



INFORME DE PERSPECTIVAS:

APOYANDO EL *USO* DE LA BICICLETA EN LOS VIAJES *DE CUIDADO*

Informe elaborado por BYCS en Ámsterdam, con el apoyo de la Fundación Bernard van Leer, en asociación con Bicitekas, Chain Breaking Women y Purpose (Bengaluru Moving).

BYCS es una ONG internacional que apoya el cambio urbano liderado por la comunidad a través del ciclismo.

Autoría:
Lucas Snaije, Gerente de Investigación y Promoción, BYCS
Alex Baum, Gerente de Programas y Sistemas, BYCS

Revisión:
Camila Herrero Rodríguez, Gerente de Política Pública e Inclusión Ciclista, BYCS
Laura Ochoa Foschini, Responsable de Primera Infancia, Fundación Bernard van Leer
Hannah Rothschild, Responsable de Difusión de Conocimientos, Fundación Bernard van Leer
Victoria Chavez Barriga, Responsable de Urban95, Fundación Bernard van Leer
Lea Ravensbergen, Profesora Asociada, McMaster University
Andrea María Navarette Mogollon, ex gerente de bicicletas de la ciudad de Bogotá
Aimée Gauthier, Directora de Conocimiento, ITDP
Janene Tuniz, Oficial del Programa de Movilidad Sostenible, Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente

Diseño:
James Crossely, Director Creativo y de Comunicación, BYCS

Casi un tercio de las 4000 millones de personas que viven actualmente en zonas urbanas son niñas y niños. Gran parte de la población adulta asume en algún momento de su vida el papel de la persona cuidadora principal de un niño o niña. Las actividades relacionadas con el cuidado, como acompañar a los niños y niñas a la escuela, al médico, a ver a los amigos o comprar alimentos y otros artículos para el hogar, influyen en cómo y por qué muchas personas adultas se desplazan por la ciudad. El números de viajes de cuidado representan una parte considerable en la población urbana adulta, y varios estudios indican que esta cifra puede alcanzar hasta un tercio de todos los desplazamientos.

Este informe explica las razones y la manera en que las personas encargadas de la formulación de políticas y pueden los viajes de cuidado en bicicleta. Este documento se centra principalmente en las madres y otras mujeres que cuidan de los niños y niñas, y que realizan un número significativo, y a menudo desproporcionado, de labores y desplazamientos relacionados con el cuidado.

Estos conocimientos se basan en tres programas piloto desarrollados en 2022: en la Ciudad de México por Bicitekas, en Estambul por Chain Breaking Women y en Bengaluru por Purpose-Bengaluru Moving. Estos programas piloto se desarrollaron en colaboración con BYCS, y facilitaron el acceso a bicicletas y oportunidades para aprender a andar en ellas, para 100 cuidadoras. Este informe se basa en los datos de una encuesta exploratoria sobre el uso de la bicicleta y los viajes de personas cuidadoras (BYCS, 2022). Esta encuesta recolectó las experiencias de 209 cuidadoras de 16 países. Este informe también recopila bibliografía académica y literatura gris, así como entrevistas a personas expertas realizadas para el informe «Cycling for Infants, Toddlers, and Caregivers» (Ciclismo para la primera infancia y sus cuidadores) (BYCS, 2020).

Este informe forma parte de la iniciativa global de BYCS «[Increasing Access to Cycling Mobilities of Care](#)» (Ampliando el acceso a la movilidad del cuidado en bicicleta), con el apoyo de la Fundación Bernard van Leer (2022-2023).

ÍNDICE

I. EN RESUMEN	2
II. GLOSARIO	4
III. POR QUÉ LA MOVILIDAD DEL CUIDADO Y POR QUÉ LA BICICLETA	6
IV. MOVILIDAD DEL CUIDADOR Y EL USO DE LA BICICLETA: BENEFICIOS Y BARRERAS	10
V. ENFOQUES CONDUCTUALES: LECCIONES DE LOS PROGRAMAS PILOTO	16
VI. RECOMENDACIONES	24
VII. LECTURAS ADICIONALES	30
VIII. BIBLIOGRAFÍA	31



EN RESUMEN

Fotografía: Calvox & Periche

Las opciones de movilidad influyen, y a menudo definen, el cuidado de los niños y niñas, y el trabajo doméstico, como la compra de alimentos y otras labores del hogar. Pese a que estos viajes de cuidados representan una gran parte de los desplazamientos diarios, no se tienen muy en cuenta en la literatura sobre el transporte, y menos aún en las agendas de las políticas de transporte. La movilidad del cuidado, concepto acuñado por Inés Sánchez de Madariaga (2009), proporciona un marco para reconocer, medir, visibilizar, valorar y contabilizar adecuadamente todos los viajes asociados a las tareas de cuidado y domésticas que deben realizar las familias. Estos viajes los realizan principalmente las personas cuidadoras, que suelen ser mujeres. Los viajes de las cuidadoras son a menudo de corta duración, pero pueden tardar tiempo, ya que las rutas a menudo no están adecuadamente atendidas por la planificación del transporte público. Para atender todas las tareas de cuidado y tareas domésticas, las cuidadoras conectan varios destinos en un mismo viaje, lo que hace que sus desplazamientos sean complejos, agotadores y costosos.

La bicicleta puede ser una herramienta poderosa para estos viajes, con diversos beneficios a nivel personal, social, económico y medioambiental. Sin embargo, para favorecer su adopción, es preciso crear un entorno seguro y cómodo, con programas de participación sólidos y con accesorios que faciliten los viajes de las cuidadoras, como asientos o remolques. El uso de la bicicleta ofrece una forma saludable, sostenible, eficiente en el consumo de energía, asequible y flexible de desplazarse por la ciudad. Además, puede ofrecer momentos importantes de interacción con los niños y niñas, beneficiando su desarrollo sociocognitivo.

Sin embargo, tradicionalmente se ha considerado que el uso de la bicicleta es un reto para los viajes de cuidado cotidianos, debido a varias barreras significativas que obstaculizan que las cuidadoras empiecen a usar la bicicleta o continúen haciéndolo cuando llevan carga o acompañan a un niño o niña. Junto a las mejoras clave de la infraestructura, existen otras intervenciones pueden facilitar el uso de la bicicleta para que las cuidadoras se desplacen con mayor libertad y eficacia, como la formación práctica o el acceso a equipamiento ciclista. Este informe pone en relieve los aspectos relacionados con el uso de la bicicleta como medio de movilidad de las cuidadoras, y propone formas de integrar esta perspectiva en la promoción del uso de la bicicleta para las cuidadoras, especialmente las madres y sus familias.

RECOMENDACIONES CLAVE:

1. Integrar una perspectiva de género en investigaciones futuras para comprender las movilidades del cuidado según el contexto
2. Establecer contacto con las mujeres y personas cuidadoras para comprender el contexto y las barreras que las obstaculizan para comenzar a usar la bicicleta
3. Priorizar las movilidades del cuidado en bicicleta en los planes de movilidad, el desarrollo de capacidades y los esfuerzos de comunicación
4. Desarrollar programas que aumenten las habilidades, autoeficacia, y aspiraciones para usar la bicicleta por parte de las personas cuidadoras
5. Facilitar el acceso a equipos especializados que faciliten el transporte de cargas y de niños y niñas, así como a servicios inclusivos de acceso a bicicletas, a fin de garantizar que las cuidadoras se desplacen cómodamente en bicicleta

III.

