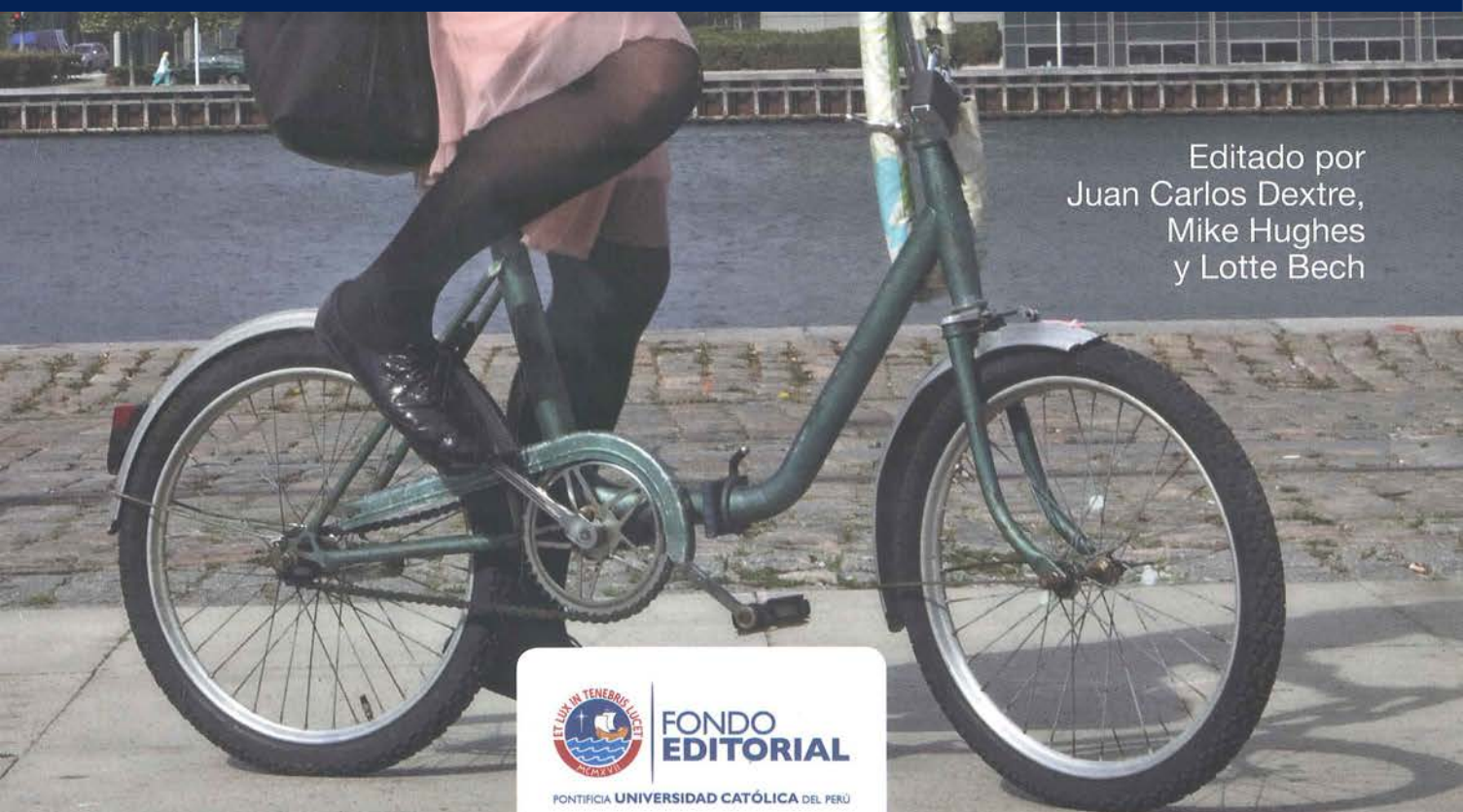


Ciclistas y ciclismo alrededor del mundo

Creando ciudades vivibles y bicicleteables



Capítulo 4



Editado por
Juan Carlos Dextre,
Mike Hughes
y Lotte Bech



FONDO
EDITORIAL

PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL PERÚ

© *Ciclistas y ciclismo alrededor del mundo*

© Fondo Editorial de la Pontificia Universidad Católica del Perú, 2015
Av. Universitaria 1801, Lima 32, Perú
Teléfono: (51 1) 626-2650
Fax: (51 1) 626-2913
feditor@pucp.edu.pe
www.fondoeditorial.pucp.edu.pe

