b) cuatro mujeres de entre 40 y 45 años.¹² Todas las entrevistadas utilizan la bicicleta como su principal medio de transporte. De las veinticuatro entrevistas, veinte se llevaron a cabo en persona en diversos lugares de la ciudad de Puebla; las otras cuatro se realizaron a través de plataformas de videoconferencia debido a la dificultad para coordinar horarios.

La selección de las entrevistadas se basó en el contacto con informantes que tenían redes establecidas, lo cual facilitó el acercamiento a otras usuarias de bicicleta. El número de entrevistas se determinó con base en la saturación de los datos (Hennink et al., 2017), con el objetivo

9 Se obtuvo permiso de diecisiete de ellas para ser grabadas con audio; las restantes prefirieron sólo la conversación sin documentación. Las entrevistas duraron entre una y dos horas.

10 Encontramos a ocho mujeres en este grupo: seis eran estudiantes de nivel superior y dos más estudiantes de posgrado que, aunque no asistían a clases de forma presencial, lo hicieron en su momento en bicicleta. Respecto a las áreas de estudio de las mujeres de licenciatura, cinco de ellas pertenecían al área de humanidades, letras y ciencias sociales, y una más al área de ingeniería ambiental. En el caso de las estudiantes de posgrado, las dos pertenecían al área de humanidades.

11 Aquí agrupamos a veinte mujeres de diferentes profesiones: cuatro se encontraban laborando en negocios familiares (aunque todas ellas tenían estudios formales), tres eran fisioterapeutas, tres profesoras de nivel medio y medio superior (profesoras de clase y no de tiempo completo), tres empleadas en oficinas gubernamentales, dos psicólogas, dos mujeres dedicadas a la música, dos bicimensajeras y una que se encontraba laborando en un evento temporal del municipio de Puebla.

12 En este grupo etario encontramos a quienes son madres de familia y que en ese momento tenían trabajos eventuales o eran autoempleadas, así como a una abogada y una diseñadora gráfica.

de identificar patrones comunes en las decisiones individuales de las mujeres en relación con el uso de la bicicleta como medio de transporte en entornos urbanos, y cómo esto se relaciona con los procesos de individualización en la movilidad femenina. Aunque no todas las entrevistadas se conocen entre sí, algunas pertenecen a grupos de mujeres ciclistas, lo que permitió acceder a más participantes que no fueron entrevistadas debido a la saturación de datos.

Las entrevistas, aunque no siguieron una estructura rígida, se ajustaron a la conversación con las entrevistadas y se organizaron en torno a preguntas clave sobre los siguientes temas: ocupación, historia de movilidad en la ciudad antes de usar la bicicleta, uso de la bicicleta en la ciudad, opiniones sobre la infraestructura, opiniones sobre otros vehículos, experiencias adquiridas con la bicicleta, emociones y sentimientos en relación con su vida y la bicicleta, y una evaluación general de su experiencia con la bicicleta como medio de transporte. A medida que avanzaban las primeras entrevistas, se añadieron temas adicionales como opiniones de la familia, condiciones laborales en relación con la bicicleta, usos recreativos, opiniones sobre la seguridad, valoraciones de la bicicleta y recomendaciones para las no usuarias. Estos últimos surgieron durante la conversación y, por lo tanto, se decidió flexibilizar los temas y agregar nuevos para las entrevistas posteriores.

En cuanto a las colectivas de mujeres organizadas, como se mencionó anteriormente, se intentó establecer contacto con ellas. Sin embargo, no fue posible visitar o acercarse directamente a sus actividades, ya que estas comunidades son exclusivas para mujeres y personas no binarias, por lo que no se acepta la presencia de hombres. En su lugar, se entrevistó de manera individual a algunas de las integrantes de estas colectivas.

Hallazgos

Primeras experiencias y limitaciones de género

La mayoría de las mujeres entrevistadas afirman que tuvieron su primer contacto con la bicicleta cuando eran niñas, generalmente entre los 5 y 12 años.¹³ Aunque las experiencias individuales y los relatos variaron en torno

13 En este sentido, las entrevistas coinciden con la información que se ha encontrado en otros estudios sobre el tema en México, sobre todo con el de De la Paz Díaz Vázquez (2017).

al tema, hay una similitud en algunos casos respecto a cómo recuerdan sus primeros acercamientos: recibieron bicicletas como regalo de sus familiares, especialmente de sus padres, madres o en ocasiones especiales como el día de Reyes, una festividad ampliamente celebrada en el país.

Las mujeres que recibieron una bicicleta como regalo cuando eran niñas recuerdan que las bicicletas solían ser compartidas con otros niños y niñas. En contraste, según algunos testimonios, los hermanos mayores, en su mayoría varones, tenían su propia bicicleta, mientras que los hermanos menores y las mujeres compartían una misma. Para ellas, su uso siempre estaba supervisado por un adulto, generalmente el padre o la madre, y se limitaba a la casa o a espacios públicos como parques o jardines:

[tenía]¹⁴ como unos 10 años cuando me enseñaron a andar en bici [...] y siempre paseaba afuera de mi casa, hay una privada, entonces mi mamá consideraba que ahí era buena idea andar ahí. (Angélica, comunicación personal, Puebla, diciembre de 2021)¹⁵
[...] tengo un recuerdo muy vívido de mi abuela cuidándome en la bici dando vueltas en la calle donde vivía. (Sofía, comunicación personal, Puebla, marzo de 2022)

Las entrevistadas mencionan que aprendieron a usar la bicicleta de forma recreativa, pero no como medio de transporte: “[aprendí] como a los 5 años en el fraccionamiento donde vivía con los amigos de ese fraccionamiento, con que tenían como 8 o 10 años, me prestaron una bici y ahí aprendí, mi mamá me ayudó, siempre adentro del fraccionamiento” (Iraís, comunicación personal, Puebla, diciembre de 2021).

No es sorprendente que ciertos juguetes reproduzcan roles y condiciones de género, ya que cumplen funciones educativas y lúdicas que están relacionadas con valores culturales (Reina y Cea, 2009). En los procesos de socialización de género, se justifican ciertos juguetes para las mujeres en lugar de otros (Álvarez et al., 2017). Algunas de las entrevistadas reconocen que cuando eran niñas deseaban tener una bicicleta,

14 Los corchetes indican elementos que contextualizan o aclaran lo emitido por las entrevistadas.

15 El nombre de las entrevistadas se ha cambiado para mantener su anonimato.

pero sus padres no se las regalaban. En retrospectiva, al cuestionarse a sí mismas, mencionan que sus padres no consideraban la bicicleta como una actividad o juguete apropiado para ellas como niñas.

