

ROSA LUXEMBURG STIFTUNG
OFICINA DE BRUSELAS

JANNA ALJETS

¡OCUPAR ESPACIO!

MOVILIDAD PARA TODOS Y TODAS, SÍ. COCHE-
CENTRISMO Y MASCULINIDAD HEGEMÓNICA, NO.
UN ENSAYO CRÍTICO



ES

JANNA ALJETS

Janna Aljets participa activamente en el movimiento por la justicia climática, haciendo campaña contra el carbón, los coches y el machismo. Estableció la transformación de la industria del automóvil y la transición del transporte como áreas temáticas de interés clave para la Oficina de Bruselas de la Rosa-Luxemburg-Stiftung.

Con motivo de la publicación de este ensayo, desea expresar su agradecimiento a Timo Daum, Isabell Eberlein, Lara Eckstein, Denise Kramer, Tazio Müller, Anna Nygard, Ada Regelman, Alexandra Spaeth, Pilar Vega Vindado y al equipo de redacción LuX de la Rosa-Luxemburg-Stiftung por sus útiles comentarios, ideas, inspiración y críticas constructivas.

ROSA-LUXEMBURG-STIFTUNG

Rosa-Luxemburg-Stiftung es una organización internacional de izquierdas, sin ánimo de lucro, dedicada a la educación cívica y vinculada al partido alemán DIE LINKE (La Izquierda). Activa desde 1990, la fundación se ha dedicado al análisis de procesos y avances sociales y políticos a nivel mundial. Actuamos en el contexto de la creciente crisis múltiple de nuestro actual sistema político y económico.

En colaboración con otras organizaciones progresistas repartidas por todo el planeta, trabajamos en pro de la participación democrática y social, el empoderamiento de grupos desfavorecidos y el impulso de alternativas de desarrollo social y económico. Nuestras actividades a nivel internacional tienen como objetivo proporcionar educación cívica mediante análisis académicos, programas públicos y proyectos realizados de forma conjunta con instituciones socias.

Rosa-Luxemburg-Stiftung se esfuerza por conseguir un mundo más justo, basado en la solidaridad internacional.

www.rosalux.eu

Una visión feminista e interseccional del transporte y la movilidad	4
El coche como máxima expresión de la masculinidad hegemónica	7
“Hombres de verdad” al volante de los coches y del transporte	12
La masculinidad hegemónica en el sector del transporte	17
Empoderamiento en la calle: pioneras/os feministas	23
Por una movilidad feminista, interseccional y equitativa	31
Glosario de algunos términos fundamentales	38
Bibliografía	43



**UNA VISIÓN FEMENISTA
E INTERSECCIONAL
DEL TRANSPORTE Y LA
MOVILIDAD**



La capacidad de desplazarse de un lugar a otro es uno de los requisitos básicos para participar en la vida social. Sin embargo, este condicionante básico está distribuido de forma muy desigual en la sociedad y depende, entre otras cosas, del lugar de residencia de una persona y de sus posibilidades económicas y físicas, así como de su **género**¹, clase social y origen étnico. Por otro lado, también es importante la planificación de infraestructuras y medios de **transporte**, que se negocia a nivel político. Especialmente en el contexto de una pandemia mundial, por la que durante un tiempo cada vez más personas sólo pueden desplazarse por la zona donde viven, esta desigualdad de acceso a la movilidad y a las oportunidades que conlleva se hace más evidente. Nuestras ciudades no son para todos y todas.

Las calzadas de las calles, las aceras y los carriles bici, las estaciones de autobús y metro, así como los aparcamientos y las zonas de juego, forman parte del paisaje urbano y parecen estar hechos para todos/as los/as habitantes de la ciudad. Su accesibilidad y disponibilidad nos parecen universales: un ascensor puede ser utilizado por todo el mundo al igual que la circunvalación de cuatro carriles del centro de la ciudad: ambos ofrecen **movilidad** para el conjunto de la población, ¿o acaso no es así?

Por muy diferentes que sean las ciudades de nuestro mundo y sus redes de **transporte**, son sin embargo muy similares en una cosa: en ellas se plasman la perspectiva masculina*, las relaciones patriarcales y el modo de producción y vida fordista. Estos poderes e infraestructuras atrincherados privilegian sólo a una minoría y, por tanto, niegan las necesidades (de movilidad) de muchas otras personas.

El presente ensayo crítico analiza la ciudad actual, conformada por el capitalismo, así como sus medios de **transporte** y la consiguiente (in)**movilidad** de sus habitantes, desde una perspectiva **feminista** e **interseccional**. En este sentido, es fundamental la tesis de que el **cochecentrismo** en particular, es decir, el protagonismo y el predominio otorgados al automóvil, descuida sistemáticamente las necesidades de **movilidad** de las mujeres*, las personas de etnia **negra** y las clases sociales de bajos ingresos, promoviendo en cambio un modelo de vida y normas de **género** anticuados. En otras palabras, las ciudades actuales y sus

1 Los términos clave se explican en el glosario para una mayor comprensión y aparecen en negrita en el texto.

planes de transporte reflejan y reproducen patrones de producción, consumo y pensamiento patriarcales, racistas y clasistas. Esto culmina en el dominio del coche sobre todos los demás medios de **transporte** y, por tanto, en la consolidación del poder y de infraestructuras discriminatorias. Dichos procesos estructurales de discriminación, así como las ciudades cada vez menos habitables y la progresión de la crisis climática, exigen, por tanto, un análisis **interseccional** que apunte a posibilitar una **movilidad** eficiente para el conjunto de la población y, al mismo tiempo, hacer retroceder el **cochecentrismo**.

Así, la autora explora esta construcción social edificada en torno al coche, que se hace patente en nuestras ciudades y en nuestros sistemas de **transporte**. Al mismo tiempo, Janna Aljets llama la atención sobre enfoques alternativos: el punto de partida del análisis es una perspectiva **feminista** de las cuestiones de **género**, pero sin duda hay que enlazar con otras formas de discriminación, ya que no son independientes unas de otras en el tejido social. Una planificación urbana y del **transporte interseccional** y sostenible aborda específicamente el patriarcado, el racismo y el clasismo, así como el modo de producción capitalista. Esta perspectiva de la ciudad y el **transporte** permite el acceso a una **movilidad** justa para todos y todas, más paz y espacio, más lugares para la interacción entre las personas y, sobre todo, un entorno seguro y respetuoso con el clima para el conjunto de la población. En este orden de cosas, la **movilidad** equitativa es un aporte fundamental a la justicia social y ecológica.





**EL COCHE COMO
MÁXIMA EXPRESIÓN
DE LA MASCULINIDAD
HEGEMÓNICA**

“No se nace automovilista, se llega a serlo.”

Anna Nygard, Planka.nu

Es indiscutible que nuestro actual sistema de **transporte** está construido en torno al coche y con éste como medio de **transporte** central y más importante. Sin embargo, este **cochecentrismo** va mucho más allá de la orientación puramente infraestructural de las ciudades y las zonas rurales hacia el coche y de la posición económica central de la industria automotriz en general. La orientación hacia el coche y su posición privilegiada dentro de todo nuestro sistema de **transporte** es también una cuestión de **género** y, por tanto, se apoya en una fuerte construcción social. Como casi ningún otro producto de consumo y uso, el coche tiene una profunda carga emocional, propagada con éxito por la industria publicitaria del automóvil como símbolo de libertad e independencia, pero también de fuerza, dominio, poder y eficacia tecnológica. Todos estos términos y conceptos se utilizan también como sinónimos para construir y mantener la masculinidad*.

