

Mujer, movilidad y accesibilidad en la metrópoli

Un análisis de la movilidad metropolitana desde la variable género.

Marta Román

Geógrafa

Madrid (España), abril 1995

La movilidad creciente de personas y de mercancías es una de las características más destacadas de la metrópoli actual. Dentro de la concepción vigente del desarrollo económico y social, factores como la motorización, la velocidad, los intercambios y el movimiento en general de personas y mercancías son signos de progreso y modernidad que no sólo no se deben frenar sino que se deben favorecer.

La ciudad se va expandiendo en el espacio circundante apoyada en grandes ejes viarios. Se diseñan y construyen enormes áreas de servicios y equipamientos siendo cada vez más necesarios para el acceso a los mismos los modos de transporte motorizados. El coche ha inundado la ciudad: el espacio que utiliza para circular y aparcar lo ha distraído de otros usos tradicionales, el aire se ha llenado de ruidos y de humos, la ciudad se ha hecho inhabitable. El deterioro de la habitabilidad de la ciudad se asume como uno de los costes del progreso para que nos movamos más y mejor. Pero... este aumento de movilidad ¿es realmente un logro y un avance para todos? ¿Cómo afecta a los distintos grupos sociales la irrupción y la creciente necesidad del vehículo privado?

La hipótesis de partida es que este modelo de ciudad se apoya en una escala de valores cuya plasmación espacial afecta de distinta manera a los grupos sociales en función del género y la edad. Los tres ejes de este modelo urbano son:

1. Una sobrevaloración de la movilidad frente a otros usos.
2. Una sobrevaloración de los desplazamientos por motivo de trabajo frente a otro tipo de desplazamientos.
3. Una sobrevaloración del automóvil frente a otros modos de transporte.

A la hora de construir la ciudad, estas tres prioridades se traducen en un trato de favor a un grupo social determinado, básicamente aquellos que se encuadran dentro de la economía como población activa, y el aumento relativo de la movilidad de este grupo es a costa de restar autonomía, accesibilidad y movilidad a otros grupos sociales.

Dejando al margen las funciones urbanas no circulatorias, la prioridad que se da a los desplazamientos producidos por motivo de trabajo hace que no se perciba la importancia de otro tipo de desplazamientos en la ciudad, cuando **los viajes por motivo de trabajo suponen como mucho un 30% de los**

desplazamientos que se realizan a diario. De esa manera, por ejemplo, los viajes por estudios, que representan el 34% de los desplazamientos que se realizan diariamente en la ciudad, están infravalorados en la planificación del tráfico y del transporte.

También el modo de transporte en el que se realizan estos desplazamientos queda distorsionado por la percepción actual de que "todo el mundo va en coche" cuando **los viajes a pie siguen siendo una aplastante mayoría (51,1%) seguidos del transporte colectivo (25,6%) y alrededor de un 20% de los desplazamientos diarios en el área metropolitana se realizan en vehículo privado.**

Hay una fuerte relación entre el destino del viaje y el modo de transporte utilizado. Así, exceptuando el motivo trabajo, todos los desplazamientos que se realizan por otros motivos en Madrid se efectúan a pie en su mayoría (entre las amas de casa el 71% de sus viajes los realizan andando y los estudiantes en un 67%).

La fuerte relación que hay entre el tipo de desplazamiento y el modo de transporte corrobora la hipótesis de que el modelo de tráfico y transporte que se ha venido construyendo sobrevalora el motivo trabajo y sobrevalora el automóvil como medio de transporte. De todos los desplazamientos realizados en vehículo privado, el 60,7% tienen como destino el trabajo.

Es más, la planificación y los proyectos en ciernes mantienen, diseñan y construyen una metrópoli cimentada en los mismos supuestos, a saber: lo importante en la ciudad es el movimiento y, dentro del movimiento o los desplazamientos, la prioridad establecida es la de los que van al trabajo en automóvil. Aumento y ampliación de las vías de acceso, dominio del viario interior por el automóvil y aparcamientos son algunos instrumentos para responder a esa sobrevaloración.

Por ello, esta metrópoli que está creciendo en extensión apoyada en grandes vías, los espacios monofuncionales, creando parques alejados del tejido urbano, con un crecimiento residencial diseminado, en definitiva, la ciudad dependiente del coche ¿para quién ha sido creada? ¿Quién puede acceder a estos equipamientos y servicios autónomamente?

La tenencia de carnet de conducir es un buen indicativo para conocer la autonomía de la persona para, por ejemplo, poder utilizar libremente la M-40, ir sin necesidad de chófer a comprar a los Pryca, visitar el parque Juan Carlos I, e incluso ir a la propia vivienda adosada sin estar pendiente de los escasos transportes públicos que puede haber en estas zonas de población diseminada.

