

Les dones i la mobilitat quotidiana

Introducció

En ple segle XXI, les dones continuen reivindicant poder gaudir dels mateixos drets i oportunitats que els homes. En el dia a dia, milers de dones treballen per assolir una societat més igualitària i inclusiva per a totes les persones, independentment de les seves característiques individuals, situacions familiars i procedències.

Entre les principals reivindicacions de les dones es troba la igualtat en la retribució salarial, la igualtat d'oportunitats en l'accés i en la promoció dins de l'empresa, l'eliminació de l'assetjament sexual i per motiu de gènere i, la més urgent de totes, l'eradicació de totes les formes de violència masclista.

Tot i que coneguda, no es parla tan sovint del paper que té la mobilitat quotidiana com un element que pot contribuir a la inclusió laboral de les dones i al seu ple gaudi dels drets de ciutadania. O tot el contrari, ja que mal gestionada, la mobilitat pot ampliar la bretxa de la desigualtat entre les dones i els homes, pel que fa a l'ocupació i l'aprofitament del territori.

La mobilitat quotidiana es defineix com la suma dels desplaçaments que fan les persones durant la jornada, per tal d'arribar als llocs on es realitzen diferents activitats (lloc de treball, centres escolars, equipaments municipals, serveis). Més que d'una única mobilitat, en singular, hauríem de parlar de les mobilitats, atès que el fet de desplaçar-se pel territori és un fenomen complex, determinat per una multiplicitat de factors i que varia en funció del grup social que s'estigui analitzant. Així doncs, les dones, en general, presenten unes característiques relacionades amb la mobilitat que les diferencien dels homes. Si al gènere se li sumen altres variables, com l'edat o el lloc de procedència (Cebollada; Miralles-Guasch), l'anàlisi encara es complica més.

Les dones, el territori i el temps

La mobilitat quotidiana de les dones és complexa. A grans trets, aquesta mobilitat es caracteritza per seguir uns itineraris no lineals, fent més etapes que els homes. El col·lectiu femení sol combinar els recorreguts per anar o tornar de la feina amb altres activitats relacionades amb el rol social que encara se'ls hi atorga a les dones, això és, ocupar-se gairebé en exclusiva de les tasques reproductives i de cura de les persones. Per posar un exemple, una dona amb un treball remunerat fora de casa i que tingui persones dependents al seu càrrec, és molt probable que no faci un recorregut simple des del seu lloc de residència fins a la feina i viceversa, sinó que és més habitual que durant el trajecte faci parades per deixar o recollir els fills/es de l'escola, per comprar, per fer tràmits, etc.

En termes generals, les dones realitzen uns desplaçaments més curts, no recorren tants kilòmetres ni empren tant de temps com els seus homòlegs masculins. No obstant això, no podem deixar de banda que l'ús del temps també presenta diferències en funció del gènere. Efectivament, tot i que els itineraris de les dones són més curts,

el fet de fer més parades durant el trajecte comporta que el temps de desplaçament s'allargui.

Les dones també són les principals usuàries del transport públic i les que més caminen per la ciutat, motiu pel qual viuen el territori d'una manera diferent a la dels homes, especialment els espais més propers al lloc de residència. En el cas de les ciutats fragmentades, en les quals hi ha una forta diferenciació de les zones en funció de quina és l'activitat principal que s'hi duu a terme (barris dormitori, zones de serveis, polígons industrials), la manera femenina d'entendre l'espai és pot veure perjudicada si és que no hi ha uns bons mecanismes per interconnectar les diferents zones de la ciutat, com ara una xarxa de transport públic potent o vies ciclistes segures i contínues.

Les dones, el transport i l'exclusió social

Durant una gran part del segle XX es va presentar la possessió d'un cotxe com un símbol de llibertat i d'estatus social. Recórrer molts kilòmetres, cada cop a unes velocitats més elevades, en un territori dispers i fragmentat, era el model de mobilitat que va imperar durant dècades a la nostra societat. En aquest context, el vehicle privat tenia (i continua tenint) un paper central. Afortunadament, amb el temps també van començar a sorgir veus crítiques que qüestionaven si aquest model de mobilitat era el més adient per tal de garantir la inclusió i la igualtat d'oportunitats, la seguretat i la salut, i la sostenibilitat.

Nombroses persones expertes en mobilitat han posat en relleu el caràcter selectiu del vehicle privat, atès que les seves possibilitats d'ús no són lliures per a tota la ciutadania. No només és imprescindible obtenir un permís de conducció, sinó que també cal tenir accés a un vehicle. Avui en dia, encara hi ha una major proporció d'homes que tenen carnet de conduir en comparació amb les dones. D'altra banda, quan a la unitat familiar només hi ha un vehicle, les dones solen quedar relegades a un segon lloc a l'hora d'utilitzar-lo (Miralles-Guasch).

