

– Los gobiernos locales, regionales y nacionales deben trabajar con grupos de mujeres en el ámbito local, regional y nacional (debates entre miembros de la comunidad local).

– También es necesario que las mujeres asuman la responsabilidad, en todos los ámbitos, y que los gobiernos les permitan crear una vida mejor y más segura para ellas, para su familia y para la sociedad en la que viven, tanto en la ciudad como en el campo.

Las mujeres tienen la experiencia de la vida cotidiana; combinan el trabajo y el cuidado de la familia; llevan a los niños al colegio y utilizan el transporte público para ir a trabajar a las afueras de la ciudad. Es decir, son unas expertas, y deberíamos servirnos de sus conocimientos.

#### El modelo urbano actual

La ciudad actual es fruto del Movimiento Moderno y de los principios de la «Teorización racionalista» y, con ellos, de la propuesta de ciudad funcional como respuesta a los problemas de los espacios urbanos del siglo XIX. De ahí que surja la ciudad funcional con el imperativo del desarrollo zonal como organizador del espacio urbano, de tal forma que se consiga estructurar la ciudad asignando una sola función a cada lugar, según sea residencia, trabajo u ocio. Así, aunque la ciudad capitalista expulsa los usos del suelo, éste no es el único mecanismo. La propuesta funcionalista, organizada formalmente a través de los planes urbanísticos, refuerza la segregación espacial de ciertos usos y grupos sociales.

Esta ciudad ordenada y cartesiana requiere una cuarta e imprescindible actividad: la circulación y el uso masivo del transporte privado. La calle organiza sus criterios segregacionistas, donde los espacios públicos se convierten en espacios conectivos, con la circulación como único uso posible. En esta propuesta de organización urbana el automóvil es el instrumento central del sistema de movilidad, pues permite un funcionamiento unitario del sistema urbano en el que los ciudadanos pueden llegar a sus destinos cotidianos.

Pero los orígenes de la organización de nuestro espacio urbano no quedarían completos si no se mencionara la importación del modelo suburbano norteamericano: el crecimiento de la ciudad en baja densidad, con un elevado consumo de suelo y el centro de la urbe convertido en el espacio terciario por excelencia.

#### Un territorio urbano dependiente del coche, la base de la exclusión

Para resolver las crecientes necesidades de movilidad que se dan en las regiones urbanas, se ha priorizado el vehículo privado, introduciéndolo en la vida cotidiana de los europeos durante la reconstrucción postbélica de la ciudad bajo las premisas del funcionalismo y la suburbanización.

La adaptación del entorno urbano al vehículo privado se realizó con la construcción de infraestructuras viarias que permiten una circulación fluida y rápida, con un énfasis especial en los ejes radiales y en los centros urbanos, donde se priorizaba este medio en detrimento de los otros transportes. Pronto esta opción urbana mostró sus primeras disfunciones; la más visible, la congestión, pero también la pérdida de tiempo, los accidentes de tráfico o la contaminación atmosférica o acústica son costes relacionados con el medio de transporte privado.

A estas disfunciones cabe añadir la exclusión social ligada a las opciones de uso del vehículo privado en relación con la organización de la ciudad y con la oferta de otros medios de transporte. La ciudad tiene una influencia directa en las opciones de movilidad de las personas y ello se refleja en las pautas y estrategias utilizadas para resolver los desplazamientos cotidianos. Las diferentes características de cada área urbana dibujan un territorio desigual en relación con el grado de dependencia del coche. Así pues, allí donde el uso del vehículo privado sea necesario para los desplazamientos cotidianos, se tendrán que organizar unas estrategias dependientes de él. Por el contrario, allí donde la dependencia sea menor, los ciudadanos podrán resolver su movilidad cotidiana por medio de estrategias autónomas.

A esta relación desigual entre territorios urbanos y disponibilidad y oferta de los distintos medios de transporte hay que añadir las diferencias de acceso de la población al uso del coche de forma cotidiana y autónoma, ya que la utilización del

coche requiere permiso de conducir y disposición de vehículo. Nos enfrentamos, pues, a una disfunción importante y creciente, ya que, mientras estamos planificando y construyendo espacio urbano dependiente del automóvil como medio de transporte conector entre las distintas áreas funcionales de la ciudad, una parte muy importante de la población no tiene ninguna posibilidad de utilizarlo.

