

## **Las mujeres de la calle y la calle de las mujeres. La conquista de la calle.**

*Pilar Vega*

Madrid (España), junio de 1996.[1]

La expresión "mujer de la calle" entraña una connotación negativa frente a la de "hombre de la calle", término que por el contrario es depositario de los valores que conforman el pensamiento convencional del conjunto de la sociedad.

Esta diferencia en el uso del lenguaje, puede servir de ejemplo para reflejar la concepción negativa que el papel de las mujeres está desarrollando en la sociedad, y especialmente en el ámbito concreto de la ciudad.

La concepción de la ciudad actual está pensada por planificadores masculinos, que diseñan el espacio urbano a la medida de las necesidades de la rutina diaria de los varones. Las mujeres, que por el contrario desarrollan una pluralidad de funciones sufren serias dificultades para poder realizar las tareas cotidianas basadas fundamentalmente en un número importante de desplazamientos dentro del barrio (hacer la compra, llevar a los niños a la escuela o al parque, acompañar a los ancianos a los centros de salud, etc., a lo que hay que añadir en muchas mujeres el trabajo fuera de casa).

Esto hace que las mujeres sean especialmente sensibles a los cambios que se realizan en su entorno más inmediato[2], ya que cualquier modificación puede ocasionarles inconvenientes adicionales a los que ya padecen. Cuando en un barrio se comienzan las obras de una nueva infraestructura (un aparcamiento, un paso subterráneo, un nuevo varó, etc.), las mujeres son las primeras en oponerse a ella, debido a que saben que la introducción de este nuevo elemento repercutirá negativamente en su actividad; más tráfico rodado producirá situaciones de más riesgos para los niños, y por lo tanto la necesidad de prestarles más atención.

### **Reconocimiento femenino del espacio.**

Esa defensa de lo cercano, es lógica, no sólo por la utilización intensiva que las mujeres hacen del barrio sino también por la propia percepción femenina del espacio.

El comportamiento de las mujeres en los desplazamientos urbanos está directamente relacionado con los mapas mentales percibidos por el colectivo femenino. No se trata de modificar los comportamientos de la mujer sino simplemente de analizar cuál es la situación actual.

Esta cuestión ha sido profundamente estudiada desde la Geografía del Género, lo que ha permitido llegar a algunas conclusiones:

- Los hombres son más capaces que las mujeres en la orientación y visualización espacial.
- Las mujeres invierten más tiempo para recorrer la misma distancia entre dos puntos, eligiendo itinerarios alternativos, rodeando los espacios inseguros, etc [*García Ballesteros y Bosque Sendra , 1989*].
- Los hombres perciben mejor los límites administrativos de la ciudad y de las vías de comunicación [*García Ballesteros y Bosque Sendra , 1989*].
- Los hombres conocen una mayor extensión de la ciudad donde viven, mientras que las mujeres no se alejan más allá de 5 millas desde su lugar de residencia.[3]

Las causas de esta situación se encuentran en los patrones culturales, en la educación recibida y en la vivencia personal.

El autoaprendizaje del espacio desde la infancia es un elemento fundamental a la hora de reconocer el espacio que nos rodea. Está comprobado que a las niñas se les da mayor protección que a los niños, que se las vigila más y se las tutela constantemente, frente a los niños a los que se les da más libertad para explorar en lo desconocido a edad más temprana.

Casi todos los juegos y deportes de los niños están orientados al dominio del espacio (éste es el caso del football o el rugby) mientras que las niñas participan en deportes en los que en ningún momento se invade el campo contrario (el voleibol, el tenis, etc.).

Otro aspecto muy relacionado con el reconocimiento del espacio y con la movilidad de las mujeres es la actitud de éstas frente a los "lugares prohibidos". Muchas mujeres están inseguras cuando tienen que utilizar la calle o el metro durante las horas nocturnas. Esta inseguridad no se corresponde en muchos casos con peligros objetivos, pero subjetivamente las mujeres perciben estar expuestas a un mayor número de riesgos durante la noche. Una encuesta realizada por la revista internacional Brigitte reveló que un 53% de las mujeres no salían solas de casa durante la noche, frente a un 10% de los varones que se encontraban en situaciones parecidas.

## **La movilidad femenina.**

Hay una forma objetiva de inseguridad, la que las mujeres y otros colectivos (ancianos/as, minusválidos/as, niños/as, etc..) sufren en el uso de la calle.

La sensación y el peligro real han aumentado desde la irrupción del automóvil en las calles de nuestras ciudades, los niños no pueden desarrollar de forma autónoma desplazamientos que hace no muchos años eran comunes, como el ir a la calle a jugar o a la escuela, esta situación colabora a incrementar el trabajo de las madres.