Primera edición en Inglés

© Juan Carlos Dextre, Mike Hughes & Lotte Bech (editors), 2013

Primera edición en español

© Juan Carlos Dextre, Mike Hughes y Lotte Bech (editores), 2015

Corrección: Sergio Rebaza (Grupo Limonta)

Diseño y gráficos: Kaenia Estudio Creativo

Fotografía: Mikael Colville-Andersen (portada y abridoras: 1, 19, 66, 123, 159, 185, 209 y 241).

Las demás fotos, salvo en los casos en que se especifique, pertenecen a los autores de los artículos.

Primera edición: mayo de 2015

Tiraje: 500 ejemplares

Esta publicación está protegida por la Ley de Derechos de Autor. Está prohibida la reproducción, parcial o total, de cualquier parte del libro sin autorización expresa de los editores: Fondo Editorial de la Pontificia Universidad Católica del Perú.

Hecho el Depósito Legal en la Biblioteca Nacional del Perú N° 2015-06072

ISBN: 978-612-317-091-2

Registro del Proyecto Editorial: 31501361500526

Impreso en Tarea Asociación Gráfica Educativa

Pasaje María Auxiliadora 156, Lima 5, Perú

Impacto socioeconómico de la bicicleta – La bicicleta en la India desde una perspectiva de género

Dra. Anvita Arora, directora general y CEO de Soluciones de Transporte Innovadoras (iTrans)

Antecedentes

La bicicleta y sus distintas variantes, como la bicicleta de tres ruedas para pasajeros *rickshaw* y los carros de mercancías, así como los carros de cuatro ruedas de los vendedores ambulantes, son un importante medio de transporte en las ciudades indias. El uso de la bicicleta en las ciudades varía de 7-15% en las grandes ciudades, a 13-21% en las ciudades medianas y pequeñas. Su bajo costo, fácil uso y alto nivel de posesión la convierten en un modo conveniente de transporte para los estudiantes y los trabajadores de bajos ingresos. Un alto porcentaje de ciclismo utilitario está presente en las ciudades de la India, debido a que la bicicleta es la forma más asequible de transporte disponible para los hogares de bajos ingresos.

La mayoría de las ciudades grandes y medianas de la India tienen cerca de 56% a 72% de viajes, que son viajes cortos (de menos de 5 km), lo que ofrece un enorme potencial para el uso de la bicicleta. La cercanía de las instituciones académicas (mayormente 3-4 km),



Chicas que van al colegio en bicicleta en una pequeña ciudad de Raipur (se cubren el rostro para protegerse del sol y la contaminación).
Fuente: Gerhard Menkoff.



Imágenes de los ciclistas en la India, entregando muebles, querosene y leche.

la facilidad de uso y el hecho de no requerir licencia ni combustible, son factores que convierten a la bicicleta en un modo atractivo para los viajes de los estudiantes. El estacionamiento, la seguridad y la facilidad de los viajes son algunos de los factores más importantes que parecen regir el uso de la bicicleta por parte de mujeres. Una de las razones de la escasa participación de los viajes en bicicleta en las grandes ciudades es la presencia de condiciones hostiles para los ciclistas.

¿Quién se desplaza en bicicleta?

La imagen de un ciclista en la India no es la de un joven atlético en desplazándose agresivamente a través del tráfico o dando un paseo de fin de semana a través de la verde campiña en busca de salud. El ciclista de la India es el proveedor de servicios por parte del sector formal (el cartero, el reparador de la línea de electricidad) o del sector informal (el jardinero, el trabajador doméstico, el albañil, el guardia de seguridad). El ciclista es un hombre que hace *deliveries* –de leche, de comida de restaurante, de agua mineral, de cilindros de gas para cocinar– o un vendedor ambulante –de vegetales, abarroses o dulces–.



Conflicto en el carril de la izquierda (lento) de la pista.