Hoy en día sigue estando muy difundida la idea de que los conductores de automóviles son mayoritariamente hombres*, que los pasajeros suelen ser mujeres* y que manejar un destornillador y pulir la carrocería están reservados a los padres orgullosos y a los “hombres* de verdad”. Al fin y al cabo, éstos son los mejores entendedores de la tecnología y el progreso, según una idea patriarcal antigua pero todavía común. O como dice Dan Albert: “La educación vial convirtió a los adolescentes en ciudadanos; la reparación de automóviles convirtió a los niños en hombres”. (Albert 2019)

Margarete Stokowski ha analizado brillantemente la relación entre la histórica discusión sobre los límites de velocidad en Alemania y la “masculinidad* empañada”: “Dondequiera que se discutan las restricciones a actividades consideradas especialmente masculinas, ya sea comer carne, explotar petardos o conducir a gran velocidad, hay batallones de políticos y periodistas dispuestos cada vez a declarar que, por motivos completamente irracionales y contrarios al placer, se va a castrar una libertad humana supuestamente dada por Dios.” (Stokowski 2019)

Resulta casi cómico, si no fuera tan triste. Pero el análisis encaja con los conocidos tipos machistas divulgados por la industria del automóvil y el periodismo: Elon Musk, Winterkorn, Ulf Poschardt y otros sustentan este estereotipo de masculinidad* empapada de testosterona. “Los coches se anuncian con metáforas sexistas; su diseño está al servicio de los estereotipos de **género**; favorecen la formación de una **masculinidad hegemónica** basada en rasgos como la agresividad, la violencia y la tecnología; y en tiempos en los que la fuerza física está perdiendo importancia debido a los cambios en el mundo del trabajo, ayudan a restaurar la masculinidad* en torno a cuestiones de competencia técnica” (Brand / Wissen 2017: 140).

La **masculinidad hegemónica** significa pues, en términos concretos, que los motores tienen que ser ruidosos y sucios, o por lo menos tener muchos caballos de potencia en su variante eléctrica, y los coches también se construyen cada vez más de tal manera que dominan las calles de la ciudad como pequeños tanques – y se supone que deben impresionar a toda costa, tal y como se señala satíricamente con frecuencia: “postureo: comportamiento de los conductores masculinos heterosexuales para supuestamente impresionar al **sexo femenino***. A la hora de alardear, prefieren conducir descabezadamente, haciendo rugir sus motores, forzando a mucha gente indignada a participar en el espectáculo. La conducción de los usuarios de la carretera alimentados por la testosterona sirve, según los psicólogos, para compensar algún déficit físico en centímetros.” (Müllender 2020: 25) Por muy superficial que pueda parecer este humor, no se puede negar que posturar o “fardar” de coche se utiliza transculturalmente para construir y mantener la **masculinidad hegemónica** y la dominación.

Los coches ocupan espacio y son intransigentes porque lo máximo que aceptan a su lado son otros pequeños tanques. Las bicicletas y los/as peatones/as tienen que sortearlos casi disculpándose, porque las carreteras y los aparcamientos están contruidos para los coches, y exclusivamente para ellos. La moda de los SUV, muy lucrativa para los fabricantes de automóviles, lleva al extremo la supremacía espacial del coche. En cierto modo, parece el equivalente del “manspreading” (hombres* sentados en lugares públicos con las piernas muy abiertas) y del “mansplaining” (declaraciones condescendientes de un hombre* que cree erróneamente que sabe más que su interlocutora sobre el tema de

conversación). Los coches ocupan espacio, sin tener en cuenta a los que salen perdiendo, ya se trate de otros seres humanos, personas con discapacidades o desfavorecidas, o el medio ambiente. El derecho del más fuerte se vive aquí incondicionalmente, propagado y ampliamente aceptado por la sociedad. O, como dice el anuncio del automóvil deportivo Ford Mustang, sin intención irónica: “Por una vez, no pienses en tus hijos”. (Roß 2018) Sólo cuenta el propio ego y los propios deseos y ansias de dominación.

Esta escalada del problema pone de relieve los desastrosos efectos del **coche-centrismo** en el medio ambiente y el clima. En cierto modo, la moda de los SUV y el privilegio otorgado al coche en nuestros sistemas de **transporte** reflejan un “modo de vida imperial” (Brand / Wissen 2017) por el que se sobreexplotan los recursos para preservar nuestro estilo de vida y movilidad a expensas de las personas del **Sur Global** y las generaciones futuras.

El hecho de que cada vez más mujeres* y también algunos grupos de población negra conduzcan coches y, por supuesto, el hecho de que la tendencia hacia la adquisición de coches cada vez más grandes y contaminantes también se manifiesta en estas colectividades, parece en principio contradictorio, pero no refuta el argumento en su esencia. Porque el despliegue de la **masculinidad hegemónica** tiene que ver, en última instancia, con el dominio y el poder ejercido a expensas de los demás, no con el **sexo** biológico o el origen étnico de las personas. Además, los coches han proporcionado también a las mujeres* libertades en el marco de la lógica de explotación capitalista. Aquí también, la independencia simbólica que se persigue mediante los esfuerzos de progreso social cruza las fronteras de **género**. En otras palabras, se trata de una necesidad general de distinguirse de los que están “por debajo”, de mostrar la propia posición social elevada. En este sentido, conducir un coche es, y siempre ha sido, algo profundamente clasista. “El todoterreno es un medio para armarse contra un mundo inescrutable y a menudo amenazante. [...] Es decir, la conducción de un SUV sería una estrategia individual [...] – una estrategia que, sin embargo, refuerza por sí misma el fenómeno al que se adapta. Por último, podría entenderse como una expresión secundaria de la lucha de clases: el todoterreno sitúa a su propietario/a en una posición inexpugnable, se convierte así en un medio con el que la clase media lidia con su miedo latente a la marginación” (Brand / Wissen 2017: 128s.).

La adopción de comportamientos **tóxicos** con fines de demarcación social también se observa en otros ámbitos sociales (Dämon 2018, Gersemann / Kaiser / Michler 2016).

Esta tendencia catastrófica, que hace que las tasas de accidentes, la contaminación ambiental y los beneficios de las empresas automovilísticas se disparen en igual medida, conlleva también una especie de carrera armamentista. Los SUV están modificando radicalmente las necesidades de seguridad de todos/as los/as usuarios/as de la carretera. Cuantos más grandes tanques de dos toneladas haya en la carretera, mayor será la percepción de inseguridad de los/as demás usuarios/as. Como los coches de tamaño normal ya no resultan seguros para los/as conductores/as ante el aumento del número de SUV en las carreteras, ahora se necesita un coche más grande para satisfacer al máximo la necesidad de seguridad. Esto, a su vez, aumenta la inseguridad de todos los/as demás usuarios/as de la carretera. La **masculinidad hegemónica** y el **cochecentrismo** conllevan así una especie de círculo vicioso que a su vez provoca una carrera armamentista a costa del medio ambiente y de la libertad y seguridad de todos y todas. Las crecientes matriculaciones de todoterrenos confirman esta observación (Greenpeace 2019). La teoría crítica y **feminista** ya conoce fenómenos similares en muchos otros ámbitos de la sociedad en los que prevalece la **masculinidad* tóxica**, es decir, en prácticamente todos. Al mismo tiempo, a la mayoría de la gente le gustaría depender menos del coche², por lo que éste, al igual que los roles tradicionales de **género**, se está convirtiendo cada vez más en una carga en lugar de contribuir a la libertad e independencia del conjunto de la población.

