

LAS MUJERES Y EL TRANSPORTE RURAL EN EL DESARROLLO

Editado por M. Bamberger, World Bank; y A. S. C. Davis, TRL Limited

Objetivos del documento

Sumario

El Documento Blanco¹ publicado en 1997 por el Gobierno Británico sobre el Desarrollo Internacional establece que un compromiso para lograr la igualdad entre hombres y mujeres “es una parte integral y esencial de nuestro enfoque del desarrollo” el cual está “...basado en principios de los derechos humanos y la justicia social, y que la pobreza no podrá ser eliminada ...hasta que hombres y mujeres tengan el mismo acceso a los recursos y a los servicios necesarios para lograr su potencial individual y cumplir con sus obligaciones para con la familia, la comunidad, y en un sentido más amplio, la sociedad”. La Plataforma Global para la Acción durante la Conferencia Mundial de la Mujer realizada en Pekín en 1995 determinó que se requiere un enfoque más estratégico para promover la igualdad completa entre hombres y mujeres, en contraste con los primeros esfuerzos que hacían énfasis en las necesidades prácticas de las mujeres a través de la reducción de las cargas que se les imponían a causa de la pobreza y de sus múltiples papeles dentro de la sociedad.

Este trabajo pretende describir las experiencias de varias organizaciones, incluyendo al Departamento para el Desarrollo Internacional, al Banco Mundial y al Foro Internacional para el Desarrollo del Transporte Rural (FIDTR)². El propósito es discutir las cuestiones de género y transporte e identificar algunas acciones que pueden adoptarse para aliviar las contrariedades del transporte para las mujeres rurales.

Temas claves

- En la mayoría de las sociedades los hombres y las mujeres tienen diferentes papeles y responsabilidades tanto en lo económico como en lo social, y en consecuencia hay diferencias importantes en las necesidades de viaje y de transporte de cada sexo.
- Los proyectos en transporte han sido particularmente negligentes al no considerar las diferencias entre los sexos.
- Las mujeres en los países en desarrollo (particularmente en África) emplean más tiempo que los hombres en actividades ligadas al transporte. Para muchas mujeres la carga de trabajo vinculada al transporte ha aumentado. La expansión de las siembras y el incremento en las cosechas de cultivos comerciales han conducido a una mayor necesidad de transportar insumos y productos. Los cambios en los patrones demográficos y de uso del suelo han hecho que las distancias a los campos, a las fuentes de agua y a las de leña sean mayores, alargando los tiempos de recorrido hacia estos recursos.
- El análisis económico, y otras metodologías convencionales de la planeación del transporte tienden a subestimar seriamente el valor económico y social del tiempo de las mujeres, y consecuentemente no han reconocido los beneficios económicos obtenidos al disminuir los tiempos de recorrido de las mujeres así como las cargas que ellas mueven.
- El uso de tecnologías de transporte más eficientes puede reducir el tiempo y la energía

¹ “White Paper” o Documentos Blanco es donde se establecen y difunden los objetivos generales del gobierno Británico sobre algún tema específico, ya que son preparados por reconocidos expertos en cada área en particular (Nota del Traductor).

² International Forum for Rural Transport Development (IFRTD), por sus siglas inglés. (Nota del Traductor).

que emplean las mujeres en tareas de transporte. Sin embargo, debido a que las mujeres en la mayoría de los países en desarrollo tienen menos acceso a los recursos, tienen una posibilidad limitada para poseer y adquirir tecnologías de transporte adecuadas para ahorrar tiempo.

- Las pautas culturales y las relaciones de poder inherentes a cada sexo también pueden inhibir la adopción de tecnologías de transporte por parte de las mujeres.

Tópicos claves

- Una base para la acción: la perspectiva del Banco Mundial
- Las actividades agrícolas que implican transporte de las mujeres
- Las actividades domésticas de las mujeres que implican transporte
- Las actividades de las mujeres en el mercadeo que implican transporte
- Las actividades no agrícolas de las mujeres que generan ingresos e implican transporte
- La reducción del transporte de carga por parte de las mujeres
- La integración del género en las acciones para el transporte rural

1. INTRODUCCION

Este trabajo se concentra en las mujeres dentro del desarrollo, pero hace referencia a disparidades en el transporte rural, incluyendo el acceso a los modos de transporte y a la división del trabajo. En el transporte rural, una de las razones principales de fracaso de programas encaminados a beneficiar a las mujeres es que dichas acciones ignoran las relaciones de género tanto en el nivel de la familia como en el de la comunidad. En consecuencia, los hombres tienden a monopolizar los MIT³ destinados a beneficiar a las mujeres, o se oponen a permitir que sus esposas usen estos medios si los perciben como una amenaza a la posición del varón dentro de la familia. El análisis de género, el seguimiento y la evaluación ayudarán a identificar la división económica y social del trabajo al nivel de las familias y al nivel de las comunidades. Esto también reconocerá los factores culturales, económicos y sociales que restringen el acceso de las mujeres a las oportunidades de la economía, y ayudará en la identificación de estrategias de acción con mayores posibilidades de ganar el apoyo de los varones integrantes de las familias en la comunidad. Para mayor información sobre cuestiones de género y transporte, existe la referencia de la página Web del Grupo Temático en Género y Transporte del Banco Mundial (GTTG) en la página de internet: www.worldbank.org/gender/transport, y www.grti.org.zw.