Analizando la tenencia de permisos de conducir, lo primero que destaca es que la población con carnet con respecto a la población total representa una minoría (39,6% del total). Es decir, que es mayoritaria la población que no puede disponer de un vehículo por su cuenta (60,4%) y, por lo tanto, que no puede acceder autónomamente a cada vez un mayor número de bienes y servicio, ni "disfrutar" de las infraestructuras que se están creando para el automóvil.

La segunda cuestión que sale a la luz es que dentro de los que tienen permiso de conducir se ve que hay una clara diferenciación por sexo: el 68% de los permisos son masculinos frente al 32% que están en manos de mujeres.

Sólo hay unos grupos de edad y sexo donde la tenencia de permisos de conducir es mayoritaria y es en los de edades comprendidas entre los 25 y los 45 años y de sexo masculino. En este grupo de población se encuentran las personas que deciden las inversiones, quienes escriben en los periódicos, en definitiva, los que crean opinión y han convertido el problema del tráfico motorizado en "el problema" y mantienen la

idea de la necesidad de seguir enterrando el dinero en infraestructuras viarias como si fuese la demanda principal del conjunto social.

Que este grupo de conductores se mueva a sus anchas tiene un enorme coste social para el resto de los no conductores. El que unos ciudadanos puedan ir a 80 km. por hora en una calle es a costa de borrar de la escena pública a quien no puede ir a esa marcha, como a los niños solos, a ancianos y a discapacitados y deteriorar las condiciones de la mayor parte de los ciudadanos que, como se ha visto, se mueve a pie.

Las personas con problemas de movilidad, bien por edad o por condición física, han visto enormemente dañada su autonomía. Este grupo de personas, que incluye niños, ancianos y discapacitados temporales o permanentes suponen la cuarta parte de la población total.

Los niños han salido muy mal parados de esta apuesta por la hipermovilidad. La drástica pérdida de autonomía que han sufrido los niños en estos últimos veinte años ha sido espectacular y no se es consciente de las repercusiones que este hecho tiene para su desarrollo como personas e, incluso, para su salud física. Según un estudio realizado en Inglaterra con escolares, cuyos resultados se han de asemejar a los que se obtendrían aquí con un pequeño desfase temporal, en el año 1970 el 80% de los niños de 7 y 8 años iban solos al colegio, en 1990 los niños que se mueven a estas edades solos representan un 9%. Hoy en día a los niños de nueve años sólo a la mitad se les permite cruzar solos una calle sin un adulto, sólo a un tercio se les permite salir a la calle sin compañía de una persona mayor y sólo a uno de cada diez se les permite coger autobuses por su cuenta, hace veinte años la mayoría de los niños realizaban estas actividades por sí solos.

Este recorte de libertad de los niños no sólo les afecta negativamente a ellos sino que también ha restado libertad a los padres y principalmente a las madres que tienen que ocuparse de estar en casa confinadas con los niños o convertirse en vigilantes permanentes cuando salen al espacio público. Las madres se convierten así en acompañantes, transportistas y vigilantes de niños no sólo a una edad temprana cuando esto es necesario para el período de aprendizaje y socialización, sino también a edades en que sobradamente podrían los niños utilizar por sí solos el espacio público.

Por ello, las cifras triunfalistas que manejan los responsables de tráfico de la administración central, regional o autonómica, sobre la disminución de víctimas de atropellos en todas las edades y, en especial, en la de los más pequeños, de 0 a 4 años, que han pasado en esos mismos veinte años de 1.097 en 1970 a 417 en el año 1992, hay que relacionarlas directamente con la reclusión forzada a la que se han visto sometidos los niños y la constante vigilancia que tienen que ejercer sus padres sobre ellos cuando se encuentran en el espacio público; hay que relacionarlas con el miedo, con el auténtico pavor y la preocupación que genera el peligro del tráfico, peligro que, indudablemente se ha multiplicado en las últimas décadas.

Este hecho tiene graves repercusiones no sólo en el recorte de libertad que sufren los niños, sino también por las consecuencias que tiene para su salud por la falta de ejercicio físico. Hoy en día se habla del sedentarismo de los niños, del "colesterol" y de la "tele-adicción" y rara vez se relacionan estos hábitos, considerados nocivos, con la reclusión forzada a la que se somete a los niños como consecuencia del orden de prioridades mencionado más arriba.

Las personas mayores también se han visto excluidas de este modelo de ciudad. La terciarización del centro, los espacios monofuncionales alejados de la ciudad a los que se han trasladado parte de las actividades y servicios que antes les resultaban accesibles y la degradación de la calle para su estancia y uso han confinado también a los ancianos en sus viviendas. También este grupo social es especialmente sensible a la peligrosidad del automóvil, mientras que las personas mayores de 65 años suponen el 13% de la población total, el porcentaje de ancianos accidentados representa el 24,4%.

