

HACIA UNA MOVILIDAD FEMINISTA

SARA ORTIZ ESCALANTE

Las políticas de movilidad se han diseñado priorizando una movilidad androcéntrica, a menudo centrada en los patrones de un hombre blanco adulto de clase media con trabajo remunerado y sin ninguna discapacidad, y priorizando los desplazamientos lineales por motivo laboral y en vehículo motorizado.

ESTOS SISTEMAS DE MOVILIDAD no han tenido en cuenta la movilidad sostenible de las mujeres, los vínculos entre las diferentes actividades de la vida cotidiana de las personas que crean redes complejas de desplazamientos, ni los vínculos con el entorno, contribuyendo a una crisis ambiental, energética y de cuidados a nivel global. Por lo tanto, a través de las políticas de movilidad se han privilegiado prioridades y reproducido desigualdades de género que han agudizado la degradación social y ambiental de nuestro territorio.

Las políticas de movilidad han basado sus decisiones en estudios cuantitativos a nivel macro, sin incorporar datos cualitativos que dan información de las diferentes escalas y de la diversidad de personas. Esta visión parcial y sesgada ha tenido consecuencias negativas en la movilidad de las mujeres, así como en otros grupos de población como infancia, jóvenes, personas con diversidad funcional, gente mayor.

Además, la movilidad androcéntrica ha llevado a que el vehículo privado motorizado sea el que consume más recursos económicos, naturales y espaciales en

los entornos urbanos, pero a la vez sea la movilidad menos accesible para las mujeres y otros grupos con patrones de movilidad más sostenible. El espacio que ocupa el vehículo privado es desmedido y ha contribuido a la crisis climática y a niveles de contaminación altísimos que tienen un impacto negativo sobre la salud, sobre todo de mujeres, infancia y gente mayor.

Desde una perspectiva feminista, la movilidad se define como un complejo conjunto de desplazamientos que hacen las personas entrelazando las actividades de la vida cotidiana en un espacio y en un tiempo determinado, donde intervienen dimensiones corporales, interdependientes, simbólicas y afectivas, que se viven de manera desigual dependiendo del género, la edad, la clase, la etnia y otras variables.

Garantizar el derecho a la movilidad de las personas es esencial para mejorar su calidad de vida en términos de tiempos y salud, y poder garantizar sus derechos sociales, económicos y culturales. Es por ello que trabajar hacia una movilidad más sostenible, justa y equitativa requiere trabajar desde una perspectiva feminista interseccional.

Hacia una movilidad feminista

La movilidad feminista propone un cambio de paradigma hacia un modelo enfocado en la vida cotidiana de las personas, que valora y pone en el centro los patrones de movilidad sostenible de las mujeres, priorizando la movilidad a pie, en bicicleta y en transporte público, no solo porque son modos más sostenibles y saludables, sino porque también son más equitativos.

La movilidad feminista implica analizar cómo el género y su intersección con otras características, como la edad, el origen, el nivel de ingresos, las capacidades, el tipo de unidad de convivencia, barrio o población donde se vive, condiciona y determina las opciones de movilidad de las personas.

La movilidad feminista trabaja por la transformación en tres ámbitos: garantizar un abordaje integral de la movilidad cotidiana; ampliar el concepto de la seguridad en la movilidad; y tercero, avanzar hacia la equidad de género en el sector.

Abordaje integral de la movilidad cotidiana

Incluir una perspectiva feminista en las políticas de movilidad implica dejar de analizar la movilidad como una decisión individual y los desplazamientos como unidireccionales, para analizar las prácticas y patrones de movilidad complejos de las actividades cotidianas tanto en la esfera productiva, reproductiva, comunitaria y propia, y que reflejen los componentes sociales y culturales.

Son las mujeres las que continúan cargando de manera gratuita el trabajo de cuidados, que incluye tareas de limpieza, cocina, compras y gestiones del hogar, tareas de cuidado de niñas y niños, acompañamiento a servicios de salud, cuidado de personas adultas mayores y otras personas dependientes. Continúan siendo las principales cuidadoras y dedicando el doble de tiempo al trabajo doméstico que los hombres. En consecuencia, tienen una movilidad más compleja y diversa porque hacen más desplazamientos al día que los hombres debido a su doble y triple jornada de trabajo remunerado, trabajo de cuidados no remunerado y las relaciones afectivas y comunitarias. Sus desplazamientos son poligonales y se producen por mayor número de motivos, encadenando diferentes

actividades y trayectos. A su vez, las mujeres recorren menos distancia en cada viaje y optimizan el tiempo de sus recorridos, haciendo viajes más cortos y más próximos. Pero al final del día, recorren más kilómetros por la cantidad de actividades que entrelazan debido a su doble y triple jornada, e invierten más tiempo en los viajes por la falta de mejores conexiones intermodales vinculadas a la movilidad activa sostenible.

Las mujeres tienen una movilidad más sostenible porque se mueven mayoritariamente (y en mayor proporción que los hombres) a pie y en transporte público. Aunque la movilidad de las mujeres es más sostenible, las desigualdades de género que las mujeres continúan viviendo en la sociedad actual dificultan esta movilidad.

Las deficiencias de intermodalidad entre diferentes transportes públicos a nivel horario, de señalización, visibilidad y seguridad impactan mayoritariamente en los desplazamientos de las mujeres, por la falta de tiempo, de recursos económicos y las necesidades de conciliar tareas cotidianas.