2 Según la Agencia Federal Alemana de Medio Ambiente (2017), “la mayoría de la población alemana ya no quiere ser tan dependiente del coche”. Sin embargo, una posible consecuencia de la crisis del coronavirus es la reversión de esta actitud, ya que existe una mayor necesidad de seguridad y distancia entre las personas y éstas vuelven a elegir el coche como principal medio de transporte. Este es un gran peligro para la sociedad a consecuencia del virus.



**"HOMBRES DE VERDAD"
AL VOLANTE
DE LOS COCHES Y
DEL TRANSPORTE**

“[L]a suposición de que los viajes a pie más cortos son intrascendentes para la política de infraestructuras es poco menos que la suposición de que las mujeres son intrascendentes para la política de infraestructuras.”³

Caroline Criado-Perez

Pero no es sólo el coche, así como su fetichismo técnico, su carga emocional y su carácter privilegiado, lo que hace que la movilidad y el **transporte** sean una industria dominada por los hombres*. Por supuesto, esto lamentablemente sigue siendo así en demasiados ámbitos sociales. Sin embargo, el sector del **transporte** parece ser uno de los ámbitos en los que los hombres* *blancos* todavía pueden estar completamente separados de otros grupos sociales (excepto, posiblemente, cuando viajan en primera clase en aviones y trenes). Las mujeres* o las **personas negras** apenas son visibles, por no hablar de sus perspectivas y preocupaciones. Porque también en este caso el **género** y el origen provocan y perpetúan las diferencias de clase.

La brecha de **género** se manifiesta agudamente en uno de los sectores industriales más potentes (Aljets 2019): se calcula que en la industria del automóvil las mujeres* sólo representan el 14% de la plantilla, porcentaje muy por debajo de la media de otros sectores industriales. La proporción de mujeres* también desciende a medida que aumentan las competencias profesionales o la cualificación, y se buscará casi en vano a mujeres en los consejos de administración. Lo mismo ocurre con las **personas negras** y las personas de origen migratorio. Sobre todo desde la incorporación de generaciones de trabajadores/as invitados/as, a menudo se les han asignado los puestos peor pagados, y pocos/as han sido ascendidos/as.

La proporción de mujeres* en el número total de empleados/as también varía entre los distintos sectores de la economía: en 2008, el porcentaje de mujeres* en la industria del automóvil era sólo del 12%, y en la industria de suministros entre el 12,2% (fabricación de carrocerías, superestructuras y remolques) y el 18% (fabricación de motores y piezas y accesorios para vehículos de motor) (IG Metall 2010). Por último, pero no por ello menos importante, hasta los años 80 seguían existiendo tramos salariales separados para las mujeres* y los asalariados con bajos ingresos, que designaban niveles salariales diferentes (es decir, peores) para estos grupos (Confederación Sindical Alemana 2013).

3 Criado-Perez 2020, 58.

Si, por un lado, los coches son construidos casi solamente por hombres*, por otro lado se construyen principalmente para los hombres*. El denominado "Gender Crash Gap" (brecha de género en los accidentes) indica que las mujeres* tienen más probabilidades de sufrir lesiones graves en accidentes debido a su diferente posición de asiento y complexión corporal. Las pruebas de choque obligatorias con los coches nuevos se siguen realizando únicamente con maniqués que tienen cuerpos masculinos* (Dron 2019, Criado-Pérez 2020: 253 ss.). De nuevo se manifiesta el aspecto central de la seguridad unilateral: las relaciones patriarcales permiten la seguridad de una minoría (de ocupantes de vehículos) y crean inseguridad para todos/as los/as demás.

Tampoco es casualidad que la **masculinidad* tóxica** que se expresa a través de una conducción imprudente se refleje también en las estadísticas de accidentes: los hombres* son significativamente más propensos a causar accidentes graves y mortales, y la mayoría de los llamados "pecadillos", como la embriaguez, el exceso de velocidad o las infracciones de aparcamiento, también son cometidos por hombres* (Oficina Federal de Estadística 2018, Runter vom Gas 2018, Kayser-Bril 2018). Por ello, las pólizas de seguro también eran más baratas para las mujeres* hasta 2013, cuando una sentencia del Tribunal de Justicia de la UE declaró que esto era una discriminación inadmisibles (verano de 2012).

El predominio masculino*-*blanco*⁴ es, por supuesto, también más o menos claramente visible en otros ámbitos de la sociedad. Por ejemplo, el Ministerio de **Transporte** alemán, que no ha sido encabezado por ninguna mujer ministra desde su creación, es llamativamente masculino* y *blanco* en los cargos superiores (Ministerio Federal de **Transporte** e Infraestructuras Digitales de Alemania 2020). Esta exclusividad masculina* se evidencia en otros ámbitos. Por ejemplo, el **transporte** y la planificación urbana en los municipios y las administraciones son llevados a cabo por hombres*, las cátedras y los puestos académicos relativos al **transporte** son ocupados por hombres*, e incluso en los partidos políticos hay pocas mujeres* que hablen de este tema. Los llamados expertos en tráfico son casi siempre hombres*, y en las conferencias

4 Al parecer, la tecnología de los coches de conducción autónoma tiene dificultades para reconocer como peatones/as a las personas de color de piel más oscuro, lo que puede tener consecuencias fatales. Véase: Alex Hern 2019.

las pocas mujeres* presentes se guiñan el ojo a escondidas, con conocimiento de causa y animándose las unas a las otras, por lo que no es de extrañar que el **transporte** siga siendo coto exclusivo de los hombres* (y que sólo los niños puedan jugar con los coches).

Llama la atención que las mujeres* no sólo tienen comportamientos más “respetuosos del clima” en general (Räty / Carlsson Kanyama 2010), sino que también tienden a ser más conscientes del medio ambiente a la hora de viajar, es decir, se desplazan con mucha más frecuencia a pie, en bicicleta y con los medios de **transporte** públicos, mientras que más hombres* siguen conduciendo sus propios coches (Verkehrsclub Deutschland 2009, Agencia Alemana de Medio Ambiente 2019, Alber 2015).