Es más, la bicicleta no es siempre es la de dos ruedas. A menudo se adapta con 3 o 4 ruedas para el transporte de pasajeros, para transportar mercancías, o para vender cosas. Una bicicleta es no solo un medio de transporte para acceder a los medios de vida; es un medio de vida por sí mismo.

Conflictos por el espacio

La forma como se comparte el espacio vial es un reflejo de las luchas por el poder y la identidad de la sociedad. El hecho de que el SUV se ofende si un auto pequeño lo alcanza, que el auto empuja a la motocicleta y esta hace lo mismo con el ciclista hacia fuera de la pista, es el tipo de comportamiento que reconoce la posición marginal del ciclista en el orden de las cosas. La bicicleta está en conflicto con todos los otros modos de transporte por el espacio en las pistas, incluidos los peatones. Algunos conflictos conducen a reducir la velocidad y a abusos, pero algunos terminan con la muerte de los ciclistas.

Género y pobreza dimensiones de la movilidad

Comprender las cuestiones de género en el contexto del transporte es de vital importancia, ya que se estima que las mujeres representan el 70% de quienes viven en pobreza en el mundo (PNUD, 1995). La creciente literatura sobre la mujer y el transporte también ha demostrado claramente que tienden a tener diferentes necesidades de viaje, derivadas de las múltiples tareas que deben realizar en sus hogares y en sus comunidades (Greico & Turner, 1997). Las mujeres de bajos ingresos también tienden a tener mucho menos movilidad que los hombres de los mismos grupos socioeconómicos. Ellas tienden a caminar más y a tener menos acceso a la bicicleta o la motocicleta entre los miembros del hogar. En muchas culturas, las restricciones sociales dificultan la movilidad de las mujeres (Gopalan, 1998). Los esfuerzos para aumentar la movilidad de las mujeres pobres pueden enfrentar una fuerte resistencia por parte de quienes se sienten amenazados u ofendidos por el empoderamiento de las mujeres (PNUD, 1998). El acoso sexual –o cosas peores– en las calles y en el transporte público es un hecho común. Dado que muchas más mujeres que hombres se encargan de cuidar a personas vulnerables, con discapacidad y a niños, los problemas de transporte de estos grupos desfavorecidos también afectan de manera desproporcionada a las mujeres. La pobreza, por supuesto, es un componente de cada uno de estos inconvenientes.

La accesibilidad es una barrera importante al desarrollo de la mujer, especialmente en un país como la India, donde las construcciones socioeconómicas refuerzan que las mujeres sean las últimas personas en tener acceso al modo de transporte en los hogares o a dinero para viajar. A esto se añade la indiferencia de los servicios de transporte público y los riesgos de inseguridad de las mujeres en las calles. Así, las mujeres no tienen las garantías para viajar para tener acceso a sus necesidades básicas de salud, educación y sustento.

La sostenibilidad solo puede lograrse mediante la preservación de la diversidad. La experiencia de desarrollo en todo el mundo demuestra que las políticas basadas en el género terminan por ser inclusivas en todo sentido. Si las políticas de movilidad son también centradas en el género, se focalizarán en la movilidad de la sociedad entera. Esto puede ser equiparado con el lema de educación de la ONU: ‘al educar a una mujer se educará a toda la familia.’

Un estudio (Singh & Anand, 2001) demostró que las grandes responsabilidades de las mujeres en el hogar, asociado a su débil acceso a los recursos del hogar, tienen importantes consecuencias para su transporte y condiciones de viaje. Las mujeres de hogares de menores ingresos experimentan mayores privaciones de transporte que los hombres. Las mujeres se encontraban como los usuarios de los medios de transporte menos costosos y más lentos, mientras que sus intensos horarios domésticos (las mujeres tienen un valor del tiempo más bajo en comparación con los hombres) serían mejor servidos con el acceso a los modos más rápidos. Los resultados del estudio indican que las mujeres pasan más tiempo viajando en modos de transporte lentos; los modos más rápidos y más flexibles son más caros. De esta

manera están obligadas a buscar trabajo a distancias más cortas respecto de su casa, lo que disminuye sus opciones y oportunidades. Los resultados de la encuesta muestran que las mujeres carecen de movilidad en la ciudad debido a las restricciones por motivos de género, el acceso inferior a medios de transporte, la alta dependencia de transporte público de baja calidad, la falta de disponibilidad de los modos asequibles de viaje, y debido a que la falta de movilidad está estrechamente ligada a la pobreza de las mujeres, hasta el punto de que:

- Es causada por su pobreza (de tiempo y recursos)
- Se convierte en el indicador de su pobreza (como lo demuestra su participación en la fuerza de trabajo y la naturaleza de los trabajos a los que son capaces de acceder)
- Causa su pobreza (al convertirse en un factor que restringe su acceso a medios de vida)

El estudio también mostró que, mientras que la bicicleta fue el medio de transporte para los pobres –cuando las distancias superaron los límites de la caminata y las tarifas de los autobuses fueron demasiado caras en relación a sus ingresos–, ninguna mujer usó la bicicleta para ir al trabajo. Las mujeres constituían el 25% de la población económicamente activa y, en su mayoría, caminaron al trabajo o utilizaron los autobuses, a pesar de que las tarifas eran demasiado altas.

¿Por qué las mujeres no usan la bicicleta?

El patriarcado: el patriarcado es un concepto global que influye en las relaciones de poder locales y en las culturas. Por consiguiente, se relaciona directamente con la división sexual del trabajo en las sociedades modernas y tradicionales, con la unidad del hogar (o familia) como el perpetuador central de este sistema social. Los hombres, en su posición de poder superior dentro de la jerarquía familiar, tienden a apropiarse de los medios más eficientes de transporte. En esta situación, los autos, las motos, las bicicletas o los vehículos tirados por animales son vistos principalmente como activos de los



Una mujer bicicletea junto a un camión en el lado sin pavimentar.
Fuente: IDS, 2005.

Una chica joven regresa del trabajo en bicicleta en una tarde calurosa en Panjim, Goa, para evitar la posterior congestión de las horas pico.



hogares y de los recursos sobre los que los hombres, como los miembros más poderosos de la casa, obviamente tratan de mantener el control. Dados los bajos niveles bajos de motorización en los países menos desarrollados, las luchas de poder son más probables de ocurrir incluso sobre formas no motorizadas de transporte.

No hay dignidad para los ciclistas: en la India, las bicicletas son modos invisibles de transporte conducidos por personas que son invisibles en la ciudad. Las políticas y planes del gobierno no dan espacio a los ciclistas en las pistas. En los últimos años, sin embargo, se están haciendo esfuerzos por organizaciones como TRIPP, IIT y Delhi, para rediseñar espacios viales para incluir a los vehículos no motorizados. Estas han hecho un gran trabajo en para sensibilizar a los planificadores y a los responsables de las políticas hacia la necesidad y la importancia de los modos no motorizados de transporte. Sin embargo, lo que es difícil de combatir es la mala imagen de la bicicleta. Las bicicletas son el medio de los pobres y los ciclistas son usuarios cautivos en la India; es decir, no tienen otra opción. Por lo tanto, la equidad y dignidad están estrechamente vinculadas a la utilización de la bicicleta en nuestras vías.

No hay espacio en la pista: la realidad actual es que los ciclistas no tienen espacio en las pistas, especialmente en las grandes ciudades. Se ven obligados a competir con los vehículos motorizados más grandes de alta velocidad (ver Figura 1) lo que aumenta su vulnerabilidad a los accidentes y los conflictos de tránsito. Puesto que no hay espacio legítimo para los ciclistas, algunos hombres en bicicleta suelen adaptarse a la conducción agresiva/defensiva para sobrevivir (aunque su exposición no es menor); mientras a las mujeres les resulta más difícil someterse a esta lucha diaria.

Diseño de la infraestructura con enfoque de género: hay muy poca infraestructura existente para los ciclistas en ciudades de la India. Todo está diseñado para la anatomía de los jóvenes ciclistas varones. Las mujeres que llevan en bicicleta niños y bolsas de compra pueden necesitar pistas más anchas y espacio seguros en las áreas de estacionamiento



Ciclistas y ciclismo alrededor del mundo

Niñas bicicleando en Alwar en una intersección peligrosa. Ellas prefieren montar bicicleta antes que someterse al acoso del mal transporte público.

donde puedan bajar a los niños y las bolsas cómodamente. Ellas tienen tiempos de aceleración más largos y necesitan mayor ventaja en los semáforos cuando la luz cambia a verde.