Este trabajo proporciona una reseña de las mujeres y del transporte rural en el Africa Subsahariana basada en la naturaleza del material disponible al momento de la investigación. Se prevé que las experiencias de Asia y Latinoamérica se añadirán a las versiones futuras de la Base de Conocimientos de Transporte Rural.

2. UNA BASE PARA LA ACCION: LA PERSPECTIVA DEL BANCO MUNDIAL

El tiempo y la energía empleados por las mujeres rurales en tareas de transporte se encuentran bien documentados. Además de sus papeles productivos principales, las mujeres son casi por completo responsables del hogar y de las tareas de la crianza de los niños, de modo que ellas requieren de numerosos viajes y tienen diversas

³ “Intermediate Means of Transport (MIT)”, equivalente a Medios Intermedios de Transporte en español (Nota del Traductor).

necesidades de transporte. Las mujeres también soportan las consecuencias físicas y de salud derivadas del acarreo en la cabeza de una gran parte del combustible, del agua y de la producción. Hasta ahora las tradiciones culturales y el control masculino de los recursos familiares significan para las mujeres un menor acceso que los hombres a los medios disponibles de transporte motorizado y no motorizado. La coincidencia de las 'multijornadas' para las mujeres con los raquíticos niveles del servicio de transporte y del acceso a vehículos limita seriamente el tiempo disponible y la programación de otras actividades.

Aún cuando estos patrones son perturbadores, no forman una base suficiente para una política. Se requieren más conocimientos acerca de las consecuencias que las labores del transporte tienen en la disponibilidad de empleo y acceso a los mercados y a los servicios sociales por parte de las mujeres rurales, y también acerca de las pérdidas económicas que resultan. Hacer la política de transporte más sensible a las necesidades de las mujeres requiere del desarrollo de un enfoque estructurado obteniendo las herramientas para entender sus necesidades, analizando los costos y beneficios de esos instrumentos y estableciendo un marco de políticas apropiado.

La mayoría de los proyectos de infraestructura de transporte se someten a un análisis de costos y beneficios comparando los costos de capital y los costos que se incrementan de mantenimiento de la nueva infraestructura con las reducciones en los costos de operación vehicular, de los accidentes, y del tiempo que resultan del proyecto. Sin embargo, los métodos analíticos convencionales tienden a subestimar las necesidades de transporte de las mujeres al reflejar inadecuadamente su costo de oportunidad del tiempo. Las actividades de transporte que tienen las mujeres en el campo, y las implicaciones en la disponibilidad de su tiempo serán exploradas más adelante.

Los enfoques analíticos que requieren estimar el valor del tiempo de transporte podrían ser particularmente difíciles de aplicar en los países en desarrollo donde hay una alta proporción de empleo de subsistencia, especialmente en las áreas rurales. Un enfoque de ahorro del tiempo debería tomar en consideración aspectos tales como el valor del tiempo ahorrado en tareas especialmente pesadas, tales como el acarreo de agua y leña; y el valor del tiempo ahorrado por las mujeres encargadas de las actividades domésticas.

Las compensaciones entre los beneficios sociales y privados resultantes del progreso en los servicios de transporte incluyendo un mejor acceso a los servicios de salud y de educación, la concesión de derechos económicos y sociales a las mujeres, así como la inclusión social de las poblaciones rurales marginadas, con frecuencia no se consideran en la evaluación de los proyectos de transporte. El impacto de un mejor transporte en la participación del trabajo femenino y en los mayores ingresos, la condición social y la adquisición de derechos, y los impactos indirectos en la salud familiar también son aspectos que tienden a ser excluidos de los proyectos.

En términos de la formulación de estrategias de transporte efectivas que hagan énfasis en los aspectos de cada sexo, la cuestión es ver si los beneficios de las acciones específicamente orientadas a cada sexo recuperan los costos que ellas mismas generan. Las mujeres tienen un transporte que podría ser peor o más caro que el que tienen los hombres, pero esto podría ser resultado de una desigualdad más amplia en

los sexos, por ejemplo, más en términos del acceso al presupuesto familiar para el transporte privado, que por distorsiones en la provisión de servicios de transporte. En la práctica, pueden diseñarse muchas acciones en el transporte para ayudar a los más vulnerables, incluyendo a las mujeres; la primera etapa del proceso de diseño en los proyectos de caminos rurales debería ser la asignación de prioridades para las necesidades de transporte de las mujeres en el campo, y la identificación del potencial de acciones apropiadas para los ahorros en términos de costo y tiempo.

3. LAS ACTIVIDADES AGRICOLAS DE LAS MUJERES Y EL TRANSPORTE

La producción agrícola es una de las actividades para las cuales se debe asignar tiempo dentro del trabajo familiar. La participación de las mujeres en la agricultura está relacionada principalmente con la producción de cultivos de subsistencia, mientras que los hombres se encargan de los plantíos comerciales y de la crianza de los animales. La división del trabajo que se acostumbra tiende a asignar las actividades físicas pesadas a los hombres, y las actividades más engorrosas y demoradas a las mujeres. Un punto crítico en muchas áreas rurales es el control que ejercen los hombres sobre los ingresos generados en la producción agrícola, de modo que las mujeres tienen un poder limitado sobre los recursos financieros, como incentivos restringidos para participar en muchas clases de producción agrícola.