Casi se podría hablar aquí de una institucionalización de la perspectiva narcisista (a menudo masculina*) del conductor o conductora, tal y como la describe Tomas Vašek: “Es la mirada del conductor, su visión del mundo, la *perspectiva del conductor*. La mirada del conductor se dirige principalmente hacia la carretera. Todo lo que encuentra mientras conduce, lo percibe como un obstáculo potencial. La perspectiva del conductor es una perspectiva estrecha, su mirada una visión de túnel que se fija en la propia conducción, en avanzar lo más rápido posible, sin obstáculos. [...] También se trata de una forma de vida alemana, una cultura del automóvil casi totalitaria, que impregna este país hasta el último rincón. El coche está en lo más profundo de nuestras cabezas, determina nuestras vidas.” (Vašek 2019). Por lo que indudablemente cabe hablar aquí de un afianzamiento mutuo: la emocionalidad y el protagonismo patriarcal del coche condicionan y refuerzan la institucionalización y la posición de poder del coche y, a la inversa, estas estructuras refuerzan el sentimiento emocional de superioridad e implacabilidad: un fenómeno no puede explicarse sin el otro.

En su crítica del automovilismo, el filósofo Peter Sloterdijk llegó a destacar el significado emocional del automóvil en las sociedades modernas por medio de la siguiente imagen: “Todas las teorías que caracterizan el automóvil como medio de **transporte** olvidan por completo una dimensión del asunto: el automóvil es tanto un medio de intoxicación como de regresión. Se trata de *un útero rodante* que se diferencia ventajosamente de su arquetipo biológico en la medida en que se asocia con la auto-movilidad y los sentimientos de autonomía.” (Sloterdijk 1995, énfasis de la autora)

Así que el coche no sólo está anclado en nuestra cabeza, sino también en lo más profundo de nuestras entrañas. Esto se hace visible en la relación casi erótica o amorosa con el propio automóvil. Pero el coche se diferencia de su mencionado arquetipo biológico, el útero, en que éste no representa ningún peligro, mientras que los automóviles se encuentran probablemente entre los productos más mortíferos de la industria de masas. Cualquier otro producto mortal de esta índole seguramente habría sido retirado del mercado hace tiempo. La sola idea de comparar un coche con un útero seguro parece el reflejo de mentalidad patriarcal y, de paso, también permite descubrir inesperadamente ciertas lagunas patriarcales en el conocimiento de los órganos reproductores femeninos.





**LA MASCULINIDAD
HEGEMÓNICA EN EL
SECTOR DEL TRANSPORTE**

“Si quieres saber si un entorno urbano favorece el uso de la bicicleta, puedes olvidarte de todos esos ‘índices de ciclabilidad’ detallados: basta con medir el porcentaje de ciclistas que son mujeres.”⁵

Jan Garrard, *Scientific American* 2009

La presencia de un mayor número de mujeres*, personas de etnia **negra** y **personas con discapacidades físicas** en puestos de poder y de toma de decisiones no garantiza necesariamente una planificación urbana y del **transporte interseccional**. En todo caso, los comités, los expertos y los responsables de la toma de decisiones, que son casi exclusivamente hombres* *blancos*, sólo permiten una planificación del **transporte** muy limitada. De hecho, las necesidades de **transporte** y **movilidad** de los hombres* que trabajan a tiempo completo han dominado la planificación del **transporte** durante décadas (Criado-Pérez 2020: 56 ss.). El urbanismo corre así el riesgo de reflejar el orden económico y social fordista-capitalista, en el que un único asalariado (hombre*) en un trabajo industrial es el responsable económico del núcleo familiar. En la formación del modo de producción capitalista, se reforzó esta división artificial entre el trabajo reproductivo doméstico y el trabajo productivo no doméstico. Aunque este último sería inconcebible sin el primero y el trabajo de cuidados no remunerado es la base y el prerrequisito de otras actividades económicas, al trabajo productivo remunerado se le asigna un valor mucho mayor en este orden económico, lo que se expresa en un reconocimiento material e ideológico diferente, que también viene acompañado de los **roles de género** tradicionales. A través de esta separación artificial se forman, consolidan y reproducen constantemente **imágenes de género** anticuadas y modelos de consumo en torno a productos masificados, tal y como ocurre precisamente en el **transporte** y la planificación urbana. La sociedad, sin embargo, hace tiempo que ha superado esta configuración urbana, ya que actualmente se practican, de muchas maneras y en formas diversas, otras formas de empleo y familia, así como, por supuesto, **roles de género** divergentes. En vista de ello, la actual planificación urbana y del **transporte** ya no corresponde en absoluto a las nuevas realidades sociales.

Un ejemplo paradigmático de la escasa visión propia del orden económico patriarcal y de la actual planificación urbana son los **trazados de las calles** de muchas ciudades. Presuponen largos trayectos (de casa al trabajo remunerado y de vuelta) recorridos una vez al día, normalmente por un varón*, único sostén de la familia. Preferiblemente, estos desplazamientos se realizan en un coche privado con motor de combustión interna por la autopista urbana, que se abre paso sin miramientos entre zonas residenciales y comerciales. Así es la imagen ideal de la familia y la **movilidad** de los años 50, que concebía las ciudades conforme al lema de “la ciudad amiga del automóvil” y “ciudadanos libres que viajan libremente”. Por consiguiente, los caminos cruzan la ciudad, atravesando la vida y las viviendas, hacia el trabajo y el supuesto centro de la economía productiva. Las rutas al lugar de trabajo se establecen como norma y se consideran “**movilidad forzada**” (Comisión Europea 2014). ¡Como si otras rutas estuvieran determinadas por una menor necesidad...!

El trabajo que sigue siendo mayoritariamente realizado por mujeres* y, por tanto, concebido como “femenino”*, así como los trayectos que implican, son menos lineales y aún menos planificables. Pero no se caracterizan por una menor “necesidad forzada”. El **trabajo de cuidados** (cuidado de niños/as y personas ancianas, compras, servicios de recogida y entrega, etc.) exige muchos más desplazamientos a lo largo del día, que suelen ser mucho más complejos y que, en el mejor de los casos, tienen lugar en el entorno vital inmediato (disponibilidad de escuela, guardería, servicios médicos, supermercado, etc. cerca de la vivienda). El coche (si hay uno disponible) no es necesariamente el primer medio de **transporte** elegido en este caso (Sánchez de Madariaga 2018). Por lo tanto, quienes proporcionan cuidados dependen mucho más de la disponibilidad de rutas cortas y seguras a pie y en bicicleta, así como de un **transporte** público bien desarrollado, sobre todo desde el estallido global de la pandemia del coronavirus. Sin embargo, las necesidades de esta denominada “**movilidad de los cuidados**” se pasan por alto desde una óptica puramente masculina* de la planificación urbana y del transporte, por lo que su desarrollo es comparativamente pobre. A menudo se da prioridad a las autopistas rápidas, en detrimento de los caminos vecinales.

Por último, pero no por ello menos importante, el **transporte** y la **accesibilidad** también tienen una importancia muy especial para las personas que proporcionan

cuidados. Por ejemplo, los padres o madres suelen salir con carritos de bebé y a hacer la compra, lo que requiere aceras más anchas, bordillos planos y un fácil acceso al **transporte** público. Sin embargo, estas infraestructuras también son especialmente necesarias para los/as niños/as, las personas mayores y las personas con discapacidades físicas. Para ellas, a veces una simple escalera, un bordillo o una entrada alta ya suponen un gran obstáculo, que habría que tener en cuenta en una planificación urbana y espacial bien pensada. La accesibilidad universal es un aspecto clave. En general, los/as cuidadores/as tienen necesidades en cuanto a su infraestructura inmediata, que surgen principalmente de sus diferentes funciones, tareas y requisitos (Murray 2018).

