

Título: Reflexiones sobre la movilidad ciclista con perspectiva de género en Rosario

Greta Ambrogi Barceló

Resumen:

El presente trabajo propone exponer algunos de los hallazgos que se pudieron visibilizar a partir de la realización de la tesina de grado titulada “Aportes para Pensar la Movilidad con Perspectiva de Género en Rosario: el caso de Mi Bici Tu Bici 2021”. La investigación se enfocó en la problematización de la movilidad en Rosario con perspectiva de género, particularmente la que corresponde a los desplazamientos en bicicleta, con el fin de conocer los factores que las mujeres que se movilizan en bicicleta perciben como condicionantes al momento de hacerlo, el uso de la misma como medio de transporte y la percepción de seguridad en relación al género.

En este sentido, se presentará información con perspectiva de género acerca de la movilidad ciclista de mujeres en Rosario y se describirán las especificidades que el Sistema Público de Bicicletas Mi Bici Tu Bici ha adquirido desde sus inicios en 2015 hasta la actualidad. Asimismo, se expondrá el análisis realizado a partir de la triangulación metodológica entre los datos arrojados por la encuesta de percepción “Mi bici Tu bici 2021” y las entrevistas a actores clave de la movilidad en Rosario. Por último, se presentarán las reflexiones finales de la investigación, los principales hallazgos, así como los desafíos y las propuestas de mejora.

Palabras clave: movilidad, perspectiva de género, ciclismo urbano, sistemas de bicicletas públicas

Referencia de las autoras:

Greta Ambrogi Barceló: Licenciada en Ciencia Política UNR

Ayelén Daniela Posincovich: Licenciada en Ciencia Política y Profesora Universitaria en Ciencia Política (UNR) - Maestranda en Evaluación de Políticas Públicas (UNER) - Docente en la Universidad Nacional de Rosario, Universidad de Concepción del Uruguay y Universidad del Gran Rosario.

Introducción:

En los últimos años, se observó un aumento sostenido de la bicicleta como medio de transporte en la región en América Latina en general y en Rosario en particular. El Banco Interamericano de Desarrollo (2017), expone un destacado crecimiento en el uso de la bicicleta en gran parte de las ciudades latinoamericanas, entre ellas Rosario. En esta ciudad, del total de los desplazamientos en distintos medios de transporte, el 5% se realiza en bicicleta, un número que puede considerarse sensiblemente alto si se tiene en cuenta que en la Región Metropolitana de Buenos Aires el registro de participación de la bicicleta en el reparto modal es del 3% (ENMODO, 2009).

Por otro lado, la participación femenina en el ciclismo urbano en Rosario, según el BID, alcanza el 40%, siendo una de las ciudades con mayor cantidad de mujeres ciclistas (Díaz y Rojas, 2017). Asimismo, en registros más recientes correspondientes al 2021 realizados por la Usina de Datos de la Universidad Nacional de Rosario, se observa que la bicicleta es elegida por el 12% de rosarinos y rosarinas, el mismo porcentaje corresponde a las mujeres que eligen esa opción para movilizarse (Usina de Datos UNR, 2021, p.8).

Por otra parte, se puede deducir que el número de mujeres ciclistas en Rosario, tanto las que utilizan bicicletas públicas como quienes utilizan bicicletas privadas, ha ido en aumento desde la implementación del sistema Mi Bici Tu Bici en 2015. En este sentido, es posible decir que el uso de un Sistema de Bicicletas Públicas genera un efecto contagio y propicia la elección de la bicicleta como modo de transporte consolidando la integración de la bicicleta urbana.

Esta expansión y aumento de uso de la bicicleta en la ciudad en los últimos años, particularmente por parte del colectivo de mujeres, amerita ser observado desde una perspectiva de género ya que estos traslados pueden verse condicionados por limitaciones relacionadas al género. Aquí vale la pena retomar a Ana Falú (2020), quien sostiene que no es lo mismo transitar las ciudades con cuerpos de mujeres que con cuerpos de hombres, debido a que los cuerpos femeninos suelen ser más observados, juzgados y estar más expuestos, y esto aumenta al momento de movilizarse en bicicleta. Asimismo, el modo en que se diseñan los sistemas y servicios de transporte influyen de manera distinta en mujeres y hombres puesto que sus necesidades y patrones de movilidad no son iguales, condicionando de esta manera a las mujeres en el uso del espacio público. De esta manera, las mujeres experimentan restricciones y violencias en las ciudades por el solo hecho de su género.

A continuación se presentará información con perspectiva de género acerca de la movilidad ciclista de mujeres en Rosario y se describirán las especificidades que el Sistema Público de Bicicletas Mi Bici Tu Bici ha adquirido desde sus inicios en 2015 hasta la actualidad. Asimismo, se expondrá el análisis realizado a partir de

la triangulación metodológica entre los datos arrojados por la encuesta de percepción “Mi bici Tu bici 2021” y las entrevistas a actores clave de la movilidad en Rosario. Por último, se presentarán las reflexiones finales de la investigación, los principales hallazgos, así como los desafíos y las propuestas de mejora.

Respecto a la metodología utilizada, en una primera instancia se encontró la posibilidad de acceder a información primaria correspondiente a la base de datos de resultados de las encuestas de percepción y satisfacción que realizan anualmente desde el Ente de la Movilidad de Rosario a las y los usuarios del Sistema de Bicicletas Públicas. Esta información primaria que pudo obtenerse refería únicamente a datos estadísticos que no fueron procesados ni publicados. Es así que una vez conocidas las fuentes de información disponible, se decidió avanzar en un proceso de investigación basado en la triangulación metodológica entre una estrategia cuantitativa y otra cualitativa.

Para lo que refiere a la primera estrategia, se utilizó como herramienta de recolección de información la encuesta de percepción y satisfacción correspondiente al año 2021 realizada por el Ente de la Movilidad de Rosario. En cuanto a la estrategia cualitativa utilizada, la misma consistió en la realización de entrevistas semi-estructuradas a distintas actoras. Por parte de la Municipalidad, se entrevistó a la referente del espacio de Género y Movilidad del Ente de Movilidad de Rosario (EMR). Asimismo, se entrevistó a referentes de grupos de ciclistas urbanos de la ciudad de Rosario, por un lado a integrantes del proyecto Rosario en Bici que se desarrolla bajo la órbita de la ONG STS (Soluciones Tecnológicas Sustentables) desde donde promueven la movilidad en bicicleta en la ciudad y por otro lado a una integrante del colectivo “Reno12” quienes se definen como un club social de pedaleo para mujeres y disidencias, y organizan paseos grupales semanales en bicicleta. Las mismas, permitieron profundizar la información arrojada por las encuestas y conocer las percepciones subjetivas que los/las actores/entrevistadas tienen acerca de la movilidad y el género en Rosario.

La ciudad de Rosario

Rosario se encuentra en el extremo sudoeste de la provincia de Santa Fe y es considerada una de las tres ciudades más importantes de Argentina tanto por su población -posee cerca de un millón de habitantes- como por el desarrollo económico, productivo e institucional. Además goza de una posición geoestratégica en la región del MERCOSUR y se erige como centro de transporte e intercambio de la logística de la región a través de su puerto (Reviglione, 2020).

En lo que respecta a sus características urbanas de, se puede decir que han ido modificándose a lo largo de la historia en relación con las actividades económicas que se desarrollaban en la ciudad. Durante las últimas dos décadas, como se citó anteriormente, se registró una alta inversión en proyectos urbanísticos e inmobiliarios, y la ciudad se convirtió en el centro geopolítico y económico de una amplia región metropolitana. Esta transformación urbana estuvo centrada en las zonas con mayor atractivo inmobiliario, turístico y de servicios (Brizuela; 2015). Sin embargo el equipamiento urbano no fue homogéneo para toda la ciudad y se

profundizó la segregación y fragmentación en las áreas carentes de valor turístico, patrimonial y comercial.