Las variaciones durante las estaciones del año en la demanda de trabajo se deben a los periodos pico y de baja demanda en la agricultura y también afectan a las asignaciones de tiempo de los miembros de las familias. Un estudio en Kenia (Ahmed, 1985) encontró que las mujeres empleaban un promedio de 4.5 horas al día en la granja durante la temporada baja, y de 6 a 9 horas al día en la temporada pico. Las cargas de trabajo de las mujeres durante la temporada baja en la agricultura son tan sólo un poco más suaves. Durante la temporada baja, cuando el número de horas empleadas en el campo es menor y se incrementa el tiempo dedicado a otras actividades tales como el acarreo de agua y leña.

Las necesidades de transporte asociadas a calendarios agrícolas específicos y a los acuerdos vigentes sobre cosechas se determinan por el número de movimientos necesarios durante el cultivo de cada siembra. Estos movimientos son afectados por:

- Las distancias entre los predios de cultivo
- Los medios de transporte utilizados
- Las cargas movidas
- La topografía del terreno
- La velocidad del recorrido
- El estado de salud del viajero

Las mujeres con frecuencia hacen más viajes que los hombres pues ellas tienen que añadir sus actividades agrícolas a las responsabilidades domésticas (tales como la preparación de alimentos para la familia, el acarreo de combustible y de agua, y el cuidado de los niños).

Las distancias entre el hogar y el campo pueden oscilar entre 1 y 20 Km. La disposición de los campos también está determinada por el tipo de productos cultivados. En general, los cultivos de productos alimenticios tienden a estar más alejados de las instalaciones de la granja que los plantíos comerciales, lo que implica que por la división del trabajo, las mujeres deben viajar más lejos que los hombres a fin de cultivar sus campos. Específicamente los tiempos de recorrido para ir a los sembradíos varían de 0.3 a 2.4 horas por viaje, y por tanto los movimientos hacia y desde los campos pueden absorber una parte importante del tiempo de trabajo diario. El transporte requerido en la recolección de productos agrícolas generalmente se realiza por las mujeres quienes suelen acarrear bajos volúmenes de carga (20 Kg) en cada viaje.

El mercadeo de productos agrícolas implica con frecuencia viajes mucho más largos. Un acceso más limitado al transporte motorizado por parte de las mujeres representa para ellas una carga adicional y puede ocasionar también mermas importantes después de la cosecha cuando parte de su producto se eche a perder debido a la falta de transporte. El acceso a equipo tan sencillo como una carretilla o una bicicleta podría más que duplicar el volumen de carga que las mujeres pueden transportar al mercado.

La condición de las rutas de transporte utilizadas por las familias rurales también determina la cantidad de tiempo y esfuerzo que se emplea en las actividades del transporte. Un estudio en Makete, Tanzania, mostró que la condición actual de la red de caminos en los poblados y en sus alrededores presentaba muchos obstáculos para el acceso seguro en cualquier época del año en la mayoría de las rutas directas hacia los sitios donde se realizan las actividades agrícolas (Barwell y Malmberg Calvo, 1989).

En efecto, los problemas en los caminos y en los senderos son uno de los factores que hacen que los recorridos y el transporte basados en la caminata y el acarreo resulten difíciles, demorados, peligrosos e ineficientes debido a las cargas tan limitadas que pueden movilizarse.

4. LAS ACTIVIDADES DOMESTICAS DE LAS MUJERES Y EL TRANSPORTE

En las áreas rurales, las mujeres tienen una gran responsabilidad doméstica, y por tanto tienen que combinar las actividades agrícolas con las actividades familiares, frecuentemente dentro del programa de trabajo diario. Como resultado del limitado acceso al transporte y a la necesidad de balancear estas distintas actividades, el involucramiento de las mujeres en las actividades agrícolas es limitado.

Las mujeres por lo general realizan las actividades domésticas en sus planes de trabajo diarios, incluyendo:

- El acarreo de agua y leña
- La preparación de alimentos
- El procesamiento y almacenamiento de alimentos
- La crianza de los niños
- Las labores de limpieza y el lavado de ropa
- Las compras y los encargos familiares

Estas actividades tienen un alto valor económico y social, aún cuando esto no es captado en el análisis económico convencional, de ahí que la importancia del trabajo doméstico para el sostenimiento de la familia sea subestimado. Las actividades domésticas son llevadas a cabo casi exclusivamente por mujeres, quienes realizan el 80% del trabajo requerido, y por tanto ellas realizan las tareas de transporte correspondientes. La carga de transporte asociada a las actividades domésticas es inflexible, y la coordinación de los distintos requerimientos de transporte hacen que las mujeres tengan que elegir entre varias responsabilidades que entran en conflicto. Durante la temporada pico del ciclo agrícola, las mujeres deben elegir entre dar prioridad a la necesidad inmediata de tener agua y leña, o a la necesidad a más largo plazo de asegurar que haya alimentos disponibles para la siguiente temporada.

Los resultados de las Encuestas de Transporte y Viajes al Nivel de Poblado (VLTTTS)⁴ encargadas por el Banco Mundial en Tanzania, Ghana y Zambia, revelaron que el viaje doméstico es la actividad que más tiempo consume, variando desde un 31% en Ghana hasta un 63% en Zambia. El viaje doméstico también representó una abrumadora proporción del esfuerzo dedicado al transporte, con aproximadamente el 90% de toda la energía empleada en el movimiento de cargas en Makete, Tanga y Zambia para el transporte de agua, leña y alimentos para la molienda (Malmberg Calvo, 1994).

