

II Congrés “El transport públic és cosa de dones?”

11 març 2020

**Aquest document ha estat finançat per
l'Àrea d'Internacional i de Cooperació de l'AMB.**

**Sistematització, edició i maquetació
a càrrec de la Gemma Solés i Coll.**

03/ 2020 / Barcelona

Introducció

El passat 11 de març, l'Associació per la Promoció pel Transport Públic (PTP) i el Col·lectiu Punt 6, en col·laboració amb la Diputació de Barcelona, l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB), l'Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona (IERMB) i l'Operadora Renfe, van celebrar la segona edició del Congrés "El transport públic és cosa de dones?".

Des de les nou del matí fins les cinc de la tarda, i a través de quatre eixos centrals, l'auditori de l'espai de cultura Pati Manning reflexionà sobre els reptes de feminitzar el transport públic i la mobilitat a través d'un gran ventall de veus. La jornada es divulgà a través de xarxes socials amb l'etiqueta #Donesaltransportpúblic i reconegué diferents esferes en l'escenari dels transports. La participació d'autoritats de l'àmbit formal juntament amb investigadores, activistes, feministes de diferents procedències i responsables d'organismes i associacions de la societat civil, van permetre fer un abordatge

holístic d'experiències diverses que les dones d'arreu del món viuen en matèria de mobilitat.

Els parlaments de benvinguda van ser duts a terme per càrrecs de rellevància política i representativa com la Blanca Martínez de Foix Romance, cap de l'Oficina Tècnica d'Educació i Promoció Ambiental de la Diputació de Barcelona; l'Ernest Maragall i Mira, Vicepresident de l'Àrea d'Internacional i Cooperació de l'AMB; en Ricard Gomà Carmona, Director de l'Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona (IERMB); la Sara Ortiz Escalante del Col·lectiu Punt 6; la Susana Pascual García Vicepresidenta de la PTP i la Mayte Castillo Vizcaíno, Directora de Rodalies de Catalunya.

Durant el discurs inaugural es feu èmfasi en la necessitat d'encarar la mobilitat de les dones des d'una òptica de drets i responsabilitats globals institucionals que permetin la convivència i la cohesió ciutadana en espais públics. Destacaren

idees com les expressades per Maragall al manifestar que “no hi ha vulnerabilitat, hi ha vulneració. No hi ha persones vulnerables, hi ha vulneradors que (...) són sistemes, conceptes, realitats consolidades o hàbits adquirits, comportaments col·lectius o institucionals, organitzatius o individuals...”. També es va elogiar l’espai de trobada i coproducció de coneixement que representa aquest congrés anual, mostrant la necessitat d’investigar conjuntament i generar debats crítics sobre els reptes estructurals i socioculturals que permeten que el model de mobilitat actual sigui un espai de desigualtat social, segregació i estigmatització.

En Ricard Gomà posà l’accent en les interseccionalitats existents entre desigualtats urbanes i sostenibilitat mediambiental, i reconegué que “no hi ha cap possibilitat de construir una vida

quotidiana ni una ciutat igualitària i equitativa si no hi ha una transformació en el model de mobilitat”.

La Sara Ortiz recapitulà els eixos transversals analitzats durant la primera edició del congrés, i subratllà l’abast de les organitzacions de base en l’evolució dels drets de les dones, tot recordant el paper crucial que la societat civil té a l’hora d’exigir l’emplaçament del gènere al centre de les agendes polítiques. També aprofità per assenyalar patriarcat, racisme, capitalisme i capacitisme com a marcs excloents per naturalesa tot afirmant que “el que hem de canviar és el sistema per deconstruir i lluitar contra les desigualtats”.

Per la seva banda, la Susana Pascual va anunciar la possibilitat d’una tercera edició centrada en contaminació atmosfèrica i canvi climàtic.



Desmuntat la vulnerabilitat de les dones en el transport

La ponència inaugural fou duta a terme per la Carme Miralles-Guasch, que des de finals de la dècada dels noranta qüestiona els sistemes de mobilitat amb ulleres feministes i fa un abordatge de la 'dona' al transport com a "categoria analítica". La catedràtica de Geografia per la UAB i especialista en Mobilitat i Gènere, posà sobre la palestra arguments i dades que evidencien com el transport públic i els sistemes de mobilitat sostenibles són territoris eminentment femenins, denunciant la marginalitat amb la que foren tractats els seus estudis durant dècades. Tanmateix, l'experta introduí dades estructurals i alarmants com les "immobilitats", que essent expressió d'exclusió social, afecten més a les dones, especialment d'edat avançada.

