

# Santa Clela





Constelación  
de los Comunes

Fecha de la entrevista  
**28 de junio, 2017**

Lugar  
**Sevilla**

Nombre del colectivo  
**Santa Cleta**

Nombre de las personas entrevistadas  
**Isabel Porras,  
Fernando Martínez**

Entrevistadora  
**Palmar Álvarez-Blanco**

Correo de contacto  
**isaporris@gmail.com**

Página web  
**santacleta.com**



### **¿Quiénes sois y cuál es vuestra relación con este proyecto?**

**Isabel:** Yo soy Isabel Porras. Este es el proyecto cooperativo Santa Cleta que es un centro de ciclismo urbano y una escuela de movilidad.

**Fernando:** Y yo soy Fernando Martínez y soy socio-trabajador de la cooperativa.

**Isabel:** Somos socios y responsables de todas las líneas que se hacen aquí.

### **¿Por qué se llama este proyecto “Santa Cleta?”**

**Isabel:** Bueno, “cleta” es la segunda parte de la palabra “bici-cleta” y es algo así para relacionar “santa bicicleta” enfatizando todo el bien que hace la bicicleta. Entonces decidimos jugar con ese espacio porque estamos en un país muy católico y en una ciudad muy católica y todo lo que es santo es bueno, entonces por relacionar un poco esto con la bicicleta. Era más una broma más que por una fe desacerbada. También aquí las plazas y los lugares tienen un nombre de santa o de santo, entonces, al llamarlo Santa Cleta es como un espacio donde ir. Tú vas a la plaza de Santa Marta por ejemplo y aquí vienes a la bicicleta a la plaza de Santa Cleta. Entonces también es un juego de palabras donde jugamos con un espacio para el ciclista.

### **¿Puedes explicar cómo funcionáis como sistema cooperativo de trabajo?**

**Isabel:** En España el sistema cooperativo de trabajo es que las personas que son socias de la empresa son las personas trabajadoras. Entonces, esto es una cooperativa de tres personas socias-trabajadoras donde los que somos socios y hemos montado esto, trabajamos, y aparte es una cooperativa sin ánimo de lucro y con fines sociales, lo que sería en inglés una “non profit organization”. Entonces nos organizamos los socios, todo lo hacemos de forma horizontal y abierta y todos tenemos voz y voto y lo decidimos conjuntamente. Y también hay una persona contratada para el taller y también tenemos varios proyectos con diferentes personas como autónomas colaboradoras. Como por ejemplo el proyecto de Vicente con la reparación de bicicletas con la universidad. La organización tiene fines sociales y lo que hacemos siempre tiene que tener una retribución a la sociedad. El ánimo de lucro se reinvierte en la empresa y las personas que estamos aquí somos parte de ella, con lo cual es nuestro trabajo pero es algo personal también porque es nuestro proyecto. Entonces es un poco que se junta todo. Aquí las decisiones simplemente las hablamos entre todos y las decidimos entre todos.

### **¿Hay alguna relación entre este proyecto y el 15M?**

**Isabel:** En realidad no tenemos relación porque no es algo que surja de un movimiento político concreto. Pero es cierto que nosotros nos conocimos en una manifestación del 15M. Coincide que justo el día que nos conocimos.

**Fernando:** Estábamos en la calle.

**Isabel:** Estábamos en la calle en una manifestación. Entonces hay esa coincidencia

**Fernando:** Y bueno nos ha tocado esa época de desmantelamiento social.

### **¿Estáis vinculados a otros colectivos?**

**Fernando:** Sí siempre estamos bastante informados de la contra-política de redes y sociales.

**Isabel:** Estamos en entornos sensibles y en entornos relacionados con los movimientos sociales y siempre intentamos apoyar las iniciativas de movimientos sociales. Por el tema de la bicicleta y por el tema de fomentar el uso de la bicicleta, el proyecto está muy ligado al movimiento ecologista, al movimiento del medio ambiente, a la reducción a CO<sub>2</sub>. Entonces intentamos estar involucrados cuando hay una comisión en el Ayuntamiento que intenta promocionar el uso de la bicicleta o una reunión de movimientos sociales también para ver que está sucediendo. Ahora, por ejemplo, ha habido un bajón en el uso de bicis, pues intentamos estar presentes, hacer presión y ser un agente que sirva un poco de voz para las personas que utilizan la bicicleta.

### **Para Santa Cleta, ¿cuál sería una herramienta efectiva en el desarrollo del empoderamiento ciudadano?**

**Fernando:** Sí, la formación. Uno de los troncos de Santa Cleta es la formación y de allí nace un empoderamiento porque muchos de los alumnos que han pasado por aquí ahora se dedican profesionalmente a la reparación o al ámbito de la bicicleta y muchos de los que vienen, vienen con ese fin. Eso en el tema de la mecánica y de cara a un trabajo. Después, no sé si van por cuatrocientos los alumnos y alumnas que han pasado por Santa Cleta y han aprendido a montar en bicicleta. Entonces, eso es un dato muy importante porque ahí realmente hay un cambio a nivel urbano y a nivel social de personas que pasan a moverse de otra forma en la ciudad. Son más independientes, está vinculado con la salud, está vinculado con el espacio que se ocupa si usas el vehículo particular y sí, siempre da seguridad y empoderamiento. Con los cursos de mecánica, hay dos niveles el nivel avanzado que más vinculado al tema profesional y la mecánica básica para fomentar la confianza sobre tu vehículo, sobre tu bicicleta y para crear esa cultura de una herramienta útil que tú sepas también manejar y confiar en ella.