Quan l'accés al vehicle privat no és una opció, les dones es troben davant de tres possibilitats: la primera és desplaçar-se pel territori utilitzant el transport públic o bé altres mitjans de transport no motoritzats. La segona estratègia es dona quan l'ús del transport públic no és una alternativa viable i la distància a recórrer és massa gran com per a desplaçar-se a peu o en bicicleta. En aquest cas, les dones optarien per estratègies de mobilitat "dependent", és a dir, per utilitzar la seva xarxa de relacions (familiars, amistats, companys i companyes de feina) per a que les duguin al lloc on necessiten anar. Finalment, la tercera opció consisteix a limitar els desplaçaments a l'entorn més proper, com el barri, per exemple. Aquesta opció és la més perjudicial si pensem en les dones que han de renunciar a una oferta de treball quan l'empresa està massa lluny del seu lloc de residència i queda fora de l'abast dels mitjans de transport públic, o de modes de transport no motoritzats (Ferri).

En un model basat en l'hegemonia del vehicle privat, "les persones que no poden usar un cotxe de manera independent i continuada poden perdre diferents oportunitats laborals" (Miralles-Guasch).

Alguns estudis indiquen que “els col·lectius amb un menor índex de motorització no poden gaudir de la ciutat ni dels seus serveis per la manca d'oferta de transport alternatiu al privat. D'aquesta forma, partint d'una negació inicial, no disposar de vehicle privat, s'arriba a una privació més àmplia de l'accessibilitat al mercat de treball, als serveis i als equipaments urbans” (De Toro). Per aquest motiu és ineludible disposar de modes de transport alternatius al vehicle privat, que siguin inclusivament sostenibles, tant pel que fa a la vessant econòmica com a la social i mediambiental.

Les dones, el medi ambient i la salut

Com acabem de veure, la mobilitat de les dones està estretament vinculada amb un model de ciutat compacta, amb diversitat d'usos i de serveis i que, per tant, permet tendir ponts entre les persones i contribueix a la inclusió social de tota la ciutadania. Es contraposa, doncs, al territori segmentat amb una excessiva especialització dels seus usos, que fa inevitable els desplaçaments. Aquesta manera d'entendre el territori repercuteix de forma directa en la qualitat de vida i en la salut de les persones, que tenen més dificultats per a conciliar i descansar.

La mobilitat de proximitat afavoreix els desplaçaments no motoritzats, que són més respectuosos amb el medi ambient. Efectivament, no podem ignorar que l'ús massiu del vehicle privat duu associats greus problemes ambientals, com la contaminació atmosfèrica, les emissions de gasos d'efecte hivernacle, la congestió i degradació del territori, i un impacte sobre els ecosistemes naturals. La mobilitat femenina, en canvi, va molt alineada amb el paradigma de la sostenibilitat, que implica menys temps, més proximitat i un transport més sostenible. És tracta d'un model més racional i respectuós d'entendre l'espai urbà i les possibilitats que se'n deriven de fer-ne un ús correcte.

Finalment, si ens centrem en les pautes de conducció, les estadístiques indiquen que les dones tenen menys accidents de trànsit que els homes. Fins al punt de que algunes entitats s'han fet la pregunta de si calia feminitzar la conducció de vehicles motoritzats (RACC). Més enllà de l'anècdota, el cert és que en l'accidentalitat viària intervenen factors diversos, entre els que destaquen les distàncies recorregudes, l'estat de les vies de circulació, els horaris en els què es realitzen els trajectes, la velocitat a la que es circula, així com d'altres elements personals com l'estrès o la manca de descans, que minven la capacitat de posar una atenció plena en la conducció d'un vehicle. Observem, de nou, la relació entre el model de mobilitat imperant i els accidents de trànsit, i com es podrien evitar centenars de morts i de ferits cada any si s'apliquessin criteris de proximitat i de sostenibilitat a l'hora de planificar els desplaçaments dins d'un territori.

Bibliografia

De Toro, M: *La percepció de les persones treballadores per assolir una mobilitat més segura i sostenible. La resistència al canvi modal*. CCOO de Catalunya. 2013

Cebollada, A.; Miralles-Guasch, C.: *Mobilitat i exclusió social: un nou repte per a les administracions locals*. Diputació de Barcelona. 2004.

Ferri, M. : *Apunts urgents de mobilitat per gènere i exclusió social*. CCOO de Catalunya. Octubre 2008.

Miralles-Guasch, C.: *Dones, mobilitat, temps i ciutats. Quaderns de l'Institut*. Institut Català de les Dones. 2010.

RACC Tíbbunes: *Feminitzar la conducció, per què no?* Febrer 2015.