4.1. La Recolección de Agua y de Leña

Las actividades domésticas que más tiempo consumen son la recolección de agua y leña. La labor de acarreo de agua recae principalmente en las mujeres y en los niños, así como la recolección de leña, en el cual las mujeres aportan cerca del 90% de la leña que se consume en los hogares, aunque sólo el 70% de la madera que se colecta para vender (Urasa, 1990). El tiempo de viaje para recoger agua, excluyendo el tiempo empleado en hacer cola en la fuente está entre 2 y 4 horas al día, con un importante incremento en el número de viajes para traer agua en la temporada húmeda (sic); esto podría tener como resultado que las familias racionaran su consumo de agua cuando la obtención de ésta implique cantidades ya de por sí elevadas en términos de tiempo y esfuerzo.

La leña es importante para satisfacer las demandas de energía en las áreas rurales, ya que se utiliza para cocinar, la calefacción y el proceso de alimentos. Otras fuentes de energía tienden a ser demasiado costosas o inaccesibles para las familias rurales. Las tareas de transporte implicadas en la recolección de leña rápidamente se están volviendo más difíciles y demoradas a consecuencia del agotamiento de las reservas de leña provocado por la deforestación.

Las cargas de transporte en la recolección de leña también dependen de la localización de la fuente de abasto, de ahí que la colecta de leña en las cercanías de los campos de cultivo pueda combinarse con los viajes de propósitos agrícolas. La leña suele ser transportada por acarreo, y se colecta una cuantas veces a la semana, siendo una actividad regular a lo largo del año.

Las restricciones al transporte aumentan incluso más cuando los sitios de acopio de leña cercanos a los poblados se agotan con el tiempo, causando por tanto que las

⁴ Village Level Transport and Travel Surveys (VLTTTS), por sus siglas en inglés. (Nota del Traductor).

mujeres (como principales recolectoras de leña) tengan que ir más lejos, tal como lo sugiere la evidencia en Ghana (Dawson y Barwell, 1993). Entonces la frecuencia de los viajes disminuye debido a un aumento en el tiempo y en la distancia, lo que también influye negativamente en la salud y la nutrición, particularmente cuando se tienen menos alimentos cocinados. En el intento por sustituir las fuentes tradicionales de leña con desechos agrícolas tales como el estiércol de vaca y el rastrojo de mandioca, se le quitan a la tierra cultivable valiosos fertilizantes, reduciendo así su potencial para generar excedentes en la producción de cosechas (Momsen, 1992).

4.2. La Preparación y el Procesamiento de Alimentos

El procesamiento y la preparación de alimentos, incluyendo todas las actividades desde la adquisición hasta el consumo implican elevadas cargas de trabajo y de transporte, las cuales recaen principalmente sobre las mujeres. Los viajes a los molinos de rueda o de bolas para procesar el maíz, la mandioca, el trigo, el mijo, y otros productos se hacen generalmente a pie. La distancia a los molinos de bolas tiende a ser mayor que la distancia a los molinos de rueda los cuales en ocasiones pueden encontrarse dentro de los poblados. Las Encuestas de Transporte y Viajes al Nivel de Pueblos revelaron que las familias suelen acudir a los molinos de rueda de dos a ocho veces al mes. En Tanga, la distancia total resultó ser de 3 a 9 Km, con pesos promedio de 18 Kg por viaje. Tal como en el caso del transporte de leña, los elevados requerimientos de transporte para la preparación de los alimentos básicos ocasiona que las mujeres sirvan un menor número de comidas cocinadas en el día.

4.3. El Cuidado de los Niños

Finalmente, todo el tiempo y la energía consumidos en estas actividades domésticas se exacerban aún más por la tarea igualmente fatigosa del cuidado de los niños, particularmente cuando los pesos llevados se incrementan durante el transporte de agua, leña y maíz sin procesar. En efecto, Howe y Fahy Bryceson (1993) manifiestan cierta preocupación sobre la ineficiencia del “tráfico de pasajeros” en la productividad de las mujeres. La presencia de un niño es ocasional y su peso no se registra, de modo que las mujeres llevan las cargas con peso adicional, lo cual además aumenta sus tiempos de recorrido y les trae consecuencias de salud relacionadas con la sobrecarga, así como un mayor riesgo de sufrir lesiones.

Adicionalmente, a las mujeres se les exige que empleen más tiempo llevando a los niños a las escuelas y centros de salud. En muchas culturas las niñas no pueden caminar hasta la escuela por su propia cuenta, y frecuentemente son acompañadas por un adulto, por lo general de sexo femenino. Repetidamente las mujeres tendrán que regresar a su casa desde la granja o desde el mercado al mediodía para alimentar a sus niños, añadiendo al viaje otra vez las fatigas y las complicaciones de tener tareas múltiples.

Es claro que las necesidades domésticas de transporte ejercen considerable presión sobre el tiempo y la energía de las mujeres, y un mejor acceso podría liberar recursos considerables para otras actividades más productivas y enriquecedoras. Para la mayoría de las mujeres en zonas rurales, la actividad de viajar es más un obstáculo que una ayuda en sus actividades cotidianas, aunque se tiene el potencial de los MIT para reducir sus cargas de transporte.