Así, la formación y el desarrollo de prácticas y *hábitos*, en el sentido de Pierre Bourdieu (Miller, 2016, p. 333), a través de la socialización de roles de género y actividades recreativas, como el uso de la bicicleta en la infancia, influyen en la adquisición de gustos y preferencias hacia diferentes actividades. Esto provoca que, en algunos casos, las limitaciones impuestas por la reproducción de estereotipos de género desmotiven o generen inseguridad en algunas prácticas que requieren habilidades motrices (Monforte y Úbeda Colomer, 2019). Las mujeres que comenzaron a usar la bicicleta a una edad temprana eventualmente dejaron de hacerlo, aunque no hay una razón específica para el abandono. Para algunas, simplemente fue un momento de su infancia, mientras que, para otras, el tamaño de la bicicleta fue una limitación. No hay una constante que explique por qué no continuaron con la práctica.

La disposición a una mayor libertad en cuanto a las decisiones individuales se relaciona estrechamente con las condiciones familiares, ya sea que éstas impongan limitaciones en las actividades de sus hijas o fomenten prácticas físicas que no estén asociadas con los roles de género tradicionales (Banks y Milestone, 2011, pp. 74-77). En este sentido, Beck y Beck-Gernsheim (2003, p. 271-293) señalan que, en una sociedad individualizada, las estructuras rígidas ya no tienen el mismo peso en la toma de decisiones sobre las actividades que realizamos, ya sea en política, religión, familia o incluso en la elección de un medio de transporte. Es decir, aunque no es directamente responsabilidad de la familia que una mujer elija utilizar la bicicleta como medio de transporte, el entorno en el que se socializa puede influir en la realización o limitación de ciertas prácticas. Se produce, así, un movimiento dual: por un lado, se regala una bicicleta cuando son niñas; por el otro, cuando la usan como adultas, se les condiciona o critica por ello. Las mujeres entrevistadas narran sus primeras experiencias con la bicicleta como una práctica lúdica fundamental que les proporcionó un mayor control sobre sus habilidades y seguridad en el futuro. Es decir, al retomar la bicicleta como medio de transporte, aprovecharon la curva de aprendizaje previa para usarla con facilidad y confianza.

El contexto individualizador

Para dar una perspectiva sobre dónde se están gestando estos procesos de individualización en los desplazamientos en bicicleta por parte de las mujeres, parece adecuado señalar brevemente el contexto de la ciudad respecto al uso de la bicicleta y enfatizar la perspectiva de las ciclistas. La ciudad de Puebla es una de las principales metrópolis del país, con alrededor de 1.7 millones de habitantes (Instituto Nacional de Estadística y Geografía, 2021); tiene una orografía relativamente plana, con algunas zonas elevadas, situadas en cerros dentro de la misma ciudad, pero cuyo desnivel y longitud no representa un impedimento para ser transitadas por diferentes vehículos que no sean el automóvil (Ramos Hernández, 2017, pp. 60-87).

Existen aproximadamente 160 kilómetros de ciclovías confinadas o señaladas con pintura, carriles de prioridad ciclista, así como algunos tramos de ciclovías elevadas. Gran parte de estas vías constituyen una red que se encuentra en el centro de la ciudad; en menor medida, conectan con zonas del norte y el sur de la capital, así como con el poniente, llegando hasta el municipio de San Andrés Cholula (Ramos Hernández, 2017.)

La mayoría de estas ciclovías, apuntan prácticamente todas las entrevistadas, son poco útiles, ya que no están pensadas para el desplazamiento sino más bien para el uso recreativo. En gran medida porque al orientarse al centro de la ciudad dejan de lado gran parte de otras áreas y zonas que involucran nuevos centros de trabajo y educativos, como la zona comercial de Angelópolis —la cual tiene algunas de las principales universidades de la ciudad—, así como la Ciudad Universitaria de la Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, situada al sur. La ciudad de Puebla presenta patrones de exclusión para otras formas de movilidad que no sea el automóvil privado, ya que la ciudad ha dejado de concentrarse en una sola zona en la oferta de servicios y producto, además de que la cercanía prácticamente ha desaparecido, provocando que la movilidad a pie, bicicletas y transporte público sea ineficiente (Hinojosa Palma, 2019).

En ese sentido, la individualización de la movilidad se observa desde el momento en el que se opta por una forma de transporte que no tiene un apoyo generalizado por parte de la ciudad y sus diferentes actores. Es decir, la perspectiva de la individualización no sólo es una cuestión teórica en cuanto a que una persona, en este caso una mujer, elija una forma de transporte sobre otro, sino que existen condiciones que impulsan una mayor autonomía, así como a la toma de decisiones y riesgos en los traslados al

encontrarse en una situación que prácticamente deja en ella misma la responsabilidad de escoger la manera en la que realizará los desplazamientos dentro de la ciudad (Martuccelli, 2018, pp. 25-29).

La individualización en movimiento

Las situaciones que promueven la individualización en la movilidad son diversas y las experiencias son únicas para cada mujer entrevistada. Sin embargo, se observaron ciertas regularidades y temas recurrentes durante las entrevistas. En este subapartado, se abordarán exclusivamente las consideraciones relacionadas con la experiencia individual de elegir la bicicleta como medio de transporte.

Aspectos económicos

Aunque el aspecto económico no se presentó como un factor determinante en la elección de la bicicleta como medio de transporte, es una condición en la que coinciden la mayoría de las ciclistas una vez que adoptan este medio. La mayoría de las entrevistadas no tienen un automóvil propio, lo que limita sus opciones de desplazamiento. Las diferencias en las expectativas de género, especialmente en culturas como la nuestra, en las que los hombres aún tienen ciertos privilegios como proveedores del hogar, influyen en que ellos detenten un poder adquisitivo mayor y se vean obligados a contar con un vehículo propio para sus desplazamientos.

En el mismo sentido, en nuestro país, la persistente brecha salarial entre hombres y mujeres aún condiciona a éstas a recibir ingresos inferiores a los de los varones (Instituto Mexicano para la Competitividad, 2022), lo que dificulta la adquisición de ciertos bienes, como un automóvil propio. Es importante destacar que, si bien existe un proceso de individualización, éste no siempre conduce a mejorar las desigualdades sociales. Por el contrario, a menudo las acciones individuales son una respuesta a las condiciones de desigualdad estructural para buscar soluciones a través de la agencia individual (Mancini, 2021, p. 382).

Bajo este panorama, algunas de las mujeres entrevistadas afirman que el uso del automóvil representa mayores gastos, no sólo en su adquisición sino en lo que implica su uso: “Con el auto gastas mucho más: en estacionamiento, en mantenimiento y gasolina, pues no se compara con la bicicleta” (María, comunicación personal, Puebla, enero de 2022).

En relación con los ahorros que supone el uso de la bicicleta, en la ciudad de Puebla el trazado de las rutas de transporte público no favorece

los desplazamientos, especialmente aquéllos que involucran zonas periféricas. En muchos casos, se requiere tomar al menos dos rutas diferentes para llegar al centro de la ciudad, e incluso hasta tres microbuses si se trata de otros puntos de la ciudad. Estos traslados conllevan gastos elevados destinados únicamente a la movilidad. Por lo tanto, el uso de la bicicleta como medio de transporte fomenta el proceso de individualización en términos económicos, ya que implica reconocer la posibilidad de reducir estos gastos (Genov, 2014, p. 2). Para las mujeres entrevistadas, la bicicleta resulta mucho más económica en comparación con el automóvil.