### **¿Podéis hablarnos un poco de la relación de este proyecto con el proceso de recuperación de espacios públicos?**

**Isabel:** Nosotros creemos que cuantos más peatones haya en la calle, más las personas viven el espacio público. Entonces con la bicicleta pasa algo similar, cuantas más bicicletas y más gente en bici hay en las calles, más espacio público es tomado por las personas. Y no se convierten en esas ciudades que todo el

mundo tiene que estar dentro del coche y que no puedes vivir tu entorno cercano. Entonces creemos que a través de la línea de formación, de enseñar a montar, de hacer rutas, de enseñar a arreglar tu bicicleta, la gente se empodera porque aprende algo, se habilita y además, empieza a vivir su ciudad de otra forma.

### **¿Cuál es el perfil de las personas que se acercan a este proyecto?**

**Isabel:** Bueno hay de todo. Debemos decir que el sector de la bici como medio de transporte está muy masculinizado. Entonces, nosotras tenemos la suerte de que tenemos muchas mujeres ciclistas. Hay un perfil de mujer bastante fuerte, mucha clienta, mucha mujer que viene a aprender o a reparar su bici. Yo creo que nadie en Sevilla tiene esa estadística de uso, de tener tantas mujeres. Por ejemplo, nuestro Facebook cuando abrimos y empezamos a tener actividades, solo venían hombres. Después de cinco años de poner el foco en que las actividades sean también para mujeres, el 60% de las visitas en nuestro Facebook son de mujeres. Lo que en un Facebook relacionado con bicicletas en España es muchísimo. No tiene nada que ver con otras redes sociales de otros colectivos relacionados con la bici. Entonces, nos hemos dedicado mucho a la igualdad de género en el sector de la ciudad, de los transportes, del uso de la bicicleta, en el sector urbano. Y nuestro tipo de cliente en realidad de los servicios varía un montón porque depende de la actividad que hagas. Hacemos talleres para niños para que aprendan a utilizar la bici para que aprendan a repararla. Talleres para mujeres, talleres para personas que quieren ser profesionales de la mecánica. Al final hay un perfil bastante amplio.

En Sevilla el 35% de las personas usuarias de bicicleta son mujeres. Entonces no es un porcentaje menor al 50%, no hemos llegado a la paridad en el tema del uso de la bicicleta. En España este es el tema. Yo creo que en países de Europa, mediterráneos, latinos, se nota la diferencia y la brecha del género es más amplia, lo dicen las estadísticas. Entonces, se demuestra hay una problemática en el uso de la bicicleta por parte de las mujeres. ¿En España por qué? Bueno, es un tema social, cultural, educacional. Digamos que hay muchas mujeres de generaciones anteriores que no han tenido la oportunidad de aprender. Su padre le dijo “esto no es para niñas”, no había una bicicleta en casa. Entonces se agrava, ¿no? El 85% de las personas que no saben montar en bici son mujeres. Entonces nos encontramos con que además hay un problema formativo. Y que se agrava con el género. Entonces hay una herencia. Aunque haya ahora mismo mujeres de 20 años de 30 años que saben montar, también las hay que no saben montar. Entonces se demuestra un poco que la bicicleta, que es una herramienta útil de movimiento, el patriarcado la ha tenido guardada bajo llave más para los hombres, como otras muchas herramientas. Con la bicicleta es algo muy sencillo de ver, cómo a una mujer cuando era pequeña, se le ha dicho, “no te manches, no cojas la bici, no hagas esto, no hagas lo otro”, se ha hecho mayor, no ha aprendido a montar en bici, y cuando tiene 30 o 40 años ve que todo el mundo monta en bici en el carril-bici de su ciudad y se pregunta “¿por qué yo no lo hago?” Aprende, y ese es el momento del empoderamiento. Entonces esas son las historias que estamos viendo desde aquí. Y realmente es un tema de educación, es un tema social y de educación. Es una asignatura pendiente que está mejorando pero que hay muchísimo por hacer y que no tiene inversión pública.

**Fernando:** En los cursos se apuntan más hombres que mujeres, pero por las redes sociales, pues le damos mucha publicidad al tema de género. Y es verdad que estamos consiguiendo que vengan muchas mujeres a hacer talleres de mecánica de bicicleta y siempre en los talleres que hacemos, en los cursos, hay alguna mujer.