Esta sensación de riesgo se traduce en datos reales de atropellos, en el año 1994 fueron 13.981 los accidentes con peatones víctimas, siendo 1.008 las personas que fallecieron por esta causa.

## **El autoengaño de la movilidad motorizada.**

Una idea que se ha generalizado desde la década de los 70 es que el automóvil es un medio universal de desplazamiento. Los datos demuestran que esta idea es una falacia.

En la Tabla 1, se observa la relación existente entre los permisos de conducción de turismos y el género. Se han incluido todas aquellas personas poseedoras del permiso de conducir con categoría B1, eliminándose las licencias correspondientes a profesionales del sector de la carretera como es el caso de los permisos para conducir camiones, autobuses o turismos para el servicio público. En este sentido es importante destacar la escasísima participación femenina en este sector de actividad.

**Tabla 1. Permisos de conducir turismos (B1)**

CATEGORÍA	VARONES	MUJERES	TOTALES
B1	5.659.436	5.115.767	10.775.203
B1-EB1-A2	2.392	315	2.707
B1-A2	3.425.198	252.229	3.677.427
B1-A1	133.470	33.534	167.004
TOTALES	9.220.496	5.401.845	14.622.341

Fuente: Anuario Estadístico General. Boletín Informativo. Dirección General de Tráfico, 1994.

Del conjunto de la población española, únicamente el 37,61% de la población (unos 14.622.341 habitantes) están en posesión de una autorización que les permita conducir turismos. La gran mayoría unos 24,3 millones de mujeres, ancianos, disminuidos físicos y psíquicos, los que por razones económicas no pueden disponer de vehículo o aquellas personas que simplemente no desean el automóvil como medio de transporte, no pueden de ningún modo moverse de forma autónoma en coche.

Es curioso que además la posesión de este permiso no tiene una distribución homogénea entre los géneros. El 63,05% corresponde a varones (que se concentran sobre todo en el estrato de edad entre los 25 y 45 años, es decir jóvenes activos fundamentalmente) y el 36,9% restante son los carnets de las mujeres. En el conjunto de la población española únicamente pueden conducir 5.401.845 mujeres frente a los casi 10 millones de varones.

### **La movilidad invisible.**

Es curioso que diariamente se emitan continuas informaciones en los medios de comunicación sobre la congestión en las carreteras, los atascos, el estado del firme en ciertos corredores, etc., pero casi nunca se escuchan comentarios sobre la situación de las aceras, su amplitud, la intensidad media del paso de peatones, o del número de peatones que no puede andar por aceras inundadas de coches. Se trata de que las necesidades de ese 37,61% de la sociedad impongan un uso de la calle y del territorio donde el automóvil es el protagonista.

Esta valoración no pretende más que ser una escueta exposición sobre cuál es la realidad de la que partimos. En este sentido, conviene hacer un repaso sobre los escasos estudios sobre movilidad femenina que se han realizado en nuestro país.

Todas las fuentes consultadas reflejan el número importante que representan los desplazamientos peatonales, más del 51% [4] del total de los viajes. Los desplazamientos que tienen como objeto realizar las tareas relacionadas con el hogar llegan a representar el 71,3% de todos los que se hacen por esta causa; en este sentido es lógico deducir que la mayor parte de estos viajes a pie son realizados por mujeres.

La ciudad cada vez es más dificultosa para realizar este tipo de desplazamientos. El automóvil se ha adueñado de gran parte de los espacios y de los itinerarios pensados para el peatón. Son muchas las mujeres que no saben por dónde ir con su carro de la compra o con la silla de su bebé.

La "Encuesta de Formas de Vida ", realizada en Madrid en 1989 reflejaba que la movilidad de la mujer no trabajadora era de dimensiones más reducidas que las del hombre, este dato se confirma igualmente en la ciudad de Barcelona, donde se desarrolló una Encuesta Metropolitana sobre las "Condiciones de vida y los hábitos de la población" en 1986 y 1990, de tal forma que se deducía que incluso la movilidad de aquellas mujeres que trabajaban, desarrollaban su actividad laboral en un espacio también más reducido, más próximo al hogar que el de los hombres.

## **Quién decide la planificación.**

Los planificadores varones tienen una responsabilidad directa sobre la situación actual de las ciudades. Este espacio cercano, en el que se desenvuelven las mujeres, con aceras, plazas, parques, marquesinas para esperar el transporte público, con colegios, con centros de salud, con tiendas y galerías comerciales, se olvida a la hora de señalar las inversiones en la ciudad. Por el contrario se cuidan mucho de diseñar y presupuestar las grandes autovías, los anillos de circunvalación, los parques empresariales o los aeropuertos.