Sin embargo, además de la seguridad vial, la planificación patriarcal de las ciudades y el **transporte** pasa fácilmente por alto la **seguridad física** de ciertos grupos de personas en los espacios públicos, como si se tratara de otra dimensión. Las personas **FLINT*** y de etnia **negra** son mucho más vulnerables en los lugares públicos porque sus cuerpos están casi permanentemente expuestos al acoso sexual, la discriminación o las amenazas racistas. Para estos grupos de personas, el espacio público es siempre potencialmente peligroso, ya que sus cuerpos son cosificados (sexualmente) y/o racializados. Estos peligros también deben tenerse en cuenta a la hora de planificar las rutas y elegir un medio de **transporte** adecuado. En algunas ciudades y en algunos momentos del día, el uso de la bicicleta se considera una estrategia de defensa segura contra la “llamada de gato” (acoso sexual verbal); en otros lugares las mujeres ciclistas están mucho más expuestas a la “furia al volante” (comportamiento agresivo en el tráfico) y a los insultos sexistas (Change.org 2018). En función de las circunstancias, el **transporte** público puede ser más seguro o puede ser especialmente inseguro, por lo que la seguridad es muy subjetiva y contextual (véanse los ejemplos siguientes). En algunas zonas, sólo el costoso taxi privado es un medio de **transporte** realmente seguro frente a las agresiones físicas o discriminatorias. Los hombres **blancos*** y los conductores prácticamente nunca tienen que plantearse estas cuestiones.

La infraestructura física puede contribuir de forma importante a hacer más seguro el espacio público. Por ejemplo, los túneles largos y oscuros o los angostos y anónimos vagones del metro, o incluso las estaciones de autobús mal iluminadas, son lugares que causan temor a muchas personas, especialmente

por la noche, cuando se producen muchos asaltos. Una respuesta progresiva a esto no debe consistir en la videovigilancia constante, sino que el espacio público debe diseñarse de manera diferente para que sea más seguro. También es importante tener en cuenta que las necesidades de seguridad de los distintos grupos de personas pueden ser muy diferentes, por lo que hay que desarrollar medidas apropiadas conjuntamente con ellos. La participación y la inclusión de las personas interesadas son fundamentales en este ámbito.

Por añadidura, una ciudad y una sociedad centradas en el automóvil crean otros factores de inseguridad. Los niños y niñas, las personas ancianas y las personas con discapacidades físicas, en particular, se mueven a ritmos diferentes. Los espacios centrados en el automóvil están orientados a permitir velocidades de unos 50 km/h: la duración de los semáforos es correspondientemente corta y las aceras son correspondientemente estrechas. Otorgar prioridad a la velocidad de los coches acaba perjudicando a todas las personas que desean o necesitan desplazarse más lentamente y crea condiciones inseguras para ellas debido al elevado riesgo de accidentes y lesiones.

Por último, pero no por ello menos importante, hay que destacar el carácter antidemocrático de la **injusta distribución de la tierra y del espacio** debida a una sociedad centrada en el automóvil y patriarcal. Porque casi todos los espacios que se construyen y utilizan para los automóviles dejan de ser accesibles para otros usuarios y usuarias de la vía pública u otras formas de uso: el espacio de las carreteras y las plazas de aparcamiento, las autopistas y los aparcamientos de varias plantas, así como las gasolineras, no sólo afean el entorno, sino que están reservados exclusivamente a los coches y son difícilmente modificables. Según la directriz FIS 2016, vigente en Alemania, el 60% de las carreteras debería planificarse para el tráfico de peatones y bicicletas y solo el 40% para el tráfico de coches, lo que de por sí ya supone un fuerte privilegio para éstos últimos. Pero la realidad es aún más cruda, ya que la planificación de las carreteras se hace al revés (es decir, partiendo del coche) y no como establece la norma.

A esto hay que añadir las molestias acústicas causadas por el ruido del tráfico. También en este caso suele ocurrir que las personas que, como transeúntes, apenas provocan ruido, se ven mucho más afectadas por él que las que están sentadas aisladamente en un coche con un buen nivel de insonorización.

Las ciudades centradas en el automóvil limitan así el espacio para los encuentros sociales. Cuando se pregunta a los/as ciudadanos/as qué es importante para ellos/ellas en el barrio, expresan su deseo de disponer de espacios de encuentro: por ejemplo, en forma de bancos para sentarse, parques y plazas sin tráfico. Esto es aún más importante en tiempos de pandemia para poder seguir facilitando contactos sociales de forma inobjetable. Un estudio realizado en Bristol demostró que la interacción vecinal y las relaciones sociales aumentan cuanto menos tráfico de coches haya en las calles (Hart/Parkhurst 2011), es decir, que los coches y sus infraestructuras vulneran la importante necesidad de interacción social. Esto afecta especialmente a los/as cuidadores/as, pero también a las personas mayores, ya que dependen en gran medida de un entorno de apoyo.

El **cochecentrismo** también es, por supuesto, un factor de **destrucción del clima y del medio ambiente**. En ningún otro sector las emisiones de sustancias dañinas son tan sistemáticamente elevadas. En Alemania, alrededor del 20% de las emisiones de gases de efecto invernadero se atribuyen al sector del **transporte**, de las cuales el 96% corresponde únicamente al tráfico por carretera (Agencia Federal de Medio Ambiente 2016). Así que quienes siguen construyendo ciudades y zonas rurales centradas en el automóvil, y las diseñan en función de éste, están contribuyendo a calentar la atmósfera y a contaminar el aire. Por añadidura, las mujeres* y las personas con menores ingresos se ven mucho más amenazadas por ambos fenómenos. Por ejemplo, la gente pobre vive en las calles más ruidosas y sucias, mientras que los ricos pueden permitirse vivir en el campo, realizando en consecuencia largos desplazamientos en coche, subvencionados de hecho por el Estado (Departamento de Desarrollo Urbano y Vivienda del Senado de Berlín 2015). Pero la vivienda en la ciudad también es un sector cada vez más competido, lo que desplaza a los hogares de bajos ingresos a zonas de la ciudad malsanas y sobreconstruidas. Los daños a la salud causados por la contaminación atmosférica y acústica se suman así a una calidad de vida muy deteriorada.



**EMPODERAMIENTO
EN LA CALLE:
PIONERAS/OS FEMINISTAS**

*“El espacio público no es sólo de los machistas d
el automóvil, ¡sino de todos y todas!”*

Activistas de Purple Ride (Marcha Púrpura) de Berlín

El **cochecentrismo** tuvo su origen en países como Alemania, por lo que el presente ensayo se ha focalizado hasta ahora en sus efectos en Alemania. Sin embargo, el fenómeno se produce de manera parecida en todos los países europeos y en la mayoría de los no europeos. Por otro lado, la resistencia al cochecentrismo y a la **masculinidad hegemónica** asociada a él también se manifiesta en todas partes, tanto en el **Norte Global** como en el **Sur Global**. En muchos lugares del mundo, activistas feministas y/o “queer” se organizan para introducir perspectivas **interseccionales** en el **transporte** y la planificación urbana, para hacer más diversa la infraestructura espacial y para apropiarse del espacio público. Por lo tanto, este apartado pasa revista a algunas de las campañas y acciones que empoderan a las personas **FLINT***, a las **personas de color** y a otras personas en términos de **movilidad** y visibilidad, a la vez que hacen frente al **cochecentrismo** y a la **masculinidad hegemónica**. Sus perspectivas son inclusivas y relatan ejemplos de cómo puede tener éxito el cambio hacia un **transporte feminista e interseccional**.



