

## **LAS MUJERES Y EL TRANSPORTE RURAL EN AFRICA Y ASIA**

**IFRTD (1999)**

### **Objetivos del estudio de caso**

Los siguientes estudios de caso fueron seleccionados de los resúmenes del programa de investigación “Equilibrando la Carga” patrocinado por el DFID<sup>1</sup>. El programa, que inició en 1996, encargó 40 estudios de caso en Asia y en Africa a fin de establecer cómo es que las relaciones de género afectan el acceso de hombres y mujeres a los bienes y servicios e influyen en la provisión de infraestructura y servicios de transporte. Los siguientes dos estudios de caso pretenden resaltar la experiencia de las mujeres rurales en Asia y en Africa, y la forma en que acciones de transporte adecuadas han mejorado tanto la sostenibilidad de sus medios de manutención como calidad de vida. Los estudios de caso completos están siendo editados por Priyanthi Fernando y Gina Porter. Más información sobre el programa “Equilibrando la Carga” puede encontrarse en las Memorias de los Seminarios Regionales sobre Género y Transporte Rural en Asia y Africa.

El primer estudio de caso muestra algunos de los problemas de transporte que enfrentan las mujeres que realizan actividades de mercadeo en una región costera pobre de Ghana donde los hombres monopolizan la propiedad de los medios intermedios de transporte, una tendencia que es común en el Africa Subsahariana, tal como se demuestra en la sección 7.1 (Acciones en el Transporte) del importante trabajo sobre “Las Mujeres y El Transporte Rural en el Desarrollo”.

El segundo estudio de caso en la India muestra cómo la adopción de los MIT<sup>2</sup> (bicicletas en este caso en particular) por parte de las mujeres puede superar las nociones culturales de lo que es apropiado para ellas y subraya la utilidad que tienen las bicicletas en todas las actividades tanto domésticas como las que generan ingresos (ver la también la sección 7.1 del trabajo mencionado arriba).

### **1. EL ESTUDIO DE CASO EN AFRICA**

#### **UNA PERSPECTIVA DE GENERO EN EL TRANSPORTE Y LA ACCESIBILIDAD EN AREAS DONDE NO HAY VIAS: EL CASO DE LAS MUJERES COMERCIANTES EN GAMOA, EN LA COSTA DE GHANA**

**Por Gina Porter**

En muchos distritos costeros de Ghana, las mujeres enfrentan dificultades considerables para hacer llegar sus productos al mercado, particularmente en aquellos

<sup>1</sup> Departamento para el Desarrollo Internacional, Department For International Development (DFID), por sus siglas en inglés (Nota del Traductor).

<sup>2</sup> M.I.T. = Medios Intermedios de Transporte (Nota del Traductor).

lugares donde no hay vías pavimentadas. Los caminos alimentadores y las veredas se deterioran rápidamente en la época de lluvias y aún las comunidades situadas a unas cuantas millas de un camino asfaltado pueden volverse inaccesibles. Los comerciantes podrían dejar de visitar tales poblados en estas épocas lo que haría bajar los precios. Las mujeres tienen que acarrear sus productos hasta el camino más próximo adecuado para vehículos si es que quieren obtener precios razonables.

El estudio plantea cinco preguntas de investigación que definen el alcance del reporte:

1. ¿Cuál es la organización actual y la estructura de costos de los servicios de transporte en las áreas donde no hay vías? (con respecto a los enlaces con los principales centros de mercado utilizados).
2. ¿Cuáles son las necesidades y dificultades particulares de las mujeres comerciantes en un pequeño grupo de comunidades seleccionadas que se encuentran en áreas sin vías? (¿Y hasta qué punto esto se relaciona con el transporte?).
3. La mayoría de los medios de transporte son propiedad de hombres. ¿Hay potencial para desarrollar servicios de transporte que sean de propiedad y uso de mujeres?
4. ¿Qué potencial hay para el uso de varios tipos de medios intermedios de transporte dado el contexto cultural específico?, Y ¿cuáles serían las implicaciones de su utilización para las actividades de las mujeres comerciantes?
5. ¿Podrían las comunicaciones electrónicas (como los teléfonos celulares) mejorar la información sobre los mercados? ¿Tendría esto implicaciones para el transporte?