GLOSARIO



Fotografía: Biotekas

Enfoque conductual: se presta especial atención a los factores sociales, psicológicos y económicos que afectan lo que la gente piensa y hace.¹

Cuidado: el trabajo realizado en su mayoría por mujeres, dirigido a niños y niñas, ancianos, personas con alguna enfermedad o discapacidad y, en general, actividades relacionadas con el funcionamiento del hogar o la comunidad (incluso para el medio ambiente). El trabajo de cuidados puede ser remunerado, pero en su mayor parte no lo es y tiene un importante componente asociado a los roles de género. A lo largo de la historia, las actividades de cuidados no han sido consideradas como un trabajo de producción, pero precisamente estas tareas permiten asegurar la continuidad de la mano de obra y tienen una importancia invisible para la economía de la sociedad.

Cuidadora: personas que prestan apoyo social y/o de salud a otras personas (desde niños a ancianos) que necesitan cierto grado de asistencia continua en las tareas cotidianas regularmente o a diario. A largo plazo, las personas cuidadoras no profesionales o no remunerados (familiares o amigos) son la columna vertebral de los cuidados que reciben las personas en sus domicilios, así como de la sociedad.²

Viajes de cuidado: los desplazamientos, generalmente diarios, que son necesarios para completar la labor de cuidado, como ir al supermercado o acompañar a los niños y niñas (véase «Movilidad del cuidado»).

Economía del cuidado: el trabajo remunerado y no remunerado y los servicios que se destinan al cuidado en todas sus formas.³

Integración de la perspectiva de género: una estrategia inclusiva que integra la perspectiva de igualdad de género en todos los niveles de las políticas, programas y proyectos públicos, para mejorar su calidad y garantizar una asignación de los recursos más eficiente.⁴

Viajes para atender asuntos del hogar: viajes individuales relacionados con el mantenimiento del hogar, como hacer las compras, acceder a servicios esenciales o recados administrativos. Mientras que la movilidad del cuidado combina estos viajes para mostrar el impacto total de los desplazamientos relacionados con el cuidado.⁵

Movilidad del cuidado: el concepto de «movilidad del cuidado», cuya autora es Inés Sánchez de Madariaga, incluye todos los desplazamientos derivados de las responsabilidades domésticas y de cuidado: acompañar a otras personas, especialmente a los niños y niñas a la escuela, a la guardería, a actividades, etc.; hacer compras para el día a día, el mantenimiento del hogar, la organización y los recados administrativos; desplazamientos para mantener las relaciones sociales y familiares; y visitas para cuidar a familiares enfermos o de edad avanzada (diferentes de las visitas de ocio o tiempo libre).⁶

Seguridad personal: el reconocimiento general y la evasión de posibles situaciones o individuos que puedan causar daños a una persona. La interacción de las cuidadoras en el espacio público y la seguridad personal deben considerarse como una variable que limita o modifica sus decisiones sobre cuándo y dónde pueden transitar o no.

Autoeficacia: creencia de una persona en su capacidad para ejecutar los comportamientos necesarios para producir logros específicos de desempeño. La autoeficacia refleja la confianza en la capacidad de ejercer control sobre la propia motivación, el comportamiento y el entorno social.⁷

Pobreza de tiempo: la asignación desigual y basada en el género del trabajo doméstico no remunerado, que representa una carga adicional para las mujeres que se incorporan a la vida laboral, dejándolas a menudo con poco o ningún tiempo a su disposición. La pobreza de tiempo tiene importantes repercusiones en las oportunidades económicas y la salud de las mujeres, y es una manifestación de la opresión sistémica de las mujeres a través de la desigualdad de género y las normas de género restrictivas.⁸

Encadenamiento de desplazamientos: modelo de viaje que combina varios destinos en un solo desplazamiento, como una persona que lleva a sus hijos a la guardería o a la escuela, va a hacer las compras y luego se dirige al trabajo, frente a un desplazamiento más pendular, como un simple trayecto de casa al trabajo.⁹

1 The World Bank, "Mind, Behavior, and Development Unit."
 2 Centers for Disease Control and Prevention, "For Caregivers, Family and Friends."
 3 The Care Economy Knowledge Hub, "Stimulating growth and investment."
 4 Council of Europe, "What is gender mainstreaming?"
 5 Ravensbergen, Fournier and Ahmend, "Exploratory Analysis of Mobility of Care.", 1499–1509.
 6 Sanchez de Madariaga, "Mobility of Care."
 7 Carey, Forsyth, "Teaching Tip Sheet: Self-Efficacy."
 8 Hyde, Greene, and Darmstadt, "Time poverty."
 9 Dr. Commute, "Trip Chaining."



POR QUÉ LA MOVILIDAD DEL CUIDADO Y POR QUÉ LA BICICLETA

Fotografía: Calvox & Periche

El uso de la bicicleta tiene muchos beneficios potenciales para la salud, la economía, la sociedad y las relaciones de las personas que cuidan de los niños y niñas; sin embargo, estas personas, y especialmente las cuidadoras, se enfrentan a numerosos obstáculos que les impiden utilizar la bicicleta. Para empezar a abordar las necesidades de estas personas, es fundamental comprender las dificultades culturales específicas que disuaden el uso de la bicicleta.

Las movilidades del cuidado en bicicleta están profundamente relacionadas con las experiencias de las mujeres. Las mujeres tienden a realizar más de cuidados debido a una división desigual de las tareas domésticas. Muchos viajes para atender asuntos del hogar requieren el transporte de mercancías o personas pasajeras, lo que puede parecer demasiado difícil en bicicleta. Por ello, diversas investigaciones plantean que la distribución de las tareas domésticas en relación con el sexo de las personas puede contribuir a la disparidad de género en el uso de la bicicleta.¹⁰ Esta brecha fundamental de género que se observa en el uso de la bicicleta es una de las mayores desigualdades entre los distintos modos de transporte, y se da en la mayoría de las ciudades del mundo, excepto en contextos donde las infraestructuras son de muy alta calidad y la cultura del uso de la bicicleta está socialmente arraigada, como en los Países Bajos o Dinamarca.¹¹ Mientras que sólo uno de cada tres ciclistas son mujeres en los entornos de bajo uso de la bicicleta, esta diferencia desaparece en las ciudades de alto uso de la bicicleta.¹²

Los viajes de cuidado se asocian al trabajo no remunerado que realizan las personas para cuidar de sus hijos y otras personas dependientes, incluido el trabajo relacionado con el mantenimiento del hogar.¹³ Estos viajes no están bien descritos en la literatura del transporte y la movilidad, y menos aún se tienen en cuenta en las agendas de las políticas de transporte.¹⁴ Aunque el género es uno de los determinantes más importantes en la elección de transporte, la integración de la perspectiva de género sigue sin incluirse sistemáticamente en la planificación y los proyectos de transporte y movilidad.¹⁵

Los viajes de cuidados constituyen una parte importante de todos los desplazamientos en la ciudad. Un estudio reciente realizado en Montreal indica que **la movilidad del cuidado representa el 28% de la movilidad diaria de las personas adultas**. Además, se observó que las mujeres realizaban más desplazamientos de este tipo que los hombres, especialmente las mujeres de hogares con ingresos más bajos.¹⁶ Una encuesta realizada en Madrid en 2014 reveló que las personas de entre 30 y 45 años realizaban un porcentaje similar de viajes, aproximadamente el 30%, para actividades relacionadas con el cuidado y para el trabajo. Sin embargo, las mujeres realizaban el 40% de sus desplazamientos para actividades relacionadas con el cuidado, mientras que los hombres solo lo hacían en un 9%. **Se estima que, a nivel mundial, más del 70% del trabajo de cuidado lo realizan mujeres o niñas.**¹⁷

Cuando se trata específicamente de comprender cómo las mujeres utilizan la bicicleta y su relación con los viajes para atender asuntos del hogar, la investigación académica y de políticas es aún más escasa.