CARISHINA EN BICI

QUITO, ECUADOR

El colectivo de voluntariado “Carishina en bici” fue fundado en Quito en 2009 por algunas mujeres* que deseaban hacer más atractiva y conocida la bicicleta para las mujeres* de la capital ecuatoriana. El coche sigue siendo el principal medio de transporte en la ciudad, y las personas más pobres, en particular, dependen de los autobuses públicos – las calles suelen estar congestionadas. Sin embargo, es precisamente en los autobuses donde muchas mujeres* sufren agresiones sexuales. La bicicleta, por lo tanto, sirve como estrategia de empoderamiento, permitiendo a las mujeres ganar libertad e independencia. El colectivo organiza paseos conjuntos en bicicleta , manifestaciones y clases de ciclismo gratuitas, impartidas por mujeres* para mujeres* , proponiéndose contribuir así al desarrollo de una sociedad más justa y humana.

Para más información ir a:

<http://carishinaenbici.blogspot.com>



CAIRO CYCLING GECKOS

EL CAIRO, EGIPTO

Las "Cairo Cycling Geckos" recorren El Cairo en bicicleta y ayudan a los/as habitantes de los barrios pobres, proporcionándoles comidas calientes. El objetivo del grupo de mujeres* ciclistas es doble: en primer lugar, el ciclismo representa un acto de emancipación para las jóvenes que viven en la sociedad tradicional egipcia: el uso de la bicicleta es muy poco frecuente en El Cairo, y más aún entre las mujeres*, porque los musulmanes conservadores consideran que el uso de la bicicleta es indecoroso y perjudicial. En segundo lugar, las jóvenes llevan comidas calientes a los barrios pobres en bicicleta. En las estrechas calles de esos barrios, la bicicleta es el medio de **transporte** ideal. La comida se agradece mucho allí y las jóvenes ciclistas animan a las chicas* del lugar a atreverse a hacer más de lo que la sociedad tradicionalmente les permite. Combinando la caridad y el uso de la bicicleta, se puede abrir un espacio de emancipación. El grupo también celebra mensualmente eventos ciclistas que, entre otras cosas, sirven para reforzar la confianza en sí mismas de las jóvenes y para que tomen conciencia de sus capacidades físicas a través de la actividad deportiva.

Para más información ir a:

www.arte.tv/de/videos/084346-000-A/aegypten-die-neuen-frauen-von-kairo



CAIRO CYCLING
GECKOS

PURPLE RIDE

BERLÍN, ALEMANIA

Con motivo del Día de la Lucha de las Mujeres*, el 8 de marzo, se celebra en Berlín una "Masa Crítica" sólo de personas **FLINT***. Según los/as organizadores/as, una mujer* en bicicleta es siempre una afirmación política. En muchos países del mundo, los/as ciclistas no son algo habitual y en muchos lugares no se permite a las niñas* aprender a montar en bicicleta. Las mujeres* en bicicleta se ven amenazadas y perseguidas. Pero los/as ciclistas deben poder sentirse independientes y libres y ocupar su lugar en el espacio público con igualdad de derechos. Por ello, con ropa morada, música y una manifestación en bicicleta, los/as activistas luchan juntos/as contra el machismo y por un cambio en la **movilidad**.

Para más información ir a:

www.facebook.com/events/1268439900031715



EL URBANISMO DESDE LA PERSPECTIVA DE LAS MUJERES*

VIENA, AUSTRIA

En Seestadt Aspern, un barrio de Viena, se manifiesta un poco de utopía **feminista** en el ámbito del urbanismo: el barrio fue proyectado principalmente por mujeres* y en los procesos de planificación se dio importancia a reflejar las más diversas perspectivas y realidades de la vida. El resultado es que el barrio está muy orientado a las necesidades de las familias, la mitad de la zona está asignada a espacios públicos y los paseos están libres de barreras y generosamente construidos. Además, se ha creado un gran espacio de encuentro, se ha dado prioridad a los caminos peatonales y se ha mejorado la iluminación. Por otro lado, los parques infantiles se dispusieron entre bloques de viviendas, que están separados del tráfico. Las zonas comunales están estructuralmente separadas de las vías de tráfico mediante edificios residenciales. La zona frente a la escuela también se diseñó para que fuera especialmente segura y quedara apartada del tráfico, ya que no hay ninguna carretera que borde directamente la escuela, sino que sólo hay una curva de carretera en el lateral del edificio. Otro detalle interesante: todas las calles tienen nombres de mujeres* famosas.

Para más información ir a:

www.theguardian.com/cities/2019/may/14/city-with-a-female-face-how-modern-vienna-was-shaped-by-women

OVARIAN PSYCO-CYCLE BRIGADE

LOS ÁNGELES, EE.UU.

La Ovarian Psycho-Cycle Brigade es un grupo de jóvenes **mujeres* negras** que han fundado un colectivo de ciclistas para crear un espacio seguro y una cohesión familiar entre las participantes. En este caso, el uso de la bicicleta va dirigido principalmente reforzar la autonomía de las mujeres* y reclamar para ellas el espacio público. Un cuestión central para el grupo es la violencia constante a la que están expuestas las **mujeres* negras** en la sociedad estadounidense así como las dificultades que sufren en general las **mujeres* negras** para acceder a puestos de poder en la sociedad.

Para más información ir a:

<https://ovarianpsychos.com>



BIKEYGEES

BERLÍN, ALEMANIA

El grupo #BIKEYGEES e.V. surgió en septiembre de 2015 como un pequeño proyecto de empoderamiento para mujeres* refugiadas. Desde entonces, el grupo ha crecido hasta convertirse en una asociación sin ánimo de lucro para el trabajo educativo y de integración en Berlín y Brandeburgo. #BIKEYGEES e.V. ofrece clases de ciclismo para mujeres* y niñas*, así como clases multilingües de seguridad vial y de reparación básica de bicicletas. El grupo propugna superar conscientemente las fronteras y barreras basadas en el origen étnico, la religión, la lengua o el estatus. Por otra parte, afirma que todas las mujeres del mundo deberían poder (y estar autorizadas a) montar en bicicleta y, por tanto, disfrutar de una mayor **movilidad**.

Para más información ir a:

<https://bikeygees.org>





**POR UNA
MOVILIDAD FEMINISTA,
INTERSECCIONAL
Y EQUITATIVA**

“El ser humano no cruza la calzada, la calzada cruza su hábitat.”

Postal del Verkehrsclub Deutschland

Pero, ¿cómo serían el **transporte** y la **movilidad** desde una perspectiva **feminista** e **interseccional**? ¿Cómo se puede planificar el **transporte** de forma más democrática? ¿Cómo se desplazan las personas en una ciudad **feminista**? ¿Y quién podría plantear esto?