La región central donde se encuentra Gomoa tiene una razonable red de caminos cuando se la compara con la del norte de Ghana, la cual con frecuencia se encuentra en malas condiciones. Gomoa tiene una red de caminos bastante buena, pero la mayoría de ellos están sin pavimentar. Al inspeccionar estos caminos con frecuencia no se les puede distinguir de los caminos de tierra, ya que la topografía de Gomoa hace que las superficies revestidas de grava rápidamente se deterioren y aparezcan grietas.

La escasez de capital para expandir la actividad comercial fue mencionada frecuentemente en las encuestas de los poblados tanto por mujeres ricas y pobres. En particular falta dinero para pagar las tarifas de transporte para visitar los mercados locales, en el caso de mujeres más pobres, o en el caso de las más ricas para ir a los mercados distantes. Aunque las mujeres son las principales vendedoras en los mercados, ellas usualmente tienen menos capacidad de transporte que sus maridos, quienes por lo general tienen mayores áreas de tierra para cultivar.

La falta de pago a los acreedores y las largas demoras en la amortización de los créditos son también un problema común para los comerciantes que afecta a los que tienen negocios tanto grandes como pequeños. Además afecta igualmente a los que viven a lo largo de los caminos o incluso aquellos que residen en áreas carentes de vías, aunque esto no está específicamente relacionado con el transporte. Otro problema mencionado frecuentemente es la demora de los conductores de los tro-tros<sup>3</sup> para recoger a los comerciantes y sus productos los días de mercado. Muchas mujeres en los poblados donde no hay vías se quejaron de haber sufrido pérdidas en sus ventas debido a estos retrasos. El mercado podía haber realizado muchas transacciones antes de que ellas llegaran, así que no lograban vender todo los productos transportados

<sup>3</sup> “tro-tro” se le llama a una furgoneta o camión que se ha modificado para llevar pasajeros. (Nota del Traductor).

antes de que los compradores se dispersaran (algunos clientes ya habían comprado de aquellos comerciantes que llegaron primero). La completa suspensión del transporte en particular es común en la época de lluvias, cuando los conductores de vehículos no están dispuestos a aventurarse a lo largo de caminos estrechos y difíciles. Las mujeres se quejaron sobre el deterioro de sus productos así como de las pérdidas causadas por esta situación.

El uso de MIT es relativamente bajo en Ghana. En cada uno de los poblados se mostraron fotografías de cinco tipos de MIT a un grupo de mujeres de diversas edades y condiciones económicas. Las fotografías se seleccionaron para ilustrar una gama de opciones de transporte: el 'kencart' (un gran contenedor de malla sobre ruedas, que se muestra siendo empujado por una mujer), el carro triciclo (que se presenta montado por un hombre), la carretilla, la bicicleta (con una gran canastilla trasera), y finalmente la vara de hombros (que se muestra llevada por un hombre).

El kencart fue la opción más popular entre las mujeres de todos los poblados, a excepción de Lome, donde la bicicleta fué preferida. Este carro fue percibido por la mayoría de las mujeres como un medio realmente valioso para transportar la cosecha del campo al poblado y hacia los mercados locales. Cuando se le preguntó al grupo entrevistado sobre las posibles dificultades para mover el carro sobre las veredas entre los poblados, su respuesta en general fue que el carro podía estacionarse en el entronque más cercano con un camino más amplio y aún así facilitarles el trabajo considerablemente.

El carro triciclo fue la segunda opción global, particularmente para las mujeres de más edad, y también fue percibido como un medio con buen potencial, como el kencart, para el transporte tanto de la granja al poblado como del poblado al mercado. La carretilla generó menos interés y comentarios que el kencart ó que el carro triciclo.

La bicicleta generó mucho debate. Su gran canastilla fue objeto de elogios, pero sólo en uno de los poblados la bicicleta superó la preferencia sobre el kencart o el triciclo. Se le percibió con capacidad restringida para llevar carga, e inadecuada para moverse en los senderos desnivelados de las granjas. Curiosamente, las mujeres no previeron oposición alguna por parte de los hombres en caso de que ellas tuvieran que usar las bicicletas, aunque muchas mujeres no estaban seguras de poder aprender a utilizarlas, y posiblemente los hombres terminarían por apropiarse de estos vehículos. En contraste con los otros medios, la vara de hombros fue rechazada en todos los casos. Todas las mujeres manifestaron que esta opción lucía incómoda y demasiado pesada, y que les impediría llevar a un niño en su espalda cuando movieran sus productos.

Solamente una mujer en todas las encuestas de los poblados era realmente propietaria de medios de transporte, pero esto fue la excepción. La mayor parte de las mujeres en Gomoa tienen escasa posibilidad de llegar a tener suficientes fondos propios para adquirir incluso un medio intermedio de transporte modesto.