5. LAS ACTIVIDADES DE MERCADEO DE LAS MUJERES Y EL TRANSPORTE

Los hombres realizan la mayoría de los viajes fuera de los poblados en el Africa Subsahariana, incluyendo los viajes a los mercados. Sin embargo las mujeres aún tienen un papel importante en este tipo de transporte, especialmente en el Africa Occidental donde se ha estimado que cuatro de cada cinco mujeres participan en el mercadeo de las cosechas (Urasa, 1990). Las mujeres tienden a no estar involucradas en las iniciativas de mercadeo, especialmente si hay ineficiencia en la infraestructura y los medios de transporte para llegar a las instalaciones de mercadeo con los excedentes de sus productos. Por favor nótese que en el Sureste Asiático, incluyendo gran parte de la India, las mujeres rurales viajan considerablemente fuera de los poblados y además podrían tener mayores responsabilidades en el mercadeo.

El mercadeo de las cosechas por lo general es realizado en ciertos periodos del año, usualmente en viajes que se dan de una a dos veces por mes. En el mercado interno se tiende a tener mayores frecuencias de viajes. Los hombres suelen captar todos los contactos externos, y tienen la responsabilidad de las actividades de mercadeo fuera de la esfera local (con excepción de las mujeres quienes dominan el mercadeo y el transporte en Nigeria y en otros lugares de Africa Occidental). En consecuencia, las tasas de viajes para las mujeres son elevadas, aunque ellas recorren distancias más cortas y emplean tiempos más breves que los hombres.

Las distancias de las granjas a los mercados varían conforme al carácter permanente o periódico de éstos últimos. Con la excepción del entorno costero, el 90% de las familias rurales viajan una distancia de entre 10 a 13 Km para llegar a un mercado permanente. En el estudio de Makete, las mujeres en el 80% de las familias hacían los principales viajes a los mercados, aunque el 80% de las cosechas era negociada dentro de los poblados.

6. LAS ACTIVIDADES NO AGRICOLAS GENERADORAS DE INGRESOS Y EL TRANSPORTE

La creciente falta de tierras en combinación con otras fuerzas económicas y demográficas han creado una necesidad imperiosa de expansión de empleo no agrícola en las áreas rurales. Las mujeres tienden a ser particularmente vulnerables al desplazamiento en el campo para la comercialización de la agricultura.

Las mujeres se dedican a ocupaciones no agrícolas más como un complemento, que como una competencia al trabajo agrícola. La coincidencia de un incremento en el número de familias encabezadas por mujeres en el Africa Subsahariana (el 22% de los hogares), con la necesidad que ellas tienen de generar un ingreso extra con el cual pagar los insumos familiares básicos, tales como el jabón, la sal, los cerillos y la ropa, y las cuotas de admisión de las escuelas y los centros de salud, ha contribuido al incremento de las ocupaciones no agrícolas, particularmente cuando las demandas de trabajo en la producción agrícola son bajas.

Una gran mayoría de las actividades generadoras de ingresos realizadas por las mujeres requieren importantes consumos de agua y leña, y por tanto emplean más tiempo a consecuencia del transporte involucrado en conseguir estos recursos.

En gran parte del Africa Subsahariana, la disponibilidad de combustible y la distancia a las fuentes de abasto de leña afectan la capacidad de las mujeres para ganar un ingreso directamente, ya que muchas de las actividades artesanales importantes en las que ellas toman parte (tales como el procesamiento de alimentos, la elaboración de cerveza y la alfarería) requieren de un uso intensivo de combustible. Del 73% de mujeres estudiadas en Tanzania que elaboraban la cerveza local, el 75% manifestó que ésta era su fuente de ingreso primaria. Cada preparación de 'pombe'⁵ requiere tanta leña como la que se necesita para cocinar durante una semana, resultando así en dos viajes extra por semana para recolectar la madera, con lo que el tiempo disponible de las mujeres resulta disminuido en un promedio de 9.6 horas por semana (Urasa, 1990).

7. LA REDUCCION DE LAS FATIGAS DEL TRANSPORTE PARA LAS MUJERES

7.1. Las Acciones en el Transporte

Esta sección hace énfasis principalmente en las acciones viables del transporte en áreas rurales muy remotas del Africa Subsahariana donde los servicios de transporte que vinculan a las comunidades rurales con las urbanas se vuelven obsoletos debido a la infraestructura inadecuada; y donde los Medios Intermedios de Transporte (MIT) son virtualmente los únicos medios disponibles de transporte.

Los medios de transporte tradicionales tales como el acarreo, a la vez que tienen enormes costos directos que no son tomados en cuenta en el análisis económico; también tienen enormes costos indirectos en términos del desvío de tiempo y de esfuerzo del trabajo productivo, así como en términos de problemas de salud. Evidentemente se requiere de una estrategia para mejorar las capacidades de transporte de las mujeres rurales con la implantación de acciones apropiadas cuyos resultados se ajusten a sus necesidades, y cuyo costo tenga en cuenta el nivel de ingresos.

Las acciones adecuadas, incluyendo el uso de MIT, deben poder satisfacer las necesidades locales y ser capaces de generar ingresos. Su costo también debe ser compatible con los ingresos, y estas acciones deben tener la capacidad para generar la manufactura y el servicio de mantenimiento utilizando las habilidades y recursos locales.