Sistema Público de Bicicletas: Mi Bici Tu Bici

Las primeras estaciones de Mi Bici Tu Bici comenzaron a funcionar en el año 2015, en su momento eran dieciocho y contaban con 280 bicicletas disponibles. Desde entonces, se fue ampliando tanto en nuevas estaciones como en mayor cantidad de rodados disponibles, a la vez que aumentó el número de usuarios y usuarias. La distribución de las estaciones en su primera etapa estuvo concentrada en la zona centro de la ciudad, cerca de puntos estratégicos como la terminal de ómnibus, plazas o instituciones educativas; luego se fueron sumando estaciones en el macrocentro de la ciudad.

Es preciso señalar que durante el 2020 y con la llegada de la pandemia de Covid-19 producida por el virus SARS-CoV-2, la utilización de la bicicleta, tanto pública como privada, para movilizarse en la ciudad tomó mayor preponderancia, registrándose en las calles un incremento del 360% de presencia de ciclistas durante hora pico¹. Si bien en un primer momento y durante las primeras semanas de aislamiento social preventivo y obligatorio el Sistema estuvo suspendido, con el correr de las semanas y el mayor conocimiento acerca de la transmisión del virus, se tomó conciencia de que la bicicleta podía considerarse segura en términos epidemiológicos al ser un transporte individual que permite mantener la denominada distancia social garantizando menores probabilidades de contagio. De esta manera, durante el 2020, Mi Bici Tu Bici registró un aumento en cuanto al nivel de usuarios, sumando alrededor de dos mil nuevos desde el inicio del aislamiento preventivo, y un significativo incremento en los viajes realizados ya que durante el mes de julio de 2020 se registraron 16 mil viajes más que en el mismo mes del año anterior, tal como se indica en el sitio de noticias de la Municipalidad.

Además de la seguridad sanitaria que la bicicleta garantizaba en ese momento, se pueden considerar dos cuestiones que influyeron en el incremento del uso de la misma como medio de transporte. Por un lado, debido a la merma de pasajeros en el transporte público motorizado, particularmente los colectivos, se generó una crisis económica que desembocó en una prolongada huelga de choferes durante más de dos meses² lo que derivó en la imposibilidad de movilizarse en colectivo y en la demanda de muchas personas de encontrar otro medio de transporte que además fuera seguro en términos sanitarios. Por otro lado, desde la Municipalidad, ante el notorio incremento de ciclistas en las calles, iniciaron en una primera etapa el trazado de 34 km de nuevas ciclovías, llegando a julio de 2021 con 57 nuevos kilómetros³. Esta infraestructura colabora con la seguridad vial de quienes se movilizan en bicicleta reduciendo la congestión del tránsito y optimizando el uso del espacio, promoviendo a su vez el uso de la bicicleta para movilizarse.

¹ “La revolución de las bicicletas: Rosario pedalea más que nunca” *Impulso Negocios*, Noviembre 2020

² “Nuevo paro de colectivos en Rosario” *Rosario12*, 11 de Noviembre de 2020

³ “Se sumaron 57 kilómetros de ciclovías desde que comenzó la pandemia” *La Capital*, 16 de abril 2021

De esta forma, se puede decir que la pandemia del 2020 constituye un hito para el ciclismo urbano de Rosario y para el Sistema Mi Bici Tu Bici en particular. Se registró una fuerte demanda de bicicletas públicas en todo el territorio rosarino y fue el puntapié para que desde el Ente de la Movilidad se trabajara en la instalación de nuevas estaciones en los Distritos Oeste y Norte⁴, y también en los distritos Sur y Suroeste⁵. Esta expansión no se detuvo y al momento de la realización de esta trabajo el sistema cuenta con 84 estaciones con 738 bicicletas disponibles.

Encuesta de percepción y satisfacción Mi Bici Tu Bici 2021

La encuesta de percepción y satisfacción del Sistema de Bicicletas Públicas “Mi Bici Tu Bici” correspondiente al año 2021 estuvo dirigida a todas las personas inscriptas al mencionado sistema. El porcentaje de respuesta corresponde al 5% sobre el total de inscriptos e inscriptas de ese año, lo que representa una muestra de 4035 personas.

De la totalidad de la muestra, al analizarla según la percepción de género, el 47% de las personas indicó que se autopercibe como varón, mientras que el 51% indicó mujer. En lo que respecta a identidad no binaria el 1,2% indicó esta opción, y el 1,24% prefirió no especificar. Otras identidades corresponden al 0,10% de las respuestas. Asimismo, al analizarlo según la edad se puede decir que los y las usuarias del sistema son una población de mediana edad ya que de un total de 4035 personas, el 54% tiene entre 31 y 50 años y si se suma el intervalo siguiente, de 51 a 65 años.

A continuación, se expondrá la información relativa al uso de la bicicleta y al principal medio de transporte que las personas que componen la muestra eligen para movilizarse en la ciudad. Posteriormente, respecto de los y las usuarias que registran un menor uso del sistema o dejaron de utilizarlo, se indagarán los motivos que estas personas indican como razones para ese bajo nivel de uso, así como las condiciones que consideran necesarias para incrementar la frecuencia de uso.

Nivel de uso:

En lo que respecta al nivel de uso del sistema, se puede indicar a priori que es equilibrado entre los géneros varón-mujer, ya que se observa una relación prácticamente equivalente entre ambos (47% y 51%) respectivamente.

Asimismo, se puede observar que es similar la proporción de personas que aumentaron o permanecieron constantes en el uso de la bicicleta pública respecto a quienes tuvieron un menor uso o dejaron de usarla. Por tanto, es posible inferir que la variación del uso del sistema de bicicletas fue equilibrada. Es decir, que de un total 3985 personas que respondieron, el 25% aumentó su uso y un 21% indicó que se mantuvo constante. Estos dos grupos representan alrededor de 1800 personas.

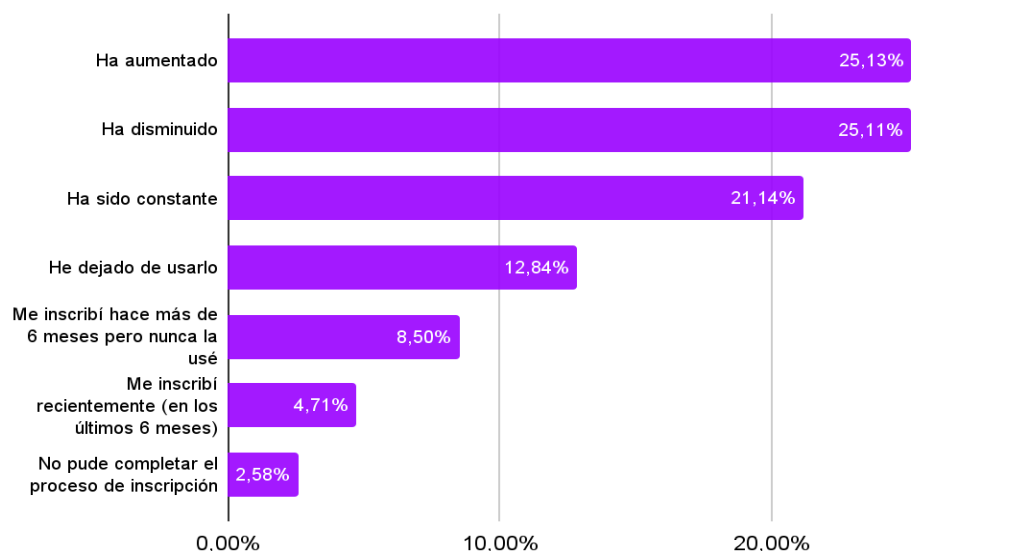
⁴ “Mi bici tu bici sigue ampliando sus servicio en el norte y noroeste de la ciudad” *El Ciudadano*, 6 de agosto de 2022

⁵ “El municipio proyecta instalar 30 estaciones de bicicletas en zona sur” *La Capital*, 18 de Septiembre de 2021

Además, un 25% del total indicó que disminuyó el uso, el 12% indicó que dejó de usarlo y la proporción de quienes nunca lo usaron corresponde al 8%, número que demuestra que aproximadamente un total de 1800 personas se apartaron de alguna manera del sistema.