**Isabel:** Hace cinco años, cuando abrimos y empezamos a ofertar talleres de aprender a reparar tu bici, el 100% era hombres. Y a base de poner información, de poner fotografías de mujeres reparando su bicicleta en Facebook, hemos logrado que en las actividades de reparar, que parece que la mecánica es más de hombres, también vengan mujeres.

### **¿Está representada la comunidad migrante entre las personas usuarias del proyecto?**

**Isabel:** Como cliente, como cliente por ejemplo en la tienda taller o en el espacio auto-taller de que vengan a reparar ellos su propia bici, realmente no porque estamos vinculados a un barrio del centro. Entonces estamos muy céntricos y en el centro no hay población inmigrante viviendo. Vienen más los vecinos de la zona. Digamos que la población migrante está en zonas más periféricas viviendo con lo cual irán al taller de su barrio a reparar la bici. Entonces en cuanto al cliente de tienda-taller, no, pero, por ejemplo, sí hemos hecho actividades enfocadas para trabajar con población inmigrante. Hemos tenido, por ejemplo, talleres con mujeres migrantes que no sabían montar en bicicleta. Han aprendido a montar en bici, y después hemos hecho una fiesta de recaudación de fondos para comprar bicicletas y regalárselas. Entonces hemos hecho pequeñas actividades relacionadas también con llegar a otros colectivos que tienen más complejidad a la hora de mejorar su movilidad y de aprender a vivir la ciudad de otra forma.

### **A partir de vuestra experiencia ¿Cómo le cambia a una persona la visión de sí misma y de la ciudad a través del uso de la bicicleta?**

**Fernando:** Eso es muy interesante. Ahí, bueno, yo creo que, está la economía social también, ¿no? Es muy importante porque esa persona, el radio de acción lo agranda y después descubre otra ciudad también. Descubre que es capaz de llegar a otro sitio donde antes tenía que depender de un autobús o prácticamente no transitaba. Entonces, el quedar con un familiar o un amigo para desayunar es muy fácil a partir de que tengas una bicicleta. Cuando antes era una cosa muy esporádica.

**Isabel:** Nosotros hemos enseñado a montar en bici a mujeres que iban andando a todos sitios, que vivían de un barrio periférico e iban caminando una hora hasta su cita. Una mujer por ejemplo que limpia casas y que tiene un presupuesto muy reducido y ella va en autobús cuando tiene dinero para coger el autobús y si no, a final de mes, va caminando. Entonces, en el momento que aprende a montar en bicicleta y con el carril-bici que hay, una ciudad que casi todos los trayectos no son más de 8 o 10 kilómetros, le cambia completamente la posibilidad. Entonces, ese tipo de mujer que viene, realmente sí cambia su movilidad diaria, todos los factores están a favor. Entonces ahí sí hemos visto casos determinados de personas que al incluir la bici en su vida se les ha facilitado su situación diaria. Y mujeres que a lo mejor tenían una situación económica mejor, que tienen su trabajo, como Teresa.

**Fernando:** Sí, como Teresa, o por ejemplo, me acuerdo mucho de una señora que ya con una edad de 60 años se separó de su marido, que siempre la había llevado en coche a todas partes, y aprendió a montar con 60 años en bicicleta y, desde que aprendió en bicicleta (ahora hace 2 años) estuvo aquí visitándonos, no ha parado. Cada día monta en bici. Y en ese caso, Teresa vive en una zona periférica y va a Triana a desayunar con su madre que antes, pues tenía que quedar un domingo. Entonces se siente más ágil, más segura, más guapa porque está en forma. Entonces ha cambiado realmente su vida a la hora de usar la bicicleta.

**Isabel:** Y estos son los casos que recordamos, como de gente para la que la bicicleta sabemos que realmente ha sido una herramienta ¿no? Y gente que no sabía montar, o sea, partimos de cero, de que en su casa no ha habido bicicleta y nunca habían pensado en montar en bici y en su edad adulta lo deciden. Pero luego en muchas más actividades también hay gente que no tiene la bici integrada y que al menos les haces pensar. También, hay otro tipo de cliente que viene a una actividad, o una ruta, o una charla, entonces empieza a pensar, “ah pues a lo mejor puedo ir en bici”. Entonces, estos son como los casos más extremos de alguien que no sabía montar y que aprende con 50, 60 años y, de repente, empieza a ir en bici a todos lados y se facilita la vida y se dice: “¿cómo no he hecho esto antes?” Y luego hay otros casos de gente que simplemente se acerca al espacio y empieza a tener ese cambio de comportamiento a través de comprender que es algo más positivo de lo que creíamos y más importante.

### **Considerando todas las ventajas asociadas a la cultura de la bicicleta ¿Por qué creéis que no se nos educa en esta cultura?**

**Fernando:** Bueno, porque es una cultura que no se ha difundido. Ayer viendo la tele, no tengo tele en la casa, pero me llamó la atención que pusieron cinco anuncios seguidos de automóviles, fueron cinco a la vez, entonces, claro lo normal, lo común es el coche. Desde los años 60, en España, el coche ha sido el elemento común de movilidad. Y en otros países, en cambio, se han hecho políticas de uso de bicicleta y algo normal en toda la familia y en todas las edades es la bicicleta. O sea que está vinculado directamente con la política, el crear cultura es un reto.

