

## Entrevista a Carme Miralles-Guasch<sup>1</sup> sobre el estudio “Gender, Place & Culture: A Journal of Feminist Geography”

1. *En el estudio se afirma que “El análisis de género ya no se limita a las diferencias entre los patrones de movilidad de las mujeres y los hombres, sino que también evalúa su relación con los nuevos valores relacionados con la sostenibilidad” ¿Podría explicar con mayor detalle cuales son estos valores y su relación desde una mirada de género?*

Hanson, en el 2010, en un artículo publicado en *Gender, Place and Culture*, ya subrayaba la importancia que el género tiene en los estudios sobre movilidad cotidiana. En este marco de trabajo, una de las líneas de investigación más importante tiene como objetivo principal evaluar las diferencias en los desplazamientos entre los hombres y las mujeres. Estos trabajos han sido fundamentales para, primero, entender y más tarde subrayar que las pautas de movilidad de ellos y de ellas son muy distintas y lo son en lugares muy distantes y diversos, y en culturas urbanas donde la ciudad se expresa (en forma y fondo) de manera muy desigual. En estos trabajos se concluye que, si bien los hombres y las mujeres tienen, a lo largo de un día o de una semana, un número de movimientos similares –aunque entre los 30 y los 45 años ellas incluso realizan más viajes–, los motivos que los genera y los medios de transporte que utilizan son muy distintos. Las razones que provocan los desplazamientos de las mujeres están mucho más relacionadas con las tareas de reproducción, a la vez que son las usuarias mayoritarias de los transportes no motorizados y de los públicos.

Estos resultados han tenido diversas explicaciones, y muchas de ellas están relacionadas con el transporte privado. De este modo, después de percibir las diferencias en los usos de los medios de transporte, las preguntas que muchos trabajos formulaban era porque ellas no utilizaban los medios privados. Un enfoque que asume que los automóviles son los que proporcionan poder y libertad a los individuos. La mujeres, pues, se situaban en las periferias de las estructuras del poder y del pensamiento urbano en la medida que no utilizaban los transportes hegemónicos. El modelo de movilidad era el que estructuraban los hombres: más lejos, más velocidad y la utilización masiva del coche.

Este pensamiento empieza a cambiar cuando a los distintos transportes se les atribuye niveles de sostenibilidad diversos. Los transportes privados son lo que más contaminan y usan más energías no renovables, por lo que incrementan en gran medida los costes ambientales del transporte. Además son los que más influyen en las desigualdades sociales, al incrementar los diferenciales de accesibilidad individual y con ellos sus costes sociales. Desde estos nuevos valores, las percepciones sobre los transportes cambian. Y los medios no motorizados (andar y en bicicleta) y los públicos empiezan a tener otra valoración científica y social.

---

<sup>1</sup> Profesora titular de Geografía humana en la Universidad Autónoma de Barcelona.

Y es, en este punto del relato, donde el análisis de las diferencias entre ellos y ellas ya no es suficiente, en la medida que el paradigma de la sostenibilidad ha subvertido las percepciones y las valoraciones. Ya no se trata de saber quién utiliza más o menos los transportes privados. Dentro de las nuevas coordenadas de pensamiento, lo importante es, no sólo las diferencias entre géneros, sino reivindicar, también las experiencias y las sabidurías de las mujeres en la utilización de los transportes no mecanizados y en los públicos. Son ellas las que más pueden aportar en este cambio de paradigma.

2. *De acuerdo a su experiencia, nos podría compartir ¿Cómo las características de los territorios urbanos y rurales y sus ajustes pueden influir de manera diferente sobre la movilidad de género?*

Para entender si el género es una variable significativa en los distintos modelos de movilidad tenemos que ubicarnos en situaciones muy distintas y en ellas ver si los comportamientos diferenciales entre los hombres y las mujeres persisten. Sólo así podremos afirmar que las diferencias son estructurales, por lo que reflejan situaciones que van más allá de los medios de transporte. En este sentido, nos planteamos investigar si en circunstancias diversas, pero partiendo de una misma base de datos (encuesta de movilidad cotidiana), para que no hubiera distorsiones derivadas de la información utilizada, aparecían distintos modelos de movilidad por géneros.

Los núcleos urbanos (poblaciones de más de 50.000 habitantes con transporte público urbano) y los rurales (de menos de 10.000 y sin transporte público urbano), en Cataluña, son territorios lo suficientemente distintos para poder preguntarse si, las diferencias de género son estructurales o aparecen por circunstancias externas. Y los resultados de esta investigación son que, las mujeres tienen comportamientos similares en circunstancias externas diversas (aquí entre núcleos urbanos y rurales). Ellas utilizan más los transportes no motorizados y los públicos y sus razones están más ubicados dentro de los ámbitos reproductivos. Por lo que el género es una variable estructural que se tiene que incorporar en todos los análisis de movilidad cotidiana.

3. *Entre los hallazgos del estudio se resalta que, más allá del número de desplazamientos que realizan hombres y mujeres o la razón de estos viajes, la principal diferencia de género en el tema de movilidad es el medio de transporte utilizado. De acuerdo a sus investigaciones, ¿Cómo esta diferencia puede influir sobre el tiempo que hombres y mujeres tienen a disposición para el desarrollo de sus actividades y más en general para su empoderamiento?*

El tiempo de desplazamiento es una variable fundamental para entender los modelos de movilidad de un colectivo. De hecho el tiempo de desplazamiento es la característica básica para poder evaluar los sistemas de transporte de una ciudad. E incluso la propia ciudad. Hay ciudades que “roban” tiempo a sus ciudadanos, y otras que no. Hay ciudades que tienen estructuras urbanas y sistemas de transporte que obligan a sus ciudadanos a malgastar 3 y 4 horas de su tiempo diario en viajes a su lugar de trabajo. Normalmente,

son ciudades donde los transportes privados son los mayoritarios y donde el sistema de transporte público es muy pobre. La única forma de no incrementar los tiempos de desplazamiento es favorecer al sistema público e incrementar las dinámicas de proximidad urbana para que buena parte de los desplazamientos se puedan realizar con medios no mecánicos, especialmente andando. Una y otra propuesta enlaza con la experiencia genuina de las mujeres en sus desplazamientos cotidianos.