La bicicleta como alternativa a las condiciones del tráfico

Poner en práctica el uso de la bicicleta conlleva tomar decisiones individuales en situaciones en las que las condiciones de la infraestructura y el espacio de movilidad de la ciudad no son las más adecuadas. Para las mujeres que optan por este medio de transporte en la ciudad de Puebla, implica considerar el tipo de actividades que realizan en su vida cotidiana dentro de la ciudad, la distancia de los traslados y, en gran medida, la compañía con la que se desplazan. En este sentido, su relación con el espacio y con la ciudad se observa a medida que se convierten en usuarias de la bicicleta.

La bicicleta puede ser un medio de transporte eficaz y práctico para distancias cortas, sobre todo en una ciudad como Puebla, que reporta una gran congestión vehicular y velocidades promedio relativamente bajas cuando se utiliza un automóvil particular. Esto es especialmente relevante si consideramos que la mayoría de las usuarias de bicicleta antes utilizaban el sistema de transporte público, en el cual los tiempos de traslado se incrementan significativamente. En el caso de las entrevistadas, todas reconocen los beneficios de la bicicleta para evitar el tráfico; las ciclistas pueden desplazarse por las calles de la ciudad incluso en momentos de congestión vehicular, especialmente durante las horas pico. Aunque comparten la vía con otros vehículos, optan por rutas alternativas que reducen la convivencia con la gran cantidad de automóviles.

Y los tiempos, puede ser [aludiendo a los beneficios de la bicicleta] porque no es lo mismo. Incluso en el camión, nomás desde que puedes estar esperándolo, a mí me llega un momento en el que me desespera, digo “en la bici ya iría seis o siete calles adelante”. (María, comunicación personal, Puebla, enero de 2022)

[...] me di cuenta realmente que la bici es un medio de transporte ideal, empecé a ahorrar tiempo desde la primera vez que me subí. Incluso puedes ir a más lados y más lejos [en comparación con el transporte público], o sea, puedes recorrer muchos puntos en un periodo de tiempo menor. Yo me hago 25 minutos de mi casa al centro y en transporte [público] me hago como 35-40 minutos como mínimo, entonces los tiempos se reducen bastante. (Verónica, comunicación personal, Puebla, abril de 2022)

Un aspecto importante en este punto es la reflexión y percepción que tienen las mujeres al utilizar la bicicleta, es decir, cómo se observan a sí mismas como usuarias de un vehículo no motorizado: así, reconocen que son objeto de cierto menosprecio, ya que la bicicleta es considerada un vehículo poco seguro y ellas son vistas como “estorbos” dentro de la ciudad. Este menosprecio proviene tanto de conductores de vehículos motorizados con los que comparten las vías, como de otros ciclistas y peatones, e incluso de agentes y actores del gobierno.

[...] la calle está hecha para los automovilistas, entonces, el hecho de que ellos se quejen como de otras formas de transporte sí me genera mucho ruido porque siento que no se dan cuenta como de una especie de privilegio que ellos tienen. (Iraís, comunicación personal, Puebla, diciembre de 2021)

[...] casi todos los automovilistas se han quejado de las bicicletas, como si nosotros fuéramos el único problema que genera el tráfico. (Sandra, comunicación personal, Puebla, marzo de 2022)

Así, la convivencia con los automovilistas puede considerarse un factor clave en la decisión de utilizar o no la bicicleta. También es relevante la relación con el transporte público: es notable que las ciclistas tienden a evitar las vías donde éste circula, lo que reduce la frecuencia de su interacción con él, como se mencionó anteriormente. Aunque estas decisiones son de carácter individual y no generan repercusiones en el ámbito público, la capacidad de elegir una ruta en lugar de otra es una libertad que fomenta el uso de la bicicleta. Esta libertad no está presente al utilizar el transporte público, ya que el recorrido ya está predefinido.

Precisamente la forma en la que se presentan las prácticas de movilidad en la ciudad y los diversos tipos de violencia vial a los que se enfrentan las usuarias de la bicicleta generan temores, especialmente en relación con los accidentes. Para algunas mujeres, este miedo puede influir en la decisión de evitar ciertas actividades. Por lo tanto, la manera en la que estos temores se van abordando también refleja un proceso de mayor responsabilidad personal, dado que las personas que utilizan la bicicleta no disfrutan de los mismos privilegios en términos de infraestructura que aquéllos que conducen automóviles.

Al analizar las entrevistas, se encontró que uno de los principales riesgos asociados al uso de la bicicleta como medio de transporte es el de sufrir accidentes. Esto se debe tanto a las condiciones de la infraestructura disponible para las bicicletas como a la falta de ésta. Como resultado, las ciclistas se ven obligadas a compartir carriles con otros vehículos, lo que aumenta su vulnerabilidad y exposición a riesgos. Además, existen inseguridades relacionadas con la propia bicicleta y su uso, ya que el cuerpo queda expuesto a caídas y requiere precaución y protección a nivel individual. Es evidente que existe un sentimiento de fragilidad frente a los accidentes, lo cual influye en las decisiones sobre cómo afrontar dichos riesgos, aunque en ocasiones las medidas de protección resulten insuficientes.

En este sentido, una vez que las ciclistas comienzan a usar la bicicleta como medio de transporte, se enfrentan a la decisión de utilizar o no medidas de protección. Estas decisiones pueden estar influenciadas por diversas circunstancias, como la recomendación de familiares o personas cercanas que les han brindado apoyo y les han transmitido ciertos conocimientos. También pueden surgir de una decisión individual basada en la experiencia previa o en el reconocimiento del riesgo de sufrir accidentes. El casco es posiblemente el mecanismo de protección más utilizado por las ciclistas, aunque no todas lo usan por diferentes motivos, como el costo, la consideración de la distancia que van a recorrer y, sobre todo, la percepción de fragilidad ya sea con o sin casco. Casi todas las entrevistadas reconocen que, ante un accidente con un automovilista, el uso de luces, casco o chalecos suele ser insuficiente, ya que no protegen contra los impactos.