**Isabel:** Todavía en las ciudades está costando mucho. En España hay mucha industria del automóvil. Sobre todo en algunas ciudades es una industria muy potente, da mucho trabajo en época de crisis, da mucho dinero. Pero realmente, aunque el cambio sea necesario, el cambio del metabolismo de la ciudad, aunque se necesita hacer esa toma del espacio y sacar unos pocos de coches y encontrar medias alternativas, todo ese cambio es muy costoso. Entonces ese cambio de comportamiento no solo a nivel personal sino a nivel político es una cosa que va muy lenta.

### **Santa Cleta es una comunidad en defensa de la movilidad sostenible ¿qué otros agentes participan con vosotras de esta posición?**

**Isabel:** Nosotros participamos digamos dentro de toda la comunidad ciclista, no estamos solos. No es solo Santa Cleta, que es un punto un poco de referencia para arreglar tu bicicleta, aprender a montar en bici y otras actividades. Por ejemplo, trabajamos con “A Contra Mano” que es la asociación ciclista de Sevilla que tiene más de cien socios. Entonces hay otros agentes, también en defensa de la movilidad sostenible y personas puntuales, consultores medioambientales o gente incluso dentro de las instituciones que quiere promover el uso de la bici. Entonces intentamos trabajar conjuntamente, ir a las reuniones. Si hay que hacer una manifestación pues se va. Y más o menos lo que intentamos es un poco ser altavoz de lo que sucede para sensibilizar. Para ser un agente que mueva la situación.

**Fernando:** Sí para sumar.

**Isabel:** Nuestra comunidad, al tener un espacio físico en un barrio, se genera mucho tejido social y de barrio, la gente te pone cara, la gente te conoce. Por aquí al día pasan muchas personas. Entonces, dentro de ese espacio local, cercano, también viene mucha gente simplemente a preguntar cosas como “Me han robado mi bicicleta, ¿qué hago?”

## **¿Es Santa Cleta un espacio asambleario para las personas del barrio?**

**Isabel:** Sí, la gente viene a conversar o hacer debates y hemos hecho muchas mesas de diálogo. Hemos hecho debates, actividades de poner en valor cuál es la situación de la bicicleta aquí. Pero luego otras vías, digamos, un poco más relacionadas con los movimientos sociales o hacer presión política, no lo hacemos solos. Nos unimos con otras asociaciones.

## **¿Cómo se enseña a una persona montar en bicicleta?**

**Isabel:** Es muy sencillo. Los cursos que realizamos son de 6 horas. Yo hago tres sesiones de 2 horas cada día. La primera sesión le quito los pedales para que la persona vaya caminando primero y no tenga el riesgo de tener que pedalear. Es todo muy progresivo, muy lento. Y que siga el proceso que la persona quiera. Cuando ella va caminando, entonces va cogiendo carrerilla sube los pies, haciéndose consciente de dónde está el freno, de cómo se gira. Cuando veo que ya tiene cierta confianza, ponemos los pedales, le explico un poco el mecanismo de la primera pedalada y las cosas importantes como que hay que mirar al horizonte, fijar la vista, porque el equilibrio está en la vista. Entonces, tener el cuerpo alineado con la bicicleta, hay que intentar no mover el cuerpo, no hay que agarrar mucho el manillar sino apoyarlo. Entonces le voy dando pequeños consejos y simplemente voy acompañando a la persona pero que ella sola lo haga todo. Porque ese es el proceso, ¿no? Muchas vienen y dicen “es que salí con mi marido y me cogía del trasportín de atrás” Y si te cogen del trasportín no aprendes a pedalear.

**Fernando:** Y mucha gente que se cae. Que ha venido, aprendió hace años a montar y se calló. Y es verdad, una de las cosas clave que dice Isa es que la bicicleta frena cuando tú quieras. o sea, están los frenos y eres tú el que frena, la bicicleta no te lleva sola. Entonces, cuando una persona es consciente de eso, de que cuando quiera frena, dice, “bueno, eso lo controlo yo”.

**Isabel:** Ya empieza a cambiar el tema.

**Fernando:** Y allí hay un paso importante.

**Isabel:** Entonces, es verdad que es como progresivamente ir cogiendo ese dominio y que tú pongas, digamos, los tiempos. No llegar y decir, “¡Ala hora ya tienes que pedalear. A las dos horas, te quiero ver pedaleando”. Entonces hasta esas 6 horas, pues dependiendo de cómo vea cómo evolucione la persona, pues le voy dando diferentes tipos de consejos. El resultado: el 100% de las personas aprenden.

**Fernando:** Da igual la edad también.

**Isabel:** Da igual la edad. Con 60, con 70 años, aprenden. Otra cosa es que ya ellos o ellas decidan cambiar sus hábitos y que decidan integrarlo en su vida. Normalmente los niños tienen mucha facilidad, entonces, los padres les enseñan. Los niños que llegan aquí tienen más dificultad o un bloqueo, me llegan niños más intelectuales, que les cuesta más la bici, entonces la miran allí con recelo.