En 2020, BYCS publicó el informe «Cycling Cities for Infants, Toddlers and Caregivers» (Ciudades ciclistas para bebés, niños pequeños y personas cuidadoras), buscando conocer las ventajas y los obstáculos del uso de la bicicleta para bebés, niños pequeños y cuidadores. Este informe respondió la limitada investigación realizada hasta la fecha, sobre la relación positiva entre el uso de la bicicleta y el desarrollo de la primera infancia, y así contribuir a que las ciudades tengan menos dificultades para satisfacer las necesidades de estos grupos cuando se adoptan programas para fomentar uso de la bicicleta.¹⁸

10 Ravensberger, Buliung, Sersli, "Vélobilities of care in a low-cycling city", 336-347.

11 Goel et al., "Cycling behaviour in 17 countries across 6 continents", 58-81.

12 Ravensberger, Buliung, Laliberté "Toward feminist geographies of cycling".

13 Wotha, "Urban Governance and Gender-aware Planning".

14 Carpio-Pinedo, De Gregorio Hurtado, Sánchez De Madariaga, "Gender Mainstreaming in Urban Planning", 221-240.

15 Ramboll Smart Mobility, "Gender and (Smart) Mobility".

16 Ravensberger, Fournier and Ahmend, "Exploratory Analysis of Mobility of Care", 1499-1509.

17 UN Women, "Substantive Equality for Women", 22-61.

18 Bernard van Leer Foundation, BYCS, "Cycling Cities for Infants, Toddlers, and Caregivers".

La falta de conocimientos en este campo también ha sido destacada por la investigación académica. Esta investigación resalta que los pocos estudios sobre el tema se han centrado predominantemente en las barreras y los retos de los desplazamientos en bicicleta para atender las necesidades domésticas, y no en ofrecer una descripción detallada de las experiencias de las personas que realizan este tipo de desplazamientos.¹⁹ La movilidad del cuidado es a menudo invisible en las encuestas sobre desplazamientos en bicicleta, en las que no se miden los viajes por labores domésticas no remuneradas o la proporción del modo de transporte en bicicleta es demasiado baja para permitir un análisis complejo.²⁰ Los datos desglosados por sexo sobre el comportamiento en los desplazamientos, los viajes, las necesidades y las preocupaciones en materia de movilidad tampoco suelen recopilarse o analizarse sistemáticamente, creando un sesgo inconsciente en favor de los hombres en la planificación y el diseño del transporte y la movilidad.²¹

En algunas ciudades del mundo, organizaciones gubernamentales y no gubernamentales han empezado a abordar este problema, recopilando los datos necesarios para comprender los desafíos, e implementar soluciones.

En **Bogotá, Colombia**, la Secretaría Distrital de Movilidad, junto con la Secretaría Distrital de la Mujer y con el apoyo del Transport Gender Lab del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), realizó un estudio exploratorio en escuelas públicas de cuatro localidades de Bogotá, donde se ha observado la mayor demanda de viajes en bicicleta. El estudio identifica las motivaciones asociadas a los viajes realizados en bicicleta en donde los niños y niñas son trasladados como pasajeras por las cuidadoras. Esto permite generar una estrategia con enfoque de género para estos grupos, mejorando la seguridad vial, la calidad de los viajes y la intermodalidad con el Sistema Integrado de Transporte Masivo (SITM).

El estudio reveló que los viajes de cuidado en bicicleta se realizan principalmente en hogares de estratos socioeconómicos bajos, acompañando a niños y niñas de una edad media de 8 años. El tiempo de viaje promedio indicado por las personas encuestadas fue de 14 minutos, y la distancia media de viaje de 1,7 kilómetros. Entre las principales dificultades del viaje, estaba la interacción con conductores de vehículos motorizados y, en el caso de las mujeres, el constante acoso sexual. Además, la percepción de la seguridad afectaba de forma diferente a mujeres y hombres: las mujeres preferían evitar en mayor medida los comportamientos arriesgados en las rutas. Por último, la mayoría de las personas (62%) no disponían de equipamiento adicional en sus bicicletas para transportar a sus niños y niñas y, en algunos casos, se utilizaban accesorios improvisados y rudimentarios para llevar a los niños y niñas, lo que no garantiza la seguridad en los viajes.²²

En **Lille, Francia**, Copenhagenize France buscó comprender a través de un estudio participativo cómo el entorno urbano influye en la decisión de las mujeres de ir en bicicleta. Casi el 75% de las madres con uno o más hijos tenían un viaje de «cuidado» (hacia o desde la escuela) en su encadenamiento de desplazamiento diario. A pesar de las limitaciones que esto puede suponer para las madres, el 39% de las mujeres con uno o más hijos optaron por recorrer largas distancias en bicicleta (>5 km).²³

En **Ciudad de México, México**, varias entidades públicas han empezado a destacar la importancia de la movilidad del cuidado. A escala local, la ONG Bicitekas ha estado impartiendo talleres de ciclismo seguro «Mamás pedaleando sin miedo» para que las madres puedan circular con carga o niños y niñas en el tráfico de la ciudad, que es normalmente inseguro. En 2022, BYCS apoyó más talleres, así como la redistribución de bicicletas, junto con otros dos programas piloto en **Bengaluru, India** y **Estambul, Turquía**.

19 Ravensberger, Buliung, Sersli, “Vélobilities of care in a low-cycling city”, 336-347.

20 Sersli, Gislason, Scott, Winters, “Riding alone and together”.

21 Ramboll Smart Mobility, “Gender and (Smart) Mobility”.

22 Pipicano et al., “Viajes de cuidado en Bicicleta”.

23 Copenhagenize EU, “Women and Cycling”.

Sin embargo, aún quedan muchos retos por delante. Algunos de estos desafíos pueden abordarse creando infraestructuras protegidas, amplias y conectadas que aumenten la seguridad las madres y personas cuidadoras al andar en bicicleta. Pero incluso si una ciudad proporciona estas infraestructuras y servicios, puede seguir existiendo una percepción de riesgo o de incomodidad, y un bajo nivel de sensibilización, conocimientos, acceso, asequibilidad y un entorno social poco propicio, lo cual puede obstaculizar el uso de la bicicleta. Aquí es donde se puede marcar la diferencia con un enfoque conductual, así como con iniciativas para aumentar el acceso a la bicicleta. Un mayor conocimiento de las experiencias y percepciones que las cuidadoras tienen sobre el uso de la bicicleta, y la oferta de programas que respondan a estas experiencias, pueden hacer que la adopción de la bicicleta sea posible, beneficiosa, y contribuya al desarrollo de entornos urbanos más sanos, sostenibles y justos.



Fotografía: Chain Breaking Women

IV. MOVILIDAD DEL CUIDADOR Y EL USO DE LA BICICLETA: BENEFICIOS Y BARRERAS



Fotografía: Areli Carréon

BENEFICIOS

La bicicleta tiene el potencial de ser una herramienta muy poderosa para la movilidad de las cuidadoras, por su facilidad para el encadenamiento de desplazamientos. La bicicleta se adapta bien a la integración de múltiples paradas en una salida, proporcionando una movilidad asequible, fiable y eficiente, además de aportar beneficios sociales y para la salud de las cuidadoras, sus hijos e hijas, y la comunidad que les rodea.