Figura N°2

Nivel de uso del Sistema durante el año anterior

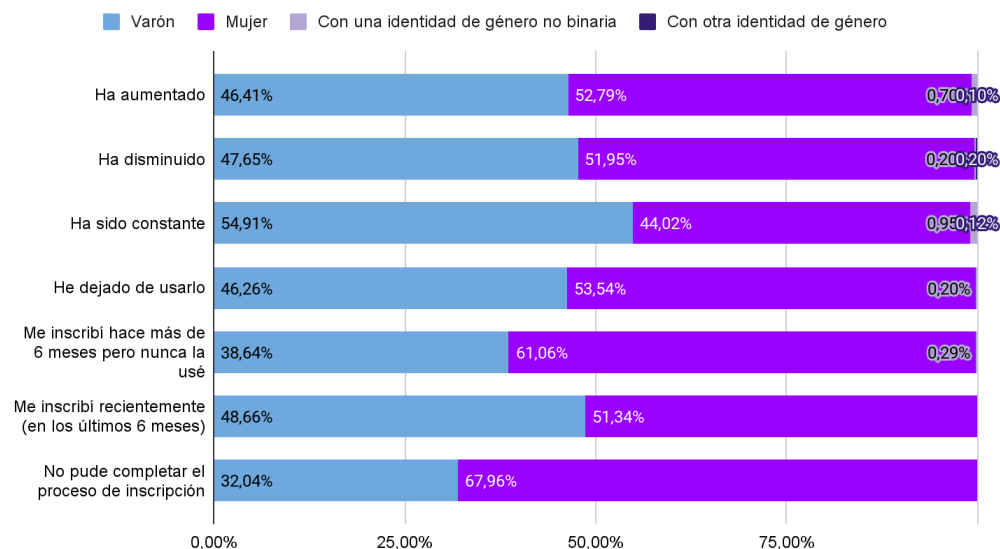


Fuente: elaboración propia en base a Encuesta de percepción y satisfacción del Sistema de Bicicletas Públicas "Mi Bici Tu Bici" 2021

Si se observa el nivel de uso del sistema según identidad de género, se puede corroborar una tendencia creciente por parte de mujeres en el uso de la bicicleta pública en Rosario: el 52% de quienes indicaron que su uso aumentó en el último año son mujeres, un porcentaje sensiblemente alto en comparación con los usuarios varones el cual es del 46%, como indica la Figura N°3. En cuanto las personas con otra identidad de género y género no binario, éstas corresponden al 0,10% y al 0,70% respectivamente del total de quienes indicaron que aumentaron el uso.

Figura N°3

Nivel de uso del Sistema durante el año anterior por identidad de género



Fuente: elaboración propia en base a Encuesta de percepción y satisfacción del Sistema de Bicicletas Públicas “Mi Bici Tu Bici” 2021

De esta manera, se puede inferir que existe un gran número de mujeres que utilizan la bicicleta para movilizarse por la ciudad. Esto se condice con la información que brinda el BID (2017) que establece que en Rosario la participación de mujeres pedaleando es mayor que en otras ciudades latinoamericanas (BID, 2017). Sin embargo, si se observa nuevamente la Figura N°3, los indicadores que corresponden a una menor utilización del sistema (he dejado de usarlo, me inscribí pero nunca la usé, ha disminuido el uso) presentan una mayor proporción de mujeres que de varones.

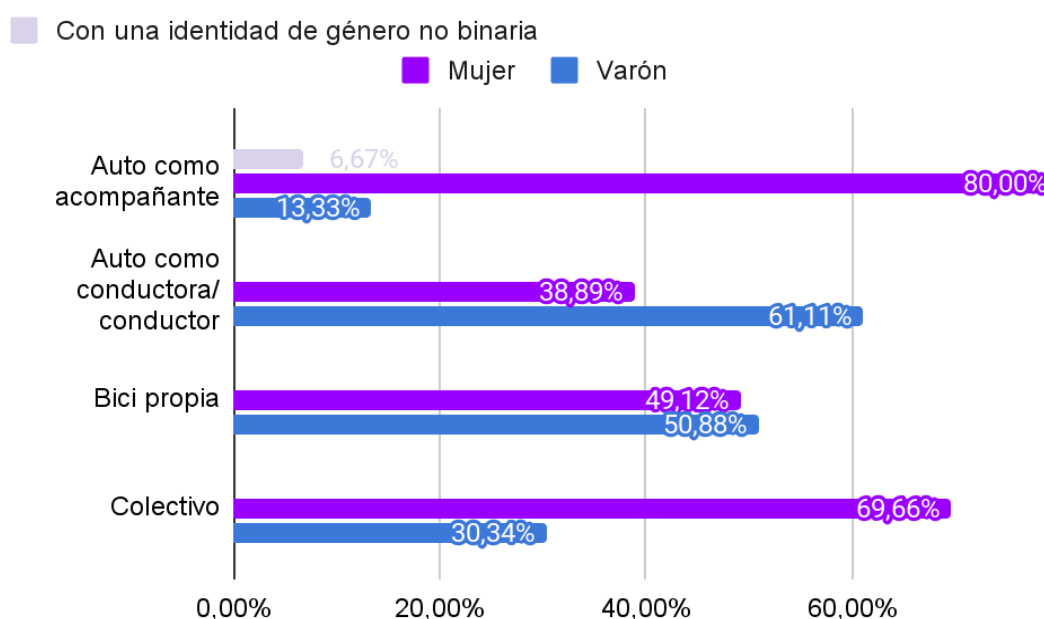
En lo que respecta al grupo de personas que aumentaron el uso del sistema durante el último año se observa que el 38% de ellas elige la bicicleta pública como el principal medio de transporte para movilizarse en la ciudad. Así, se puede inferir que la bicicleta representa una gran proporción en reparto modal para los y las usuarias del sistema que tienen un uso creciente o constante del mismo. Además, este elevado nivel de elección de la bicicleta como medio de transporte puede explicar la poca diferencia entre varones y mujeres que existe en cuanto a los inscriptos en el sistema, ya que la diferencia entre géneros tiende a disminuir a medida que la bicicleta representa un mayor porcentaje en el reparto modal (Díaz Rojas, 2017). Asimismo, que exista un sistema de bicicletas públicas contribuye a que éstas se conviertan en un complemento de otros modos de transporte y estimulen la movilidad activa particularmente en las mujeres, debido a que la presencia de ciclistas en la ciudad genera lo que Huerta y Gálvez (2016) denominan un “efecto contagio” que promueve la incorporación de la bicicleta por parte de las mujeres en la cotidianeidad de sus viajes. En este sentido, se podría decir que el

sistema de bicicleta públicas rosarino fomenta una movilidad sostenible en la ciudad mediante la promoción de medios de transporte no motorizados, ya que la información arrojada por las encuestas muestra un gran porcentaje de personas que son constantes en el uso y que además eligen la bicicleta como principal medio de transporte, el cual ofrece un desplazamiento de bajo costo y eficiente en términos ambientales y fomenta el disfrute del espacio público para los y las usuarias.

Por otro lado, en lo que respecta al conjunto de personas que dejaron de usar el sistema, se observa en la Figura N°4 que tanto para mujeres como varones, el colectivo es la principal opción, pero es elegido en mayor medida por mujeres ya que el 70% de quienes optan por este medio corresponde al género femenino. La opción más escogida que le sigue es el auto como conductor, y en este caso es elegido en mayor medida por hombres: el 60% de las personas que dejaron de usar el sistema y usan el auto para movilizarse son varones. Además, para este grupo el auto como acompañante es otra alternativa de medio de transporte y a diferencia del auto como conductor, es más elegido por mujeres que por varones. La bicicleta propia no es elegida como una opción principal, apenas 58 personas la eligen y la proporción entre hombres y mujeres es equivalente.