La propiedad grupal debería ser una opción en estas circunstancias, pero hay una preocupación muy difundida entre las mujeres entrevistadas en todos los poblados sobre las dificultades que los grupos tendrían en compartir amistosamente cualquier vehículo comprado en esta modalidad y que todo mundo querría usarlo al mismo tiempo. Y en los poblados más pobres, incluso la compra en grupo fue considerada

como fuera del alcance económico de las mujeres. Esto sugiere que en muchos poblados, la pobreza o la falta de experiencia con empresas en grupo podría inhibir el desarrollo de medios de transporte motorizado y de MIT manejados o apropiados por mujeres y que una cantidad sustancial de trabajo preliminar sería necesaria para asegurar el éxito de cualquier proyecto.

El potencial para mejorar el acceso a la información del mercado a través del uso de teléfonos celulares también fue examinado en el estudio. El autor afirma que esto en principio parece ser otro enfoque útil por el cual puede apoyarse a los esfuerzos de las mujeres para lograr los mejores precios para sus productos. Sin embargo las encuestas preliminares no son alentadoras. La mayoría de las mujeres no parecen interesadas en saber de precios que se puedan obtener en mercados más lejanos. Ellas indican que prefieren hacer negocios en su propio mercado local, donde son bien conocidas y sienten un riesgo menor de ser estafadas. Muchas mujeres también alegan que no tienen los fondos para ir a mercados más distantes.

En la zona costera de Ghana las mujeres tienen la responsabilidad principal del mercadeo. El acceso a los servicios de transporte motorizado desde y hacia los poblados que carecen de vías con frecuencia está muy restringido y es más costoso que en recorridos comparables sobre vías pavimentadas. Repetidamente los comerciantes resultan decepcionados porque los vehículos se demoran o no llegan en los días de mercado, particularmente en la época de lluvias cuando los caminos se vuelven intransitables, por lo que las mujeres podrían perder dinero.

Generalmente los MIT son muy raros en el campo de Gomoa y los que hay son casi por completo propiedad de hombres, quienes son sus principales usuarios. El uso más extendido de los MIT podría auxiliar a las mujeres para mover las cosechas de las granjas a los poblados y de ahí hacia los mercados, además de que la mayoría de las mujeres estuvieron sumamente interesadas en las fotografías de MIT que se les dio para la discusión, en particular por los carros de mano. Sin embargo, la mayor parte de las mujeres veía escasas oportunidades de obtener los MIT por sí mismas, debido a la falta de fondos. Ellas se mostraron renuentes a la idea de la compra en grupo.

El proyecto para infraestructura de los poblados (VIP) recién lanzado por el Banco Mundial podría ayudar en la adquisición de MIT, pero la gran mayoría de los habitantes en los poblados no estaban enterados de este programa. Puesto que en el proyecto se ha previsto la provisión de inversiones para grupos de usuarios, es importante que las mujeres en estos poblados consideren la manera en que pueden actuar juntas para aprovechar esta fuente de financiamiento potencial.

## **2. EL ESTUDIO DE CASO EN ASIA**

### **EL CICLISMO HACIA EL FUTURO: LA EXPERIENCIA DE LAS MUJERES EN PUDUKKOTTAI, TAMIL NADU**

**Por Nitya Rao**

La historia de la introducción de las bicicletas y la enseñanza para su uso como parte de una campaña de alfabetización (por la Misión Alfabetizadora Nacional) al inicio de

los años 1990 en la región de Pudukkottai, de Tamil Nadu, es un ejemplo bien conocido del impulso a la movilidad, la independencia y la adquisición de derechos de las mujeres.

La campaña inicial consiguió el apoyo de hombres para enseñar a las mujeres a usar las bicicletas. Se pusieron préstamos a disposición de las mujeres para la compra de bicicletas y aquellas que tenían un ingreso regular (como las empleadas de las ONG) rápidamente procedieron a tomarlos. A medida que más mujeres en bicicleta se veían con regularidad, la oposición y las ‘bromas masculinas’ se desvanecieron. La situación se volvió aceptable a través de una sensación de que era un movimiento de amplia difusión.