Las cuestiones relativas a los MIT tienen que ver con qué tan accesibles son para la población, y otros muchos problemas diversos. Para las mujeres en particular el meollo del problema está en la movilidad en general. Muchos problemas de transporte podrían resolverse mejor a través de enfoques que no son de transporte (por ejemplo, la provisión de acueductos, mejor infraestructura y servicios en los pueblos) y podrían también ser manejados con una combinación de viajes y acarreos humanos

⁵ Bebida alcohólica hecha con frutas y granos, común en Africa Oriental (Nota del Traductor).

y el transporte motorizado a gran escala. Aunque los MIT claramente tienen utilidad en muchas situaciones distintas, no constituyen una panacea universal (World Bank, 1998).

Las innovaciones en la manufactura de los MIT pueden ser difíciles de lograr, pero también con mucha frecuencia su aceptación se obstaculiza por la ausencia de una relación efectiva de demanda y oferta, particularmente en el ambiente rural. Las bicicletas con canastilla sencilla están ampliamente difundidas y se usan cada vez más para el transporte personal y para llevar alguna carga. Las carretas tiradas por bueyes y burros, y con componentes automotrices, se están utilizando de manera creciente en las áreas rurales del Africa Subsahariana, en particular en áreas semiáridas. Los burros de carga pueden tener importantes papeles a nivel local, auxiliando a mujeres y hombres, en especial en las zonas secas y empinadas. Hasta ahora, la mayoría de los carros y bicicletas, sin embargo, pertenecen y son empleados por hombres, siendo pocas las mujeres que los utilizan.

Las bicicletas pueden beneficiar especialmente a las mujeres, quienes desempeñan una triple jornada como generadoras de ingreso, amas de casa y administradoras comunitarias. La responsabilidad de las mujeres del campo para la recolección de agua y leña se satisface mucho más eficazmente utilizando la bicicleta.

Los MIT motorizados todavía tienen que ser ampliamente aceptados en Africa. Los microtractores más probablemente tendrán éxito en áreas irrigadas de producción de arroz y de altas densidades de población, cercanas a las localidades donde muchos motores pueden encontrar mantenimiento. Otros MIT motorizados pueda que tengan mayor acogida en las áreas periféricas de las ciudades donde hay demanda e infraestructura de apoyo, y tiendan a ser empleados casi exclusivamente por hombres.

La diversidad de los MIT y su utilización ha demostrado ser mucho menor en el Africa Subsahariana rural. Los procesos de innovación y aceptación requieren de más tiempo, ya que están afectados por una actividad económica más reducida, menor disponibilidad de ciertos materiales, menos intercambios culturales, flujos de información más escasos, alta estacionalidad en los flujos de efectivo y en la demanda de transporte, y la continua concentración en las prácticas económicas tradicionales. Los programas de desarrollo rural necesitan ser reorientados para crear algunas de las condiciones que favorecen la aceptación de los MIT, concentrándose en el desarrollo de servicios de apoyo viables próximos a los mercados locales y a las comunidades importantes donde las necesidades de las mujeres pueden ser directamente afrontadas.

Hay muchas diferencias de género importantes en el acceso a los MIT, en virtud de que la mayoría de éstos son de propiedad y uso de hombres. La mayor parte de los programas e iniciativas de MIT están determinados por hombres, diseñados y utilizados por hombres. Los hombres además están probablemente mucho más dispuestos a adoptar nuevas formas intermedias de transporte en comparación con las mujeres. Las mujeres han sido marginadas del uso de los MIT debido a su falta de poder adquisitivo en comparación con los hombres, y porque sus adquisiciones de MIT están restringidas por nociones culturales de lo que es apropiado para ellas.

En muchas áreas, hay MIT (tales como son las bicicletas o las carretas de bueyes) que son consideradas de “dominio masculino”. Las mujeres generalmente tienen menos

acceso a información, capital, crédito, ingresos en efectivo y a las actividades de transporte rentables. Como resultado sus puntos de vista se escuchan menos y pocos proyectos de transporte han incorporado las necesidades de cada sexo en el diseño de los componentes de los MIT. La integración del género en las estrategias de los MIT requiere de formas para identificar las diferencias por sexos en las necesidades y prioridades del transporte, así como de formas en las que estas desigualdades de género puedan ser tratadas en las acciones para el transporte. Existe la necesidad de involucrar a las mujeres y a sus perspectivas en los procesos de toma de decisiones acerca de las políticas de transporte y las iniciativas de los MIT a nivel nacional, regional descentralizado y dentro de las mismas comunidades.

La aceptación de los MIT está fuertemente influenciada por su costo y su potencial para aportar beneficios económicos. Su asequibilidad y sostenibilidad podrían depender de las perspectivas de generación de ingresos. Siempre que haya fondos o créditos disponibles para iniciar el proceso, el potencial para ganar ingresos, más que el costo presente podría ser el punto más crítico.

Una implicación para los programas de MIT es que deben hacerse esfuerzos para mantener bajos los costos de los MIT. Otras opciones podrían incluir el apoyo para desarrollar a costos reducidos los sistemas de manufactura, mercadeo y distribución con iniciativas que incluyan la compra masiva de materiales y componentes para reventa a los pequeños talleres. Adicionalmente, los programas de MIT deberían esforzarse por identificar y estimular las actividades remuneradoras para los usuarios de MIT, sean tanto hombres como mujeres.

La escasa aceptación de los MIT en el Africa Subsahariana está relacionada a problemas de disponibilidad y de oferta. En muchos casos, el problema de la oferta podría estar vinculado al bajo poder de compra de los usuarios (las mujeres son particularmente susceptibles a este problema). Los proveedores no invertirán en la manufactura o en el almacenamiento si no creen que existe un mercado económico (en contraste con una necesidad manifiesta). Tales situaciones podrían resolverse por medio de la concesión de créditos, esquemas para generar ingresos (incluyendo la construcción de caminos con base en el uso intensivo de la mano de obra) o a través de subsidios.