**Fernando:** Sí, y es verdad que otra de las estrategias con los niños es que Isa pide que los padres se vayan. Entonces en cuanto los padres se van, los niños ya no tienen tanta autoridad...

**Isabel:** Y hacen ellos lo que quieren. Entonces simplemente es cuestión de acompañar.

### **¿Qué tipo de cursos ofreces?**

Tengo varias modalidades porque hay mujeres para las que realmente es un esfuerzo pagarse un taller o el colectivo migrante. Entonces, junto con la asociación "A Contra Mano", ofertamos talleres gratuitos y, por otro lado, también tengo talleres que son de pago que cuestan 50 euros aprender a montar en bici. Entonces, hay mujeres que prefieren el de pago en fin de semana, con unas horas más escogidas. Y luego hay otras mujeres que vienen al gratuito. Entonces, un poco por tener para todos los públicos.

### **¿Por qué pensasteis en la bicicleta como herramienta para este proyecto?**

**Fernando:** Aparte de que sea necesario, es un buen invento, es mirar por el bien común, es una herramienta de movilidad. Es algo muy lógico y muy natural a la hora de moverse por un espacio como una ciudad. Aunque tengas un automóvil o una moto o te muevas en autobús, aparte, también la bicicleta. Yo creo que es inteligente moverse en bicicleta. Porque andando tardas más, en coche tardas más y la bicicleta es positiva. Y además no está vinculado a una clase social—lo de la ideología lo podríamos discutir—pero yo creo que es inteligente moverse en bicicleta.

**Isabel:** Yo creo que, en mi caso, la bicicleta me encontró a mí. Y según fui investigando me fui dando cuenta de que la bicicleta era una herramienta bastante útil y eficaz para cambiar el mundo y muchos de los problemas que vivimos en las ciudades. Entonces, poco a poco, fui siendo consciente de que una herramienta sencilla y algo tan simple como es una bicicleta puede luchar contra problemas tan globales y problemas tan estructurales que tenemos en las ciudades. Y puede ser una herramienta para poner tu granito de arena contra el cambio climático, contra la contaminación y contra un montón de cosas porque la bicicleta, yo siempre digo que trabaja en tres frentes que son muy importantes. Uno: trabaja en el frente personal—tú la llevas y te sientes bien haciéndolo, con lo cual empodera a la persona. Trabaja en el frente de tu entorno—cuidas la ciudad, cuidas el medio ambiente. Y luego aparte, trabajas de forma educativa. Es como un ejemplo para los demás y es una forma de trabajar la educación. Con lo cual, creo que lo tiene todo.

### **¿Podéis hablarnos de cuál ha sido vuestra relación con la realidad institucional?**

**Fernando:** Bueno, subvenciones no hemos visto en cinco o seis años. Todo ha sido autogestionado, con nuestros recursos.

**Isabel:** Todo ha sido independiente, abrimos prácticamente sin dinero. Entonces podemos tener el tamaño que tenemos y el movimiento de facturación que tenemos porque es la capacidad personal que tenemos. Y no hemos recibido ayudas, no hemos recibido subvención, no hay apoyo en tema económico, no hay apoyo de ningún organismo público. Hay que destacar que en los últimos seis años, en esta ciudad, ha habido una inversión para políticas de movilidad relacionadas con la bicicleta de 0 euros. Entonces estamos pasando por un desierto que esperamos que en algún momento termine. Y realmente, no nos tiene que llegar a nosotros la subvención, pero esperamos que se den cuenta de que hace falta invertir por las ciudades desde el punto de vista promocionar la bicicleta.

**Estamos ante un proyecto educativo ¿tenéis alguna relación con instituciones educativas, por ejemplo, colegios y Universidad?**

**Isabel:** Sí, hemos hecho, bueno, hemos hecho por ejemplo muchos talleres de mecánica infantil en colegios. Hemos trabajado con grupos de chavales más conflictivos. Chavales que tienen problemas más de absentismo escolar, de problemas con la ley, de intentar que aprendan otro tipo de cosas más técnicas como la mecánica de la bicicleta que eso ha funcionado muy bien.

**Fernando:** Chavales que estaban en centros de menores y hemos hecho cursos de mecánica con personas en exclusión social y en riesgo de exclusión social también.

**Isabel:** Con chicos jóvenes que luego entre ellos, montaron un taller, conseguido montar un tallercito después de enseñarles. Están allí, en vez de estar en la calle, están arreglando bicicletas.

**Fernando:** Han creado una asociación de barrio, entonces, bueno pueden trabajar de forma legal.

**Isabel:** Y hemos tenido experiencias exitosas. También hemos trabajado con la universidad de que tenemos un convenio. Entonces los alumnos de la universidad aquí tienen un descuento para que utilicen la bici. Ganamos una licitación y hacemos la reparación de las bicicletas que hay en la Universidad de Sevilla. Entonces, bueno, intentamos estar en relación con el sistema educativo en la medida que se puede.