La tradicional tarea de las mujeres como cuidadoras del resto de los componentes de la familia hace que también repercuta sobre ellas la menor autonomía de los ancianos. A su vez, las mujeres se ven en mayor número afectadas porque en los estratos de edad avanzada hay una clara mayoría femenina. En la Comunidad de Madrid de cada 100 hogares formados por personas solas de la tercera edad, 85 de ellos están compuestos por mujeres.

La mujer se ha incorporado al mercado laboral pero este hecho no ha supuesto un cambio profundo en las reglas de juego, asumiendo la mujer trabajadora los conflictos de un espacio no adaptado a sus necesidades. Los datos que arrojan distintas encuestas sobre la dedicación femenina y masculina a las tareas del hogar siguen mostrando desequilibrios muy fuertes. Aún trabajando la mujer fuera de casa siguen recayendo sobre ella las tareas relacionadas con los hijos y el hogar. Según un estudio del Ministerio de Asuntos Sociales, la mujer dedica el triple de tiempo a su familia y al hogar que el hombre y, en concreto, actividades como la compra, según una encuesta de una casa comercial tan sólo un 7% de las mujeres encuestadas contestaron que su pareja hacía la compra.

Las mujeres que trabajan fuera del hogar tienen que realizar esa doble jornada, también unos dobles desplazamientos; por un lado para satisfacer las necesidades del núcleo familiar y, por otro lado, para acudir a su trabajo. Las mujeres empleadas fuera del hogar, en prácticamente todas las escalas socio-profesionales, acaparan los ratios superiores de movilidad. Por ejemplo, la mujer empresaria realiza de media 3,17 viajes al día frente a los 2,95 que realizan los hombres de este nivel profesional. La operaria no especializada realiza 2,56 viajes al día frente a los 2,34 que realiza un varón en su misma ocupación.

Los conflictos que a diario sienten muchas mujeres ante esta dualidad, esta doble jornada, estos dobles desplazamientos hace que se busquen distintas soluciones para aliviar esta inadecuación entre la vida pública y privada. Por ahora, la mayor parte de los planteamientos que han salido a la luz pública no ponen en cuestión el orden de prioridades en la ciudad, ni el modelo espacial y de transportes que aleja cada vez más los usos, crea dependencias y hace que la calle sea un lugar peligroso e inhabitable.

Por ahora las voces que se han oído, incluso procedentes de algún grupo de mujeres, lejos de poner en cuestión las raíces de los conflictos (la sobrevaloración de los aspectos laborales-económicos-monetarios de la ciudad, la sobrevaloración de la circulación y la sobrevaloración del vehículo propio y el reparto de papeles según el género), plantean soluciones cosméticas como la ampliación de los horarios comerciales para que la mujer siga llegando y abarcando todas las tareas asignadas, la prolongación de los horarios de guarderías y colegios, etc.

En este sentido, las propuestas de ampliación de aparcamientos frente a los colegios, recogido en el II Plan de Igualdad, es otro síntoma del desconcierto que hay para adaptar el espacio a las nuevas necesidades de las mujeres.

Tanto en este caso como en el de la ampliación de horarios comerciales, estas "soluciones" contribuyen a reforzar las tendencias más perversas del modelo, favoreciendo la expansión del uso del automóvil y la pérdida de accesibilidad peatonal y autonomía de todos.

Frente a ese tipo de opciones, la mayoría de las mujeres, los niños, los ancianos e incluso, me atrevería a decir, la mayoría de esos varones que pierden 250.000 horas al día en los trayectos congestionados que les conducen a sus puestos de trabajo, tienen la posibilidad de construir un discurso diferente; un discurso que se concreta en necesidades y propuestas derivadas de un uso de la ciudad y de los medios de transporte distinto. Empezando por la reconstrucción de la calle como espacio multifuncional, capaz de ofrecer cabida a usos tradicionales de la calle como lugar de juego y encuentro social, cabida para ofrecer accesibilidad a todos y no sólo al automóvil, un espacio capaz de facilitar los desplazamientos para todos los motivos de viaje y capaz de hacer más fácil el reparto de las tareas por el simple hecho de que éstas también sean más agradables y sencillas.

Fecha de referencia: 1-6-2000

Boletín CF+S > 13 -- Antes de la batalla: TRANSPORTE / Comercio / Trópicos / Ayuda Mutua >
<http://habitat.aq.upm.es/boletin/n13/amrom.html>

Edita: Instituto Juan de Herrera. Av. Juan de Herrera 4. 28040 MADRID. ESPAÑA. ISSN: 1578-097X