Finalmente, para algunos MIT, existen diferencias en los requerimientos de diseño según los usuarios sean hombres o mujeres. Ya que el mercado de los MIT ha estado dominado por las ventas a hombres, ha habido pocos incentivos económicos para producir diseños más adecuados para las necesidades de las mujeres. Comúnmente, la oferta de MIT es casi exclusivamente para hombres quienes raramente renuncian a su uso para fines domésticos. Los programas de MIT necesitan afrontar esta cuestión, crear una 'masa crítica' de mujeres usuarias para justificar la manufactura y venta de diseños adecuados para MIT, y romper el ciclo del uso de MIT dominado por los varones.

Finalmente, los planificadores del transporte y aquellos que toman decisiones no deberían subestimar el potencial de las mujeres como empresarias de transporte y contratistas para el mantenimiento de caminos, en particular en el Africa Occidental. Uno de los puntos que han surgido en los estudios de género y transporte en países como Senegal y Nigeria es un sesgo contra las mujeres empresarias que hace difícil

para ellas ganar los concursos para la construcción y el mantenimiento de caminos. Por ejemplo, los pequeños negocios propiedad de mujeres podrían tener dificultades para entregar el depósito que debe pagarse cuando se ganan las licitaciones para los contratos. Así mismo, en la práctica de la construcción y mantenimiento basados en el uso intensivo de la mano de obra, las mujeres tienden a ser excluidas de las oportunidades de empleo debido a un sentido cultural de impertinencia y a otras responsabilidades primarias. En un intento para incrementar las oportunidades de trabajo de las mujeres en la conservación de caminos, las agencias internacionales y gubernamentales en países como Zambia y Lesotho, están comenzando a exigir que una cierta proporción de la fuerza de trabajo en el mantenimiento de caminos esté compuesta por mujeres.

7.2. Acciones no relacionadas al transporte

La carga de tiempo y esfuerzo empleada por las mujeres en el transporte ligado a una tarea tal como recoger agua es considerable ya que se debe recurrir al acarreo. Sin embargo los aspectos principales que determinan la magnitud de la tarea de transporte podrían tener poco que ver con las restricciones directas al transporte, sino que más bien estarían relacionados con el acceso y con la disponibilidad de los bienes a transportar. Este es particularmente el caso con el agua, el combustible, y los productos de las cosechas.

Hay varias acciones alternativas para aligerar los problemas de transporte asociados con la recolección de agua y de leña así como con los productos de las cosechas. Estas incluyen una diversidad de equipo y tecnologías para ayudar a procesar las cosechas de alimentos, para recoger agua y almacenarla en reservas, y para reducir la cantidad de leña y carbón necesarios para cocinar y calentar la casa.

Es poco probable que estas tecnologías eliminen las tareas más fatigosas en las que las mujeres rurales en Africa están involucradas. En efecto, es sumamente probable que la demanda y la oferta de tales equipos sea aún menor que la de los MIT los cuales tienen la ventaja de servir para múltiples propósitos. Además, los planificadores rurales también deberían orientar sus recursos hacia la optimización del acceso a las instalaciones y a los servicios básicos tales como pozos y barrenos de agua, reservas de leña y de carbón, escuelas y centros de salud, a fin de reducir el tiempo y la energía empleados por las mujeres en sus actividades diarias. Este enfoque naturalmente requeriría una amplia consulta con los usuarios de los servicios, e idealmente interactuaría con otros sectores, en particular con el de transporte, mismo al que se vinculan todas las actividades rurales.

8. ESTRATEGIAS EFECTIVAS PARA RECOMENDAR ACCIONES DE TRANSPORTE BASADAS EN LAS DIFERENCIAS DE GENERO

Esta sección revisa brevemente las estrategias de las políticas para aligerar las cargas de transporte de las mujeres, lo cual debería implicar un enfoque integral a nivel nacional, regional y distrital así como en el de proyectos. Identifica los requisitos clave para un implante efectivo de políticas y estrategias encaminadas a eliminar las desigualdades de género en el sector del transporte rural.

8.1. La Política a Nivel Nacional

- La generación de la capacidad de respuesta hacia el género dentro de los ministerios, a fin de concienciar a los funcionarios sobre este aspecto, asegurar equidad respecto al género, tanto en las contrataciones como en las promociones, y ganar experiencia en los análisis de género y la planificación participativa;
- La expansión de los enfoques en los instrumentos de análisis económico y de otras herramientas de planeación para captar y evaluar la contribución económica de las mujeres y por tanto el valor de su tiempo;
- La coordinación entre las agencias sectoriales en materia de educación, salud y agricultura;
- Asegurarse que los enfoques con sensibilidad sobre el género sean incorporados dentro de los Documentos de Estrategias para la Reducción de la Pobreza (DERP)⁶.

8.2. Los Niveles Regional y Distrital

- El establecimiento de comités coordinadores entre las agencias tales como el Programa de Viajes y Transporte Rurales (PVTR)⁷ para ocuparse de aspectos tales como la financiación de los servicios de transporte para la educación, la salud y el desarrollo económico que involucra a las diferentes agencias.
- La promoción de la sensibilidad hacia el aspecto del género en la planeación participativa y en las consultas.