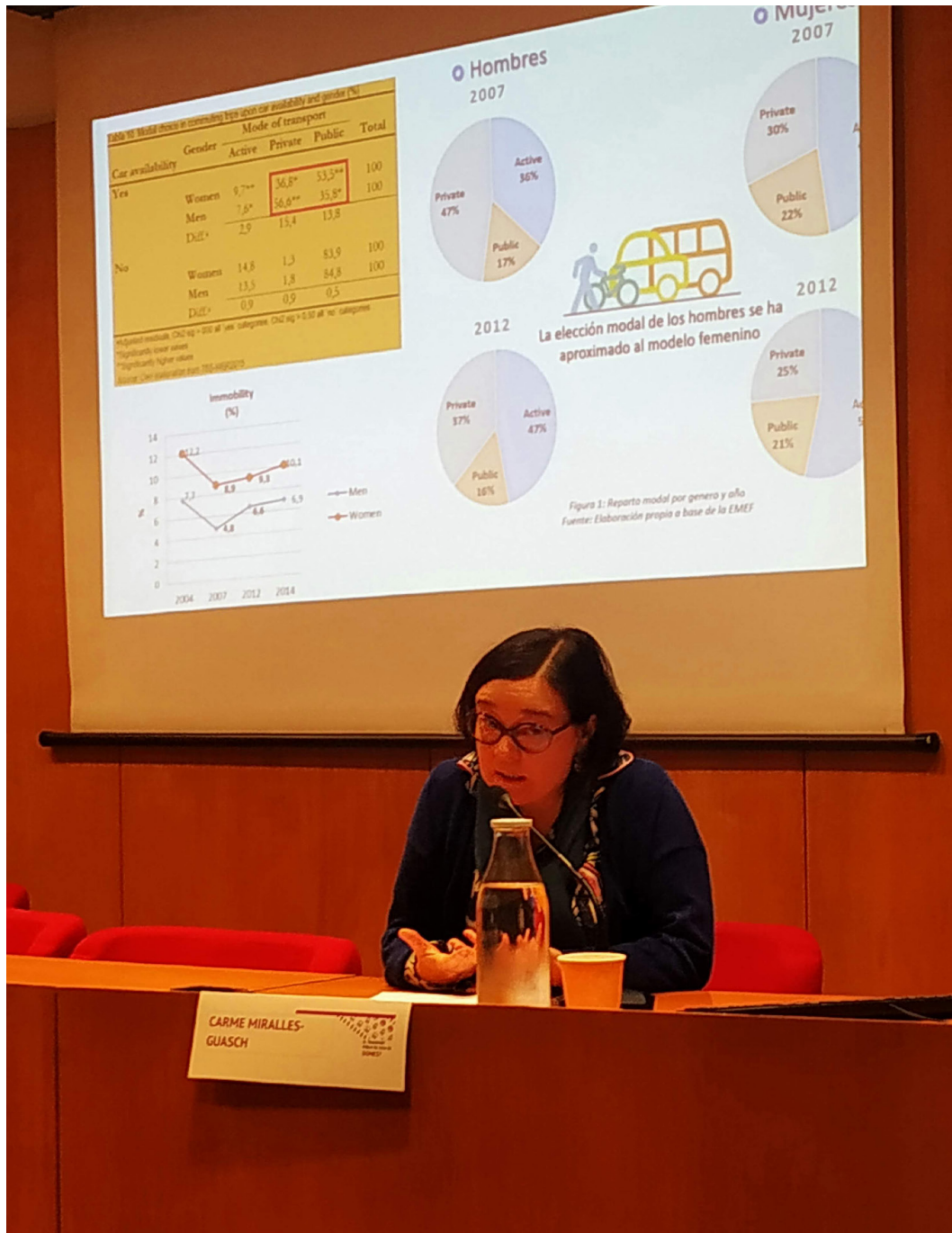
«La llibertat i el poder atribuïts al cotxe ens l'hem d'atribuir a les persones»

Miralles-Guasch narrà com els models de mobilitat quotidiana estan íntimament lligats al gènere. I explicà com només entre 2007 i 2012, en un escenari de crisi econòmica, els homes deixaren d'utilitzar el transport privat a favor del transport públic

i actiu. "El canvi és possible, encara que en circumstàncies dures!", aplaudí. Criticant el discurs acadèmic hegemònic que encoratja a les dones a "conquerir el transport privat com a espai de llibertat individual", la geògrafa condemnà ideologies que associen el transport privat amb el poder. "La llibertat i el poder atribuïts al cotxe ens l'hem d'atribuir a les persones", sentencià. I argumentà que això dependrà de la ciutat que construïm com a condicionant del mitjà de transport que utilitzem.