#### **La accesibilidad, una dimensión del derecho a la ciudad**

El derecho a la ciudad, entendido como la posibilidad de participar en las actividades que el medio urbano ofrece y como la inclusión de las personas en las distintas esferas urbanas (productiva, comercial, de ocio, asociativa, etc.), sólo puede ser real si existe un adecuado acceso a los bienes, servicios y actividades que ésta ofrece (SEU, 2003). La accesibilidad hace referencia a la facilidad con la que cada persona puede superar la distancia que separa dos lugares y de esta forma ejercer su derecho como ciudadano. La relativa facilidad para superar una distancia es una variable relacionada con las características físicas de un espacio, las oportunidades de uso de ciertas actividades y las características individuales de los ciudadanos. Por lo que la accesibilidad, además de una dimensión territorial, es también una característica individual en relación con el número de opciones que tienen los diferentes ciudadanos para acceder a los lugares y a las actividades. En el mismo espacio, en una misma estructura territorial, la accesibilidad no está uniformemente distribuida hacia todos sus habitantes. Cada persona o colectivo de individuos tiene su ámbito espacio-temporal de accesibilidad definido por la organización territorial que caracteriza su ámbito espacial, pero también por los vínculos de relación, el nivel de renta, los roles sociales de género, la edad, la procedencia sociocultural, etc.

Es necesario analizar la accesibilidad en ámbitos concretos e individualizados, midiendo la eficacia de la organización territorial respecto a las posibilidades que tiene cada ciudadano. Todo ello significa rechazar análisis demasiado genéricos y consolidados, que califican los espacios según su accesibilidad sin tener en cuenta la diversidad de características y de opciones que tienen los ciudadanos, y reexaminar el análisis de la accesibilidad en relación con la posibilidad que éstos tienen de participar en las actividades y de utilizar la oferta de bienes y servicios disponibles en el territorio urbano.

#### **El modelo hegemónico de movilidad**

En la ciudad funcional se ha querido incrementar la accesibilidad sólo con el aumento de la eficiencia del sistema de transporte, con lo que se facilita el aumento de la movilidad motorizada y la producción de transporte. Asimismo, se mide la mejora de la accesibilidad únicamente con la construcción de infraestructuras de transportes, olvidando la dimensión individual y temporal del concepto, aunque, por más autopistas que rodeen un área urbana, quien no tenga acceso al coche no podrá acceder a ella (Miralles, 2002).

En este modelo de ciudad, la accesibilidad al conjunto del territorio durante las veinticuatro horas del día se ha consolidado con un único medio de transporte, el vehículo privado, por lo que la dependencia respecto al coche es cada vez mayor por parte de los ciudadanos si desean ejercer su derecho a la ciudad. El resto de medios de transporte tiene un papel subsidiario: los recorridos no motorizados quedan reservados a los desplazamientos realizados en el entorno

urbano próximo; y los transportes públicos de uso colectivo cubren los recorridos radiales, aquellos trayectos altamente congestionados por el automóvil privado, de forma que los transportes colectivos garantizan el funcionamiento del sistema urbano e impiden el colapso total.

Pero la posición y el trato que recibe el vehículo privado como instrumento hegemónico no significa que todo el mundo lo pueda usar. Hay que destacar que el coche es altamente selectivo en su uso, mientras que los medios alternativos tienen un carácter más igualitario: el desplazamiento por medios no motorizados se caracteriza por su universalidad, ya que todos los individuos lo practican; por su parte, los medios de transporte públicos se definen por su carácter democrático al ser accesibles independientemente de las características sociales de los usuarios. El coche privado presenta importantes desigualdades sociales en su uso (Cebollada, 2004).