1. La bicicleta permite a las cuidadoras ahorrar tiempo y energía al recorrer distancias más largas

La bicicleta ofrece muchas de las ventajas de caminar, pero con una mayor eficiencia de energía. Esto permite a las personas usuarias recorrer mayores distancias, transportar cargas más pesadas, y en menos tiempo en comparación con los desplazamientos a pie, lo cual beneficia el desplazamiento con bebés y niños pequeños.²⁴ Esto es especialmente pertinente dado que las mujeres sobrellevan una carga desproporcionada de tareas de cuidado y domésticas, sufriendo una mayor pobreza de tiempo. Esto hace que éstas tengan menos probabilidades de trabajar para obtener ingresos, participar en la vida pública o disponer de tiempo para el descanso y el autocuidado.²⁵

2. El uso de la bicicleta es una forma confiable, flexible y predecible de viajar para las cuidadoras

Las cuidadoras de los grupos de personas más vulnerables suelen depender de los desplazamientos a pie y del transporte público para hacer múltiples paradas en horas valle, y a menudo recorriendo largas distancias.²⁶ En consecuencia, sus desplazamientos pueden ser lentos, impredecibles, estresantes y agotadores. Esto se traduce en un mayor gasto de tiempo, energía y dinero. La pobreza de tiempo a la que se enfrentan las cuidadoras se ve intensificada por la dependencia de los servicios de transporte, que se ven atrapados en congestiones o circulan con poca frecuencia, o el tiempo de viaje al caminar cuando van acompañadas con niñas o niños pequeños. Las mujeres también se enfrentan a limitaciones adicionales en su movilidad, como la seguridad y la protección, que pueden afectar a sus decisiones sobre los desplazamientos.

La bicicleta ofrece un trayecto predecible en cuanto a distancia y tiempo, debido a la posibilidad de evitar el tráfico, así como los tiempos de espera del transporte público, los retrasos o las interrupciones del servicio. Además, el uso de la bicicleta permite llegar de puerta a puerta y resulta relativamente más fácil de estacionarla en comparación con el automóvil.

²⁴ Bernard van Leer Foundation, Institute for Transportation and Development Policy, "Access and Babies, Toddlers, and Their Caregivers".

²⁵ UN Women, "Annual Report 2018-2019".

²⁶ Bernard van Leer Foundation, BYCS, "Cycling Cities for Infants, Toddlers, and Caregivers".

Fotografía: Marc Stosberg

3. Los viajes en bicicleta son más económicos que otros medios de transporte

Al encadenar desplazamientos, las cuidadoras pueden utilizar diferentes modos que pueden requerir varias veces el pago de pasajes²⁷. Esto conlleva una carga desproporcionada de los costos de transporte, que puede llevar a decisiones económicas que cuestan tiempo, como decidir caminar en lugar de pagar un pasaje en transporte público. Este es un factor importante en la carga desproporcionada de pobreza de tiempo a la que se enfrentan los cuidadores, a menudo mujeres. En un programa piloto llevado a cabo por BYCS en Ciudad de México, el acceso a la bicicleta permitió a los participantes ahorrar entre 20 y 50 pesos diarios en gastos de transporte, lo que supone un ahorro de entre 40 y 70 euros al mes. Además, en una encuesta realizada por BYCS, el 71% de las personas encuestadas asociaron el uso de la bicicleta con «barato», lo que indica una percepción existente del bajo costo de este medio de transporte.

4. El uso de la bicicleta beneficia la salud física y mental de las cuidadoras

Existen pruebas que demuestran los beneficios de los desplazamientos activos para la salud física y mental, como el mayor ejercicio físico, la mejora de la sensación de libertad e independencia y la autoestima. El uso de la bicicleta para desplazarse al trabajo y en los trayectos diarios reduce el sedentarismo, que actualmente está aumentando tanto entre los niños y niñas como entre personas adultas.²⁸ Es importante mencionar que el uso de la bicicleta también proporciona sensación de libertad e independencia, lo que contribuye positivamente a la salud mental y a la calidad de vida. En la encuesta de BYCS, el 98% de las personas encuestadas estaban totalmente de acuerdo o de acuerdo en que andar en bicicleta era bueno para la salud física y mental. En Ciudad de México, los participantes de un programa de alquiler de bicicletas de dos meses afirmaron sentirse más felices y agradecidas, y varias de ellas declararon haber bajado entre 3 y 5 kilos poco después de empezar a andar en bicicleta.



5. El uso de la bicicleta puede mejorar la interacción entre niños y niñas y su cuidadora, y ofrecer oportunidades de aprendizaje temprano a los más pequeños

Viajar con un niño o niña (de 0 a 7 años) sentado en la parte delantera o trasera de una bicicleta puede favorecer el tiempo de calidad juntas, y así incentivar, las interacciones positivas y las conversaciones pueden ayudarles a desarrollar su vocabulario. Además, ofrece otras posibilidades de aprendizaje y desarrollo de las capacidades cognitivas, a través de interacciones positivas,²⁹ en las que un gesto o sonido curioso va seguido de una caricia reconfortante, una voz tranquilizadora y una explicación esclarecedora por parte de la cuidadora. También contribuye a que los niños y niñas se sientan cómodos al aire libre. Esta exposición a entornos exteriores es beneficiosa para las habilidades motoras y el desarrollo visual.³⁰ La proximidad física y la vista panorámica sin restricciones que comparten las cuidadoras y los niños y niñas pequeños mientras andan juntos en bicicleta, desplazándose a una velocidad propia de un ser humano, también aumenta su conexión y sus experiencias compartidas.

Lo mismo ocurre cuando el niño y la niña crecen (8-18 años) y van en bicicleta junto a sus cuidadoras. Ir en bicicleta por la ciudad con un niño o niña ofrece momentos y oportunidades para participar en conversaciones interactivas y exploraciones en torno a lo que se ve, lo que se oye, lo que es nuevo, fomentando una interacción de calidad entre madres e hijos. Los trayectos son una oportunidad para hacer preguntas, conocer gente nueva, comprender el mundo fuera de casa y observar fenómenos como el tiempo.

6. El uso de la bicicleta refuerza los sentimientos de conexión social y pertenencia a la comunidad de las cuidadoras

Las cuidadoras y sus hijos e hijas están más conectados con su entorno y su comunidad cuando van en bicicleta. La bicicleta es una actividad pública que facilita el contacto con otras personas usuarias de la calle y puede permitir que las cuidadoras y sus hijos e hijas sean caras conocidas en su vecindario mientras realizan sus actividades cotidianas. Ser madre primeriza también puede ser bastante aislante. La bicicleta ofrece la oportunidad de salir de casa con el niño o la niña, aprovechar servicios esenciales y conocer a otras personas e interactuar con ellas. En la encuesta de BYCS, más del 25% de las personas encuestadas utilizaron la palabra «libertad» cuando se les hizo una pregunta abierta sobre cómo les hacía sentir el uso de la bicicleta. Esto pone énfasis en las características de libertad y empoderamiento de este medio de transporte.



²⁷ Kaufman, Polack, Campbell, "The pink Tax on Transportation".
²⁸ BYCS, "Active Transport and Health".

²⁹ Center on the Developing Child, "Serve and Return".
³⁰ Schoen, Ferrari, Valdez, "It's not Just about Bicycle Riding".

BARRERAS:

Para que las cuidadoras puedan utilizar la bicicleta, es necesario identificar y reconocer ciertas barreras. Debido a la actual división del trabajo doméstico y el cuidado en razón del género, es más probable que las mujeres realicen los viajes de cuidado. Esto significa que las barreras existentes para el uso de la bicicleta por parte de las mujeres se ven agravadas por las que se enfrentan para los viajes de cuidados, a menudo están interrelacionadas, afectando desproporcionadamente a ciertos grupos como, por ejemplo, las madres con bajos ingresos. Estas barreras también pueden variar en función de la edad del niño o niña que acompaña a la cuidadora, o del contexto urbano y social en el que se desenvuelve.