Figura N°4

Principal modo de transporte por identidad de género para las personas que dejaron de utilizar el sistema



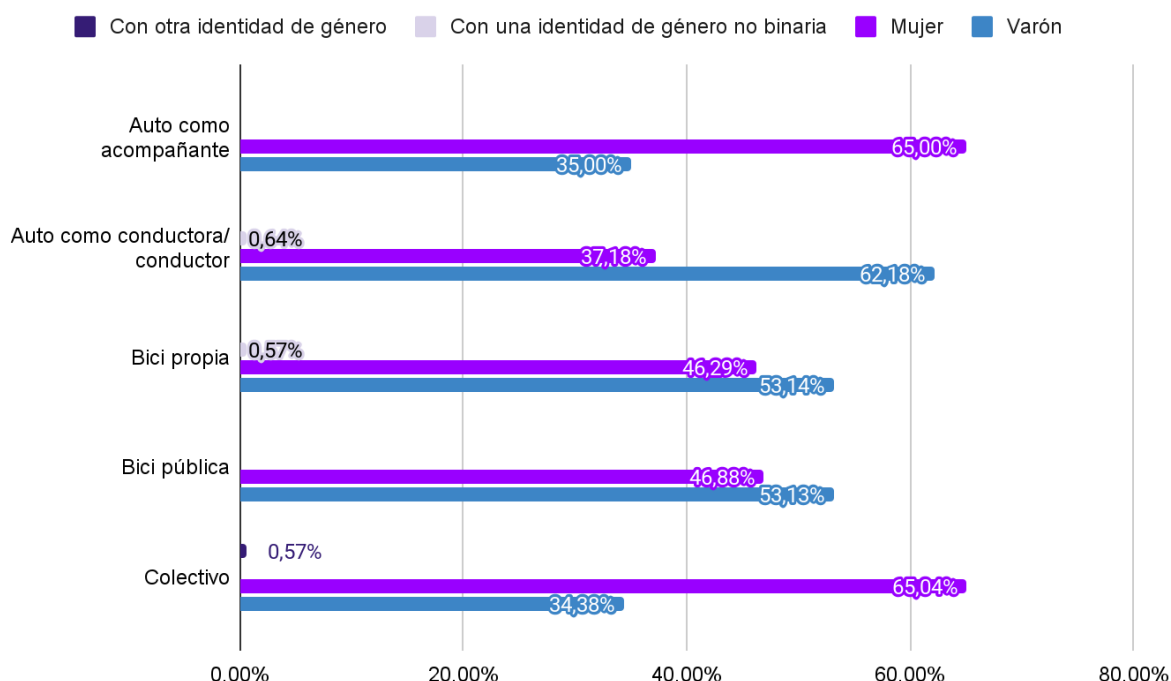
Fuente: elaboración propia en base a Encuesta de percepción y satisfacción del Sistema de Bicicletas Públicas "Mi bici tu bici" 2021

Por otro lado, a partir de la Figura N°5 se observa que para el grupo de personas que disminuyeron el uso del sistema, el colectivo es el principal medio de transporte utilizado y el 65% de quienes lo eligen corresponde al género femenino. Continúa la bicicleta propia para movilizarse, luego el auto como conductor. En ambos casos, esos medios de transporte son más elegidos por varones que por

mujeres, ya que el 53% de quienes eligen la bicicleta propia como vehículo y el 62% que elige el auto como conductor, corresponde al género masculino. Además, al igual que en el grupo anterior, el auto como acompañante es más elegido por mujeres que por varones.

Figura N°5

Principal modo de transporte por identidad de género para las personas que disminuyeron el uso del sistema



Fuente: elaboración propia en base a Encuesta de percepción y satisfacción del Sistema de Bicicletas Públicas "Mi Bici Tu Bici" 2021

De esta manera, a partir de esta información se puede decir que las personas que utilizan menos el sistema de bicicletas o dejan de usarlo, eligen algún medio de transporte motorizado para movilizarse por la ciudad, como el colectivo o el auto. Además, se observa que quienes usan en mayor proporción el colectivo y el auto como acompañante son personas de género femenino, mientras que el auto como conductor es elegido en menor magnitud por ellas. Respecto a la bicicleta propia, ésta se constituye como una de las principales opciones para las personas que disminuyeron el uso del sistema de bicicletas públicas. Sin embargo, al observar las respuestas según identidad de género, se ve que esto no es así para las mujeres, ya que ellas eligen la bicicleta propia en menor proporción que los varones. Esto puede indicar que, en sintonía con lo que sostiene la CEPAL (2019), en Rosario los viajes femeninos se caracterizan por ser realizados principalmente en transporte público y en menor medida en un medio de transporte no motorizado.

Para comprender estas diferencias se pueden considerar distintas circunstancias que conducen a las mujeres a usar un medio motorizado antes que la bicicleta. Una de ellas puede ser, la movilidad del cuidado la cual suele recaer sobre las mujeres e implica el traslado de personas o bultos grandes, así la bicicleta se convierte en un medio de transporte incompatible con los patrones de viaje

femeninos como se sostiene en CEPAL (2019) y Soto Villagrán (2022). Asimismo es posible considerar otras cuestiones vinculadas no necesariamente a la movilidad del cuidado, como puede ser la idea de seguridad por parte de las mujeres al momento de andar en bicicleta, ya que es un medio de transporte donde se está más expuesta y se considera riesgoso para la integridad física, por lo que ante ambientes hostiles para ellas, eligen otro medio de transporte por sobre la bicicleta. Por otro lado, un motivo explicitado por las personas entrevistadas, quienes sugirieron que en muchos casos, andar en bicicleta para una mujer suele ser una cuestión de “animarse” cuando ya son “grandes”, es decir, durante la niñez, adolescencia y temprana juventud no suelen movilizarse en bicicleta. Estas personas lo explicaban a partir de experiencias personales y de conocer otras mujeres que no se animaban a andar en bicicleta hasta que fueron alentadas a usarla⁶.

Factores condicionantes de la movilidad en bicicleta en Rosario

Continuando con el análisis respecto al grupo de personas que se alejaron de Mi Bici Tu Bici y, particularmente, del grupo de mujeres que indican un menor uso, se puede pensar que estas personas encuentran algunos condicionantes al momento de movilizarse en bicicleta en Rosario que a su vez pueden explicar la menor utilización o abandono del sistema. Teniendo en cuenta que el concepto de movilidad que se sostiene en este trabajo implica una perspectiva más allá del desplazamiento en sí mismo y que permite abordar las razones por las que algunas personas, por distintas cuestiones no se movilizan, se considera pertinente indagar acerca de los motivos por los que estos usuarios y usuarias no utilizan o utilizan en menor medida la bicicleta pública para movilizarse, con especial énfasis en las personas de género femenino.

En este sentido, a continuación se explicitan las razones indicadas tanto por las personas que no aumentaron ni mantuvieron constante la frecuencia de uso, como por aquellas que nunca utilizaron el sistema. Luego, se presentarán las condiciones que tanto estos grupos, como quienes aumentaron o mantuvieron constante el uso expresan como necesarias para incrementar la frecuencia de uso de la bicicleta tanto pública como privada. Asimismo, esta información puede ser interpretada como factores que los usuarios y particularmente las usuarias de MBTB reconocen como condicionantes para movilizarse en bicicleta en la ciudad.