[al principio] no tenía casco, como tampoco tenía tanto esa conciencia del uso, incluso ya utilizando casco no tenía la conciencia de que,

pues, hay muchos tipos de cascos ¿no?, y algunos no son seguros, o de que, o de que, este, pues, sí tienen caducidad, o sea de que, si ya se golpeó, ya no sirve. (Ivonne, comunicación personal, Puebla, febrero de 2022)

[...] sabía qué era lo que necesitaban, o sea, obviamente también me puse como a investigarlo, como qué casco tengo que comprar. Me puse a buscar mucho tiempo, que si las certificaciones, que si la talla, de qué tipo, todo de eso. (Verónica, comunicación personal, Puebla, abril de 2022)

Obviamente, con o sin casco, en un accidente con un auto no sirve de mucho pero, si lo utilizo, me da la sensación de que voy un poco más segura. Pero el casco no te hace [no te ayuda], o sea, es que se ha creado como toda una imagen de que el casco te va a salvar la vida y entonces lo que hace la gente es que se tiene que hacer de su casco y creen que ya, que con eso fue, ¿no?, y pues no es tan así. Lamentablemente [también] nos vemos obligadas a vestir como payasos, ¿no?, con el casco, ya sabes, con reflejantes, lucecitas, como de Navidad y todo, pero ¿sabes qué?, yo creo que esto al final no sirve si no hay comunicación del ciclista con el automovilista y peatón. (Grisell, comunicación personal, Puebla, enero de 2022)

Aunque el uso de medidas de seguridad tiene como objetivo brindar un ambiente de desplazamiento más pacífico y tranquilo, las ciclistas reconocen cierta paradoja en su empleo, ya que sienten que no les garantizan una seguridad completa. Dado que la bicicleta es un medio de transporte vulnerable en la calle —especialmente en términos de accidentes y lesiones físicas—, cuando se utiliza se refuerza el sentido de responsabilidad personal en cuanto a la seguridad física. Esto promueve la idea de individualización en la movilidad, fomentando la autoconciencia y la autorresponsabilidad en la prevención de accidentes en la vía pública.

Aprendizajes individualizados

Uno de los aspectos que limita el uso de la bicicleta son las posibles averías que pueden ocurrir durante el recorrido y la falta de establecimientos para repararlas, lo que afecta especialmente a las ciclistas. A diferencia de los medios de transporte motorizados, para los que es relativamente fácil encontrar lugares para solucionar problemas mecánicos, incluso con la ne-

cesidad o recomendación de tener un seguro para posibles contingencias, en el caso de la bicicleta, aunque existen talleres especializados, no son tan fácilmente accesibles. Además, las averías, aunque no suelen ser graves, pueden ser más frecuentes, como la reparación de las llantas o el ajuste de los frenos. Adicionalmente, el uso de la bicicleta como medio de transporte puede estar condicionado por el mantenimiento eventual que requiere debido al desgaste. Sin embargo, una diferencia esencial es que las averías suelen ser frecuentes pero no requieren necesariamente de especialistas, por lo que el conocimiento sobre las reparaciones se adquiere a medida que las propias mujeres enfrentan esas eventualidades.

Durante las entrevistas, se pudo observar un proceso de autoaprendizaje en el que las ciclistas adquirieron conocimientos básicos de mecánica para mantener su bicicleta en buen estado y reducir costos para seguir utilizando la bicicleta para sus desplazamientos. A través de las entrevistas, se observó que al principio las mujeres subestiman la importancia de conocer la mecánica de la bicicleta pero, a medida que obtienen experiencia en su uso diario, reconocen la necesidad de adquirir conocimientos básicos de mecánica para no depender de talleres y evitar dificultades. El aprendizaje de nuevos conocimientos evidencia un proceso de individualización en el que las mujeres asumen la responsabilidad de mantener su bicicleta en buen estado y no depender de terceros para ello.

Tienes que saber cuáles son las partes de la bici, tratar de reparar cualquiera cosa sencilla. Igual traigo mi herramienta: el kit de parches es súper indispensable, aunque, para ser muy honesta, nunca me he pinchado. Entonces, sé la técnica, sí sé cómo, pero nunca lo he realizado. (Verónica, comunicación personal, Puebla, abril de 2022)

Puebla es un fastidio para el uso de la bicicleta porque o tú aprendes a reparar tu bicicleta o te llevan, o sea, como que no puedes andar. (Grisell, comunicación personal, Puebla, enero de 2022)

También [hay que saber] a las cosas técnicas de la bici, de cuándo la tienes que reparar; por ejemplo, el otro día que se me atoró la cadena y todo eso [lo reparé], también ya le sé a parchar llantas. Y ya no tengo que depender de ir al taller. (Sofía, comunicación personal, Puebla, marzo de 2022)

Dos testimonios dieron cuenta de la importancia de contar con todo lo necesario, no sólo en el aspecto teórico, sino de tener las herramientas necesarias pues, aunque las ciclistas conocían la forma de reparar sus bicicletas, al no poseer las herramientas para hacerlo dependieron de cuestiones externas, lo que provocó que sus traslados se vieran afectados.

Tengo mi kit de parchado: tiene espátulas, cemento, parches, pero no tengo una bomba. Entonces lo que hago es acercarme a las gasolineras para que me pongan aire. Todo eso ya lo aprendí, porque ya me he ponchado varias veces. Cuando pasa eso hablo a mi trabajo y comento que voy a llegar más tarde. (Iraís, comunicación personal, Puebla, diciembre de 2021)

La primera vez que tuve un percance fue saliendo de la universidad, eran como las 8:00 p.m. y la bicicleta estaba ponchada; yo no sabía repararla en ese momento, no sabía qué hacer. Tuve que llamar a una chica que tenía otro amigo que me ayudó esa vez. Luego me di cuenta de la necesidad de tener esos conocimientos, así que asistí a un taller de mecánica y empezamos a conocer cuestiones de la bici; luego aprendí a parchar y a ajustar cambios. Ahora lo hago sin ningún problema. (Mariana, comunicación personal, Puebla, abril de 2022)

El aprendizaje individualizado se presenta como una alternativa valiosa, ya que permite a las personas tener un mayor control sobre el desarrollo de sus traslados sin la necesidad de ayuda o bien de invertir frecuentemente en servicios mecánicos. Además, para las ciclistas en particular, la individualización de estos aprendizajes es especialmente importante, ya que les permite tener más confianza y seguridad en diferentes situaciones donde usan la bicicleta y no depender únicamente de los talleres o de otras personas; así, las mujeres desarrollan sus propias habilidades y recursos para afrontar las contingencias que aparecen frecuentemente en sus desplazamientos.

La bicicleta como respuesta a la violencia: la individualización de la seguridad

Finalmente, en este apartado se aborda una de las principales razones de las mujeres para utilizar la bicicleta como medio de transporte: el acoso y la violencia —que incluyen tanto la inseguridad general como la violencia

de carácter sexual— que experimentan en otras formas de movilidad, especialmente en el transporte público. Esto se debe principalmente a los efectos de un transporte público que no ofrece garantías de seguridad y que suele estar abarrotado de personas, sobre todo en horas pico. Como resultado, muchas personas buscan alternativas de movilidad individual para evitar este tipo de violencia.