**Fernando:** Con algunos institutos también trabajamos.

**Isabel:** Trabajamos con institutos y con colegios. Talleres de mecánica, charlas...

**¿Qué difusión mediática ha tenido este proyecto y cómo se ha logrado?**

**Isabel:** Yo, antes de trabajar aquí y de montar esto, (soy periodista) trabajaba mucho en relación con los medios de comunicación y en gabinete. Entonces, cuando he tenido alguna actividad que he visto atractiva he mandado nota de prensa, he llamado por teléfono. Y sí en varias ocasiones hemos conseguido salir en la televisión, hemos salido en los periódicos. Todo tiene que salir de ti, lógicamente, para que te conozcan. Pero cuando hay un trabajo continuo con los medios de comunicación, al final, se consigue visibilidad. Y sí hay cierta sensibilidad en cuanto a la promoción de la bicicleta, en la medida de lo posible, ¿no?

**¿Pensando en el proceso de apertura y desarrollo de este proyecto ¿podéis hablar de las dificultades a las que os habéis enfrentado?**

**Fernando:** Bueno, un poco en el tema de gestión, Santa Cleta más bien nos ha estado llevando a nosotros. En vez de nosotros tener el control. Es una empresa y nosotros no somos empresarios. Entonces, hemos ido aprendiendo a base de empujones.

**Isabel:** Y el tema económico es muy importante porque quieres hacer un espacio sin ánimo de lucro pero se necesitaba una inversión inicial. Realmente necesitas mucha inversión inicial. Necesitas poder tener la capacidad de alquilar un espacio, tener la capacidad de comprar bicicletas, tener la capacidad de formarte para poder dar cursos, etcétera. Todo eso en realidad para una persona es una inversión muy

grande. Tienes que hacer una puesta personal de decir, “todo lo que he ahorrado de mi vida, lo pongo aquí. Y si lo pierdo, lo pierdo”. Pero fue un poco así. Entonces pusimos lo que teníamos, lo que habíamos ahorrado de nuestros trabajos anteriores y eso ha sido la capacidad que tenemos. Pero mucha gente no tiene esa posibilidad. Entonces, es verdad que hace falta tener un capital y hace falta tener un tiempo de inversión que prácticamente son 5 años. Porque a nosotros nos ha costado, digamos tener cierta estabilidad, que todo se mueva de forma continua, son cinco años de trabajo. Pasando por muchos desiertos, por precariedad, por meses de no cobrar.

**Fernando:** Y trabajar cada día un montón.

**Isabel:** Y trabajar mucho.

**Fernando:** Por eso también es interesante el trabajo en equipo. La cooperativa tiene la ventaja de que no es uno el que invierte ni es uno el que pierde. Entonces hemos invertido todos un poco y si perdemos, todos perdemos un poco, no lo perdemos todo.

### **¿Cuál es el trasfondo político-ideológico del proyecto?**

**Fernando:** Bueno, el trasfondo ideológico al que me refería antes es que hay un trasfondo del bien común. Quien usa la bicicleta no solo mira por él, por su interés, sino por el interés, consciente o inconscientemente, de los demás. Entonces por eso hay una cultura del bien común, esa parte ideológica del bien común. Que el que usa su coche pues es su interés y ocupa el espacio que ocupa el coche y echa humo y mira por su interés. Pero el de la bicicleta, consciente o inconscientemente, también mejora la vida de los demás. Tanto del que va en coche o del peatón o de los demás ciclistas. Entonces, por eso creo que hay un trasfondo ideológico.

**Isabel:** Para nosotros es una herramienta de responsabilidad ecológica, una herramienta de empoderamiento personal y una herramienta de cuidado del espacio, de cuidado de la propia persona. Entonces, lo tiene todo.

### **¿Cómo cambia vuestra concepción del trabajo siendo socios trabajadores de una cooperativa activista?**

**Fernando:** Bueno, trabajar es hacer. Es cambiar, es hacer algo. Y, bueno, yo creo que, sí, que aquí se trabaja mucho y... ¿qué diferencia hay con hacer otro papel en una empresa que no sea cooperativa? El trabajo es el resultado. Hay un resultado directo de lo que hacemos.

**Isabel:** Yo creo que la clave es que las personas que trabajamos aquí somos personas que somos socias del espacio. Lo que quiere decir que tú eres un poquito dueño de lo que haces. Y tomas las decisiones de lo que se hace aquí. No hay alguien que te ordena. Entonces eso hace que tengas mucha implicación personal en el proyecto y se trabaja de otra forma. Muchas veces me han preguntado, “En tu trabajo, ¿dónde está la parte personal y la parte profesional?” Y para mí está unido. Entonces lo que tengo que hacer es poner el límite al horario del trabajo para dedicar espacio a mi familia, dedicar espacio a mi hija. Pero realmente yo considero cuando estoy aquí que es mi vida. Entonces tiene mucho de personal.