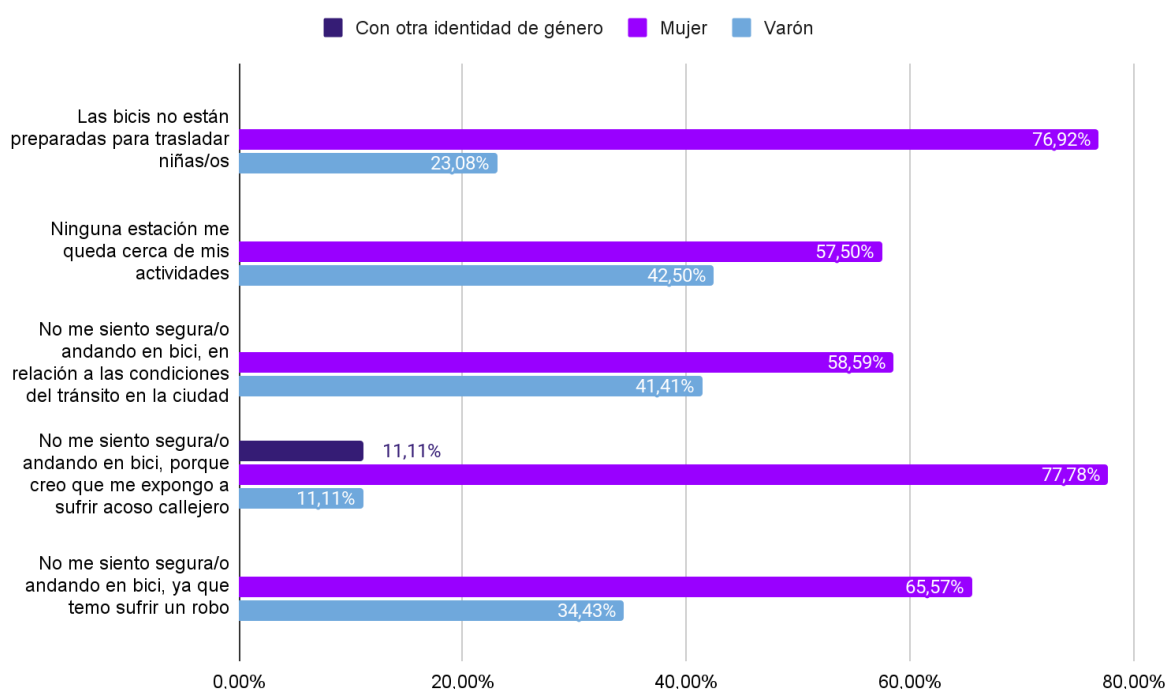
Para el grupo que indicó una disminución del uso del sistema, alrededor de mil personas, se observa que la opción “las bicicletas no están preparadas para el traslado de niños o niñas”, es elegida en mayor proporción por mujeres, ya que el 77% de quienes lo indicaron son de género femenino. Lo mismo se observa respecto a quienes indicaron que redujeron la frecuencia por sentirse inseguras en cuanto a exponerse al acoso callejero, el 77% de las respuestas coincide con el género femenino. En esta opción se destaca que el 11% del total de respuestas corresponde a personas que se identifican con otra identidad de género. Otra razón que es elegida en mayor medida por mujeres es el miedo a sufrir un robo, de quienes indican esta opción el 65% corresponde al género femenino y el 34% al

⁶ Entrevista realizada a integrantes de Rosario En Bici realizada en Junio 2023

masculino. La misma relación existe respecto a las condiciones de tránsito de la ciudad, el 58% de las personas que marcan esta opción se autopercibe como mujer mientras que el 41% como varón.

Figura N°6

Razones por las que las personas disminuyeron el uso del sistema según identidad de género

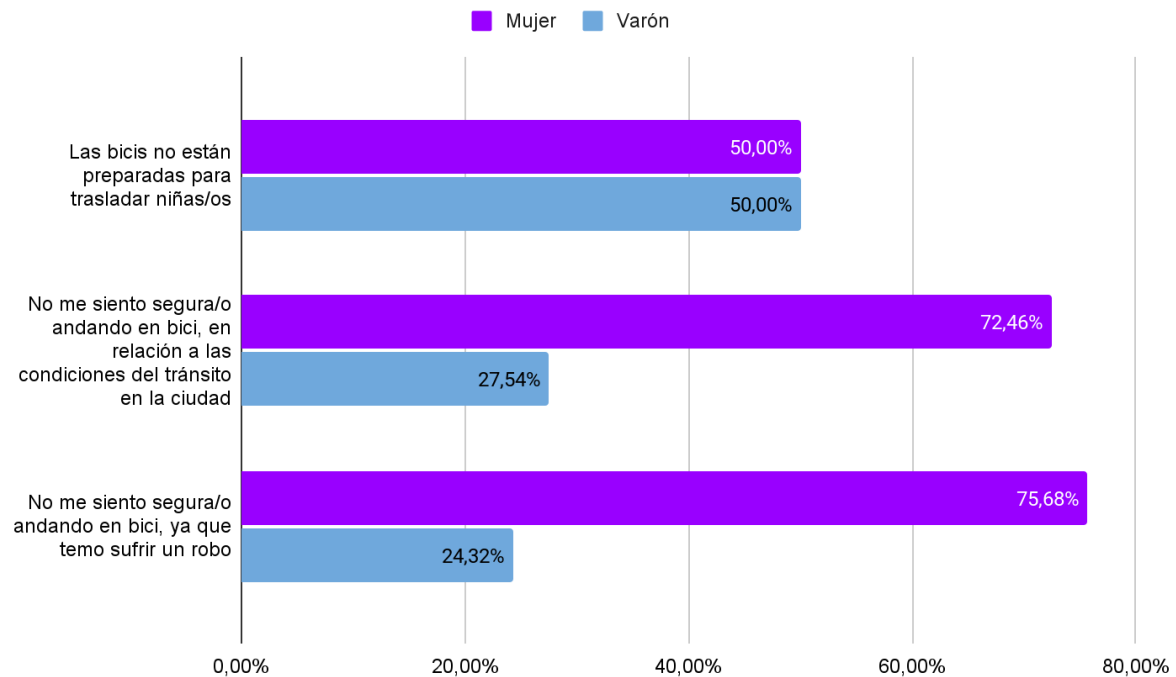


Fuente: elaboración propia en base a Encuesta de percepción y satisfacción del Sistema de Bicicletas Públicas "Mi bici tu bici" 2021

Al observar esta variable para el grupo que dejó de utilizar el sistema, se puede ver a partir de la Figura N°7 que, de todas las personas que contestaron que dejaron de usarla porque no están preparadas para trasladar niños, el 50% son mujeres. Respecto a quienes indicaron que no la usaron por miedo a sufrir un robo y por miedo a las condiciones de tránsito, el 75% y el 72% respectivamente corresponden al género femenino. En cuanto las personas que se autoperciben con una identidad no binaria, no indicaron ninguna de estas opciones.

Figura N°7

Razones por identidad de género por las que las personas dejaron de utilizar el Sistema