«Les dones som agents transformadors per les ciutats del futur»

L'experta també proposà un plantejament urbà en clau d'unitats temporals i no només espacials, apuntant a la compacitat i proximitat com a paradigmes de sostenibilitat tant en termes de contaminació i salut pública com d'inclusió social. A més, parlà dels models de desplaçament utilitzats per dones en termes de "saber intuïtiu" al·legant que, tradicionalment, les formes de transport sostenibles i saludables son escollides majoritàriament per elles. "Les dones som agents transformadors per les ciutats del futur!", clamà.



Carme Miralles-Guasch
 Catedrática de Geografía per la UAB i especialista en Mobilitat i Gènere.

La feminització de la pobresa i l'exclusió social que comporta el model actual de mobilitat

El primer eix, comptà amb una taula formada per la Irene Cruz Gómez, investigadora de l'equip de cohesió social i urbana de l'Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona (IERMB); la Maite Pérez Pérez, cap de l'àrea de mobilitat de l'IERMB; la Marta González, cap de Departament de la Zona Nord del districte barceloní de Nou Barris; i la Laura Diéguez Ferrer, Tècnica de Projectes de la Secretaria de Polítiques sectorials i sostenibilitat de Comissions Obreres de Catalunya. Amb la moderació de la Nel·la Saborit Esteve, Responsable de mobilitat i infraestructures del Pla Estratègic Metropolità de Barcelona (PEMB), la taula girà entorn dels efectes de les desigualtats urbanes en l'accés al transport.

«1 de cada 4 persones a l'àrea metropolitana es veu exposada al risc de pobresa i exclusió social»

L'Irene Cruz presentà dades sobre desigualtat socioeconòmica referents

a l'àrea metropolitana de Barcelona, i aprofundí en les conseqüències que la crisi del 2008 representà a nivell de desigualtat ciutadana. La investigadora donà claus per a comprendre com prop d'un 40% de la població barcelonina destina un 40% dels seus ingressos a despeses en l'habitatge. Així, explicà com actualment el risc de pobresa està pràcticament als mateixos nivells que al 2011 (21.3%) afectant amb més cruïra a col·lectius com la infància o les persones migrades. "1 de cada 4 persones a l'àrea metropolitana es veu exposada al risc de pobresa i exclusió social", advertia. Tanmateix, apuntà com la precarització del treball i la inestabilitat econòmica que se'n deriva, son elements clau a l'hora d'entendre els nivells de pobresa urbana. I explicà com la informalitat, la no remuneració de l'economia de les cures o la penalització de la maternitat al mercat laboral, contribueixen a la feminització de la pobresa.

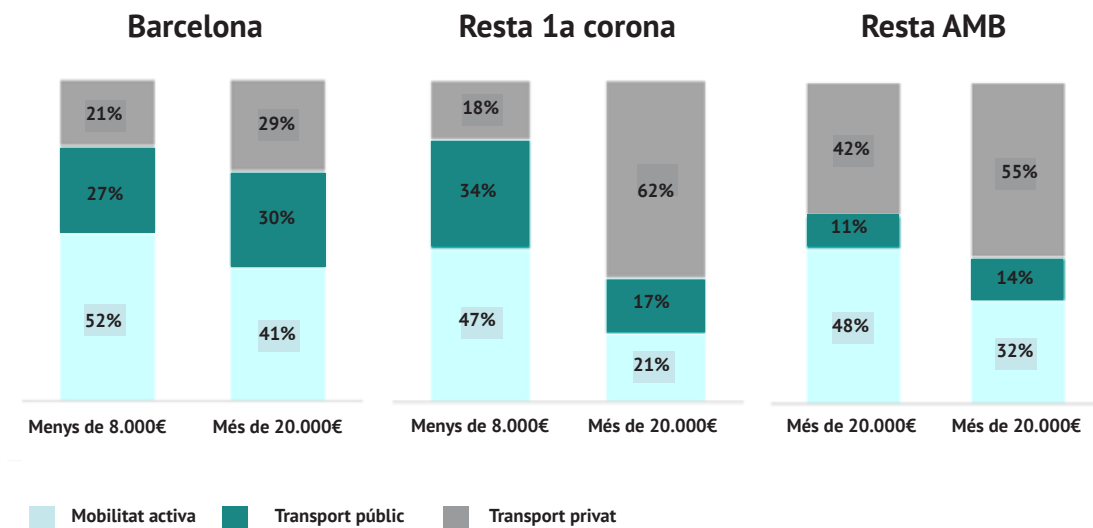
De la mateixa manera, la Laura Diéguez, senyalà la precarietat laboral de les dones, la bretxa salarial que pateixen, les

