

Mobilitat i sostenibilitat

Amb el nou paradigma de la sostenibilitat, les valoracions i les anàlisis que s'havien fet al llarg del segle xx es capgiren. Tot allò que semblaven avenços tecnològics i socials innegables comença a ser qüestionat, es fan noves preguntes i apareixen agents fins aleshores inexistents. Tot plegat fa que les percepcions econòmiques i socials als models construïts al llarg del segle xx canviïn i que s'hi hagi de sumar la valoració mediambiental. Des d'aquesta perspectiva el valor del model de mobilitat canvia i passa a ser un dels objectius a les agendes polítiques europees.

La mobilitat i la sostenibilitat, una nova manera de situar el model femení de mobilitat

A partir de les crítiques al model *desarrollista*, especialment pel que fa als límits mediambientals, les conseqüències sobre l'energia no renovable i la interacció entre desenvolupament econòmic i elements naturals, als anys seixanta alguns autors i autores com Voigth i Wolman, o la mateixa Conferència de Nacions Unides a Estocolm (1972), van evidenciar que el planeta és un sistema tancat i que qualsevol factor local o regional té efectes globals sobre el medi ambient. Des d'una òptica més urbana i social, Jacobs¹³ va denunciar, a principis de la dècada dels seixanta, la inoportunitat i va predir el posterior fracàs del model urbà extensiu, funcional

13. JACOBS, J. (1961). *The death and life of great american cities*. Nova York. Random House.

i fragmentat, aleshores hegemònic, i va reivindicar la proximitat, l'espai públic i les relacions de veïnatge a la ciutat com a valors urbans a preservar i fomentar.

De tota manera, i malgrat aquests precursors del paradigma de la sostenibilitat, no és fins a finals del segle xx que aquest emergeix, no només com una qüestió acadèmica, sinó com un objectiu polític especialment a l'Agenda Europea. Així, des de l'informe Brutland de 1989 i la Cimera de Rio de 1992 fins al Tractat d'Amsterdam de 1999, la sostenibilitat es modula com a nou paradigma, on es canvia l'escala de valors en referència a la forma d'entendre el desenvolupament i la relació amb el medi natural, social i cultural. Com que aquest concepte ocupa una posició transversal que afecta diferents esferes i activitats humanes, les polítiques de les ciutats, dels territoris, de la mobilitat i els transports s'han d'entendre dins aquest nou marc conceptual, i s'han d'aproximar, tal com diu la Unió Europea, a escenaris de sostenibilitat, no només ambiental, sinó també social i econòmica.

Un sistema de transport eficaç, pràctic i flexible és essencial per a les activitats econòmiques i per a la qualitat de vida. A més, la ciutadania exigeix i espera tenir una mobilitat còmoda i assequible per poder arribar a la feina, als centres d'estudi i als llocs d'esbarjo. Tanmateix, el sistema de transport actual, basat en els mitjans privats, té greus disfuncions no només en relació amb el medi ambient, sinó també amb el sistema econòmic i la vida quotidiana.

L'estratègia per trobar l'equilibri entre aquesta necessitat de transport i els nous objectius que marca la sosteni-

bilitat que apareixen (aparentment) contraposats, segons diu l'Agència Europea de Medi Ambient, és desenvolupar polítiques que integrin les qüestions mediambientals en la presa de decisions sobre el transport i les infraestructures, i trobar un punt de confluència en la intervenció política en inversions i en instruments econòmics i també en l'ordenació del territori i el transport.

En aquest context, dibuixat per un costat per les noves interpretacions dialèctiques entre el transport i el territori, i per un altre pel nou paradigma de la sostenibilitat, interpretat també com un objectiu polític de la Unió Europea, es fa imprescindible substituir les polítiques de transport i d'infraestructures dels últims anys (amb especial èmfasi en la xarxa viària i el transport privat), per polítiques concebudes des de la demanda, amb l'objectiu de millorar l'accessibilitat i reduir el creixement del trànsit rodat i de planificació del transport.

La mobilitat de les dones, un model a reivindicar

Diferents estudis han demostrat que els desplaçaments realitzats per les dones, a causa de situacions que s'han esmentat més amunt, tenen característiques diferents dels del món masculí. Així, les dones viuen per terme mitjà més a prop del lloc de treball, fet que possibilita un recorregut i un temps més curts, permet anar a peu i utilitzar més el transport públic. Aquestes característiques, a més, es donen en ciutats molt distants culturalment, cosa que reforça el valor estructural de la diferència. Encara que també cal subratllar que aquestes divergències entre les pautes de mobilitat femenina i masculina s'estan escurçant perquè les dones incremen-

ten cada vegada més la seva presència en la motorització privada, en l'augment de la velocitat i en un increment de la distància dels desplaçaments. Canvis que, cal no oblidar, apropen els models femenins als que han caracteritzat els masculins.

