

NAS MARXES DA CIDADE

SARA VÁZQUEZ

Nas marxes da cidade, a mobilidade do coidado pon de manifesto desigualdades invisibles. Fóra do urbano centralizado, vivir nun contexto periurbano ou rural supón unha dobre discriminación: por xénero e por territorio. Este artigo sitúa a mirada en quen coida desde as marxes para comprender como o contexto territorial condiciona a mobilidade, amplifica as desigualdades e limita a autonomía, e como a planificación urbana debe repensarse para construír realidades territoriais máis xustas.

Afortunadamente, xa non é novidoso falar da discriminación de xénero no espazo público, e o termo mobilidade do coidado, entendido como a mobilidade cotiá necesaria para o soporte da vida, comeza a aparecer cada vez máis nos estudos urbanos e territoriais. O estudo desta mobilidade, que se afasta da mobilidade hexemónica e patriarcal que estrutura desde hai séculos as nosas contornas, supón unha revisión onde se pon o eixe central nos labores invisibilizados de coidados e, xa que logo, en todas aquelas persoas que os realizan, na súa ampla maioría mulleres.

Con todo, cando acudimos a esta reivindicación xusta e necesaria adoitamos facelo desde unha perspectiva xa de por si desigual: a que se obtén ao pór as lentes urbanocéntricas na comprensión de como se constrúe a vida cotiá sen ter en conta o contexto territorial. Alén do urbano, que é o máis amplamente estudado, quedan outras formas de construír o territorio que acollen distintas maneiras de habitar, moitas veces máis fráxiles e invisibles. Así pois, vivir nas marxes do tecido urbano consolidado, xa sexa nun contexto rural ou

periférico, parece supor unha dobre discriminación para determinada parte da poboación que xa está invisibilizada nas contornas urbanas.

Coidar nun territorio disperso

Coidar implica moverse e, nun territorio disperso, coidar custa máis. Nos barrios periurbanos, os servizos están máis lonxe, o transporte público é menos frecuente e as alternativas son escasas. O que nun barrio céntrico se pode resolver cun percorrido curto, na periferia convértese nunha cadea de desprazamentos longos, ríxidos e pouco conciliables co resto da vida cotiá. Ademais, esta sobrecarga de tarefas de coidado non se re- parte de forma equitativa, sendo as mulleres as que asumimos a maioría dos desprazamentos vinculados a elas, tanto en contextos urbanos como periurbanos. Con todo, nestes últimos a carga intensifícase: máis tempo investido, menos marxe de elección e maior dependencia de redes familiares ou informais. Todos estes factores fan que a mobilidade deixe de ser unha ferramenta de autonomía para transformarse nunha fonte constante de desgaste.



Reapropiación informal do espazo público que evidencia as carencias nos equipamentos de coidados. Amsterdam, 2025. Foto: Sara Vázquez.

Neste marco, realizouse un estudo comparativo dos barrios de Eirís (barrio periférico) e Montealto (barrio céntrico) da cidade da Coruña. A análise dos datos que definen o padrón de mobilidade de xénero entre parellas heteronormativas, tanto en ámbitos urbanos como periurbanos, pon en evidencia que as tarefas de coidado seguen a repartirse de forma asimétrica entre homes e mulleres. Se separamos, por unha parte, as tarefas de acompañamento das tarefas ligadas á xestión do fogar, os datos amosan que as mulleres realizan en maior medida ambas, mentres que os homes se ocupan máis das primeiras e delegan nas mulleres as de xestión (asociadas a unha maior carga mental). Non obstante, no caso dos contextos periurbanos, é salientable a maior dependencia das redes de coidado, quizais debido a un poder adquisitivo inferior e a unha menor proximidade dos servizos. Así mesmo, os propósitos de desprazamento tamén falan do territorio: nos barrios periurbanos dominan as viaxes ligadas ás necesidades básicas (educación, saúde ou compra de alimentos), namentres que nos céntricos son máis frecuentes os desprazamentos vencellados ao lecer ou a outros fins recreativos.