La **masculinidad tóxica y hegemónica** se basa en el principio del más fuerte y, por tanto, en la exclusividad. Esto hace posible que los espacios urbanos estén centrados en el coche y que los sistemas de **transporte** sean inequitativos, ya que la **movilidad** no está disponible para todos y todas en la misma medida y el espacio sólo se destina a acomodar las necesidades de una minoría.

Por el contrario, la perspectiva **feminista** e **interseccional** hace hincapié en la inclusión y la consideración de las personas más débiles y desfavorecidas dentro de las sociedades. Sin embargo, también hace hincapié en la diversidad y en la posibilidad de diferentes formas de vivir y de ejercer una actividad económica, por lo que se corresponde mucho más con las realidades sociales actuales y, por tanto, con la evolución de los roles de **género**. Al fin y al cabo, la **movilidad** es lo que hace posible la participación en la vida social en primer lugar y, por tanto, debería ser más accesible, aunque sólo sea por tratarse de una cuestión de democracia. Así, la **movilidad** debe considerarse como parte integrante de una prestación social de interés general. De esta afirmación se desprenden, a mi juicio, cinco principios para una planificación equitativa del **transporte**: **movilidad** para todos/as, seguridad para todos/as, enfoque en el desarrollo socio-relacional, tolerancia a los errores, y creación de nuevas alianzas. Si se aplican de forma coherente, dichos principios combinados podrían suponer un cambio radical en el sector del **transporte**.

MOVILIDAD PARA TODOS/AS

Si hasta ahora las ciudades se han planificado y construido para los coches y, por lo tanto, para los/as usuarios/as más fuertes (y, por lo tanto, normalmente también los/as de mayores ingresos), las ciudades de hoy deberían (re)construirse para las personas. La **movilidad** debe ser posible como un derecho para todas ellas, sin que la **movilidad** de algunas dificulte o imposibilite la libertad de movimiento de otras. Esto significa que las carreteras no deben desplazar a los/as peatones/as y ciclistas, como suele ocurrir en la actualidad. Es precisamente la conjunción de formas de **movilidad** respetuosas con el medio ambiente (caminar, ir en bicicleta, **transporte** público) la que permite la movilidad de un gran número de personas sin privar a nadie de espacio excesivamente. En tiempos del coronavirus, también es necesario un concepto de seguridad más riguroso para los viajes en **transporte** público (Daum 2020), lo que exige más espacio para éste.

La **movilidad** para todos y todas significa asimismo que la **movilidad** debe ser segura, asequible, sin barreras y respetuosa con el medio ambiente, independientemente del género, los ingresos, el origen, la constitución física o el color de la piel de las personas. Dichas aspiraciones también apuntan claramente a los medios de **transporte** colectivos y compartidos, así como a la bicicleta y los desplazamientos a pie. Estos medios de **transporte** ocupan mucho menos espacio, consumen menos recursos, son más silenciosos y contaminan menos la atmósfera que los coches. También suelen ser mucho más baratos, lo que los hace más inclusivos para muchos grupos de personas. Por último, pero no menos importante, la diversidad de usuarios/as también debe considerarse una prioridad, por lo que es fundamental que la infraestructura de **transporte** también pueda utilizarse de forma multimodal y multifuncional. En lugar de centrarse exclusivamente en las vías rápidas para los coches, la **movilidad** para todos/as requiere una planificación mucho más compleja de los servicios de **transporte** y **movilidad**. En principio, todas estas exigencias ya de por sí excluyen la forma de desplazamiento considerada normal hasta ahora, es decir, el coche privado.

SEGURIDAD PARA TODOS/AS

Otro aspecto es la necesaria seguridad del sistema de **transporte** y de las infraestructuras urbanas en todas sus dimensiones aquí descritas.

En primer lugar, el **transporte** debe ser seguro para el conjunto de la población, porque los medios de **transporte** no deben convertirse en instrumentos potenciales de homicidio. La “Visión Cero” se refiere a la idea rectora de que el tráfico no debe ya producir más víctimas mortales ni heridos. En consecuencia, es necesario reducir el uso del automóvil, porque a pesar de todas las mejoras técnicas o urbanísticas, las muertes y lesiones por tráfico siempre se producen con los coches. Esto suele afectar especialmente a los/as usuarios/as más lentos de las vías públicas, que también están más expuestos a riesgos. Una ciudad con menos coches beneficiaría a las personas mayores y a las personas con discapacidades físicas, pero también al conjunto de los/as ciclistas y al tráfico peatonal. Hoy en día, ya no debería ser un privilegio de unos pocos que los niños y niñas puedan ir al colegio de forma independiente, sin peligro ni necesidad de ir acompañados/as de una persona adulta.

Cabe destacar que la infraestructura ciclista es un indicador clave de una **movilidad** más equitativa, segura e inclusiva. Cuanto mejor y más segura sea, más mujeres*, niños/as y personas ancianas irán en bicicleta (Medina 2019). Son precisamente estos grupos de población sobre los que debe versar la planificación **feminista** del **transporte**.

En segundo lugar, también hay que considerar la seguridad en el sentido de ausencia de amenazas, agresiones y acoso. Las mujeres*, niños/as y personas ancianas suelen tener una necesidad de seguridad mucho mayor. Esto atañe principalmente a la planificación urbana. Algunos lugares donde los hombres* *blancos* suelen sentirse tranquilos y seguros pueden ser verdaderos lugares de terror para las mujeres* y las **personas de color**. Los oscuros aparcamientos subterráneos, las entradas de ferrocarril o de metro mal iluminadas, así como los trenes abarrotados y el tráfico constante de coches, hacen que las ciudades sean inseguras y convierten los desplazamientos en un auténtico martirio. El objetivo debe ser que nadie tenga que temer ya una agresión en el espacio público. Estas necesidades de seguridad física y psicológica deben tenerse en cuenta a la hora de planificar el tráfico y el urbanismo, dado que algunos colectivos son más vulnerables que otros.

ENFOQUE EN EL DESARROLLO SOCIO-RELACIONAL

Una perspectiva **feminista** e **interseccional** también se detiene en los itinerarios que requiere el trabajo de cuidados. La llamada “movilidad de los cuidados” es una **movilidad** más complicada y a pequeña escala, con diferentes propósitos, y suele tener lugar en la proximidad espacial inmediata de la persona. Sin embargo, a menudo es invisible e infravalorada, y recibe menos reconocimiento social y financiero, a pesar de que el trabajo de cuidados es la base del trabajo productivo. Por ello, es importante hacer más visibles los itinerarios y mejorarlos, así como atender las necesidades de **movilidad** de los/as cuidadores/as. Debe prestarse especial atención a las rutas complejas en los barrios y sus intermediaciones. Las necesidades diarias, por ejemplo, deben poder satisfacerse a poca distancia a pie de cualquier lugar. Este sería un primer aspecto del enfoque en el desarrollo socio-relacional.