Molta de la literatura feminista sobre mobilitat i gènere valora aquests canvis com a positius sota el supòsit que aquestes noves pautes de mobilitat garanteixen més llibertat individual i més inserció laboral i social, i poden impedir la marginació i l'exclusió que han sofert les dones. De tota manera, aquesta valoració positiva implica que el model masculí (més velocitat, llargs recorreguts, més vehicle privat) es percep com el model de desplaçament òptim i, per tant, a imitar. Les dones incrementaran la seva participació en el món exterior en la mesura que adoptin les pautes de desplaçament que han caracteritzat els homes al llarg del segle xx.

Tanmateix, per valorar amb més profunditat els dos models de mobilitat, cal preguntar-se per què ens movem i per què necessitem incrementar les velocitats individuals. D'aquesta manera, si els desplaçaments serveixen per arribar als llocs on es volen desenvolupar les activitats quotidianes, la mobilitat no és una finalitat en ella mateixa, sinó un mitjà a través del qual s'accedeix als diferents espais i temps de la ciutat. No és el desplaçament sinó l'accessibilitat el que cal optimitzar per evitar segregacions i exclusions, objectiu que no està directament relacionat amb una velocitat més elevada, ni amb els mitjans de transport privats ni amb distàncies més llargues, sinó amb el fet d'arribar a una hora determinada a un lloc concret amb un esforç raonable.

La confusió radica en el fet que el concepte de mobilitat està relacionat amb la distància recorreguda i no amb les capacitats de fer ús de les diferents funcions que ens ofereix el territori. Segons aquest criteri, és més mòbil la persona que recorre trenta quilòmetres per anar a treballar que l'altra que només en recorre un, té la possibilitat d'encarregar el pa, portar la mainada a l'escola i arribar al seu lloc de treball. La primera persona fa un desplaçament simple, una sola activitat justifica el seu desplaçament. El segon individu, amb molta menys distància, realitza un desplaçament complex, més característic de les dones a causa de la seva multiplicitat de funcions tant en l'esfera privada com en la pública.

El concepte de mobilitat, en el seu format tradicional, subratlla els desplaçaments que tenen com a model el primer exemple, on es valoren els quilòmetres recorreguts. Des del paradigma de la sostenibilitat, les necessitats d'accés a les activitats urbanes amb menys costos energètics i de temps són una variable que està canviant el concepte de mobilitat urbana actual.

La mobilitat de les dones, des dels valors de la sostenibilitat

Aquestes reflexions enllacen amb les esferes mediambientals que inclouen les despeses energètiques i altres recursos no renovables, entre altres, el temps. Des d'aquesta perspectiva s'aposta per la ciutat compacta, multifuncional i diversa, que redueixi distàncies entre activitats urbanes i permeti a la ciutadania tornar a ser, en bona part dels seus recorreguts, vianants, fet que significa reduir el consum energètic i la contaminació.

Aquest model de ciutat allunyat de la ciutat funcional i suburbana també és un model reivindicat des de la literatura feminista que tracta de la ciutat. Les dones volen espais urbans on les activitats estiguin pròximes les unes de les altres, perquè són espais que els permeten compatibilitzar les diferents activitats que la vida quotidiana requereix. Una ciutat amb desplaçaments curts i planificada per a la vida quotidiana de la seva ciutadania, incloent-hi les necessitats dels diferents grups que la integren, siguin infants, persones adultes o persones grans; siguin homes o dones. Són ciutats, aquestes, on els espais públics, els carrers i les places són llocs d'unió i no de dispersió, són espais on es pot viure la ciutat de forma transversal i no només longitudinal.

Així, les propostes sobre la ciutat i la mobilitat urbana que s'elaboren des del nou paradigma de la sostenibilitat, definidor del segle XXI i ben allunyat del de la modernitat, definidor del segle XX, a partir dels costos socials, econòmics i mediambientals, i també reivindicades des de la teoria feminista, que demana que les activitats reproductives estiguin valorades al mateix nivell que les productives, coincideixen en la proposta d'un mateix model de ciutat.

En aquest punt és on les característiques de la mobilitat atribuïbles a les dones (menys temps, més proximitat i transport més sostenible) passen a ser el model òptim que dibuixen les tendències actuals del pensament urbà. Des d'aquest punt de vista no podem menysprear el model de mobilitat femenina, ja que són elles les que, amb unes pautes de desplaçament més racionals, indiquen que la llibertat individual es crea a través d'espais urbans

que creïn possibilitats de proximitat i d'accés. I això no significa ni més velocitat, ni més transport privat, ni més contaminació.

Així, des de la perspectiva del gènere i des del nou paradigma de la sostenibilitat es pot reivindicar una anàlisi de la mobilitat que no posi només èmfasi en els models masculins, on la mobilitat de les dones sempre té unes valoracions negatives, com la lentitud o la proximitat. Els nous valors del paradigma de la sostenibilitat s'aproximen als models femenins i a partir d'aquests cal reivindicar ciutats més accessibles i no més ràpides, més pròximes i no més distants, més caminables i menys contaminades.