A través de entrevistas con informantes clave, discusiones con enfoques de grupo y una encuesta en los poblados, se respondió a las siguientes preguntas:

1. Aunque las bicicletas se introdujeron con la perspectiva de extender los derechos de las mujeres más que de llenar sus necesidades de transporte, ¿han podido ellas satisfacer esas necesidades tanto para sus actividades productivas como reproductivas? ¿Pueden las mujeres tener acceso a las bicicletas para satisfacer esas necesidades?
2. Cuál ha sido el impacto de una mejor movilidad de las mujeres sobre su autoestima y confianza, así como en las relaciones de género en la comunidad?
3. ¿Ha resultado sostenible el suministro de bicicletas a las mujeres? En particular, ¿han continuado las mujeres la inversión en bicicletas, y tienen ellas control sobre el uso de estos vehículos?

Un total de 49 mujeres se entrevistaron en 12 poblados, y de éstas, solamente tres no sabían montar en bicicleta. La mayoría de las mujeres en esta ‘muestra’ eran de la clase social baja, la mitad de ellas apenas sabía leer y escribir y el resto tuvieron educación hasta el nivel escolar medio. Todas ellas se ganan el sustento con su trabajo. La muestra se ubica principalmente en el grupo de edades de 20 a 30 años y la mayor parte de ellas tienen niños y familias a los que atender, además de sus actividades generadoras de ingresos. Por lo tanto, tienen una carga de trabajo muy pesada.

Un perfil de tiempos y actividades realizado con ocho matrimonios reveló que mientras los hombres y las mujeres emplean de 6 a 8 horas por día en trabajo remunerado, las mujeres empleaban una cantidad parecida de tiempo en el mantenimiento del hogar y en las tareas de cuidado de los niños, mientras que los hombres usaban menos de dos horas en estos quehaceres. La jornada de trabajo para las mujeres podría extenderse hasta alcanzar entre 12 y 18 horas por día.

Los investigadores encontraron que todas las mujeres que tenían acceso a bicicletas, ya sea de su propiedad o de sus maridos, padres o hermanos, estaban utilizándolas para una diversidad de tareas, relacionadas todas con áreas bajo su responsabilidad. Los usos más comunes fueron ir por agua al pozo o tanque, llevar arroz cosechado al molino, recoger combustible y forraje, ir al hospital en una emergencia, o salir a la escuela (en el caso de las chicas más jóvenes). Unas cuantas mujeres utilizaban la bicicleta para su trabajo productivo, tal como la venta de flores en el mercado, la compra y venta de gemas con clientes y proveedores, y el mantenimiento de plantas

---

en guarderías infantiles del gobierno, etc.

En una encuesta de puerta en puerta que abarcó 50 hogares, se encontró que hasta ahora 32 mujeres (el 64%) tienen una bicicleta. De los 91 hombres entrevistados, 83 sabían usar una bicicleta, mientras que para las mujeres la proporción resultó ser de 34 por cada 100.

Tan sólo cuatro de las 49 mujeres en la muestra eran poseedoras de su propia bicicleta. Sin embargo, las mujeres parecían estar dispuestas a emplear bicicletas alquiladas no solamente en emergencias, sino también para realizar trabajo remunerado o cuando podían planear conjuntamente varias tareas familiares a realizarse lejos del hogar. El alquiler diario de la bicicleta podría resultar demasiado costoso, pero ahora que ellas saben usar las bicicletas también pueden pedir las prestadas a sus vecinos o utilizar alguna perteneciente a otro miembro de su propia familia.

El ciclismo generalmente es visto como un medio de transporte eficiente y barato y definitivamente contribuye a satisfacer las necesidades de las mujeres, en particular de aquellas en los poblados 'de acceso reducido' (alejados de los servicios esenciales). El patrón de uso y apropiación de las bicicletas corrobora que una mejor provisión de servicios tales como agua potable, tiendas de alimentos e instalaciones de salud y educación pueden llevar a una sustancial reducción de las fatigas y necesidades de transporte para las mujeres.

Aún cuando entre el 30% y 50% de personas que alquilan bicicletas en el distrito son mujeres, es raro encontrar bicicletas para mujer en las tiendas. Las mujeres se han acostumbrado a montar bicicletas con marco para varones, y sienten que esto les brinda mayor estabilidad cuando llevan cargas. Incluso el montar una bicicleta para hombre llevando puesto un sari<sup>4</sup> ya no incomoda a las mujeres, pues la conveniencia del modo de transporte compensa otras consideraciones.

Las mujeres encuestadas explicaron que desde que aprendieron a usar una bicicleta, se han involucrado más en las tareas sociales, en las de desarrollo y en las comunitarias porque pueden viajar en sus bicicletas de poblado en poblado de manera confiada e independiente. Por una vez, esto ha ayudado a mejorar el estatus de la mujer, quien es ahora una importante tomadora de decisiones en su hogar.