Las manifestaciones de diferentes formas de violencia son situaciones que las mujeres viven cotidianamente en la ciudad y en los desplazamientos que realizan. Algunos testimonios dan cuenta de esto:

[...] siendo mujeres estamos expuestas a la violencia que se ejerce contra la mujer en la calle, en el transporte público, tanto de miradas como manoseos. Y no es una zona u otra, es en toda la ciudad, a todas horas. (Grisell, comunicación personal, Puebla, enero de 2022)

[...] otra cosa es el tema de los tocamientos: tú estás quieta en un semáforo y te tocan, se te lanzan como si fueras un objeto o te gritan cosas, te chiflan o te manosean; a mí me ha pasado de todo, hasta el manoseo. Desafortunadamente así pasa, y sí es muy peligroso. (Lourdes, comunicación personal, Puebla, marzo de 2022)

Si bien la mayoría de las entrevistadas mencionaron los riesgos que implican los desplazamientos en la ciudad de Puebla, fueron las más jóvenes quienes señalaron más el riesgo de ser mujeres asociado a las desapariciones y feminicidios ligados al transporte público y privado.¹⁶ En contraste, las ciclistas de mayor edad no enunciaron esto último, aunque sí reconocieron el factor de riesgo por ser mujer. Una de las entrevistadas de más edad comenta:

Cualquier transporte es un riesgo, sea el público o el privado ejecutivo. O sea, representa un riesgo el simple hecho de salir de casa, de vivir, de ser mujer, es un riesgo. Hay una plaza en la que me da miedo atravesar si la veo sola, sobre todo por los asaltos. (María, comunicación personal, Puebla, enero de 2022)

16 Sobre todo por el impacto que generó el feminicidio de la joven Mara Fernanda Castilla en un transporte ejecutivo privado; el caso suscitó manifestaciones en Puebla y otras ciudades del país, y fue mencionado en las conversaciones registradas.

Es decir, aunque hay preocupación sobre algunos temas, como el de la violencia, son considerados de diferente forma de acuerdo con su grupo etario.

El uso de la bici como medio de transporte soluciona el problema de las aglomeraciones, pero no el de la violencia sexual en la vía pública. Al respecto, las entrevistadas reconocen la violencia que experimentan por parte de los hombres, ya sea como peatones, automovilistas, motociclistas, conductores del transporte público o usuarios de la bicicleta. En este sentido, si bien el uso de la bicicleta ayuda a evitar algunas formas de violencia sexual asociadas al transporte público, también limita algunas de las decisiones de las mujeres al salir en bici, desde cambiar rutas en algunos horarios o bien dejar de vestirse como gusten.

No uso faldas ni *short*; todavía no me animo pues precisamente implica que te acosen; si de por sí así me dicen algo, con falda pues más. Entonces trato de evitar usar *jeans* o *leggings* de telas delgaditas y pegadas. (Ana, comunicación personal, Puebla, febrero de 2022)

No obstante, quizá la bicicleta genere condiciones de menor violencia, lo que ha sido uno de los principales aspectos por el que las mujeres optan por este tipo de vehículo. Como menciona una de las entrevistadas:

Yo sí sentí la diferencia de cuando ya voy en la bici y ya no es como que te chiflen, ya no es como que te tengas que exponer a que se te arrimen los hombres en el transporte público o es el miedo de que te vas a sentar y tienes que escoger un lugar donde preferentemente no te pones en la ventana porque, si te pones [...], te expones a que un hombre se siente al lado de ti y te empieza a querer toquetear y es algo que es muy preocupante porque a partir de la primaria [o la] secundaria, en general, todas las mujeres sufrimos ese tipo de acoso en el transporte público; y el hecho de usar la bici me da una autonomía total a mi transporte, a mi movilidad y esa libertad de ya no sentirme acosada, ya no sentirme en peligro por el acoso. (Verónica, comunicación personal, Puebla, abril de 2022)

Los desplazamientos en bicicleta como actividad individualizada por parte de las mujeres para enfrentarse al acoso y violencia sexual son

un ejemplo del proceso que han experimentado éstas en las últimas décadas en México, ya que, si se entiende este proceso como aquél en el cual los individuos tienen cada vez mayor independencia en sus decisiones y elecciones, alejándose de las normas y roles tradicionales impuestos por la sociedad, la bicicleta sería una forma de mayor procuración en sus desplazamientos al observar que otorga alguna sensación de seguridad aunque no tenga las mismas condiciones para circular que otros vehículos.

Las estrategias para combatir el acoso sexual en los desplazamientos y en el espacio público varían de acuerdo a factores como la edad o el contexto donde se experimenta; sin embargo, la capacidad de decisión y agencia más los recursos con los que se cuenta (Flores Pérez, 2014) —como el uso de la bicicleta como medio de transporte individualizado— ofrecen a las mujeres una mayor libertad para evitar situaciones de acoso y violencia sexual, puesto que no dependen del transporte público o privado. Además, la bicicleta les brinda una mayor autonomía y control sobre sus movimientos y decisiones, lo que les permite evitar ciertas rutas y horarios de mayor riesgo, por lo que pueden tener el control sobre las horas en las que realizan sus actividades cotidianas.

Aunque la elección de la bicicleta como medio de transporte pudiera ser vista como una limitación a la libertad y autonomía de las mujeres —en el sentido de que se ven obligadas a adaptar sus decisiones y elecciones para evitar situaciones de violencia y acoso—, lo cierto es que se presenta más bien como una estrategia individual de autoprotección, como otras tantas medidas que implementan contra la violencia sexual en sus desplazamientos (Soto Villagrán et al., 2017); así, la individualización de las mujeres no es un proceso completamente libre de limitaciones y restricciones, sino que está condicionado por las estructuras y normas sociales existentes. No obstante, en el caso de la movilidad, sin duda, las entrevistadas se refirieron con mayor frecuencia a que el uso de la bicicleta es una mejor opción en las actuales condiciones de violencia.

Individualizando las redes de apoyo

Las redes de apoyo son un factor fundamental para la movilidad de las mujeres en bicicleta. Si bien hemos comentado que usarla como medio de transporte se trata de una decisión individual, otros factores como redes y colectivos (feministas o no) facilitan mucho que las ciclistas adquieran ca-

pacidades individuales para aplicarlas en sus desplazamientos cotidianos, la mayoría de los cuales los realizan por ellas mismas.

Los grupos ciclistas juegan una parte importante en la autonomía de las ciclistas en Puebla. Si bien no todas las entrevistadas pertenecen a los colectivos, la mayoría sabe de su existencia, pues las redes sociales ocupan un lugar preponderante en la difusión sobre la movilidad y la bicicleta para casi todas las entrevistadas; además, estas organizaciones han tenido visibilidad en diferentes medios de comunicación gracias a las actividades que desarrollan.¹⁷

En este sentido hay acercamientos de las ciclistas tanto a grupos que tienen como finalidad el uso de la bicicleta como medio de transporte y con fines deportivos, como a colectivas feministas que fomentan su uso alrededor de otras preocupaciones en la agenda feminista. En ambos casos, el uso del espacio público es un tema transversal que politiza a sus integrantes, aunque en el primero no se alude a la relación específica de la mujer con la bici y su derecho a la movilidad, sino únicamente a los derechos del usuario de bicicleta. En cambio, en el segundo caso, las colectivas feministas se distinguen por la manera de involucrarse en temas de género, disidencias y mujeres transgénero, así como en temas relacionados con la bicicleta; esto da como resultado un acercamiento más dinámico con la comunidad ciclista, ya que se amplía la relación de las mujeres con la bici más allá de los derechos de movilidad.