1. Las habilidades y la confianza en la bicicleta son menores en los viajes de cuidado

A menudo, las mujeres no tienen acceso a una bicicleta cuando son pequeñas y puede que no sepan ir en bicicleta o no se sientan seguras al hacerlo. Incluso cuando se sienten seguras de sí mismas para ir en bicicleta de forma independiente, esta situación puede cambiar drásticamente cuando van en bicicleta con un niño pequeño, cuando transportan mercancías o en condiciones de tráfico mixto. Sin la orientación o la experiencia adecuadas, y sin espacios protegidos y seguros para montar en bicicleta, este medio de transporte puede parecer incompatible con los desplazamientos de las cuidadoras debido a la seguridad y la incomodidad percibidas. Por ejemplo, un estudio sobre mujeres ciclistas en América Latina, destacó que uno de los factores que influyen en el bajo número de ciclistas urbanas en la región es el alto porcentaje de mujeres adultas que no saben andar en bicicleta, o que consideran que sus habilidades no son lo suficientemente desarrolladas como para moverse adecuadamente en un entorno urbano que perciben como inseguro.³¹

2. El uso de la bicicleta puede tener una percepción socioeconómica negativa en determinados contextos, especialmente para las mujeres, y aún más cuando se circula con niños y niñas

En algunos contextos, andar en bicicleta es una actividad incompatible con la identidad o las aspiraciones sociales de las cuidadoras ya que puede considerarse una actividad recreativa para personas adineradas o, por el contrario, algo que sólo hacen las personas sin recursos que no pueden permitirse medios de transporte alternativos. La percepción en la sociedad de que el uso de la bicicleta es una práctica propia de los hombres también puede obstaculizar la capacidad de las cuidadoras para empezar a andar en bicicleta, especialmente si se sienten juzgadas como «malas madres», por ir con sus hijos/hijas en condiciones de tráfico inseguras o por ir en un contexto sociocultural en el que existe un estigma social sobre las mujeres que andan en bicicleta.



Por ejemplo, en el caso de Bogotá, la implementación del sistema de bicicletas compartidas tuvo en cuenta las necesidades de los viajes de cuidado y dispuso en flota de bicicletas, asientos para niños y niñas, bicicletas de carga, bicicletas electrónicas de pedaleo asistido y bicicletas de pedaleo manual para aumentar la accesibilidad. Aunque se sabe que un sistema de bicicletas es un catalizador para los viajes en bicicleta realizados por mujeres, la implementación del sistema con accesorios asociados a los viajes de cuidados también facilita la calidad de los viajes y las experiencias de las cuidadoras, que pueden realizar sus viajes en bicicleta incluso cuando no disponen de su propia bicicleta, o cuando necesitan una mayor flexibilidad en los desplazamientos.

Fotografía izquierda: Purpose/Bengaluru Moving
Fotografía derecha: Secretaría Distrital de
Movilidad Bogotá
Fotografía inferior: Bicitikas

3. Las cuidadoras temen por su seguridad personal debido al acoso sexual y la violencia de género

Una de las principales barreras para las cuidadoras que se desplazan en bicicleta con bebés y niños y niñas pequeñas es la preocupación por la seguridad personal en el espacio público. En las entrevistas con cuidadoras, casi siempre era la principal preocupación.³² En un estudio realizado a personas usuarias del programa de bicicletas compartidas de Ciudad de México, la seguridad personal, el hostigamiento y el acoso sexual fueron mencionados como una barrera clave para el uso de la bicicleta por parte de las mujeres, junto con la percepción del uso de la bicicleta como una práctica masculina.³³ El acoso, ya sea verbal o físico, desde los silbidos hasta las agresiones directas, es una amenaza habitual para las mujeres en todos los espacios públicos, incluso cuando caminan o utilizan el transporte público. En las culturas en donde no es socialmente aceptado que las mujeres usen la bicicleta en público, ir con niños o niñas puede exacerbar los riesgos de violencia. Algunos estudios también han descubierto que la actitud, las normas subjetivas y el control de comportamiento percibido tienen un impacto positivo significativo en la intención de las mujeres hacia el uso de la bicicleta, mientras que factores como la religiosidad desempeñan un papel importante a la hora de limitar el uso de la bicicleta.³⁴

4. El acceso a equipos adecuados para los viajes de cuidado es a menudo escaso y costoso

El acceso a las mismas bicicletas es una barrera importante que afecta desproporcionadamente a las mujeres, y aún más a las cuidadoras. Según una encuesta reciente realizada en la India, 6 de cada 10 mujeres encuestadas afirmaron saber manejar bicicletas, pero sólo 1 tenía una.³⁵ A la hora de transportar a niños y niñas pequeños y bebés o mercancías, el costo y la disponibilidad de equipamiento adicional, como asientos, portabicis o cestas para bicicletas, suponen una barrera importante. A menudo, estos artículos no sólo son inasequibles, sino también inaccesibles, especialmente en ciudades con industrias de bicicleta poco desarrolladas. Las bicicletas especializadas, como las de carga, suelen considerarse artículos de lujo o son difíciles de encontrar en las tiendas de bicicletas locales. En la encuesta de BYCS, una gran mayoría de las personas encuestadas respondieron favorablemente que las medidas para mejorar el acceso al equipamiento, como los asientos para bebés en bicicletas compartidas, las bicicletas de carga compartidas o las subvenciones para equipamiento especializado, contribuiría a que usaran más la bicicleta.

5. Inseguridad vial por falta de infraestructura ciclista y diseño de calles inadecuado

Una de las formas más importantes de garantizar la seguridad y fomentar el uso de la bicicleta es mediante ciclovías amplias y segregadas. Sin embargo, muchas ciudades carecen de ciclovías protegidas, y cuando las tienen, a menudo no forman parte de una red conectada o son demasiado estrechas para ir en bicicleta lado a lado con otra persona, adelantar a ciclistas que circulan a menor velocidad, o para bicicletas de carga y triciclos que permiten llevar niños y carga. La infraestructura urbana para el uso de la bicicleta tampoco suele favorecer los desplazamientos cortos y de cuidados. Por último, las intersecciones mal diseñadas y los estacionamientos inadecuados para bicicletas, sobre todo para aquellas de personas cuidadoras, también son obstáculos importantes de infraestructura para el uso de la bicicleta.³⁶

32 Bernard van Leer Foundation, BYCS, "Cycling Cities for Infants, Toddlers, and Caregivers".

33 Inclusive Mobility for Cities: Addressing the barriers that limit women to cycle, Ciudades del Futuro.

34 Reyad, M. Bike-Sharing and Public Acceptance in Bangladesh.

35 Bandagi, "She Cycles for Change".

36 Bernard van Leer Foundation, Institute for Transportation and Development Policy, "Access and Babies, Toddlers, and Their Caregivers".

V. ENFOQUES CONDUCTUALES: LECCIONES DE LOS PROGRAMAS PILOTO



Fotografía: Chain Breaking Women



Cuando se aborda el uso de la bicicleta y la movilidad del cuidado, un punto de partida fundamental es llevar a cabo investigaciones con una perspectiva de género. Las mejoras de las infraestructuras, desde ciclovías protegidas, conectadas y anchas, hasta estacionamientos más amplios, intersecciones más seguras y sistemas de bicicletas compartidas más inclusivos que incorporen asientos para bebés y canastillas, también son fundamentales para garantizar el uso de la bicicleta por parte de las cuidadoras y sus familias.

Sin embargo, aunque una ciudad desarrolle investigaciones con perspectiva de género y proporcione este tipo de infraestructuras y servicios, es necesario abordar el resto de barreras basadas en el comportamiento. En este punto es donde el enfoque conductual, así como las iniciativas para aumentar el acceso a la bicicleta, pueden desempeñar un papel clave. En particular, deben mejorarse tres aspectos fundamentales: las habilidades y los conocimientos, el acceso al equipamiento adecuado y el fomento de un entorno comunitario favorecedor.