Otras mujeres reportaron cómo el llevar a un pariente enfermo o a un niño al hospital por sí mismas en su bicicleta les dio la sensación de ser independientes y útiles; de ser un 'miembro útil de la sociedad'. En este momento la motivación para aprender a utilizar una bicicleta entre aquellas mujeres que todavía no saben es grande.

Mientras que ahora el acceso a las bicicletas para las mujeres parece ampliamente difundido, lo que resulta más problemático es el aspecto del control. Muy pocas mujeres todavía realmente poseen sus propias bicicletas, por lo tanto dependen de las bicicletas de otros, y ellas tienen que adaptar su trabajo a las necesidades de los propietarios. Los varones en las familias por lo general poseen las bicicletas, y por tanto tienen la prioridad en su uso.

---

<sup>4</sup> Vestimenta usada por las mujeres hindúes, que consta de una larga banda de tela ligera que se enrolla alrededor del cuerpo (Nota del Traductor).

Solamente 12 de las 49 mujeres entrevistadas tenían un fácil acceso a las bicicletas, y otras diez de ellas reportaron que habitualmente tenían acceso a una bicicleta cuando requerían de su uso. La distancia al sitio de alquiler de bicicletas fue señalada como un problema para las mujeres, confirmando nuevamente que la utilidad de estos vehículos ya no es un tema a debatir por las mujeres, sino que es visto como un requerimiento aceptado para satisfacer sus necesidades.

Hay todavía algunas restricciones sociales que limitan el uso de la bicicleta a algunas mujeres. Los maridos dicen estar preocupados de que sus esposas e hijas resulten lesionadas, pero en muchos casos el trabajo de las mujeres no es precisamente una prioridad para los hombres. Las bicicletas reducen grandemente el tiempo y el trabajo dedicado por las mujeres a varias tareas difíciles y que son esenciales para el mantenimiento del hogar. Debido a que estas labores no son remuneradas y carecen de valor monetario asociado, los dueños de las bicicletas, en su mayoría hombres, no las perciben como críticas para las mujeres en el desempeño de sus quehaceres.

El ciclismo femenino no parece haber cambiado las relaciones de género (para más de dos terceras partes de la muestra) en el hogar de manera significativa. Las decisiones más importantes (sobre gastos, etc.) siguen estando en manos de los hombres.

Con la mayor aceptación del ciclismo en el distrito, la rentabilidad de las tiendas de bicicletas como empresas de lucro ha aumentado constantemente. Una tienda de bicicletas ahora es vista como un comercio que debería estar disponible en un poblado. Con los cambios en los patrones de empleo y en los estilos de vida, la economía de los pueblos aislados y autosuficientes es cosa del pasado. La movilidad y el transporte son partes integrales de la vida de la gente. Un gran número de chicas ciclistas va a la escuela todos los días en Pudukkottai, lo cual es un indicador de que el uso de la bicicleta es aún mayor en la siguiente generación.

El impacto básico de aprender a usar una bicicleta en la vida de las mujeres es su percepción de independencia en términos de sus papeles dentro del hogar y de la comunidad; así como respecto de sus papeles productivos, reproductivos y de gestoras en asuntos comunitarios. Sin embargo, el 40% de las mujeres reportaron que sus cargas de trabajo realmente se habían incrementado. Varias ocupaciones que eran llevadas tradicionalmente por los hombres, incluyendo el mercadeo, llevar a los niños a la escuela y otras tareas que implicaban viajar grandes distancias, ahora han sido transferidas a las mujeres. Las bicicletas no obstante las ayudan a completar sus trabajos de manera más rápida y fácil. A pesar de sus cargas adicionales, las mujeres han reportado que disponen de más tiempo libre.

El programa de Pudukkotai ha demostrado que el ciclismo puede ser una estrategia muy efectiva para expandir los derechos de las mujeres. Las mujeres por sí mismas han encontrado una manera eficiente, fácil y barata de satisfacer sus necesidades de transporte, lo cual ha fortalecido su estatus social. Es claro que el uso de las bicicletas por las mujeres en Pudukkotai es un fenómeno sostenido y sostenible, y que forma una parte integral de sus vidas.

**Source: IFRTD (1999). Balancing the Load: Proceedings of the Asia and Africa Seminars on Gender and Rural Transport**