hores extres no cotitzades que realitzen o el major grau de temporalitat degut a les cures i obligacions familiars que assumeixen com a elements estructurals que vulnerabilitzen la seva presència al mercat laboral. I denuncià com les dones migrades i racialitzades, les dones amb diversitat funcional, les que es troben en situació d'atur, que no compten amb xarxes de suport, "són les més precàries en tots els sentits". Així, Diéguez parlà de coresponsabilitat entre treballadors i treballadores i empresa.

Complementant les paraules de Cruz, Maite Pérez assenyalà com la situació de precarietat laboral de les dones en tots els seus àmbits dona lloc a elements

estructurals que vulnerabilitzen la seva presència al mercat laboral. "Les persones que viuen en àmbits molt més dispersos tenen una pitjor connexió i oferta de xarxes de mobilitat", relatà relacionant l'habitatge i la mobilitat en termes de centre/perifèria. Per la seva banda, explicant el "Pla de Barris" per a millorar les condicions de vida de les persones que resideixen en els barris perifèrics, la Marta González exposà els reptes que viuen les veïnes i veïns de Torre Baró (Nou Barris). I explicà com la inversió en infraestructures, noves pavimentacions per salvar els desnivells o l'ampliació de voreres i revolts han estat elements crucials per a millorar la mobilitat de la ciutadania d'un dels barris tradicionalment més desatesos per l'administració local.

Distribució modal dels desplaçaments segons renda mitjana per persona



Font: IERMB, a partir de l'EMEF 2018 i INE 2016.

Barreres per a la mobilitat en persones amb diversitat funcional

La segona taula, centrada en les desigualtats en l'accés al transport per a persones amb mobilitat reduïda, comptà amb la participació de la Carme Garrido, presidenta de l'associació "Entretots" de Vilafranca; la Lucía Melchor, portaveu de la plataforma "Carrers per tothom"; i l'Aida Navales Ibañez, portaveu de la plataforma "Camins escolars de Vilanova i la Geltrú. Ciutat educadora". L'eix, que explicà l'experiència en primera persona d'individus en risc d'exclusió i evidencià la necessitat de fer incidència política des d'una perspectiva humana, fou moderat per la Montse García Blasco, Membre de la Junta de la Federació ECOM i de la PTP.

"Ens sentim literalment presoneres de les nostres ciutats i les nostres viles!", denuncià Carme Garrido reportant una confusió entre accessibilitat i practicabilitat. Part de les més de 500.000 persones amb diversitat funcional a Catalunya, Garrido descrigué el drama que suposen les barreres que discriminen les persones amb diferències funcionals respecte l'estàndard normatiu, tot reclamant: "No pot ser que en ple segle XXI sigui més fàcil fer el trajecte Barcelona-Nova York que Barcelona-Vilafranca". I aprofità per a expressar "la força que tenim la ciutadania i les entitats" exercint la legitimitat de reclamar drets

que possibilitaran una transformació per a possibilitar un major grau d'"acceptació, solidaritat i coresponsabilitat".

Exposant el cas particular de les persones invidents, la Lucía Melchor denuncià que molts elements d'ajuda a col·lectius vulnerables no estan adaptats a tots els grups de risc, resultant insuficients per a cobrir les necessitats de tots. "No visc on m'agradaria, sinó on puc, on tinc transport públic. On tinc un mínim de comunitat i accessibilitat", exposà tot al·ludint a la necessitat de canviar les mentalitats i exigir la mobilització ciutadana perquè "l'accessibilitat és per a tots. Per més que pugueu veure-hi avui, potser algun dia no!".

