

MOVILIDAD Y GÉNERO: LA EXPRESIÓN DE LOS VALORES PATRIARCALES EN LA CONSTRUCCIÓN DE LA CIUDAD

INTRODUCCIÓN

Al buscar información y estudios relacionados con movilidad y género se extraen varias conclusiones importantes:

1. No se puede hablar de mujer, si no que se debe hablar de mujeres: la gran diversidad dentro de esta categorización de las personas es muy significativa, pues hay grupos de mujeres cuya vida mantiene mucho más arraigados los roles de género, según la edad, la educación, el entorno social, etc.; también se ven afectadas de diferente modo debido a su estatus social, pues entre los grupos de población más empobrecidos seguimos encontrando que las mujeres sufren más la pobreza, por ser pobres y por ser mujeres.
2. No se puede compartimentar el campo de análisis a medios de transporte, desplazamientos y género. Sólo un análisis holístico en cuestiones de género podrá acercarse más a las claves adecuadas para entender porqué se vive de modo diferente la movilidad. La incorporación de la mujer al mundo laboral; la diferencia en las tareas realizadas por hombres y mujeres en relación a los cuidados, el ocio, etc.; lo que se espera de cada uno por razón de sexo, entre otras muchas cuestiones, debe formar parte de ese estudio.
3. No se puede separar el modelo de movilidad utilizado sin atender al urbanismo, al diseño de la ciudad y a su funcionamiento.

BREVE ANÁLISIS DE LOS PROBLEMAS QUE ASOLAN LAS CIUDADES

Veamos algunos de los problemas que asolan las ciudades y que se relacionan con los temas aquí tratados: la movilidad y las relaciones de género en el diseño y funcionamiento de las ciudades actuales.

Inseguridad: la percepción de la inseguridad en las ciudades es grande. Ciertas calles, ciertos horarios, ciertas clases sociales son protagonistas de prejuicios y miedos, unos infundados, otros no. Sin embargo, la sensación de inseguridad es mayor en mujeres que en hombres: las ciudades son lugares especialmente hostiles para éstas, pues aún son consideradas como personas a las que se puede acosar, ignorar, insultar en la calle y a plena luz del día sin ningún problema, como demuestra Alicia Murillo a través de su acción feminista "El cazador cazado", donde con su móvil graba diferentes situaciones en las que los hombres la acosan por la calle, situaciones que vivimos todas las mujeres casi cada día. Esta hostilidad de la calle se ve agravada con la pérdida del uso del espacio público por parte de la comunidad. ¿Por qué se da esta pérdida del espacio público? Entre otras razones, porque cada vez hay menos sitio físico para ser ocupado por aquélla. También el tráfico en sí es una causa de inseguridad ciudadana, gran cantidad de accidentes de tráfico se dan en las ciudades. Puesto que el vehículo motorizado es mucho más utilizado por hombres que por mujeres, especialmente en ciertos rangos de edad y de

estatus social, esta inseguridad es mucho mayor para ellas, pues aquél invade los espacios no sólo ocupando demasiado sitio, si no marcando un ritmo excesivamente veloz, convirtiendo a las/os demás usuarias/os de la vía pública en potenciales víctimas de un atropello. Acercarse y pasear una calle con aceras estrechas y tráfico rodado, por ejemplo, es una buena manera de comprobarlo, pues los cochecitos de bebé, las niñas y niños y los carros de la compra son llevados por mujeres. Este mismo efecto se produce en personas mayores, niños y niñas, jóvenes y personas con movilidad reducida.

Pérdida de comunidad: Una calle sin gente sentada, charlando, compartiendo proyectos, etc. es una calle mucho más insegura: hay menos personas dispuestas a prestar atención a su entorno, pues la calle es tan sólo un lugar de paso; esta menor disposición muchas veces se traduce en falta de ayuda y apoyo a otras personas que puedan encontrarse con alguna dificultad; se pierden los lazos de la comunidad, la identidad con lo comunitario, por lo que afecta menos emocionalmente lo que le ocurra a quienes se encuentran alrededor; y, básicamente, hay menos personas paseando y más coches o, con suerte, pocos coches pero mucho espacio asfaltado que deja de ser usado por personas. Esto es una calle insegura y deshumanizada, que no se presta a que se tejan lazos interpersonales.