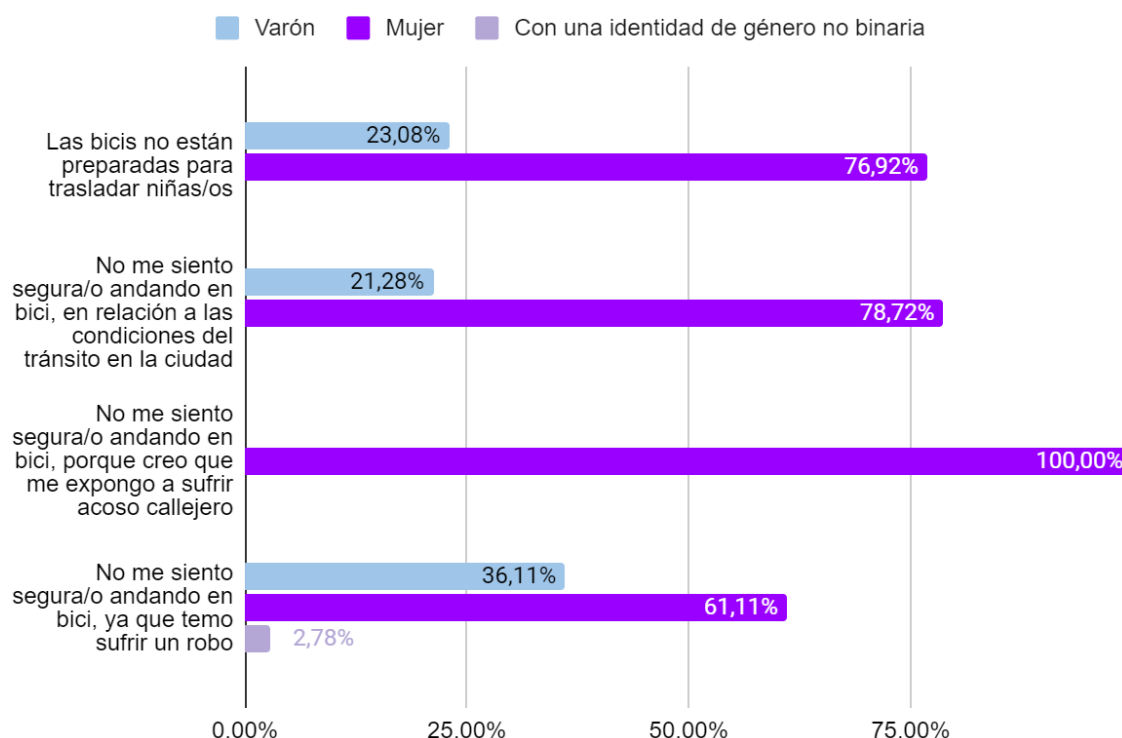


Fuente: elaboración propia en base a Encuesta de percepción y satisfacción del Sistema de Bicicletas Públicas “Mi Bici Tu Bici” 2021

Por otro lado, respecto al grupo de personas que nunca utilizó el sistema, el 61% de las personas de este conjunto son mujeres. Al observar la Figura N°8 se puede ver que del total de las personas que contestaron que nunca las usaron porque no están preparadas para trasladar niños, el 76% son mujeres. De quienes nunca la usaron por miedo a sufrir acoso, el 100% son mujeres. El 62% de quienes indicaron por miedo a sufrir un robo son mujeres y el 2.78% corresponde a personas con género no binario. El 78% de quienes contestaron que nunca la usaron por las condiciones de tránsito son mujeres. Quienes se autoperciben con otra identidad de género como no binario no contestaron ninguna opción además de la del miedo al robo.

Figura N°8

Motivos por identidad de género por los que las personas nunca usaron el sistema



Fuente: elaboración propia en base a Encuesta de percepción y satisfacción del Sistema de Bicicletas Públicas “Mi Bici Tu Bici” 2021

A partir de lo expuesto se puede advertir que, para un grupo de usuarias, el hecho de que las bicicletas públicas no estén acondicionadas con un asiento para el traslado de niñas o niños, se convierte en un factor que condiciona su movilidad. Esta información concuerda con lo enunciado con anterioridad respecto a la movilidad del cuidado, la cual suele estar a cargo de mujeres e implica entre otras cuestiones el traslado de niñas o niños en distintos trayectos durante el día. Por lo tanto, una bicicleta que no esté preparada con una silla adecuada para ello, deja de ser una opción para movilizarse en la ciudad y posiblemente se elija el colectivo como medio de transporte, teniendo en cuenta, como se describió anteriormente que del grupo de personas que se alejó del uso del sistema, un gran número de mujeres elige el colectivo como principal medio. Asimismo, en las entrevistas realizadas, tanto los y las integrantes de Rosario en Bici como a la integrante de Reno12, reconocieron y enfatizaron en la cuestión de que las tareas de cuidado recaen principalmente sobre las mujeres y constituyen una condición al momento de decidir movilizarse en bicicleta.

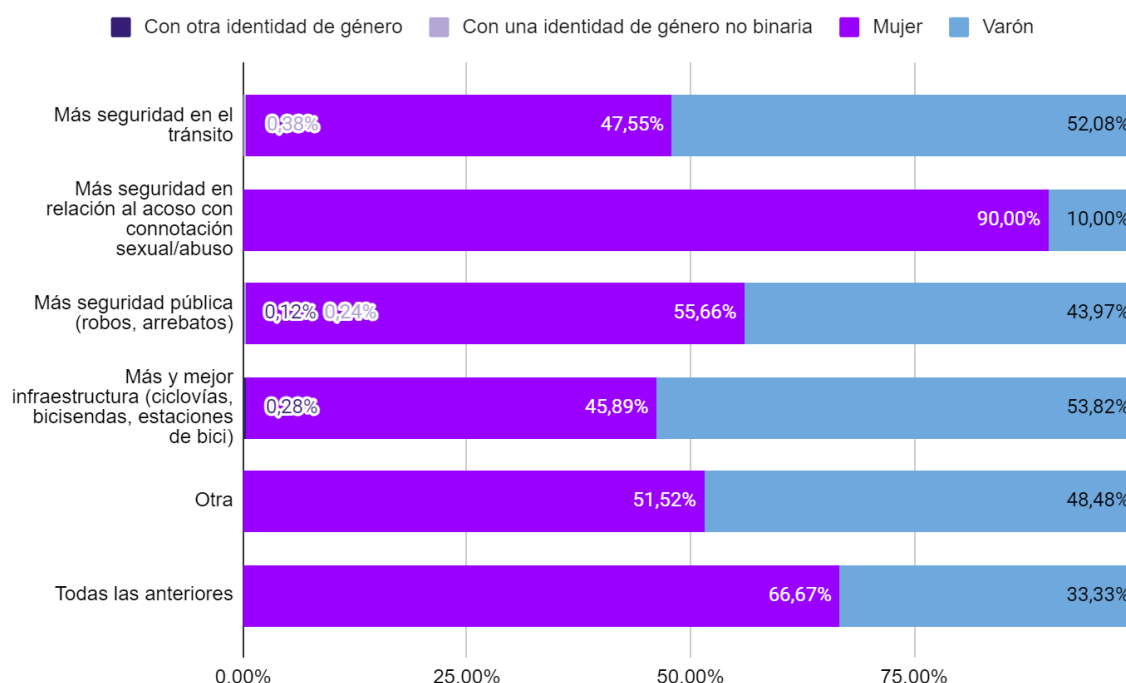
En lo que respecta a la cuestión del tránsito, a partir de los testimonios recogidos en las entrevistas, una integrante de Rosario en Bici sostuvo que “El tránsito y la calle es más hostil con las mujeres”⁷ y que existe una hostilidad directa de los automovilistas contra las bicicletas pero que dicha situación cambia si se

⁷ Entrevista realizada a integrantes de Rosario En Bici realizada en Junio 2023

pedalea al lado de un varón. Sin embargo, a pesar de ser elegida como una de las razones de apartamiento del sistema por un mayor porcentaje de mujeres, en la variable acerca de las condiciones necesarias para usar más la bicicleta, del total de personas que indicaron “más seguridad en el tránsito” el 47% son mujeres y el 52% varones, como se puede observar en la Figura N°10. En relación a esto se puede pensar que los varones lo escogen en relación a un tránsito más fluido que permita ir más rápido, ya que son ellos quienes suelen valorar la velocidad y que les tome el menor tiempo posible llegar a destino (Falú, 2020). Esto a su vez se puede relacionar con la opción que indica que la usarían más si hubiera más infraestructura respecto a bisisendas o ciclovías, las cuales permiten un viaje en bicicleta con menos obstáculos y a mayor distancia de los automóviles, lo que permite transitar a mayor velocidad.

Figura N°10

Razones por identidad de género por las que los y las usuarias del sistema utilizarían más la bicicleta



Fuente: elaboración propia en base a Encuesta de percepción y satisfacción del Sistema de Bicicletas Públicas “Mi Bici Tu Bici” 2021

En lo que refiere al temor a un robo o a sufrir acoso con connotación sexual y a que haya más seguridad respecto a esto, la información recabada demuestra que estas cuestiones son registradas por las mujeres como relevantes al momento de elegir no movilizarse en bicicleta o de pensar cómo mejorar las condiciones para hacerlo. Esto puede mostrar que la movilidad en bicicleta implica una mayor exposición del cuerpo y transitar las ciudades con cuerpos femeninos es distinto que con cuerpos de hombres tal como sostienen Falú (2020) y Soto Villagrán (2022). El cuerpo femenino es señalado culturalmente como más débil y vulnerable, lo que genera, como se observa en la información descripta, que se sientan más expuestas a diferentes formas de violencia e incluso de acoso sexual. Este miedo que las usuarias declaran condiciona sus opciones de movilidad y muestra que el transporte

no es neutral al género: las mujeres dejan o utilizan con menor frecuencia las bicicletas públicas, eligen principalmente modos motorizados y les preocupa la seguridad en el momento que deciden movilizarse en bicicleta.