Bicicletas incómodas: las bicicletas para hombres, más fácilmente disponibles en el mercado, en especial de segunda mano, son completamente inadecuadas para las mujeres. Si están usando faldas o saris entonces es imposible para ellas montarlas. La bicicleta más barata para mujeres es más cara que la bicicleta masculina más barata. Si la familia quiere comprar bicicletas, va a comprar bicicletas masculinas que todos los hombres de la casa pueden utilizar, en lugar de una bicicleta para mujeres, que un hombre nunca va a montar por temor al ridículo.

El acoso y abuso de las mujeres: la infraestructura de transporte de nuestras ciudades: los metros mal iluminados, los inútiles puentes elevados, las aceras absurdamente altas, los autobuses incómodos, los pasillos mal iluminados, las carreteras en mal estado... todo contribuye a crear un ambiente urbano muy hostil para las mujeres que activamente desalienta su movilidad. El ciclismo en estas carreteras mal iluminadas y con baches es una invitación a comentarios burlescos y a los abuso de las mujeres en las vías. De hecho, al igual que con los conductores de automóviles, los ciclistas masculinos siempre tratarán de alcanzar y ridiculizar a las mujeres ciclistas, para establecer su dominio en el camino.

Experiencias del campo

En el 2005, con el Instituto para la Democracia y la Sostenibilidad (IDS), concluimos un estudio de un año de duración sobre los usuarios y no usuarios de la bicicleta de la ciudad de Delhi. Del total de 2000 personas entrevistadas, 1000 fueron del sector de bajos ingresos de trabajo de la población y, de ellos, solo dos usuarios de bicicleta fueron mujeres. Entre los no usuarios, varias de las mujeres sabían cómo montar bicicleta y la habían usado en sus ciudades o pueblos de origen, pero dejaron de utilizarla después de migrar a Delhi.

Este argumento se ve corroborado por el hecho de que hay un mayor porcentaje de mujeres en bicicleta en las ciudades más pequeñas y pueblos –que tienen una mayor proporción de ciclistas masculinos y femeninos–. El gobierno de Alwar, una pequeña ciudad en el norte de la India, con una población de menos de tres millones, afirma tener una participación del 80% de ciclismo. La Figura 6 muestra a niñas bicicleteando en una vía arterial, una vista común en Alwar.

En el año 2005-2006, en el marco de una beca de la *Environment Equity and Justice Partnership* (EEJP), conducimos un pequeño estudio piloto en un asentamiento de bajos ingresos en el sur de Delhi entre un grupo de trabajadoras domésticas. Estas mujeres se caracterizaban por ir a trabajar en bicicleta. Los estudios demostraron que sus maridos les habían enseñado a ir bicicleta para que pudieran ir a más departamentos y hacer las tareas domésticas en lugar de perder el tiempo caminando o gastando dinero en el transporte público. Los resultados del estudio mostraron que el aumento de la movilidad había aumentado sus ingresos y, por lo tanto, su poder de negociación en los hogares y en la comunidad. Les había dado más confianza y libertad para trabajar y educar a sus hijos. El estudio trató de entender los problemas y obstáculos que enfrentan estas mujeres en las pistas y en la comunidad. El Cuadro 1 es la transcripción de una entrevista a una trabajadora doméstica, Uma Muniyan, que va a trabajar en bicicleta. Su historia destaca varias cuestiones planteadas en este documento.

Entrevista de Uma Muniyan

Ya sea por la mañana, por la noche o por la tarde, las intersecciones principales en Vasant Kunj, Nueva Delhi, ven pasar un flujo constante de pequeños grupos de mujeres, algunas en bicicleta y otras a pie. Una de estas mujeres es Muniyan Uma, una mujer bengalí de 30 años. Ella es originaria de Hoogly, en Bengala. Todavía tiene dificultades para hablar el hindi con fluidez y monta su bicicleta para ir a trabajar vestida con su sari.