Fragmentación del territorio y especialización de los espacios: Nos encontramos con otros dos problemas muy graves que además se retroalimentan, y son: la segregación o especialización de los espacios y la fragmentación de la vía pública. Las funciones de la ciudad se alejan al especializar cada espacio para una actividad determinada: el trabajo, la zona comercial, el lugar de ocio, etc. La fragmentación provoca un aumento de la distancia entre diferentes puntos de una misma zona. Cuanto más se aleja todo para dejar espacio para el coche, más hace falta el coche para llegar a los sitios, cuanto más se usa el coche, más medidas se toman para facilitar su uso, fragmentando y segregando cada vez más. Las mujeres “no productivas”, conocidas como amas de casa, realizan la mayor parte de sus desplazamientos a pie y un buen número de ellos en transporte público. Estos se ven dificultados con los dos factores anteriormente citados. Y las mujeres “productivas”, las que han entrado a formar parte del mercado laboral, siguen realizando más tareas de cuidados que los hombres, como es hacer la compra, atender a familiares, etc., y para realizar todas sus tareas, tienden más a hacer desplazamientos multitarea: en un mismo desplazamiento se realizan varias tareas; estos desplazamientos se dificultan con ambos factores.

Esto despierta varias dudas: ¿Para qué, para quién, cómo, por quién están hechas las ciudades? Ya apenas responden a la necesidad de mantener la vida entre toda la comunidad. ¿Qué valores se defienden, pues, a través del diseño de una ciudad?

Disminución de la calidad del aire: es sobradamente conocido el problema ambiental causado por la quema de combustibles fósiles. El tráfico rodado supone, pues, un factor de contaminación que hay que frenar. Según algunos estudios, los hombres contaminan más que las mujeres por su mayor consumo energético, lo cual queda ejemplificado a través de estos y otros estudios que demuestran que los hombres usan más el coche que las mujeres. Esta disminución de la calidad del aire en la ciudad supone un gravísimo problema para la salud humana, pues cada vez más personas mueren por causas relacionadas con la contaminación. Y muy relacionado con esto tenemos los problemas que causa el ruido en las ciudades, provocado por el tráfico rodado. El ruido causa estrés, insomnio, falta de concentración,...

EN RELACIÓN A LA MOVILIDAD

En cuanto a la movilidad, cada vez se da más importancia a los efectos adversos sobre el medioambiente, pues la quema de combustibles fósiles es un gravísimo problema que afecta a nivel mundial, pero las soluciones que se buscan van encaminadas principalmente a conseguir vehículos motorizados más eficientes y combustibles menos contaminantes. Sin embargo, partir de un análisis y una búsqueda de soluciones que se base en otras cuestiones no sólo tendrá beneficios ambientales, si no que tendrá muchos beneficios sociales y tanto los unos como los otros serán mucho más completos: no sólo se atenderá a contaminar menos, si no a los problemas de la extracción de recursos, a las desigualdades intrínsecas al modelo de movilidad actual, etc.

La búsqueda de “soluciones” para paliar los problemas medioambientales que provoca el transporte motorizado no llegará a ninguna parte si no empieza a considerarse como problema paralelo que las ciudades no son ni democráticas ni inclusivas, y una de las razones es que centran su diseño en el vehículo privado y motorizado. Esta falta de democracia que parte del modelo de movilidad afecta a todas las personas, pero especialmente a niños y niñas, mujeres, personas mayores, personas con movilidad reducida, personas con ingresos nulos o muy bajos, etc.

EN RELACIÓN AL GÉNERO

En cuanto al género, se considera desde hace tiempo que el derecho de la mujer al voto y su entrada en el mercado laboral son logros más que suficientes para pensar que la igualdad de oportunidades por cuestiones de género está alcanzada... pero nada más lejos. Se han logrado grandes avances de los que hombres y mujeres nos sentimos orgullosas, pero estamos aún en el camino con mucho que recorrer aún.

Con este trabajo pretendo hacer un acercamiento a qué valores deberían cambiar y considerarse en el diseño y el funcionamiento de una ciudad. Los valores que permiten el mantenimiento de la vida son los mismos que permiten la creación de la comunidad, por lo que deben ser los que nos sirvan de guía para hacer un análisis de la situación y una búsqueda de soluciones para los problemas de las ciudades en cuanto a movilidad. Estos valores son la solidaridad, la cooperación y los cuidados, más todos aquellos que se relacionan y retroalimentan con éstos. Éstas son tareas realizadas por mujeres desde hace cientos de años, por lo que son ellas las que nos guiarán para buscar vías llenas de alternativas.

HACIA CIUDADES MÁS SOSTENIBLES, DEMOCRÁTICAS E INCLUSIVAS

La importancia de lo colectivo: atendiendo al caso que nos ocupa, la movilidad, si se tiene consideración por la comunidad las calles estarán más adaptadas a todas las necesidades de cada persona, ya sea ésta adulta, mayor, joven, con movilidad reducida, etc.; ya se hagan tareas de cuidados o de formación, laborales, etc. Y no se debe olvidar que nuestro entorno natural forma parte de la comunidad, de modo que se respete, se cuide, se aproveche para el bien humano de manera armónica sin considerar que está al servicio de las personas, si no que las personas formamos parte de él.