Posant el focus en la infància, i en especial als trajectes als centres escolars de Vilanova i la Geltrú, l'Aida Navales apuntà a la planificació i dissenys urbans com a principals responsables d'inclusió i mobilitat activa i sostenible. "Els horaris d'autobús no estan vinculats amb els d'entrada i sortida dels centres educatius", indicà tot manifestant la lentitud i poca practicitat dels transport públics per les famílies. "És fonamental fer una revisió de les polítiques i dels incompliments sistemàtics, i substituir-los per polítiques valentes que posin les necessitats de les ciutadanes al centre", remarcà.

«No pot ser que en ple segle XXI sigui més fàcil fer el trajecte Barcelona-Nova York que Barcelona-Vilafranca»

La violència masclista al transport, element estructural al Nord i Sud Globals



La tercera taula, que fou moderada per la Sandra Garcia Urizarna, Cap de la secció de Projectes i Programes de la Oficina de les dones i LGTBI de la Diputació de Barcelona, comptà amb la Maria Peix Batet, Cap de l'àrea de Cooperació de l'AMB; la Susana Pascual García, Vicepresidenta de la PTP; l'Adrina Bachiller Saña, Responsable de l'Àrea de Gestió de la Seguretat de FGC; i l'Iris Bernal, de l'Àrea de recursos humans de Transports Urbans i Serveis Generals, Societat Anònima Laboral (TUSGSAL). En el que fou l'últim eix tractat al matí, s'adreçà la vulneració de drets a les dones a àrees aparentment tan distants com les regions metropolitanes de San Salvador (El Salvador), Maputo (Moçambic) i Barcelona (Catalunya).

Malgrat tot, les intervencions posaren de manifest com els reptes viscuts per elles en matèria de mobilitat es repeteixen a Europa, Àfrica o Mesomèrica, fent palès que el masclisme com a element estructural requereix estratègies i compromisos transformadors que garanteixin el dret de les dones a una mobilitat segura, inclusiva i equitativa arreu del món.

Des d'una perspectiva tècnica, la taula exposà diferents models de mobilitat amb perspectiva de gènere de Nord i Sur Global. La Maria Peix, donà dades concretes per explicar com "el 60% de dones que es mouen en transport públic (a la capital moçambicana) afirmen haver viscut situacions de violència". A més, alertà

que les pròpies víctimes, sigui per motius culturals o per por a l'estigmatització social, no solen reconèixer que han patit situacions de violència, invisibilitzant els casos existents i deixant la porta oberta a la impunitat, tant legal com social, dels vulneradors.

Tanmateix, la Susana Pascual volgué subratllar diferents formes d'assetjament sexual a les dones en transports públics com quelcom no exclusiu dels països del Sud, tot explicant com les dones salvadorenyes estan exposades a diferents formes d'inseguretat. Tal com contà, en el cas concret del país de l'Amèrica central, els alts índex de delinqüència, la falta de respecte cap al vianant o les carències en infraestructures bàsiques com una correcta il·luminació dels carrers o dels punts d'accés al transport, afecten de manera fonamental a les dones.

«El 60% de dones que es mouen en transport públic (a la capital moçambicana) afirmen haver viscut situacions de violència»

L'Adrina Bachiller explicà protocols de tolerància zero que FGC aplica per evitar l'assetjament sexual, així com l'adhesió al Protocol del Departament d'Interior contra les violències sexuals en entorns d'oci. I a més, oferí resultats de l'auditoria de seguretat amb perspectiva de gènere realitzada a 4 estacions de l'àrea metropolitana de Barcelona. Mentrestant, l'Iris Bernal exposà una prova pilot que TUSGSAL està duent a

terme a diferents línies del NitBus i injectà un xic d'optimisme citant al sud-africà Nelson Mandela: "tot sembla impossible fins que es fa".

Reconeixent de nou el paper de la societat civil i els col·lectius activistes com a sentinelles i agents indispensables per a la sensibilització ciutadana, Bernal subratllà la rellevància actual que aquesta pot tenir en les transformacions dels models de mobilitat imperants i les mentalitats que els donen forma.



D'esquerra a dreta: Iris Bernal, Susana Pascual i Maria Peix.