Por otro lado, a partir de la variable que indaga acerca de las condiciones que las usuarias consideran que deberían cumplirse para incrementar el uso de la bicicleta pública o privada, es posible registrar también la sensación de miedo y mayor exposición que perciben las mujeres. En este sentido, si se observan las respuestas según la identidad de género de quienes disminuyeron el uso del sistema, dejaron de usarla o nunca la usaron, se puede ver que las opciones vinculadas con la seguridad pública en relación a robos y arrebatos, y a la seguridad en relación a acoso con connotación sexual son elegidas en mayor proporción por mujeres, con el 55% y el 90% del total de respuestas respectivamente. A su vez, todas las opciones en conjunto son consideradas necesarias por un 66% de las personas y corresponden al género femenino.

Consideraciones finales

Así, a partir de lo relevado, el objetivo que guió el presente trabajo refería a problematizar la cuestión de género y movilidad en la ciudad de Rosario desde la perspectiva de las mujeres ciclistas en 2021. Para ello se propuso analizar el uso de la bicicleta en la ciudad particularmente por parte de mujeres, como también identificar y analizar los factores que las usuarias del sistema de bicicletas públicas reconocen como condicionantes al momento de movilizarse en bicicleta en Rosario. En relación al género, vale aclarar que en esta investigación se optó por las categorías binarias de género varón-mujer, principalmente por la disponibilidad de datos y la imposibilidad de incidir en la muestra de la encuesta analizada. Sin embargo, se considera pertinente realizar futuras indagaciones acerca de otras identidades y/o colectivos para ir ampliando el conocimiento en cuanto a la movilidad de otras personas más allá del arquetipo varón que prima al momento de pensar y diseñar infraestructura urbana y servicios públicos.

Respecto al uso de la bicicleta en la ciudad, se observó en un primer lugar que en Rosario la bicicleta como modo de transporte es utilizada en similares proporciones por mujeres y varones. A su vez, se pudo constatar la tendencia creciente en el uso de este modo de transporte, particularmente por parte de mujeres ya que, más del 50% indicó que aumentaron su uso en el último año. De esta manera, se puede decir que la existencia de un sistema de bicicletas públicas en la ciudad contribuye a que la bicicleta se convierta en un modo de transporte y estimule la movilidad activa de las mujeres en particular, gracias a lo que Huerta y Gálvez (2017) caracterizan como el “efecto contagio” que genera la presencia de mujeres ciclistas en las ciudades.

No obstante este creciente uso femenino de la bicicleta, se observó un alto porcentaje de mujeres que se apartaron del sistema tanto por haber disminuído el uso, por dejar de usarlo o por nunca haberlo utilizado. En lo referente a este grupo se indagó cuál es el principal modo de transporte que utilizan para movilizarse en la ciudad ya que la bicicleta pública para estas personas no constituye la opción principal. Al respecto se advirtió que las mujeres usan en mayor medida el

transporte público motorizado como el colectivo y no prefieren la bicicleta propia, lo que puede indicar un menor acceso a modos motorizados privados por parte de ellas. Acerca de esta situación se registraron posibles y distintas circunstancias que conducen a las mujeres a usar un medio de transporte motorizado antes que la bicicleta.

En este sentido, la encuesta arrojó que el hecho de que las bicicletas públicas no estén preparadas con asientos para trasladar niños o niñas ocasiona que la bicicleta sea incompatible con los viajes de aquellas personas que tienen a cargo el cuidado de niños o niñas. Según los datos recogidos, el mayor porcentaje de personas que indican esta situación corresponde con el género femenino, lo que nos puede indicar cómo los cuidados y particularmente la movilidad del cuidado recae sobre mujeres, quienes en este caso no eligen o no pueden elegir la bicicleta pública como medio de transporte. Al respecto de este hallazgo, se puede considerar que desde la Municipalidad y el Ente de Movilidad realizaron una acción concreta para comenzar a revertir esta situación ya que, durante el 2022, se incorporaron a la oferta de bicicletas ochenta nuevos rodados con sillitas para trasladar niños y niñas de entre uno y seis años de edad⁸. Así, Mi Bici Tu Bici se convirtió en el primer sistema de bicicletas públicas de América Latina que incorpora este elemento, garantizando los desplazamientos vinculados a tareas de cuidado. También vale mencionar que desde el primer momento de implementación del sistema, todas las bicicletas disponibles cuentan con un canasto delantero que permite el traslado de distintos objetos. Si bien este aspecto no es indagado en la encuesta ni estuvo presente en el análisis de esta investigación, se lo puede considerar como un elemento que facilita en alguna medida los viajes que se realizan en el marco de la movilidad del cuidado.

Además, considerando también otros aspectos resaltados por las mujeres encuestadas, como aquellos vinculados con la movilidad del cuidado, es posible afirmar que el género es un factor que repercute y condiciona directamente la movilidad y el uso del espacio público por parte de las mujeres que se movilizan en la ciudad de Rosario. Por tanto las acciones mencionadas anteriormente como la incorporación de sillitas para el traslado de niñas o niños, o que las bicicletas tengan canastos favorecen el uso de la bicicleta y el disfrute del espacio público para las mujeres contribuyen a promover la movilidad en bicicleta por parte de las mujeres en la ciudad.

Finalmente, la presente investigación pretendió constituirse como un aporte y recurso para la elaboración e implementación de políticas de movilidad que incorporen la perspectiva de género ya que, como se sostuvo, el modo en que se diseñan los sistemas y servicios de transporte influyen de manera distinta en mujeres y varones puesto que sus necesidades y patrones de movilidad son diferenciados. En este sentido, se considera que este trabajo aporta información acerca de las distintas barreras socio-culturales que expresan las relaciones de género y que condicionan las prácticas de las mujeres, particularmente las mujeres ciclistas, en Rosario. Si bien se reconocen los inconvenientes y obstáculos que existen para incorporar esta perspectiva en políticas públicas de movilidad, se considera que comprender las dificultades que tienen las mujeres para moverse

⁸ “Mi Bici Tu Bici incorpora sillitas para trasladar niños y niñas” Rosario Noticias 8 de Junio 2022

en su vida cotidiana así como también conocer su relación con el transporte público, en este caso Mi Bici Tu Bici, es fundamental para poder hacerlo con el fin de que las mujeres puedan apropiarse de un espacio urbano que suele ser hostil para ellas y poder promover el desarrollo de una movilidad sostenible en Rosario.