Asimismo, en el primer caso, se destaca el apoyo que se brinda a usuarios de la bicicleta, tanto hombres como mujeres, en relación con fallas mecánicas, consejos sobre rutas, así como alertas de accidentes a través de grupos de comunicación.¹⁸ En el segundo, las mujeres comentaron que realizan talleres, intercambios de productos, ferias, actividades recreativas, así como manifestaciones políticas sobre temas relacionados con la violencia vial hacia las mujeres y otras formas de violencia, acompañando y acuerpando a aquéllas que usan la bici como forma de transporte y a aquéllas que forman parte de otras causas; en estas organizaciones hay un

17 Por ejemplo, el colectivo Masa Crítica que realiza actividades en relación con la seguridad vial.

18 Algunos grupos de los que forman parte algunas de las ciclistas entrevistadas utilizan salas privadas de WhatsApp en donde emiten alertas y peticiones de ayuda relacionadas con la bicicleta, es decir, se usan para solicitar apoyo para alguien que ha tenido un accidente o bien una falla mecánica.

discurso de empoderamiento con el que se trata de hacer conciencia de la autonomía de la mujer respecto a la movilidad.

En los grupos mixtos, el papel de las mujeres queda referido a actividades de esparcimiento: aunque se involucran en la organización ciclista, sus participaciones son meramente recreativas. Cabe señalar que los grupos tienen una historia relativamente corta —aproximadamente quince años—, como nos cuenta una de las más experimentadas ciclistas de la ciudad:

Al principio no pasábamos de veinte personas; fuimos de los primeros grupos que hubo, así como de empezar a rodar y para que la gente ocupara la bicicleta como medio de transporte. Más que nada [las rodadas] ni eran deportivas, eran meramente recreativas, como para que agarrar confianza, y pues sí, eso me hace agarrar confianza en la ciudad. (María, comunicación personal, Puebla, enero de 2022)

La ciclista comenta que, ya en ese periodo, sin tener la fecha exacta, surgió un primer grupo de mujeres ciclistas que se sumaba a algunas rodadas de convocatoria nacional, como la rodada en tacones.¹⁹ Sin embargo, de acuerdo con la informante, las integrantes también formaban parte de otros grupos y algunos de los miembros de otros grupos podían frecuentar el de mujeres, por lo que la idea de una organización exclusiva de mujeres no se dio en ese momento.

En cambio, las colectivas propiamente de mujeres son relativamente nuevos:

Ah, pues, de hecho, de la colectiva de mujeres²⁰ me enteré porque una chica que yo conozco, que también anda mucho en bici, compartió algo en Facebook y luego a esta chica me la encontré ahí, muy, muy metida; ella me metió al grupo de WhatsApp y como ahí constantemente están hablando, pues no sólo de las rodadas, sino también como de cuestiones más de activismo social y eso, pues yo me he enterado de muchas cosas por ese grupo y también he llegado a otras

19 Ver, por ejemplo, Cruz Ruiz (2015); aunque la nota hace alusión a un evento de 2015, en redes sociales privadas circula información de eventos realizados en 2013.

20 Se refiere a la colectiva Somos Fuego.

rodadas y a otros colectivos por ese grupo. (Mariana, comunicación personal, Puebla, abril de 2022)

Algunas de las experiencias sobre el uso de la bicicleta que narran las ciclistas, como ya se había mencionado antes, se refieren a las redes de apoyo que se generan ahí:

Justamente la red que tenemos de mujeres, la neta, nos hace un paro, porque pues cualquier cosa yo escribo ahí o pido ayuda de algo que necesite. Si ya me quedé en equis lugar, en dónde voy, a dónde hay un taller cerca, o sea, todo eso, la neta pues me da mucha seguridad al salir sola. (Lourdes, comunicación personal, Puebla, marzo de 2022)

Lo anterior evidencia la idea de que se reconoce que el uso de la bicicleta es una actividad individual, pero que puede asociar a otras mujeres en lo que respecta a los desplazamientos o bien otros temas de su interés. Es una de las actuales manifestaciones de la individualización, a saber, la consecución de intereses individuales en comunidades no tradicionales, en las que la identidad individual adquiere sentido para contrarrestar las contradicciones de las esferas sociales, participando en diferentes formas comunitarias (Kron y Horáček, 2015).

[La intención del grupo] es que la persona se aprenda a desenvolverse en las calles más que un tema de competitividad, sí, de que, de que lleguemos, de que seamos los mejores. No. Y entonces funciona como una especie de espacio seguro para que empieces a utilizar la bicicleta. Y empieces a fortalecerte tanto física como mentalmente. Sí. O sea, como que creces, tú creces tú y a la vez creces en colectivo. (Vanessa, comunicación personal, Puebla, febrero de 2022)

Conclusiones

Para identificar procesos de individualización en los desplazamientos de las mujeres dentro de una ciudad —que, en su mayoría, están vinculados, posibilitados o condicionados por cuestiones externas al individuo— es necesario observar qué aspectos de la movilidad quedan en manos de la persona para propiciar una mayor autonomía, en otras palabras, observar qué

condiciones existen para vehículos no motorizados y cómo éstos resultan insuficientes, por lo que exigen una responsabilidad a los ciclistas —en este caso mujeres—, quienes en respuesta generan diferentes estrategias, muchas de ellas a partir de decisiones individuales.

Es fundamental identificar que las condiciones de la movilidad en la ciudad de Puebla también implican apertura para otros vehículos no motorizados, pero esto no garantiza que sean suficientes y, sobre todo, que exista una armonía y respeto a las y los ciclistas por parte de los otros actores que se encuentran en las calles de la ciudad. Así, las entrevistas no sólo dan cuenta de las condiciones de desventaja que tienen quienes no utilizan automóviles privados o transporte público; tras reconocer que existen situaciones que generan distintas formas de malestar, las mujeres ciclistas experimentan, a través de ellas mismas, procesos de decisiones individuales que tienen como principal objetivo la solución de la movilidad y sus desplazamientos cotidianos. Han ofrecido diversos testimonios de situaciones que, si se analizan a la luz de la teoría, ésta no sólo confirma el proceso, sino que da cuenta de aspectos que los aportes generados en otros contextos no han hecho, resaltando la particularidad de la individualización en sociedades de la periferia de la modernidad.

La situación de la movilidad en la ciudad de Puebla —y puede decirse lo mismo de otras ciudades de México— tiene un papel importante al momento de individualizar la forma en la que las personas se desplazan; es decir, al priorizar unas formas sobre otras, dejan en manos de los individuos las soluciones. Estas formas están atravesadas por cuestiones de género, puesto que, aunque los desplazamientos en bicicleta en general sean complicados, las condiciones de las mujeres presentan aspectos que los hombres no registran ni experimentan.