Esto se traduce en:

- **Movilidad sostenible:** abandonar la fuerte dependencia que se ha creado del uso del vehículo privado y caminar más, usar más la bicicleta y el transporte público. Caminar una calle, un barrio, una ciudad permite mucha más cercanía entre la persona y su entorno. Es así como se conoce el lugar donde se vive, como se puede interactuar con otras personas; el coche impide esta interrelación. Dirigirnos hacia el abandono de nuestra petrodependencia beneficiaría al medioambiente y, en consecuencia, a las personas que formamos parte de él.
- **Recuperación del espacio público:** dejar de construir carreteras y aparcamientos e iniciar una marcha atrás en este sentido: recuperar poco a poco las zonas verdes, las plazas, las calles peatonales amplias,...
- **Mantenimiento de la comunidad:** dejar espacios libres de tráfico permitirá que la comunidad pueda seguir disfrutando de la vida compartida allá donde aún no se haya perdido y que se reconstruyan los tejidos sociales donde se han ido abandonando.
- **Reconstrucción de lo colectivo:** volver a tener proyectos colectivos del vecindario de una misma zona, como pueden ser los huertos urbanos, fomentará la creación de redes sociales de vital importancia para el sostenimiento de la vida. Es a través del apoyo mutuo como la sociedad humana podrá sobrevivir. Y, para ello, debe haber múltiples espacios libres del tráfico.
- **Cercanía:** mantener o recuperar la cercanía entre los lugares donde realizar las diferentes tareas cotidianas favorece que la identidad con el entorno más cercano sea mayor y que las relaciones vecinales se fortalezcan. Las tiendas de barrio, las escuelas del barrio, los bares del barrio...

¿Cómo se puede concretar esto en medidas reales?

Para empezar hay que revisar los valores actuales y rediseñar las ciudades a partir de dicha revisión. Los centros estratégicos no son los edificios institucionales, ni son las zonas de oficinas y negocios, ni las calles y centros comerciales, ni los polígonos industriales,... sino que son los espacios que albergan las tareas de mantenimiento de la vida, como el hogar, la escuela, los parques, los servicios sanitarios, los mercados y tiendas de barrio y los parques deportivos de barrio y todos ellos deberían conectarse de forma racional a partir de redes peatonales y de la disminución del tráfico para facilitar el uso seguro de la bicicleta, dotando a la ciudad de espacios para la convivencia, de forma que cuando las personas realicen tareas de cuidados puedan transitar cómodamente y encontrar espacios donde relacionarse.

Hay cientos de posibilidades, tan sólo hay que tener interés:

- Reducir la velocidad en áreas urbanas
- Fomentar que se comparta el coche
- Vecindarios sin coches
- Reducción del viario para el coche
- Medidas fiscales que además utilicen los ingresos para invertirlos en seguir tomando medidas de reducción del tráfico
- etc.

CONCLUSIONES

Plantear la movilidad desde la perspectiva de género es atender a diferentes valores: los que se vienen considerando femeninos. Las mujeres, en este caso, cumplen una serie de funciones que requieren que se replantee este modelo. Pero la perspectiva de género, que introduce el valor de los cuidados, incluye que se atienda a otros muchos perfiles de la sociedad: la edad, la clase social (aún hoy vigente esta jerarquía), las posibilidades de movilidad, etc.

Una movilidad sostenible debe considerarse desde la ecología para frenar y evitar la degradación ambiental que estamos causando, y también desde la perspectiva de género para permitir igualdad de oportunidades en el uso del espacio público. Además, lo uno sin lo otro está incompleto, es inútil y no supone un cambio real.

FUENTES CONSULTADAS

- Boyano Sotillo, D. (2011). *Análisis de la movilidad y el urbanismo en Madrid desde un enfoque de género*
- Naredo Molero, M. (1998). *Autonomía de las mujeres y seguridad urbana*
- González, M. (2007). *Ideas y buenas prácticas para la movilidad sostenible*, Cuadernos de Ecologistas en Acción
- Cuevas, L. y Gutiérrez, M.C. (2012). *La bici en el trasero y no en el trastero*
- Díaz Muñoz, M.A. (1989). *Movilidad femenina en la ciudad. Notas a partir de un caso*
- Ilárraz Rodríguez, I. (2006). *Movilidad sostenible y equidad*
- Díaz Muñoz, M.A. y Jiménez Gigante, F.J. (2002). *Transportes y movilidad: ¿necesidades diferenciales según género?*

FUENTES ELECTRÓNICAS

- <http://atravesespejoalicia.blogspot.com.es/> (Consulta: 15/7/2012). Murillo, A. *El cazador cazado*
- <http://blogs.elpais.com/eco-lab/2011/01/los-hombres-contaminan-mas.html> (Consulta: 20/7/2012)
- http://elpais.com/diario/2008/11/17/galicia/1226920705_850215.html (Consulta: 20/7/2012)

Cristina Contreras Jiménez
Educadora ambiental y militante de Ecologistas en Acción