Esta situación da como resultado una ciudad en la que las zonas peatonales existen por exclusión del espacio que no ocupan los automóviles. El espacio para desplazarse a pie es de por sí ya escaso. En la ciudad de Madrid, la superficie dedicada a acera representa el 30,66% del total de viales públicos[5].

Esto supone una desigualdad abismal en el reparto de la inversión, que deja en clara desventaja a las mujeres y a otros colectivos a la hora de cubrir sus necesidades. Sólo para hacerse una idea 1 Km de acera costará entre los 10 y los 20 millones de pesetas, mientras que 1 Km de autovía o autopista se encuentra entre los 1.000 y 2.000 millones por kilómetro.

A pesar de la claridad de la información, las administraciones siguen derrochando dinero en proyectos absurdos para intentar solucionar la movilidad de ese escaso número de ciudadanos conductores, y sabiéndose como se sabe que este modelo de transporte tiene consecuencias ambientales muy negativas: emisiones de contaminantes atmosféricos y acústicos, derroche energético, efecto barrera para los paisajes y las poblaciones, consumo de suelo, siniestralidad (en 1994 la carretera registró 5.615 muertos y más de 100.000 heridos de diferente consideración). Por lo tanto se podría afirmar que las mujeres, como usuarias mayoritarias de medios de transporte no contaminantes o escasamente contaminantes son en menor medida responsables de los efectos ambientales del planeta.

## **Alternativas para la movilidad femenina.**

Las soluciones a los problemas con los que se enfrentan las mujeres en la ciudad vendrán dadas por una serie de propuestas, que tengan como objetivo conseguir una ciudad habitable para todos/as. Hay que encontrar una planificación que dé respuestas a las necesidades humanas, que sirva para integrar a los miembros más desfavorecidos de la sociedad, permitiéndoles autonomía en sus desplazamientos cotidianos.

Por esta razón la ciudad deberá favorecer lo cotidiano, lo cercano, lo próximo, etc., y rechazar las actuales ciudades cada vez más desparramadas por el territorio. Estos continuos urbanos segmentan los usos del suelo y destruyen la vida de barrio y aíslan a las mujeres, creando espacios monofuncionales que enfatizan el anonimato en unas ciudades globales, cuya única apuesta es la competitividad.

Hay que proponer soluciones a los conflictos de movilidad, teniendo como escala los desplazamientos a pie; de esta forma, el protagonista de la calle será de nuevo el peatón. Con medidas de este tipo las mujeres y los que de ellas dependen (niños, ancianos, enfermos, etc.) verán mejorar su calidad de vida, consiguiendo mayor libertad en el uso de la ciudad.

Esta propuesta no puede desligarse de otras medidas centradas en el fomento del transporte público para los desplazamientos más largos. Por eso es necesario que estos medios adapten su diseño a las necesidades de desplazamiento de las mujeres (dejando un espacio para colocar la bolsa o el carrito de la compra, el cochecito del bebe, etc.).

Los espacios públicos deben ser diseñados para favorecer la integración de las mujeres. Las medidas, en muchas ocasiones son únicamente pequeños cambios (iluminación adecuada durante la noche o impidiendo los usos terciarios en los bajos de los edificios). La planificación debe ser pensada con plazas, calles y galerías abiertas, evitando la construcción de pasos de peatones subterráneos.

En una ciudad donde la movilidad femenina sea un elemento fundamental en la planificación, deberá abrirse un elemento que articule la participación directa de las mujeres en la toma de decisiones.

## **Referencias bibliográficas**

*García Ballesteros y Bosque Sendra, Joaquín* (1989). **El espacio subjetivo de Segovia.** ( Madrid. Editorial Universidad Complutense.)

*Consortio Regional de Transportes* (1988). **Encuesta de Movilidad Metropolitana.**

*Área de Medio Ambiente* (1994). **Anuario Estadístico del Ayuntamiento de Madrid.** (Departamento de Limpieza Urbana. Ayuntamiento de Madrid) .

Fecha de referencia: 27-11-1998

---

1: Artículo publicado en la revista canaria *Disenso*, junio de 1996.

---

2: Los movimientos vecinales han estado tradicionalmente liderados por mujeres, y son ellas las que inician la resistencia.

---

3: Investigación realizada en 1974 por John Everitt en la ciudad de Los Ángeles.

---

4: Encuesta de Movilidad Metropolitana. Consorcio Regional de Transportes, 1988.

---

5: Área de Medio Ambiente. Departamento de Limpieza Urbana. Anuario Estadístico del Ayuntamiento de Madrid, 1994.

Boletín CF+S > 7 -- Especial: MUJER Y CIUDAD > <http://habitat.aq.upm.es/boletin/n7/apveg.html>

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