Ella dice: "He estado trabajando durante el último año como una trabajadora doméstica. Yo solía ir caminar al trabajo más temprano y terminaba muy cansada al final del día. Los apartamentos de Vasant Kunj están lejos del campamento Shankar (el asentamiento informal en el que vive) y no existe un sistema de transporte público que los conecte. Nos vemos obligadas a utilizar vehículos particulares. No hay más remedio que caminar o ir en bicicleta. No ganamos lo suficiente para comprar un *scooter*. Así que, para nosotras, la mejor opción es comprar una bicicleta. Esa es la razón por la que compré una 3 meses atrás".

¿Por qué no compraste una bicicleta antes?

Debido a la falta de fondos. Hoy trabajo en dos departamentos; antes trabajaba solo en uno. Mi marido, Swadesh Muniyan, limpia los autos de los propietarios de los departamentos. También gana 1000-1500 rupias (1USD = 55 rupias) al mes.



Uma Muniyan

Yo gano 1300 rupias –700 de un lado y 600 del otro–. Realmente tenemos que planear nuestros ahorros y gastos.

¿Qué representa la bicicleta para su futuro?

Las ganancias aumentan cuando tienes una bicicleta. La bicicleta hace que sea fácil trabajar en 2 o 3 lugares. Incluso si los apartamentos se encuentran muy distantes, no es demasiado difícil de hacerlo. En cambio a pie, incluso trabajando en un solo lugar, una termina muy cansada al final del día.

¿Alguna vez dudaste en montar la bicicleta o te sentiste incómoda?

No, no siento ninguna duda. Aunque a los hombres no les gusta ver a las mujeres en bicicleta, las circunstancias presionan a los hombres a enseñar a sus mujeres a conducirla. Ellos saben que si trabajamos en más apartamentos, seremos capaces de ganar más, y una bicicleta es necesaria para eso.

¿Aprendiste a andar en bicicleta después de llegar a Delhi?

No, yo aprendí a andar en bicicleta a una edad muy joven. Lo que aprendí entonces me está ayudando ahora.

Siendo mujer, ¿te enfrentas a algún problema al viajar en bicicleta?

No hay problema en absoluto. Las bicicletas para mujeres son cómodas para andar incluso con saris. Con respecto a la seguridad de las mujeres en las pistas, las bicicletas tienen muy poco que ver con eso. Los hombres que hacen comentarios abusivos seguirán haciendo eso si la mujer está a pie o en bicicleta o en autobús. Mientras trabajamos en estos departamentos tenemos que estar alertas. ¿Quién sabe lo que hay en la mente de la gente?



Trabajadora doméstica haciendo sus labores, como ir a buscar agua en la bicicleta.

El aumento de la urbanización está dando lugar a cambios en el estilo de vida de las familias. En las familias tradicionales extendidas, siempre había alguien que se quedaba en casa, especialmente las mujeres. Así que algunas personas salían hacia el trabajo o negocios, y el resto ayudaba en los quehaceres del hogar. Ahora la situación ha cambiado por completo y tanto hombres como mujeres están tan ocupados con sus trabajos y negocios, que no tienen tiempo para hacer sus tareas domésticas, como lavar ropa y utensilios, conseguir verduras y leche del mercado, etc. Entonces necesitan a trabajadoras del hogar que los ayuden a hacer su vida cotidiana cómoda y práctica.

Estas trabajadoras del hogar vienen de lejanas zonas del país y suelen pertenecer a los sectores tribales y más pobres. Algunas de ellas viven en las casas para las que trabajan. Sin embargo, la mayoría (como Uma Muniyan) trabaja a tiempo parcial, en uno o más hogares. Suelen trabajar de 2 a 3 horas por la mañana y de 2 a 3 horas por la tarde. La mayoría vive en asentamientos precarios y, en función de su capacidad adquisitiva, de la distancia del domicilio al trabajo y de la disponibilidad de transporte, etc., deciden el modo que utilizan para ir al trabajo. La bicicleta les da poder para moverse con independencia, libertad de elección, y les permite mejorar su situación económica. Además del acceso a los medios de subsistencia, la bicicleta les permite también ser eficientes en el manejo de sus tareas diarias.

Anvita Arora

anvita@gmail.com / anvita@itrans.co.in