Esta sección explora estas tres áreas, a través de ejemplos de iniciativas piloto a nivel de barrio llevadas a cabo en 2022 en Ciudad de México, Estambul y Bengaluru. Estas iniciativas fueron desarrolladas e implementadas conjuntamente por las organizaciones locales Bicitekas, Chain Breaking Women y Purpose (Bengaluru Moving). Los pilotos ofrecen perspectivas en el desarrollo de programas que responden a las tres áreas centrales de mejora identificadas, con el fin de comenzar a abordar las barreras de comportamiento. Paralelamente a este informe, se ha desarrollado una caja de herramientas para implementar programas comunitarios en función del contexto.

Fotografía: Bicitekas



PROGRAMA BICICATARINAS ALAS DE LIBERTAD

Ciudad de México, México

En Ciudad de México, la ONG Bicitekas desarrolló un programa dual de préstamo de bicicletas y entrenamiento para madres y cuidadoras con bajos ingresos en las alcaldías Gustavo A. Madero, Azcapotzalco, Tláhuac y Xochimilco.

Tras recuperar 50 bicicletas JUMP, adaptarlas mecánicamente y transformarlas en “Bicicatarinas”, Bicitekas prestó las bicicletas a las participantes durante un periodo de 2 meses. Se llegó a estas participantes a través de una campaña de comunicación y medios. Además, las participantes recibieron talleres en los que se les enseñó mecánica básica para bicicletas y principios de seguridad vial, centrándose en el uso de la bicicleta con carga y con niños/niñas.

Se impartieron dos talleres de ciclismo para desarrollar la confianza en la bicicleta, el primero en espacios seguros y

controlados, y el segundo en grupo por la ciudad. Las participantes permanecieron en contacto a través de un grupo de Whatsapp que les permitía compartir fotos y videos de sus pequeños logros diarios pedaleando por la ciudad, y darse ánimos. También fue un espacio para compartir el uso cotidiano de la bicicleta en sus desplazamientos diarios, la mayoría de ellos para hacer las compras o ir al trabajo. Desde la primera semana informaron de mejoras en su salud, sintiéndose con más energía y felices. También se organizaron paseos en grupo, por ejemplo el Día de los Muertos, fomentando un sentimiento de comunidad en torno a la bicicleta. El programa permitió un ahorro de gastos de transporte de 50-70 pesos/persona/día, y la mayoría de las participantes también indicaron haber bajado entre 3 y 5 kilos de peso en dos meses.



ESTUDIO DE CASO 1.



PERSPECTIVAS CLAVE:

Generar apoyo comunitario mantiene y aumenta el uso de la bicicleta y la motivación

La poca confianza al desplazarse con niños y niñas, y cargas pesadas desalienta el uso de la bicicleta para viajes de cuidado

Las participantes asociaron el uso de la bicicleta con la sensación de independencia y salud, además de razones económicas y de ahorro de tiempo

Las cuidadoras carecen de acceso a equipos adecuados para transportar a niños, niñas y carga, lo que las disuade de ir en bicicleta

ESTUDIO DE CASO 2.



PROGRAMA PARA CHAIN BREAKING MAMAS Estambul, Turquía

En Estambul, la ONG Chain Breaking Women desarrolló un programa de gamificación de dos meses para que las madres empezaran a usar la bicicleta con sus hijos e hijas en la municipalidad de Kartal.

Se impartió entrenamiento tanto práctico como en línea, desde montar en bicicleta, hacer reparaciones, transportar carga, usar mapas, tipos de aplicaciones y diseñar recorridos culturales en bicicleta. El programa gamificó las actividades en forma de «misiones», repartidas en 7 días entre semana para misiones individuales, y 7 días de fin de semana en los que el grupo se reunió y recibió formación sobre el uso seguro de la bicicleta. También se recorrieron lugares

culturales de la ciudad. Tras completar las misiones, las madres y sus hijos e hijas recibieron una bicicleta, luces, un casco y una cesta para transportar artículos de forma segura.

Todas las participantes indicaron en las entrevistas que tras el programa se sentían empoderadas, creían en sí mismas más que antes y disfrutaban del tiempo que pasaban con sus niños y niñas mientras andaban en bicicleta. Cada una de ellas recorrió un total de 60 km en bicicleta a lo largo del programa. Las participantes también indicaron que ahora querían motivar y apoyar a sus amigas para que también empezaran a andar en bicicleta.

Fotografías:
Chain Breaking Women



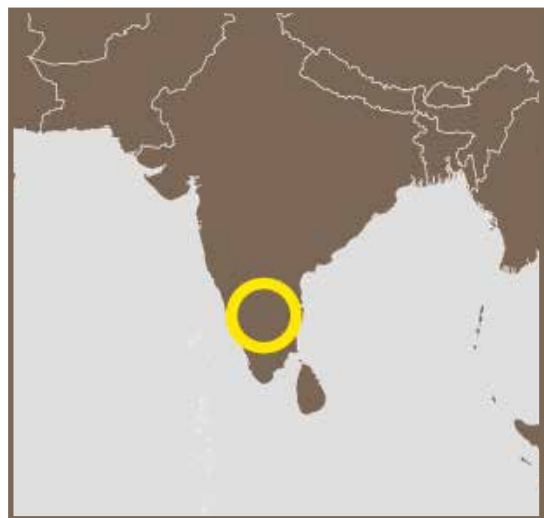
PERSPECTIVAS CLAVE:

Los programas que ofrecen apoyo para montar en bicicleta tanto a los niños y niñas como a sus cuidadoras aumentan la motivación de los participantes y ofrecen tiempo de calidad para pasar en familia

La gamificación ayuda a superar las barreras mentales de la autoeficacia, las normas culturales y las aspiraciones, fomenta el aprendizaje sutil y lúdico, y el cambio conductual

Los programas que crean comunidad entre las cuidadoras que van en bicicleta también les llevan a convertirse en influencias positivas en sus redes sociales, convirtiéndose en «embajadoras del ciclismo» locales





PROGRAMA DE BICIESCUELAS PARA CUIDADORAS

Bengaluru, India

En Bengaluru, la agencia social Purpose desarrolló programas educativos sobre el uso de la bicicleta y estableció participación con las cuidadoras para conocer sus experiencias y aspiraciones al respecto.

Se realizaron tres sesiones de biciescuela, junto con un grupo focal informal de debate. La colaboración con las tiendas de bicicletas locales, las asociaciones de residentes y la participación de las partes interesadas institucionales contribuyó a aumentar la sensibilización y la comprensión de la necesidad de impartir formación sobre el uso de la bicicleta, especialmente a las cuidadoras. A partir de los debates mantenidos durante el programa, se crearon dos obras de arte ilustrativas, que constituyeron una forma creativa de relacionarse con otros residentes, haciendo hincapié en el tema del uso de la bicicleta y el cuidado.

También se organizó un paseo en grupo para principiantes y familias en un parque público céntrico para sensibilizar y dar visibilidad a una visión más inclusiva del uso de la bicicleta.

Las participantes en el programa expresaron la necesidad de contar con espacios seguros donde poder superar sus barreras para adoptar el uso de la bicicleta. Entre las sesiones, las participantes pudieron acceder a una tienda de bicicletas para practicar y recibir información sobre prácticas ciclistas. Unánimemente, todas las participantes expresaron la necesidad de una serie de paseos para principiantes adaptados especialmente para que les ayudaran a aprender sobre seguridad vial, habilidades para el uso de la bicicleta y mantenimiento.

PERSPECTIVAS CLAVE:

Los programas de aprendizaje de la bicicleta para principiantes pueden revelar una gran demanda inexplorada para el ciclismo en familia

Una mayor visibilidad de las familias que se desplazan en bicicleta en el espacio público es fundamental para cambiar la percepción del uso de la bicicleta en los viajes de cuidado

Los programas conductuales que incluyen a las partes interesadas y a las organizaciones vecinales pueden ampliar rápidamente la comprensión y la sensibilización sobre la movilidad activa y del cuidado a nivel local

Fotografía: Purpose/
Bengaluru Moving
Ilustración: Nori Norbhu

ESTUDIO DE CASO 3.