Nas características propias das viaxes de coidados (frecuencia, duración e distancia) reflíctese igualmente unha distribución desigual da carga. No barrio periurbano, o 67 % das mulleres enquisadas indicaba realizar múltiples desprazamentos de coidados ao día (cifra que nos barrios céntricos se situaba arredor do 50 %), mentres que entre os homes predominaba a realización dun único desprazamento de coidados ao día. Así mesmo, a duración de tempo empregado en mobilidade de coidado era de media superior nas mulleres e con traxectos máis longos ca nos contextos céntricos. No caso dos homes do barrio periférico, un 66 % dos enquisados indicaba dedicar menos de 30 minutos ao día, mentres que a porcentaxe de mulleres que dicían dedicar menos de media hora diaria era moito menor, representando só un 25 %. A combinación destas variables da lugar a un padrón de mobilidade complexo, polifacético e poligonal que conecta traballo remunerado, tarefas cotiás de coidado e acompañamento de persoas dependentes. Un dos factores clave que modelan estes padróns de mobilidade é a persistencia dos roles de xénero tradicionais, que lles asignan ás mulleres unha

maior carga de coidados e dificultan a conciliación coas outras actividades da vida cotiá (deporte, actividades de lecer ou sociais). Outro aspecto distintivo é a maior tendencia dos homes a utilizar o vehículo privado, que se exacerba nas idades máis avanzadas; este comportamento non só responde ás diferenzas nas responsabilidades de coidados, senón que se ve agravado por un modelo urbano construído baixo ópticas androcéntricas, que prioriza a eficiencia do transporte motorizado vinculado ás tarefas produtivas fronte aos desprazamentos cotiás asociados ao coidado e á vida doméstica.

Ao comparar os padróns de mobilidade dos barrios de Eirís e Montealto, obsérvase que, se ben os roles de xénero se manteñen de forma similar en ambos os contextos, distínguese o impacto significativo da contorna física e das súas condicións sobre a calidade de vida, en particular no que respecta aos coidados e á súa intersección coas diferentes esferas da vida cotiá. O menor acceso aos servizos públicos, as dificultades de accesibilidade e a dependencia do vehículo privado sumados á imposición tradicional da visión de xénero supoñen unha carga incrementada sobre os ombreiros das mulleres

dos barrios periurbanos, así como sobre as persoas que precisan coidados, todo o cal reforza as desigualdades estruturais. Esta combinación de circunstancias crea unha situación na que as mulleres dos barrios periurbanos se enfrontan a unha mobilidade máis difícil, con maior emprego de tempo e recursos, o que dificulta a conciliación dos múltiples aspectos da vida. Mentres que os homes, en xeral, aínda se benefician dunha mobilidade máis eficiente, as mulleres teñen que navegar por un contexto urbano que non está deseñado especialmente tendo en conta as súas necesidades; este desaxuste non só dificulta a mobilidade cotiá, senón que contribúe a perpetuar as desigualdades de xénero no acceso á vida urbana e na participación nela.

Non só os condicionantes culturais e socioeconómicos teñen unha implicación relevante á hora de definir como se organizan os coidados nestes barrios; as barreiras, tanto físicas como transversais, que atopan as persoas que realizan tarefas de coidado na súa mobilidade supoñen unha traba adicional. Estamos a falar dunha sinalización deficiente, dunha mala iluminación que implica unha maior



Parada de bus no barrio de Eirís (A Coruña) cuxo mal deseño supón unha barreira na mobilidade peonil. Foto: Sara Vázquez.

Os bancos como elementos da infraestrutura social urbana.
Barrio de Eirís (A Coruña). 2025 Foto: Sara Vázquez.



sensación de inseguridade, da presenza de obstáculos, dun déficit no equipamento dos barrios, dunha inadecuada localización das paradas de transporte público e mesmo de falta de espazo nas beirarrúas para poder andar comodamente con carriños ou acompañando. Todos estes atrancos non deixan de supor unha barreira tras outra para a mobilidade cotiá. Do mesmo xeito, a existencia de condicionantes transversais, como a falta de interseccionalidade e a escasa variedade na oferta cultural ou de lecer, así como a baixa presenza de tecido colectivo ou de acción local, implica unha carencia de espazos seguros nos que poidan expresarse e canalizarse as necesidades existentes.