A través del análisis de las entrevistas, se han identificado y presentado procesos de individualización de las mujeres relacionados al uso de transportes no motorizados. Estas evidencias versan en relación con diferentes temas, que van desde el cuidado de la persona, pasan por la preocupación por realizar prácticas y adquirir aprendizajes nuevos de diferente índole, hasta la organización de mujeres que se apoyan unas con otras en una actividad que en la mayoría de los casos realizan individualmente. Si bien quizá no sean las mejores soluciones individuales que ellas mismas desearían para los temas relacionados a la movilidad, estas acciones fun-

cionan así debido a la contingencia, a los continuos actos de violencia y al desinterés por parte de las autoridades. Si se entiende que dicho proceso involucra la mayor voluntad y responsabilidad individual referente a actos que se vinculan con otras esferas, como la familia, la religión o la educación, que limitan o coercionan las posibilidades de la persona, estamos hablando de que en la movilidad y los desplazamientos en las ciudades existen procesos de individualización.

Si los resultados aquí presentados son ciertos, las soluciones estructurales que se han establecido para mejorar la movilidad en Puebla no sólo son insuficientes, sino que empujan a las mujeres a implementar soluciones individuales. Sin embargo, no todas las mujeres experimentan el mismo proceso de individualización: sus posibilidades están estrechamente vinculadas a fenómenos que van más allá de la movilidad; aquí se han presentado algunos como evidencia de que hay experiencias que influyen en algunas mujeres para tener mayor control sobre sus acciones y prácticas relacionadas con los desplazamientos en la ciudad.

Bibliografía

- Agoff, M. (2012). ¿Nuevos derechos hacen nuevas mujeres? El derecho a una vida libre de violencia como espacio de autoidentificación. En K. Bodemer (coord.), *Cultura, sociedad y democracia en América Latina. Aportes para un debate interdisciplinario* (pp. 187-201). Vervuert Verlagsgesellschaft. <https://doi.org/10.31819/9783954870073-008>
- Álvarez, N., Carrera-Fernández, M. V., y Cid-Fernández, X. M. (2017). ¿Juegos de niñas y juegos de niños? La influencia de los estereotipos de género en la elección de juguetes. *Revista de Estudios e Investigación en Psicología y Educación*, (5), 330-333. <https://doi.org/10.17979/reipe.2017.0.05.2830>
- Araujo, K. (2009). Individuo y feminismo. Notas desde América Latina. *Íconos. Revista de Ciencias Sociales*, (33), 141-153. <https://doi.org/10.17141/iconos.33.2009.307>
- Araujo, K. (2012). La tesis de la individualización en las sociologías alemana y chilena: Una lectura crítica. En K. Bodemer (coord.), *Cultura, sociedad y democracia en América Latina. Aportes para un debate interdisciplinario* (pp. 229-250). Vervuert Verlagsgesellschaft. <https://doi.org/10.31819/9783954870073-010>
- Araujo, K., y Martuccelli, D. (2014). Beyond institutional individualism: Agentic

- individualism and the individuation process in Chilean society. *Current Sociology*, 62(1), 24-40. <https://doi.org/10.1177/0011392113512496>
- Araujo, K., y Martuccelli, D. (2020). Problematizaciones del individualismo en América Latina. *Perfiles latinoamericanos*, 28(55), 1-25. <https://doi.org/10.18504/pl2855-001-2020>
- Baca Mejía, M. A. (2020). Marianne Schnitger: Pionera del estudio del proceso de individualización de la mujer. *Acta Sociológica*, (81), 225-248. <http://dx.doi.org/10.22201/fcpys.24484938e.2020.81.77675>
- Banks, M., y Milestone, K. (2011). Individualization, gender and cultural work. *Gender, Work & Organization*, 18(1), 73-89. <https://doi.org/10.1111/j.1468-0432.2010.00535.x>
- Beck, U., y Beck-Gernsheim, E. (2003). *La individualización: El individualismo institucionalizado y sus consecuencias sociales y políticas*. Paidós.
- Briceño, G. (2016). Procesos de individualización en contextos culturales diferentes: Los adolescentes en México y Alemania. *Espiral*, 23(67), 169-202.
- Chen, Y., Lu, F., y Zhang, J. (2017). Social comparisons, status and driving behavior. *Journal of Public Economics*, 155, 11-20. <https://doi.org/10.1016/j.jpubeco.2017.08.005>
- Correa Osorno, C. M., y Guillén Mesa, L. M. (2011). La teoría de la individualización y el enfoque en ciencia, tecnología y sociedad (CTS). *Escritos*, 19(42), 143-159.
- Cruz Ruiz, K. (2015, 10 de marzo). Rodada de altura. *Puebla On Line*. https://www.pueblaonline.com.mx/en_boca_de/?p=5069#.ZAZwJ-zMJmo
- Debnath, A. K., Haworth, N., y Heesch, K. C. (2021). Women cycling in Queensland: Results from an observational study. *Accident Analysis & Prevention*, 151, 105980. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2021.105980>
- Elias, N. (1990). *La sociedad de los individuos: Ensayos*. Península.
- García, V. H. R. (2019). Individualización y riesgo de desempleo en los periódicos del norte de México. *Frontera Norte*, 31(1), 1-20. <https://doi.org/10.33679/rfn.v1i1.2047>
- Genov, N. (2014). The future of individualization in Europe: Changing configurations in employment and governance. *European Journal of Futures Research*, 2(1), 1-9. <https://doi.org/10.1007/s40309-014-0046-5>
- Genov, N. (2018). *Challenges of individualization*. Palgrave Macmillan UK. <https://doi.org/10.1057/978-1-349-95828-3>
- Farías, R. (2015). Diferenciación y periferia de la sociedad moderna: Orden

- social y sistema político en México. En F. Ciaramitaro y M. Ferrari (coords.), *A través de otros cristales. Viejos y nuevos problemas de la historia política de Iberoamérica* (pp. 27-62). Universidad Autónoma de la Ciudad de México, Universidad Nacional de Mar del Plata.
- Flores López, J. M. F. (2011). La individualización en el medio rural mexicano. *Estudios Sociológicos*, 29(85), 215-239.
- Flores Pérez, E. (2014). Narrativas urbanas de acoso sexual. Memorias, afectos y significaciones de las mujeres en la Ciudad de México. *Ángulo recto. Revista de estudios sobre la ciudad como espacio plural*, 6(1), 57-76. http://dx.doi.org/10.5209/rev_ANRE.2014.v6.n1.45323
- Hanson, S. (2010). Gender and mobility: New approaches for informing sustainability. *Gender, Place & Culture*, 17(1), 5-23. <https://doi.org/10.1080/09663690903498225>
- Hennink, M. M., Kaiser, B. N., y Marconi, V. C. (2017). Code saturation versus meaning saturation: How many interviews are enough? *Qualitative Health Research*, 27(4), 591-608. <https://doi.org/10.1177/1049732316665344>
- Hinojosa Palma, E. (2019). “Nosotros también nos movemos”. *Diagnóstico y propuestas de movilidad incluyente en el área metropolitana de Puebla* [tesis de maestría]. Universidad Iberoamericana Puebla. <https://repositorio.iberopuebla.mx/handle/20.500.11777/4387>
- Instituto Mexicano para la Competitividad. (2022). *Brecha salarial de género*. <https://imco.org.mx/brecha-salarial-de-genero/>
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía. (2021). *Panorama socio-demográfico de Puebla 2020*. INEGI. https://www.inegi.org.mx/contenidos/productos/prod_serv/contenidos/espanol/bvinegi/productos/nueva_estruc/702825197940.pdf
- Jiménez Flores, M. J. (2021). *Estudio de promoción de movilidad activa en Puebla (México)* [tesis de maestría]. Universitat Politècnica de Catalunya. <https://upcommons.upc.edu/handle/2117/358667>
- Jirón, P., y Singh, D. Z. (2017). Dossier. Movilidad urbana y género: Experiencias latinoamericanas. *Revista Transporte y Territorio*, (16), 1-8.
- Juárez, G. (2023, 8 de febrero). Organizaciones piden a autoridades mayor atención a la movilidad en Puebla. *Manatí*. <https://manati.mx/2023/02/08/organizaciones-piden-a-autoridades-mayor-atencion-a-la-movilidad-en-puebla/>
- Kent, J. (2009). Individualized responsibility: “If climate protection becomes