**Fernando:** Es verdad que al nivel de compañeros, no existe la competitividad. Entonces, existe el cooperativismo, la cooperación. A mí me interesa que a Isabel

le vaya bien, le salga muy bien su trabajo y a ella le interesa y me ayuda con el mío en lo que es posible. No existe competitividad en el ámbito colectivo.

**Isabel:** Eso es cierto. Eso se nota muchísimo. Porque todos hemos trabajado antes en espacios, en trabajos remunerados, donde había una empresa y un equipo de trabajo. Y es verdad que una de las cosas que más cansancio te ocupan el día a día es la competitividad de compañeros que quieren destacar, etcétera... Y es cierto que aquí a veces somos cinco, a veces somos cuatro, seis personas, pero jamás hay competitividad. Hay cooperativismo. Lo que necesitamos es que esto salga como empresa común.

**Fernando:** Y a todos nos interesa que nuestro trabajo salga bien.

**Isabel:** Y de hecho, creo que podemos decir que es uno de los privilegios de nuestro trabajo diario. Tú vienes aquí y tu compañero es alguien que es tu compañero.

**Fernando:** Y también te nace la responsabilidad. No dejas la responsabilidad en manos de otra persona. Cada uno somos responsables. Entonces, eso es importante. Es diferente. Es verdad que eso es diferente a otros trabajos, a una empresa normal o convencional.

### **¿Creéis que el cooperativismo es un cauce efectivo para anular las jerarquías?**

**Fernando:** Sí, sí, es verdad. Y es verdad que cuando ha habido un trabajador contratado—nosotros siempre intentamos que haya un socio más. Pero es verdad que hemos tenido experiencias cuando ha habido un mecánico trabajando, asalariado, con contrato, que él se siente trabajador y sin que tú quieras te sientes jefe cuando él se siente trabajador y es una sensación rara porque tú no quieres ser jefe.

**Isabel:** Porque no tenemos ningún interés.

**Fernando:** Claro, no quiero ser jefe de nadie. Y es raro para el trabajador y es raro para ti. Entonces hay que entender un poco ese concepto.

**Isabel:** Ahora mismo, por ejemplo, hay una mujer contratada de mecánica en el taller. Y, bueno, está funcionando bien en parte porque es una compañera y se ha adaptado bien a eso de ser una compañera más. Hemos tenido otras situaciones en que había un poco esa relación y al final lo que sucede es que parece que tú le tienes que dar el trabajo, tú eres responsable del trabajo del otro. Y aquí no es así, aquí cada uno es responsable de su trabajo y del cuidado de que a los demás les salga bien.

**Fernando:** Claro. Y es verdad que cuando alguien viene, queremos que ponga su espacio de trabajo a su gusto. Que no se adapte él al entorno, sino que adapte su entorno de trabajo a él. Y si no comprendes ese concepto es raro. Es raro para él y se crea una situación rara. Pero, bueno, es también la cultura de trabajo que tenemos.

### **¿Qué herramientas habéis creado para promocionar la movilidad de todas las personas?**

**Isabel:** Bueno, el inventor, él que ha intentado inventar cosas ha sido Fernando.

**Fernando:** Algunas cosas que hemos hecho, sí, algunas cosas... Bueno,

hicimos una vez un tándem de cuatro ruedas. Era un triciclo con otra bici detrás para una persona que tenía una discapacidad. Entonces su padre lo llevaba detrás. Y hay una bici-máquina que va a triturar los orgánicos domésticos para el compost para un parque de aquí del barrio.

**Isabel:** Y la bicicleta de carga que soldaste...

**Fernando:** Y una cargo-bike también.

**Isabel:** Entonces, algunas cositas, Fernando es el inventor...

**Fernando:** Y también otros de nuestros... digamos, caminos de trabajo son los aparcamientos de bicicleta.

**Isabel:** Sí, eso es interesante.

**Fernando:** Inventamos también a medida y según las necesidades de cada caso...

**Isabel:** Porque en este cambio social en la ciudad en que hay de repente hay muchas bicicletas, la ciudad tampoco tiene mucha infraestructura. Y la gente encuentra muchos problemas a la hora de aparcar la bicicleta. Pero no solo en la calle sino dentro de las casas, no hay un espacio seguro de aparca bicis. Entonces nosotros intentamos informar de cómo poner un aparca-bicis. Fernando sabe soldar y si hace falta, soldamos las partes de los aparcamientos para poder candar la bici dentro de la casa.

**Fernando:** Y buscamos soluciones, porque en plazas de garaje o en rincones en desuso que hay en las comunidades, pues tomamos medidas—allí caben cuatro, allí caben tres—... porque también pensamos que tarde o temprano los espacios vacíos de las comunidades de vecinos, se tienen que usar para guardar bicicletas de forma segura.