As ausentes do mapa

Os datos permiten identificar padróns e observar barreiras, pero non explican por si sós como se vive o coidado no día a día. Para comprenderlo, é imprescindible incorporar as voces de quen sostén a vida nos distintos territorios. Nos discursos sobre a mobilidade do coidado, o foco adoita poñerse nos coidados ligados á infancia e, polo tanto, nas mulleres novas dentro da idade adulta, deixando nun segundo plano outras realidades igualmente centrais pero moito menos visibles.

As conversas con mulleres de distintos perfís poñen de manifesto unha realidade coñecida, pero poucas veces situada no centro do debate: a de quen coida desde a marxe, sen recoñecemento, sen apoios e sen capacidade real de elección. Estamos a falar de mulleres maiores que sosteñen coidados interxeracionais, atendendo tanto os netos como os pais, e que non tiveron acceso previo ao emprego remunerado nin a recursos de mobilidade, como o carné de conducir ou un vehículo propio. En territorios onde todo queda lonxe, esta falta de autonomía tradúcese en illamento e vulnerabilidade. Esta é a xeración «sándwich» dos coidados, formada por mulleres ás que non chegan os cambios e que aceptan, con resignación, que coidar é o seu traballo desde ben pequenas

e durante o que lles quede por vivir. É unha tarefa á que o mundo dos estudos territoriais de xénero aínda non parece prestar a atención necesaria, obviando as súas voces no contexto académico e, en consecuencia, nas accións políticas necesarias.

A necesidade dunha ollada propia en cada contexto territorial

Abordar o estudo da cidade a través dunha ollada que integre as súas diferentes variables, entendendo as relacións entre elas e comprendendo as súas interdependencias, facilitaría a creación de políticas de mobilidade aliñeadas coas necesidades reais da poboación, algo de especial relevancia en contextos menos estudados, como os non urbanos. Non se pode obviar a importancia de entender o conxunto das realidades presentes e darlle voz. É necesario comprender que as estruturas patriarcais afectan a todas as esferas da vida cotiá e en todos os contextos, e que os estudos territoriais e de mobilidade, ao ignorar esta realidade, invisibilizaron as experiencias dunha gran parte da poboación. Neste sentido, cómpre recoñecer que todo está interconectado: a relación entre xénero e mobilidade non se pode ler sen ter en conta o contexto territorial, e a planificación deste debe realizarse necesariamente incorporando a perspectiva de xénero.

Para maior información

- Sánchez de Madariaga, Inés e Zucchini, Elena (2020) Movilidad del cuidado en Madrid: nuevos criterios para las políticas de transporte. *Ciudad y Territorio: Estudios Territoriales*, 203, 89-102
- Valdivia, Blanca (2018) Del urbanismo androcéntrico a la ciudad cuidadora. *Hábitat y Sociedad*, 11. <https://doi.org/10.12795/habitatysociedad.2018.i11.05>
- Vázquez, Sara (2025) *La movilidad del cuidado en los entornos periurbanos. El caso del barrio de Eirís en A Coruña* [Traballo de fin de máster, Universitat Oberta de Catalunya].

NOTA SOBRE A AUTORA

Sara Vázquez é unha arquitecta e urbanista formada na ETSAC e na UOC que desde hai máis dunha década traballa en proxectos de deseño urbano nos Países Baixos. Afondou na súa especialidade cun mestrado en Cidade e Urbanismo no marco do cal elaborou unha tese centrada na relación entre mobilidade de coidados e periferia. A súa práctica e investigación xiran derredor do desenvolvemento de cidades e territorios máis sostibles e inclusivos.