La salud también condiciona la movilidad de las mujeres, ya que, aunque tienen una mayor esperanza de vida, tienen peor autopercepción de la salud, padecen más enfermedades relacionadas con el

Parada de autobús. Barcelona. Foto: Sara Ortiz





Foto: Sara Ortiz

dolor y un mayor porcentaje de discapacidad o dependencia. Tal como ha estudiado la Dra. Carme Valls-Llobet, los contaminantes ambientales tienen un mayor impacto en las mujeres, por su mayor exposición como peatonas; y a su vez porque determinados contaminantes que se absorben a través del tejido adiposo tienen un mayor efecto sobre el cuerpo de las mujeres.

Sin embargo, no todas las mujeres se mueven de la misma forma. La movilidad feminista también significa tener en cuenta cómo la diversidad de cuerpos condiciona las opciones de movilidad (personas con movilidad reducida, infancia, personas mayores, jóvenes, personas transgénero, personas de diferentes pesos y medidas).

Finalmente, la movilidad feminista visibiliza el ciclo de las 24 horas del día y los 7 días de la semana, reconociendo las diferentes dinámicas temporales de movilidad, la movilidad nocturna cotidiana de las personas y cómo se ve condicionada por el género, la percepción de miedo, la menor frecuencia de transporte público o una conexión intermodal deficiente. Es imprescindible recoger datos cuantitativos y cualitativos que aporten información sobre movilidad nocturna y en fin de semana y festivos, ya que estas movilidades no son recogidas en muchas de las encuestas que se realizan.

Ampliar el concepto de seguridad en la movilidad

Aplicar una perspectiva feminista interseccional implica ir más allá del actual concepto de seguridad en la movilidad y analizar cómo las violencias machistas y otros delitos de odio (racismo, lgtbofobia, capacitismo) limitan el derecho de las mujeres y personas con identidad no binaria a una movilidad libre y autónoma.

A las mujeres se les sigue socializando a tener miedo al espacio público, a las personas desconocidas y sobre todo a moverse solas por la noche, aunque el mayor número de agresiones siguen pasando en el ámbito del hogar y por personas conocidas. El miedo al espacio público también se ve alimentado por las experiencias de acoso verbal y sexual que vivimos las mujeres cotidianamente.

Además de los factores sociales, políticos, económicos y culturales que condicionan nuestra percepción de seguridad, la configuración física y social del espacio también influye en nuestros miedos. Mejoras en el diseño de sistemas e infraestructuras de movilidad pueden reducir la percepción de inseguridad de las mujeres. Cuando se piensa en infraestructuras de movilidad, es necesario que se apliquen los 6 principios de seguridad de las mujeres para que sea un entorno:

- Vital (diversidad de actividades y personas),
- Vigilado y cuidado de manera formal e informal (acceso a ayuda y apoyo mutuo),
- Equipado (mantenimiento y planificación),
- Señalizado (saber dónde estás y dónde vas),
- Visible (ver y ser vista)
- Comunitario (desarrollados con la participación activa de las mujeres).

Equidad de género en la planificación, diseño y gestión

Es esencial abordar las desigualdades de género en el interior de la gestión del sistema de movilidad. Históricamente, el ámbito del transporte y la movilidad ha sido un sector altamente masculinizado y dominado por personas técnicas. Este hecho también ha sido un condicionante importante por la falta de una perspectiva de género y feminista en las políticas de movilidad.

Por un lado, es necesario establecer políticas de género a nivel interno de las instituciones y compañías de transporte, para incrementar los porcentajes de trabajadoras. A nivel europeo, las trabajadoras del sector transporte representan solo el 22 % y si se mira solo al transporte terrestre, el

porcentaje cae al 14 %. Si las mujeres no estamos, hay temas que seguirán siendo invisibles y obviados.

A su vez, es necesario incrementar el número de mujeres en su diversidad en los órganos de participación y los consejos de movilidad, así como en los procesos participativos que se realicen en el marco de desarrollo de nuevas infraestructuras. La experiencia de las mujeres mayores, familias monomarentales, mujeres cuidadoras, trabajadoras domésticas y mujeres con diversidad funcional debe incluirse de manera explícita en todas las convocatorias por los conocimientos y diversidades que acumulan. También, debemos incorporar una perspectiva feminista en la dinamización de los órganos consultivos y de los procesos participativos, para adaptar horarios, espacios, dinámicas y temas a la diversidad de personas, incluir los valores de la movilidad cotidiana y de cuidados, visibilizar el valor añadido de la experiencia de movilidad cotidiana de las mujeres y garantizar que no se silencien ciertas voces ni se desarrollen dinámicas de condescendencia machista o de liderazgos hegemónicos.

NOTA SOBRE LA AUTORA

Sara Ortiz Escalante, Doctora en Planificación Urbana por la University of British Columbia. Es integrante de Col·lectiu Punt 6, una cooperativa de arquitectas, sociólogas y urbanistas con 15 años de experiencia en la transformación urbana desde una perspectiva feminista. Col·lectiu Punt 6 realiza estudios, asesoramientos y procesos participativos de movilidad cotidiana, aportando datos cualitativos desde una perspectiva feminista, por ejemplo, en relación a la movilidad nocturna, movilidad ciclista, caminos escolares, auditorías de género en la movilidad, PMUS y Planes Directores de Movilidad, entre otros.