**Isabel:** Es que en Sevilla tenemos un pequeño problema con el robo de las bicicletas. Entonces, claro, sensibilizar del cuidado de la bici y de cómo candelarla y que haya espacios para guardarla es fundamental para que la gente utilice la bici. Entonces la ciudad, digamos que tiene este carril, pero tener infraestructura ciclista significa mucho más. Significa tener infraestructura en tu casa, en el colegio, en el trabajo... Entonces todavía esta fase todavía tiene que llegar a la ciudad.

### **¿Qué tipo de proyecto político es Santa Cleta?**

**Fernando:** Bueno, política es todo, ¿no? Cuando tomas una decisión, es una decisión política: al nivel local, al nivel del barrio, al nivel gestión. Entonces, puede tener... estar vinculada a la política, a la política social.

**Isabel:** Creo que ideología, fondo ideológico...todo tiene un fondo ideológico. Y bueno, aquí se defienden una serie de cosas y esa serie de cosas pues, chocan frontalmente a lo mejor contra una serie de intereses económicos. Como puede ser el sector del automóvil. Pero, bueno, bajo una ética, bajo una honradez que al final ha hecho que esto funcione durante cinco años sin apoyo económico de ningún tipo.

**Fernando:** Y la confianza también es importante. O sea, es verdad que no somos buenos vendedores y los clientes vienen aquí nos preguntan y nosotros intentamos buscar una solución que le interese al cliente. Supuestamente,

lo que me interesaría sería vender mucho. A veces con darle una respuesta al cliente o buscarle una solución a su problema sin que tengas un beneficio económico también tiene un beneficio, que es un beneficio social o por lo menos de honradez. Que eso también hace que se sienten unas bases de confianza. Mucha gente del barrio, muchos clientes vienen por confianza simplemente.

**Isabel:** De hecho, como todo el mundo tiene un poco de prejuicios en contra de los talleres pensando que van a cobrar más... Entonces, como aquí tenemos ese fondo ético social, la realidad es que viene mucha gente a reparar su bici aquí porque saben que creemos en la bicicleta. Entonces saben que vas a intentar a arreglar bien la bicicleta. Y el taller desde que abrimos, tiene mucho éxito.

### **¿Qué significa crecer para Santa Cleta?**

**Isabel:** Para nosotros, progresar es progresar en impacto social. Para mí, progresar es tener más alumnas. He conseguido una media de cien personas que aprenden a montar en bici al año, a ver si el año que viene consigo más. A ver si consigo doscientas alumnas que aprendan a montar en bici al año. Entonces esas doscientas personas más en la ciudad que posiblemente puedan ir en bicicleta. Sin duda es el crecimiento. Y, por otro lado, claro que quiero que se vendan más bicis, que haya más talleres, que haya más bicicletas en la calle. ¿Por qué? Porque cuantas más bicis haya, más alternativas al coche y menos impacto de CO2 en la ciudad. Entonces es otro impacto muy importante a la hora de cuantificar lo que estamos haciendo. Para nosotros crecer es decrecer en otros sentidos. Que realmente si creces en todas las líneas que haces, también creces económicamente, va unido. Creces en volumen, pero lo interesante es crecer en impacto social.

**Fernando:** Claro, y con la formación pasa eso. Con personas que vienen a hacer un curso de mecánica avanzada con el fin de montar un taller, una tienda o algo, eso también suma. Eso no es competencia sino eso es una inercia que se crea porque de esa tienda, de ese taller van a salir otros usuarios y va a crear un poco más de cultura.

### **¿En tiempos de desafecto político cuál diríais que es el motor de vuestra ilusión?**

**Fernando:** Yo creo que puede ser una forma de vida pero también es el camino. Seas ecologista o no lo seas, el ecologismo es el camino. Entonces en las ciudades el camino, el futuro, nos guste o no, tiene que ser cambiar el modelo que tenemos. Y en este país en ciudades mediterráneas tenemos que cambiar el uso del espacio. Y la bicicleta es la solución. O parte de la solución.

**Isabel:** Yo creo que nos ilusionamos con poco. Porque nos ilusionamos con poder ayudar a cambiar la movilidad de área de una mujer o de una persona. Saber que cada día estamos haciendo un retorno social. Hay una acción directa y la ves. Entonces eso nos anima mucho. Es trabajar en el terreno, es trabajar en el barrio, es trabajar con la gente. Entonces, no es hacer papeles en una oficina. Sabemos que de forma local y de forma puntual estamos haciendo algo que internacionalmente y la Unión Europea está apoyando. Y nosotros lo estamos trabajando en la base. Haciendo que las personas encuentren un apoyo para coger más la bicicleta en la ciudad. Entonces con esto, pues, nos ilusionamos. Nos gustaría que económicamente fuera un poco mejor, pero socialmente tiene una retribución a la sociedad muy alta. Porque vemos que sí, que sí sirve de algo. No es que a lo mejor estás en un trabajo, trabajando muchas horas, recibiendo un salario, pero ves que realmente no

estás haciendo nada por la sociedad. Que simplemente estás viviendo y pasando.  
Aquí es diferente. Aquí lo que queremos es que las personas que trabajamos aquí  
podamos trabajar porque realmente sí tiene un retorno social para la ciudad.