En el conjunto de la Unión Europea, a mediados de la década de 1990 el 28% de los hogares no poseía vehículo privado. A su vez, en la Región Metropolitana de Barcelona las familias con un solo vehículo eran más del 50%, de lo que se deduce que su utilización no es homogénea entre todos sus miembros. Así, el coche se caracteriza por un reparto desigual entre el conjunto de la población, ya que su utilización autónoma y cotidiana difiere según las características sociales de los distintos colectivos.

Además, aunque el patrón de movilidad genérico a partir del cual se planifican las políticas públicas urbanas es el de los hombres de clase media y alta en edad productiva, la realidad difiere de dicho modelo, ya que los distintos colectivos sociales tienen una vinculación muy desigual al vehículo privado respecto del modelo preconcebido. En Cataluña, por ejemplo, se calcula que aproximadamente el 55% del total de la población no tiene permiso de conducir. Del resto, el 12% no tiene acceso continuado al coche, de manera que sólo uno de cada tres catalanes puede usar de forma cotidiana y autónoma el vehículo privado. Los colectivos que tienen menor acceso al coche son los que se definen a partir del género, la edad y la procedencia sociolingüística.

#### **La movilidad con una perspectiva de género**

Los distintos roles que se distribuyen a mujeres y hombres por motivos de género suponen que cada sexo tiene una relación diferente ante el vehículo privado o, en otras palabras, las desigualdades en el reparto de los recursos domésticos, considerando el coche como uno de éstos, explica la diferencia (Sabaté et al., 1995). Esta afirmación se refleja en los índices de motorización medidos a partir de los datos del censo de conductores, donde, en el año 2001, de cada cien personas que poseían permiso de conducir en España 63 eran hombres y 37 mujeres. Aunque las mayores diferencias se encuentran en las edades más altas, esta desigualdad se reproduce en todos los segmentos generacionales y grupos sociales. No obstante, el acceso al coche no depende únicamente del permiso de conducir: la posesión del vehículo y la posibilidad de utilizarlo de forma autónoma son también condiciones necesarias para su uso cotidiano (Orfeuill, 2000).

Así, el número de mujeres que no tiene acceso cotidiano al coche es superior al de las que no poseen el permiso de conducir: Sanz (1996) calculaba que, a mediados de la década de 1990, cerca de cuatro quintas partes de las mujeres adultas españolas no tenían este recurso doméstico. Estas diferencias se

corroboran incluso en grupos de edades jóvenes y con alto nivel de formación, ya que un estudio realizado en la Universidad Autónoma de Barcelona nos indica que entre los miembros de la comunidad universitaria también los hombres tienen un acceso al automóvil más fácil que las mujeres (Miralles, 2001). Así, entre los estudiantes de primer ciclo, poseen carné de conducir el 53,5% de las mujeres y el 68,0% de los hombres; estas cifras pasan a ser el 65,3% y 78,6% entre los estudiantes de segundo ciclo. Estos datos desmienten que el uso desigual entre géneros del vehículo privado sólo afecte a las generaciones mayores y a los estratos de población socioeconómicos más bajos.

## Bibliografía

CEBOLLADA, Àngel; MIRALLES-GUASCH, Carme. «Mobilitat i exclusió social: un nou repte per a les administracions locals». *Síntesi* [Barcelona], 9. Diputació de Barcelona.

MIRALLES-GUASCH, Carme. *Hàbits de la comunitat universitària de la UAB*. Cerdanyola del Vallès: 2001. Sin publicar.

MIRALLES-GUASCH, Carme. *Ciudad y transporte. El binomio imperfecto*. Barcelona: Ariel, 2002.

ORFEUIL, J.P. «La mobilité locale: toujours plus loin et plus vite». A: BONNET, M.; DESJEUX D. (dir.). *Les territoires de la mobilité*. París: PUF, 2000. pp. 53-67.

SABATÉ, A. et al. *Mujeres, espacio y sociedad*. Madrid: Síntesis, 1995.

SANZ, A. «Los "sin coche". Repercusiones ambientales y sociales». *Documentación social*, 102 (1996), pp. 19-128.

SOCIAL EXCLUSION UNIT (SEU) *Social Exclusion and Transport*. Londres: Office of the Deputy Prime Minister.