Racisme i interseccionalitats en l'exclusió de la dona (no blanca) dels sistemes de mobilitat

L'últim eix de la jornada fou un dels més emotius, exposant experiències viscudes en transports públics per persones racialitzades i posant de manifest com el gènere, la classe social o l'origen de les persones són avui aspectes que amplifiquen les desigualtats en la mobilitat. Amb la moderació de la Sara Ortiz, de la cooperativa d'arquitectes i coorganitzadores Col·lectiu Punt 6, el quart eix de la jornada recollí l'experiència de Manuela Fernández, del primer sindicat independent de dones migrades treballadores de la llar i les cures de l'estat espanyol Sindihogar/Sindillar; i la Kadhi Ba, de l'Associació de Dones Immigrants Subsaharianes (ADIS), que s'acompanyà de Maria Jo, treballadora de la llar d'origen nigerià de Sindihogar/Sindillar.

Il·lustrant la qüestió dels silencis forçosos i la invisibilització de les vulneracions patides per les dones, Kadhi Ba pronuncià: “Ho tenim molt més difícil essent dones negres, perquè per a no entrar en conflicte hem d'acceptar que ens diguin coses”. Així mateix, la senegalesa explicà com vivències

humiliants als autobusos obliguen a les dones racialitzades a abandonar feines com les que requereixen torns nocturns per por a ser agredides, minant no tan sols les seves llibertats individuals sinó també les possibilitats laborals i econòmiques. Per la seva banda, la nigeriana Maria Jo també relatà amb gran cruesa experiències viscudes al metro i que considera “extraordinàriament racistes”.

«Ho tenim molt més difícil essent dones negres, perquè per a no entrar en conflicte hem d'acceptar que ens diguin coses»

L'argentina Manuela Fernández recordà, tanmateix, que les vulneracions de les persones racialitzades al transport públic és solament una de les múltiples expressions de l'ampli ventall de vulneracions que pateixen les dones d'origen estranger a Catalunya. Així, denuncià les complicitats entre els gestors del transport públic i les

institucions encarregades de la seguretat a l'hora de realitzar redades contra persones migrades o racialitzades. A més, subratlla un element que sorgí al llarg de la jornada: la importància de les formacions i la sensibilització als professionals del sector del transport públic en drets humans.

Fent menció a referents femenins com els de l'activista afroamericana Rosa Parks o Jane Jacobs, que s'han convertit en figures influents en la lluita feminista i antiracista, el congrés desgranà alguns elements claus a ser tinguts en compte a l'hora de construir transports i ciutats inclusives. Les múltiples complexitats que impliquen moure's en àmbit urbà essent dona –entenent-la com una categoria amplíssima i no-universal–, mostraren la necessitat del treball en xarxa i l'emergència d'una consciència més

àmplia capaç d'exercir pressió política que garanteixi drets i deures per a totes.

Ja sigui per a inspirar-se de les lluites lliurades per col·lectius i moviments socials existents, o per a conèixer el que institucions i organismes públics estan fent per aplanar el terreny de la mobilitat sostenible per a les dones, així com per a seguir reivindicant espais a conquistar o celebrar els assolits fins a dia d'avui, la segona edició del congrés mostrarà ser un espai de debat i reflexió tant necessari com pertinent. A més a més, es consolidà com un marc físic on societat civil, govern i món empresarial poden articular debats fructífers i dibuixar rumbos d'interlocució necessaris i línies d'actuació adequades per a la construcció d'un futur urbà i de mobilitat inclusiva i no sexista.



RESULTATS

II Congrés: «El transport públic és cosa de dones?»

- El balanç del congrés va ser molt positiu. El 100% de les panelistes van ser dones expertes, activistes i usuàries compromeses en la transformació del paradigma de mobilitat.
- Per altra banda, l'acte va comptar amb l'assistència d'un centenar de persones. El 81% de les inscripcions fou de dones, un fet rellevant en un acte relacionat amb el transport públic i la mobilitat. És rellevant també destacar-ne l'impacte territorial.
- Tot i realitzar-se per segon cop a la ciutat de Barcelona, un 36% de les persones assistents ho van fer des de fora de la ciutat. Ambdues dades representen tot allò que el congrés vol posar de manifest: la presència de la dona a la mobilitat i la descentralització necessària per a una mobilitat per a tots i totes.