8.3. El Nivel de los Proyectos

La carencia de un enfoque sensible al aspecto del género entre los tecnólogos y los planificadores con frecuencia es el resultado de una baja participación de las mujeres en la planeación y el diseño de las acciones y el énfasis en argumentos económicos que aún predomina en la planeación (Fernando, 1998).

El Programa de Acción e Investigación (PAI)⁸ iniciado en 1998 como parte del Programa de Viajes y Transporte de los Poblados patrocinado por el Gobierno de Tanzania en el distrito rural de Morogoro, es un ejemplo de un proyecto que pretende otorgarle a las comunidades las facultades para planificar, organizar por su cuenta e implantar las acciones adecuadas. Todavía más, el programa promueve el énfasis en los aspectos de género como un prerequisite necesario para un fortalecimiento efectivo de la autonomía de las comunidades. Aunque aún está en su infancia, el ARP ha resultado hasta ahora exitoso al estimular el auto-desarrollo de los grupos más vulnerables, incluyendo a las mujeres.

Los siguientes puntos de vista se requieren para defender cabalmente la participación de las mujeres en los programas de desarrollo del transporte:

- **Una mejor identificación del problema**, incluyendo mejores datos e investigación desagregados por género a fin de proporcionar más información sobre los problemas, necesidades y prioridades en el transporte rural.

⁶ "Poverty Reduction Strategy Papers (PRSP)", por sus siglas en inglés (Nota del Traductor).

⁷ "Rural Travel and Transport Programme (RTTP)", por sus siglas en inglés (Nota del Traductor).

⁸ "The Action-Research Programme (ARP)", por sus siglas en inglés (Nota del Traductor).

- **Más acciones** que sean diseñadas y difundidas adecuadamente para plantear las desigualdades inherentes al género.
- **Una mayor comprensión del impacto** ya que hay escasa evidencia acerca del efecto que las acciones tanto en el transporte como fuera de él (en otras palabras, aquellas acciones que acercan las instalaciones y los servicios a la gente) tienen sobre las cargas de transporte de las mujeres o sobre cómo los proyectos convencionales de transporte han afectado la vida y el modo de sustento de las mujeres.
- **El aumento en la participación de las mujeres**, ya que todavía existe la necesidad de un papel más amplio en la toma de decisiones por parte de las mujeres sobre las políticas, las prioridades y las inversiones en el transporte tanto a nivel nacional, descentralizado (distrital) y dentro de las comunidades mismas. Sin tal participación, es difícil ver cómo las estrategias de transporte rural puedan incluir los aspectos de género de manera que puedan tener consecuencias prácticas en la vida de las mujeres.

9. CONCLUSION

Los estudios de transporte rural demuestran que persiste una desigualdad entre los sexos en las faenas del transporte y en los tipos de acciones diseñadas para aligerar esta carga. Una y otra vez, los proyectos de transporte han sido implantados sin considerar plenamente las diferencias de género en las necesidades del transporte. A la postre, las acciones se vuelven accesibles sólo para los hombres, debido a las restricciones en la obtención de créditos, y a las barreras culturales impuestas a las mujeres para el uso de los MIT. Las mujeres utilizan más tiempo y energía que los hombres en las tareas de transporte y tienen menos acceso a las tecnologías que ayudan a reducir este esfuerzo. Como resultado de esto, hay un considerable gasto de energía humana en actividades de baja productividad. Resulta evidente que un respaldo efectivo para equilibrar esta situación requiere de una toma de conciencia por parte de los que hacen las políticas y los planificadores del transporte, para asegurar que las mujeres estén representadas en los procesos de planeación que se basan en la participación de los usuarios.

REFERENCIAS PRINCIPALES

Ahmed, I. (1985). Technology and rural women: conceptual and empirical issues. George Allen and Unwin.

Barwell, I. and Malmberg Calvo, C. (1989). The transport demands of rural households: findings from a village level travel survey. Makete Integrated Rural Transport Project. ILO.

Carr, M. and Sandhu, R. (1987). Women, technology and rural productivity. IT Consultants, Ardington.

Ellis, S. (1997). Key issues in rural transport in developing countries. TRL Report 260. Crowthorne: Transport Research Laboratory.

Fernando, P. (1998). Gender and rural transport. Gender, Technology and Development 2 (1). Sage Publications

Howe, J. and Fahy Bryceson, D. (1993). Rural household transport in Africa: reducing the burden on women? World Development, Vol.21, No. 11.

IFRTD (1999). Balancing the load. Proceedings of the Asia and Africa Regional Seminars on Gender and Rural Transport 1999.

Lebo, J. and Bamberger, M. (1999). Enhancing women's economic productivity and their access to public services through IMT. Paper prepared for TRL's Managing and Financing Rural Transport Course 1999, Pretoria, South Africa.

Malmberg Calvo, C. (1994). Case study on the role of women in rural transport: access of women to domestic facilities. SSATP Working Paper No. 11. Washington D.C: World Bank

Momsen, J. H. (1992). Women and development in the third world. London: Routledge.

Turner, J. and Fouracre, P. (1995). Women and transport in developing countries. Transport Reviews Vol. 15. No 1.

Urasa, I. (1990). Women and rural transport. Geneva: ILO.

World Bank (1999). Gender and transport: a rationale for action. PREM Note, No. 14. Washington D.C: World Bank.