- everyone's responsibility, does it end up being no-one's?" *Cosmopolitan Civil Societies: An Interdisciplinary Journal*, 1(3), 132-149. <https://doi.org/10.5130/ccs.v1i3.1081>
- Kippele, F. (2013). *Was heißt Individualisierung?: Die Antworten soziologischer Klassiker*. VS Verlag für Sozialwissenschaften Wiesbaden.
- Kron, T. (2000). *Individualisierung und soziologische Theorie*. Springer-Verlag.
- Kron, T., y Horáček, M. (2015). *Individualisierung*. Transcript Verlag.
- Kyung-Sup, C., y Min-Young, S. (2010). The stranded individualizer under compressed modernity: South Korean women in individualization without individualism. *The British Journal of Sociology*, 61(3), 539-564. <https://doi.org/10.1111/j.1468-4446.2010.01325.x>
- Luhmann, N. (1995). Individuo, individualidad, individualismo. *Zona abierta*, 70, 53-157.
- Luhmann, N. (2007). *La sociedad de la sociedad*. Herder, Universidad Iberoamericana.
- Mancini, F. (2021). Percepciones de incertidumbre, individualización y desigualdades sociales en Monterrey, México. *Estudios Sociológicos de El Colegio de México*, 39(116), 357-394. <https://doi.org/10.24201/es.2021v39n116.2012>
- Martuccelli, D. (2010). La individuación como macrosociología de la sociedad singularista. *Persona y Sociedad*, 24(3), 9-29. <https://doi.org/10.11565/pys.v24i3.196>
- Martuccelli, D. (2018). Variantes del individualismo. *Estudios Sociológicos de El Colegio de México*, 37(109), 7-37. <https://doi.org/10.24201/es.2019v37n109.1732>
- Mascareño, A. (2010). *Diferenciación y contingencia en América Latina*. Ediciones Universidad Alberto Hurtado.
- Miller, D. L. (2016). Gender, field, and habitus: How gendered dispositions reproduce fields of cultural production. *Sociological Forum*, 31(2), 330-353. <https://doi.org/10.1111/socf.12247>
- Monforte, J., y Úbeda Colomer, J. (2019). "Como una chica": Un estudio provocativo sobre estereotipos de género en educación física. *Retos. Nuevas tendencias en Educación Física, Deportes y Recreación*, 36, 74-79. <https://doi.org/10.47197/retos.v36i36.68598>
- Mythen, G. (2005). Employment, individualization and insecurity: Rethinking the risk society perspective. *The Sociological Review*, 53(1), 129-149. <https://doi.org/10.1111/j.1467-954X.2005.00506.x>

- Nassehi, A. (2011). *Soziologie: Zehn einführende Vorlesungen*. VS Verlag für Sozialwissenschaften. <https://doi.org/10.1007/978-3-531-93076-3>
- Núñez, E. (2021, 23 de marzo). Se triplica el uso de la bicicleta en el municipio de Puebla durante la epidemia de Covid-19: Rubio. *La Jornada de Oriente*. <https://www.lajornadadeoriente.com.mx/puebla/triplica-el-uso-de-la-bicicleta/>
- Paz Díaz Vázquez, M. S. de la. (2017). La bicicleta en la movilidad cotidiana: Experiencias de mujeres que habitan la Ciudad de México. *Revista Transporte y Territorio*, (16), 112-126.
- Pérez López, R., y Landín Álvarez, J. M. (2019). Movilidad cotidiana, intermodalidad y uso de la bicicleta en dos áreas periféricas de la Zona Metropolitana del Valle de México. *Cybergeo: European Journal of Geography*. <https://doi.org/10.4000/cybergeo.33554>
- Ramos Hernández, O. R. (2017). *El uso de la bicicleta como medio de transporte en la ciudad de Puebla* [tesis de maestría]. Benemérita Universidad Autónoma de Puebla. <https://repositorioinstitucional.buap.mx/handle/20.500.12371/637>
- Martínez Reina, M. del C., y Vélez Cea, M. (2009). Actitud en niños y adultos sobre los estereotipos de género en juguetes infantiles. *CIENCIA ergo sum*, 16(2), 137-144.
- Soto Villagrán, P. (2016). Repensar el hábitat urbano desde una perspectiva de género. Debates, agendas y desafíos. *Andamios*, 13(32), 37-56.
- Soto Villagrán, P. (2017). Diferencias de género en la movilidad urbana. Las experiencias de viaje de mujeres en el Metro de la Ciudad de México. *Revista Transporte y Territorio*, (16), 127-146.
- Soto Villagrán, P., Aguilar Esteva, A., Gutiérrez Fernández, E., y Castro Reséndiz, C. (2017). *Evaluación de impacto del programa "Viajemos Seguras en el Transporte Público en la Ciudad de México": Aportes al diseño e implementación de políticas de prevención de la violencia de género en espacios públicos*. Inter-American Development Bank. <https://doi.org/10.18235/0000804>
- Torres Nafarrate, J. (2012). La des-diferenciación como consecuencia de la diferenciación social por funciones de la sociedad en la teoría de Luhmann. *Acta Sociológica*, (59), 55-75. <http://www.revistas.unam.mx/index.php/ras/article/view/33117>
- Valerdi, A. (2019, mayo 15). *Desafíos del estado de Puebla en movilidad y espacio público*. Laboratorio de Espacio Público en México. <https://>

laboratorioespaciopublicomexico.wordpress.com/2019/05/15/
desafios-del-estado-de-puebla-en-movilidad-y-espacio-publico/

Zabludovsky, G. (2013). El concepto de individualización en la sociología clásica y contemporánea. *Política y Cultura*, (39), 229-248.