VI.



RECOMENDACIONES

Fotografía: Chain Breaking Women

INTEGRAR UNA PERSPECTIVA DE GÉNERO EN NUEVAS INVESTIGACIONES PARA COMPRENDER LAS MOVILIDADES DEL CUIDADO SEGÚN EL CONTEXTO

- Identificar los sesgos y omisiones de género en las encuestas de movilidad, incluidas las encuestas de hogares, y en la recopilación de datos. Evitar no contabilizar los viajes de cuidado de personas, u ocultarlos bajo otros títulos como ocio, visitas o viajes personales.
- Llevar a cabo nuevos esfuerzos de investigación y recopilación de datos con una perspectiva de género para comprender las áreas clave en las que ya se están produciendo o pueden producirse movilidades del cuidado en bicicleta.
- Fomentar más investigación para comprender mejor la brecha en la prestación de cuidados a través de otros ejes de identidad, más allá del género.

1



Fotografía: Niterói Escola de Notícias

ESTABLECER CONTACTO CON LAS CUIDADORAS Y LAS MUJERES PARA COMPRENDER EL CONTEXTO Y LAS BARRERAS QUE OBSTACULIZAN EL INICIO DEL USO DE LA BICICLETA

- Identificar puntos de contacto para alcanzar más eficazmente a las cuidadoras en su vida cotidiana, como parques, guarderías, escuelas, mercados y zonas residenciales. Destine allí equipos de participación, incluidas carpas móviles de información durante fines de semana y festividades o eventos públicos.
- Utilizar la ciencia conductual para interactuar con las cuidadoras y sus familias, y diseñar conjuntamente programas que respondan a sus necesidades para empezar a utilizar la bicicleta de forma creativa.
- Promover la colaboración entre las partes interesadas en torno a la movilidad de las cuidadoras y la integración de la perspectiva de género en la movilidad.
- Crear alianzas significativas con organizaciones de la sociedad civil, desde asociaciones de vecinos a tiendas de bicicletas locales y grupos de defensa, para la participación de la comunidad y la implementación de los programas.
- Implementar un enfoque interseccional y orientado a la equidad, centrándose en los grupos de cuidadoras que se enfrentan a más barreras para empezar a andar en bicicleta.

Fotografía: Bicitekas



2

Fotografía: Carlos Felipe Pardo



3

PRIORIZAR LAS MOVILIDADES DEL CUIDADO EN BICICLETA EN LOS PLANES DE MOVILIDAD, EL DESARROLLO DE CAPACIDADES Y LOS ESFUERZOS DE COMUNICACIÓN

- Organizar sesiones de capacitación sobre movilidad del cuidado e integración de la perspectiva de género en los departamentos de gobierno, así como en los servicios clave orientados a la familia, como guarderías, escuelas y centros de salud.
- Instalar información iconográfica y de sensibilización en el transporte público y las estaciones de bicicletas compartidas, en torno al uso de la bicicleta y la movilidad del cuidado.
- Incorporar imágenes de familias en bicicleta, y en particular de cuidadoras que transportan niños, niñas y carga en bicicletas, en los materiales promocionales relacionados con el uso de la bicicleta.
- Elaborar y proporcionar mapas, para y con las cuidadoras, de rutas seguras para ir en bicicleta con los niños y niñas.
- Promover el uso de la bicicleta como un comportamiento deseable y socialmente aceptable para las familias, centrándose en la salud, la sostenibilidad medioambiental y el ahorro de costos.
- Crear oportunidades para que la gente se relacione con otros ciclistas y se informen sobre actividades y recursos relacionados con el ciclismo a través de paseos en bicicleta, festivales ciclistas y otros actos públicos.

4



DESARROLLAR PROGRAMAS QUE AUMENTEN LAS HABILIDADES DE LAS CUIDADORAS EN EL USO DE LA BICICLETA, LA AUTOEFICACIA Y EL CRECIMIENTO DE LAS ASPIRACIONES

- Crear y ofrecer clases de manejo de la bicicleta para personas adultas que incluyan aprender cómo circular de forma segura con objetos y cargas más pesadas, y también con niños y niñas.
- Ofrecer servicios de guardería durante las clases de bicicleta para personas adultas, y/o clases simultáneas para niños y niñas.
- Promover y apoyar los paseos en bicicleta organizados entre grupos de familias, como los autobuses en bicicleta al colegio y los viajes escolares a actividades culturales.
- Promover iniciativas de calles libres que faciliten la adopción de la bicicleta por las familias en un entorno sin tráfico.
- Garantizar la existencia de sistemas de monitoreo para medir los beneficios, capturar las buenas prácticas y recopilar mejores datos.

FACILITAR EL ACCESO A EQUIPOS ESPECIALIZADOS QUE FACILITEN EL TRANSPORTE DE CARGAS Y DE NIÑOS Y NIÑAS, Y A SERVICIOS INCLUSIVOS DE ACCESO A BICICLETAS, A FIN DE GARANTIZAR QUE LAS CUIDADORAS PUEDAN DESPLAZARSE CÓMODAMENTE EN BICICLETA

- Ofrecer subsidios o vales para que las cuidadoras puedan comprar equipamiento para bicicletas relacionado con el transporte de niños y niñas, y carga, como cestas, asientos para bicicletas, o bicicletas especializadas como bicicarga o triciclos.
- Garantizar que los sistemas de bicicletas compartidas se desarrollen o reequipen con una parte de la flota que incluya cestas y asientos para bebés.
- Ofrecer «bici-bibliotecas comunitarias», que incluyan especialmente bicicletas de carga o bicicletas cómodas para transportar carga y niños y niñas, en lugares clave de los servicios públicos del barrio, como edificios municipales, escuelas, guarderías o bibliotecas públicas.
- Proporcionar instalaciones móviles de reparación de bicicletas atendidas por mujeres en lugares clave para las cuidadoras, como escuelas, guarderías y parques.

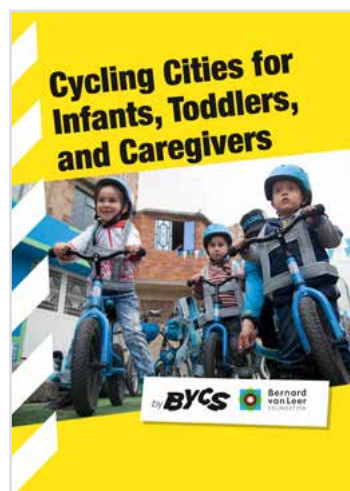
5



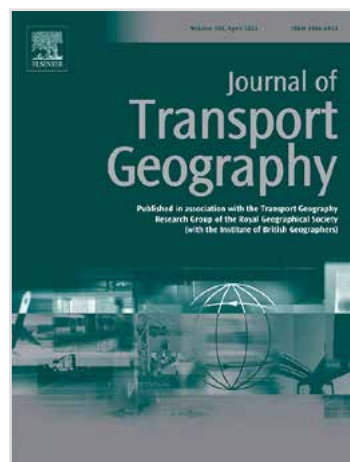
VII. LECTURAS ADICIONALES



The Mobility of Care: Introducing Gender-Aware Concepts in Transportation Planning, UN Habitat



Cycling Cities for Infants, Toddlers, and Caregivers, BYCS



"Riding alone and together: Is mobility of care at odds with mothers' bicycling?," Journal of Transport Geography



Access for All: Access and Babies, Toddlers, and Their Caregivers, ITDP, Bernard van Leer Foundation



Vélobilities of care in a low-cycling city, Transport Research: Special Issue: Transport, Gender, Culture



Viajes de Cuidado en Bicicleta en Cuatro Localidades de Bogotá, BID

VIII. BIBLIOGRAFÍA

Bandagi, Alia. "She Cycles for Change. Improving women's mobility in response to Covid-19." Institute for Transportation and Development Policy. Accessed April 7, 2023. <https://www.itdp.in/she-cycles-for-change/>.