BIBLIOGRAFÍA:

Asprilla Lara, Yefer (2016) La Movilidad Urbana Sostenible: un paradigma en construcción en el contexto del cambio climático. *Ambiens. Revista Iberoamericana Universitaria En Ambiente, Sociedad Y Sustentabilidad*

Asociación Civil Compromiso Vial (2020). "Compromiso vial, ideas y aproximaciones desde una mirada feminista" Recuperado de: <https://www.ciscsa.org.ar/post/compromiso-vial-por-la-igualdad-de-g%C3%A9nero-d-e-rosario-present%C3%B3-una-nueva-publicaci%C3%B3n>

Allen, H., Cárdenas, G., Pereyra, L., Sagaris, L. (2018). Ella se mueve segura. Un estudio sobre la seguridad personal de las mujeres y el transporte público en tres ciudades de América Latina. *Caracas CAF y FIA Foundation*. Recuperado de <http://scioteca.caf.com/handle/123456789/1405>

Banco Interamericano de Desarrollo (BID) (2015) Ciclo inclusión en América Latina y el Caribe, Guía para impulsar el uso de la bicicleta. Recuperado de: <https://publications.iadb.org/publications/spanish/document/Ciclo-inclusi%C3%B3n-e-n-Am%C3%A9rica-Latina-y-el-Caribe-Gu%C3%ADa-para-impulsar-el-uso-de-la-bicicleta.pdf>

Díaz R., Rojas F. (2017) Mujeres y ciclismo urbano: promoviendo políticas inclusivas de movilidad en América Latina. Recuperado de: <https://publications.iadb.org/es/mujeres-y-ciclismo-urbano-promoviendo-politicas-incluisvas-de-movilidad-en-america-latina>

Falú Ana (14 de octubre de 2020) Género, movilidad y derecho a la ciudad [Conferencia] "Compromiso vial por la igualdad de género", <https://www.compromisovial.org.ar/acciones/investigaciones>

González Luna, Samuel Rolando (2016) Una Nueva Revolución En La Movilidad Urbana: Los Sistemas De Bicicletas Públicos, revista interdisciplinaria sobre estudios urbanos Núm. 1 Vol. 1. Octubre 2015 – Octubre 2016

Herce Vallejo, M., & Magrinyà, F. (2013). El espacio de la movilidad urbana (1ª ed. ed.). Buenos Aires: Café de las Ciudades.

La Capital , 16 de Abril de 2021, Se sumaron 57 kilómetros de ciclovías desde que comenzó la pandemia . Recuperado de:

<https://www.lacapital.com.ar/la-ciudad/se-sumaron-57-kilometros-ciclovias-que-comenzaron-la-pandemia-n2654314.html>

Huerta Elena y Gálvez Cristina (2016) Mujeres En Bicicleta. Imaginarios, prácticas y construcción social del entorno en la ciudad de Sevilla N° 16, 2016. Universidad de Jaén (España)

Ilárraz Imanol (2006) Movilidad sostenible y equidad de género. Recuperado de: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=2223825>

Jaimurzina, Azhar; Muñoz Fernández, Cristina y Pérez, Gabriel (2017). Género y transporte: experiencias y visiones de política pública en América Latina. CEPAL. Recuperado de: https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/43125/1/S1700969_es.pdf

Jirón, P. y Dhan Zunino S. (2017) Dossier. Movilidad Urbana y Género: experiencias latinoamericanas. Revista Transporte y Territorio /16. p. 1-18. Recuperado de: <https://www.redalyc.org/pdf/3330/333051591001.pdf>

Lanciotti, N. et. al. (2015). Políticas urbanas, habitacionales y mercado inmobiliario. Análisis de casos y perspectivas de investigación. Vigésimas Jornadas "Investigaciones en la Facultad" de Ciencias Económicas y Estadística. Rosario, Argentina.

Montezuma Ricardo (2003) Ciudad y transporte: La movilidad urbana. En Balbo M, Jordán R y Simioni D. *Cuadernos De La Cepal, La Ciudad Inclusiva*

Montezuma, R. (2015). Sistemas Públicos de Bicicletas para América Latina. Guía práctica para implementación. Bogotá: CAF; Fundación Ciudad Humana. Recuperado de: <https://scioteca.caf.com/handle/123456789/745>

Movilidad Urbana Sostenible de América Latina-MUSAL (2014). Declaración de Lima "Libro Blanco". Secretaria General de SIBRT.

Ministerio de Seguridad, Secretaría de Política y Gestión de la Información, Observatorio de Seguridad Pública (2022), Informe Anual Sobre Personas Heridas Por Armas De Fuego En Provincia De Santa Fe (Año 2021) <https://www.santafe.gob.ar/ms/osp/informes/informe-anual-sobre-personas-heridas-por-armas-de-fuego-en-provincia-de-santa-fe-ano-2021/>

Ministerio de Seguridad, Secretaría de Política y Gestión de la Información, Observatorio de Seguridad Pública (2022), Informe Anual Sobre Homicidios En Provincia De Santa Fe Año 2021 <https://www.santafe.gob.ar/ms/osp/informes/informe-anual-sobre-homicidios-en-provincia-de-santa-fe-2021/>

Municipalidad de Rosario. (1998). Plan Estratégico Rosario. Rosario, Argentina. Disponible en: <http://ceysrosario.org/wp-content/uploads/2017/04/3-PER1998.pdf>

Ortiz, F. (2012) El Sistema de Transporte Público en Bicicleta de Buenos Aires. Recuperado de: <https://lppargentina.org.ar/wp-content/uploads/2014/05/FO.Sistema-pub-de-bicis-en-CABA.pdf>

Pérez Lopez R.,(2013) El sistema de bicicletas públicas “Ecobici”: del cambio modal al cambio social (Mexico). Recuperado de: <https://www.redalyc.org/pdf/4195/419545120004.pdf>

Pérez, G, (2019.) Políticas de movilidad y consideraciones de género en América Latina, *Serie Comercio Internacional*, N° 152 (LC/TS.2019/108) Santiago, Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), Recuperado de: https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/45042/1/S1900968_es.pdf

Reviglione, M. (2020) Derecho a la ciudad, urbanismo neoliberal y reconfiguración socio-espacial en barrio Pichincha de la ciudad de Rosario. Abordajes y cartografías críticas desde la Ciencia Política. Tesina de grado. Universidad Nacional de Rosario, Argentina.

Rosariotres, 21 de febrero de 2011, Vecinos de calle Salta redoblan la apuesta contra la bisisenda. Recuperado de: <https://www.rosario3.com/noticias/Vecinos-de-calle-Salta-redoblan-la-apuesta-contr-la-bicisenda-20110221-0035.html>

Sánchez de Madariaga, Inés (2016) Movilidad del Cuidado, ONU Hábitat

Sanchez Bernal M., Triana Gallego, L. (2016) Mujeres, patrimonio y ciudad: en bici por monumentos y espacios simbólicos de y para ellas en Bogotá. Recuperado de: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=333051591002>

Soto Villagran (2007) Análisis de la movilidad, accesibilidad y seguridad de las mujeres en tres Centros de Transferencia Modal (CETRAM) de la Ciudad de México. Recuperado de: <https://www.semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/analisisdelamovilidadaccesibilidadyseguridaddelasmujeresentrescentrosdetransferenciamodalcetramdelaciudaddeMexico.pdf>

Paula Soto Villagrán (2014) Patriarcado Y Orden Urbano. Nuevas y viejas Formas De Dominación De Género En La Ciudad Revista Venezolana De Estudios De La Mujer - Enero-Junio 2014 - Vol.19/N°42. Pp. 199-214

Soto Villagrán (2016) Repensar el hábitat urbano desde una perspectiva de género. Debates, agendas y desafíos, revista andamios Volumen 13, número 32, septiembre-diciembre, 2016, pp. 37-56.

Soto Villagrán (2017) Diferencias de género en la movilidad urbana. Las experiencias de viaje de mujeres en el Metro de la Ciudad de México Revista Transporte y Territorio, núm. 16, 2017, pp. 127-146.

Soto Villagrán, P. (2018). Hacia la construcción de unas geografías de género de la ciudad. Formas plurales de habitar y significar los espacios urbanos en Latinoamérica. *Perspectiva Geográfica*.

Soto Villagrán (2022) "Paisajes del cuidado en la Ciudad de México. Experiencias, movilidad e infraestructuras". *Íconos. Revista de Ciencias Sociales* 73: 57-75.
<https://doi.org/10.17141/iconos.73.2022.5212>

Soto Villagrán (2022) Un marco analítico para el estudio de las geografías del miedo de las mujeres a partir de la evidencia empírica en dos ciudades mexicanas *Encartes*, vol. 5, núm 10, septiembre 2022-febrero 2023, pp. 17-42.
<https://encartes.mx/soto-geografia-miedo-mujeres-mexico>

Universidad Nacional de Rosario, Usina de datos (2021) Dossier estadístico N°2 Cuarto trimestre, Encuesta de Hogares Rosario 2021. Recuperado de:
<https://rephip.unr.edu.ar/xmlui/handle/2133/25558>