Bernard van Leer Foundation, BYCS. "Cycling Cities for Infants, Toddlers, and Caregivers." May 5, 2021. <https://bycs.org/wp-content/uploads/2020/11/Cycling-Cities-for-Infants-Toddlers-and-Caregivers.pdf>.

Bernard van Leer Foundation, Institute for Transportation and Development Policy. "Access and Babies, Toddlers, and Their Caregivers." January 27, 2022. https://www.itdp.org/wp-content/uploads/2022/01/Access-for-All-Babies-and-Toddlers_EXECUTIVE-SUMMARY_Eng_2022.pdf.

BYCS. "Active Transport and Health: Evidence from Academia." Accessed April 7, 2023. <https://bycs.org/active-transport-health-evidence-from-academia/>.

Carey, Michael P., Andrew D. Forsyth. "Teaching Tip Sheet: Self-Efficacy." American Psychological Association. 2009. <https://www.apa.org/pi/aids/resources/education/self-efficacy>.

Carpio-Pinedo, Jose, Sonia De Gregorio Hurtado, Inés Sánchez De Madariaga. "Gender Mainstreaming in Urban Planning: The Potential of Geographic Information Systems and Open Data Sources." Planning Theory and Practice 20, no. 2 (April 2019): 221-240. <https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/14649357.2019.1598567>.

Center on the Developing Child Harvard University. "Serve and Return." Accessed April 7, 2023. <https://developingchild.harvard.edu/science/key-concepts/serve-and-return/>.

Centers for Disease Control and Prevention. "For Caregivers, Family and Friends." June 28, 2022. <https://www.cdc.gov/aging/caregiving/index.htm>.

Copenhagenize EU. "Women and Cycling: Lille Study Case (France)." February 9, 2021. <https://copenhagenize.eu/news-archive/2021/2/8/women-amp-cycling-lille-study-case-france>.

Council of Europe. "What is gender mainstreaming?". Accessed April 7, 2023. <https://www.coe.int/en/web/genderequality/what-is-gender-mainstreaming>.

Dr. Commute. "Trip Chaining. A new way of Commuting." September, 2021. <https://drcommute.com/trip-chaining-a-new-way-of-commuting/>.

Hyde, Elizabeth, Margaret E. Greene, Gary L. Darmstadt. "Time poverty: Obstacle to women's human rights, health and sustainable development." J Glob Health 10, no. 2 (December 2020). <https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC7688061/>.

Goel, Rahul, Anna Goodman, Rachel Aldred, Ryota Nakamura, Tatah Lambed, Leandro M. T. Garcia, Belen Zapata-Diomed, et al. "Cycling behaviour in 17 countries across 6 continents: levels of cycling, who cycles, for what purpose, and how far?" Transport Reviews 42, no. 1 (May 2021): 58-81.

Inter-American Development Bank. "Mujeres y ciclismo urbano: Promoviendo políticas inclusivas de movilidad en América Latina." November, 2017. <https://publications.iadb.org/es/mujeres-y-ciclismo-urbano-promoviendo-politicas-inclusivas-de-movilidad-en-america-latina>.

Kaufman, Sarah M., Christopher F. Polack, and Gloria A. Campbell. "The pink Tax on Transportation. Women's challenges in Mobility." November, 2018. https://wagner.nyu.edu/files/faculty/publications/Pink%20Tax%20Survey%20Results_finaldraft4.pdf.

Pipicano, Wilmer, Andrés J. Peña, Christian Pipicano, María A. Fernández Isabela Porras, Nestor Arias, and Leonel Miranda. "Viajes de cuidado en bicicleta en cuatro localidades de Bogotá." Inter-American Development Bank. Accessed April 7. <https://publications.iadb.org/publications/spanish/viewer/Viajes-de-cuidado-en-bicicleta-en-cuatro-localidades-de-Bogota.pdf>.

Ramboll Smart Mobility. "Gender and (Smart) Mobility. Green Paper 2021." March, 2021. https://ramboll.com/-/media/files/rgr/documents/markets/transport/g/gender-and-mobility_report.pdf.

Ravensbergen, Léa, Juliette Fournier, and Ahmend El-Geneidy. "Exploratory Analysis of Mobility of Care in Montreal, Canada." *Transportation Research Record* 2677, no. 1 (January 2023): 1499–1509. <https://doi.org/10.1177/03611981221105070>.

Ravensberger, Léa, Ron Buliung, Stephanie Sersli. "Vélobilities of care in a low-cycling city." *Transportation Research: Part A* 134, (April 2020): 336– 347. <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0965856419309048#b0040>.

Ravensbergen, Léa, Buliung, Ron, Laliberté, Nicole. Toward feminist geographies of cycling. *Geography Compass*. 2019; 13:e12461. <https://doi.org/10.1111/gec3.12461>

Reyad, M. , Chhay, L. , Suy, R. , Hammad, A. , Uddin, M. and Paul, R. Bike-Sharing and Public Acceptance in Bangladesh: An Empirical View of Religiosity as an Obstacle for Women's Intention toward Bike-Sharing. *Open Journal of Social Sciences*, 7, 458-477.(2019) doi: 10.4236/jss.2019.73038.

Sanchez de Madariaga, Ines. "Mobility of Care." UN-Habitat. Accessed April 7. <https://unhabitat.org/mobility-of-care-ines-sanchez-de-madariaga>.

Schoen, Sarah A., Vincentia Ferrari, and Andrea Valdez. "It's Not Just about Bicycle Riding: Sensory-Motor, Social and Emotional Benefits for Children with and without Developmental Disabilities." *Children* 9, no. 8 (August 2022). <https://doi.org/10.3390/children9081224>.

Sersli, Stephanie, Maya Gislason, Nicholas Scott, and Meghan Winters. "Riding alone and together: Is mobility of care at odds with mothers' bicycling?," *Journal of Transport Geography* 83, no. C (February 2020). <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0966692319307938>

The Care Economy Knowledge Hub. "Stimulating growth and investment in market-based solutions". Accessed April 7. <https://www.the-care-economy-knowledge-hub.org/>.

The World Bank. "Mind, Behavior, and Development Unit: Applying Behavioral Science to End Poverty and Enhance Equity." Accessed April 7. <https://documents1.worldbank.org/curated/en/744191532458732002/pdf/128784-eMBeD-Brochure-DIGITAL.pdf>.

UN Women. "Substantive Equality for Women: The challenge for public policy." In *Progress of the World's Women*, 22-61. 2015. <https://progress.unwomen.org/en/2015/pdf/ch1.pdf>.

UN Women. "Annual Report 2018-2019." 2019. <https://www.unwomen.org/en/digital-library/publications/2019/06/annual-report-2018-2019>.

Wotha, Brigitte. *Urban Governance and Gender-aware Planning*. Oxfordshire: Routledge, 2013. <https://www.taylorfrancis.com/chapters/edit/10.4324/9781315581835-9/urban-governance-gender-aware-planning-brigitte-wotha>.



BYCS es una ONG mundial con sede en Ámsterdam. Convencida de que las bicicletas transforman las ciudades y las ciudades transforman el mundo. Nuestra visión es un futuro urbano en el que la mitad de los viajes se realicen en bicicleta a finales de la década. Para lograrlo, fomentamos, reforzamos y ampliamos las iniciativas comunitarias en favor del ciclismo en todo el mundo, esforzándonos por alcanzar esta audaz visión que denominamos 50x30.

www.bycs.org
connect@bycs.org

BYCS

Bernard van Leer  FOUNDATION

 **bicitekas**



#Bengaluru
moving