En segundo lugar, hay que reconocer que el trabajo asistencial es ante todo un trabajo relacional; el contacto con y entre las personas es absolutamente fundamental y central. Por lo tanto, no es de extrañar que muchas mujeres* (al igual que las personas mayores) necesiten más espacios de encuentro en las ciudades, ya que su trabajo de cuidados es también un trabajo de contacto (Hegarty 2019). Estos contactos sociales siguen siendo esenciales incluso en tiempos de coronavirus y requieren aún más espacio en las zonas públicas para minimizar los riesgos de contagio. Un mayor espacio para los encuentros sociales facilitaría, por cierto, la mezcla social de diferentes grupos de personas y permitiría el encuentro entre grupos heterogéneos, fomentando así la diversidad y la aceptación en general. Las zonas de descanso y los parques sencillos y acogedores pueden facilitar y hacer posible la labor de atención, encuentro y relación. Pero si los espacios urbanos se destinan principalmente a usos comerciales y a aparcamientos, este tipo de encuentros sociales resultan imposibles.

TOLERANCIA A LOS ERRORES, HUMANIDAD / ACEPTACIÓN DE LA IMPERFECCIÓN COMO ASPECTO NORMAL

Las ciudades actuales, centradas en el automóvil, presuponen el perfecto funcionamiento tanto de las máquinas como de las personas. Pero, en la realidad de los hechos, ni las unas ni las otras funcionan tan perfectamente como cabría desear. Los coches, los autobuses y las bicicletas son conducidos por personas que pueden provocar graves accidentes debidos a falta de atención, exigencias excesivas o incluso imprudencia. Los/as peatones/as tampoco están siempre atentos/as, y la ubicuidad de los smartphones aumenta la tasa de error. Por lo tanto, actualmente el tráfico no está organizado de una manera “amigable” o “humana”, y los errores provocan lesiones y muertes. Esto podría evitarse.

La planificación del **transporte** debe reconocer esta imperfección como un caso normal de comportamiento humano y diseñar las infraestructuras y los servicios de **transporte** en consecuencia. Por ejemplo, habría que organizar servicios de **transporte** para las personas que no pueden caminar, que todavía no pueden caminar o que no pueden caminar rápido, o que no pueden ver u oír bien, o que simplemente no conocen el camino. Una vez más, se revela importante adoptar un enfoque inclusivo, que tenga en cuenta a las personas más débiles y desfavorecidas. Esto puede implicar semáforos de larga duración para el tráfico peatonal, carriles bici más amplios, señalización accesible y sin obstáculos, ascensores y mucho más. Sin embargo, esto también significa restringir activa y específicamente el supuesto derecho de los más rápidos y fuertes, es decir, principalmente los conductores de automóviles. Un límite de velocidad general de 30 km/h reduce directamente el riesgo de accidentes en muchos casos. Al fin y al cabo, las opciones de circulación y **movilidad** no deben suponer un peligro y no deben limitar la participación en la vida social.

NUEVAS ALIANZAS PARA UNA MAYOR MOVILIDAD

El cambio hacia un **transporte feminista, interseccional** y democrático debe ser liderado por quienes se ven más afectados/as por la actual **masculinidad hegemónica** y el **cochecentrismo** dominante, y/o que ya están trabajando en las alternativas: madres y padres, activistas del ciclismo, ecologistas, **personas de color**, personas con discapacidades físicas, personas ancianas y niños/as. Es necesario ejercer una presión más organizada desde abajo; es posible y deseable establecer alianzas completamente nuevas. Pero también son necesarios cambios radicales en las instituciones establecidas, como los municipios, los partidos, las ONG y los ministerios. La presencia de más mujeres* y **personas de color** trabajando allí sería un primer paso hacia la integración de perspectivas más inclusivas en el trabajo. Sin embargo, aún más importante sería una planificación sensible al **género e interseccional** que entienda el **transporte** y la **movilidad** como parte integrante de los servicios sociales de interés general y, por tanto, tenga siempre presente que todas las personas deben contar con un acceso equitativo a la **movilidad**.

En el fondo, estos principios podrían beneficiar a todos y todas. Lo que está claro es que se reduciría el dominio (masculino*) del coche en nuestras ciudades, sea cual sea el medio de transporte y su tamaño. También está claro que las rutas, los planes y la puesta en práctica de éstos pueden ser muy diferentes en cada ciudad y que deben ser elaborados *en cooperación con la población del lugar*. Ello también requiere una participación más democrática y la creación de una mejor base de datos (Criado-Pérez 2020, Badstuber 2019) por medio de una investigación **interseccional** y sensible al **género**. En todo caso, una planificación urbana y del **transporte** con estas características crearía más acceso, justicia, tranquilidad, espacio, aire fresco, seguridad y espacio (de encuentro) para el conjunto de la población.



**GLOSARIO DE
ALGUNOS TÉRMINOS
FUNDAMENTALES**

A través de nuestro lenguaje (re)producimos nuestra visión del mundo y nuestras verdades, cimentando o desafiando así las estructuras sociales de poder. El lenguaje tiene, pues, un gran potencial crítico y es siempre político, porque es también una expresión de las ideas dominantes y de las construcciones sociales. En este ensayo se utilizan algunos términos fundamentales (que pueden entenderse de diferentes maneras) sobre la base de determinados presupuestos. Es oportuno, por lo tanto, explicarlos con un poco más de precisión en este apartado.

COCHECENTRISMO

En este ensayo, el término (reinterpretado) de cochecentrismo se refiere a la orientación central, la prioridad y el enfoque otorgados a los sistemas de transporte, así como a la planificación urbana, que consideran el coche privado como el principal y más importante medio de transporte y, por lo tanto, le confieren el espacio, los recursos financieros y las adaptaciones de infraestructura correspondientes. Según esta concepción, los medios de transporte alternativos deben estar subordinados al cochecentrismo sin interferencias.

FEMINISMO

El término "feminismo" se refiere a las corrientes sociales, políticas y académicas, así como a los movimientos sociales que analizan críticamente los órdenes de género patriarcales y binarios imperantes y abogan por la igualdad, la dignidad humana y la autodeterminación de todas las personas de todos los géneros y en contra del sexismo. La teoría y la práctica feministas apuntan a tener en cuenta la totalidad de las relaciones sociales y criticar las relaciones de género injustas y el orden social asociado.

FLINT*

Acrónimo (por sus siglas en inglés) de "mujeres*, lesbianas*, personas inter*, no binarias y trans*". Se trata de personas que han (o pueden haber) experimentado el sexismo o la discriminación (de género) en diferentes momentos de su vida.

INTERSECCIONALIDAD

El concepto de interseccionalidad se refiere a la intersección e interacción de diferentes formas de discriminación a las que puede enfrentarse una persona. La discriminación interseccional se produce cuando una persona es víctima de múltiples formas de discriminación, tales como el racismo, el antisemitismo, el sexismo, la homofobia, la hostilidad hacia las personas discapacitadas o el clasismo, a causa de distintos rasgos de personalidad que interactúan. Esto conduce a formas particulares de discriminación. Una perspectiva interseccional nos permite ver cómo se entrelazan estas experiencias de discriminación diferentes y no comparables. La movilización de las mujeres negras, en particular, ha conseguido que las experiencias racistas y clasistas sean reconocidas y tratadas con más firmeza en el seno del movimiento de mujeres, dominado hasta ahora por las mujeres* *blancas*.

MASCULINIDAD HEGEMÓNICA (Y TÓXICA)

El término “masculinidad hegemónica” se remonta al teórico italiano Antonio Gramsci y su concepto de hegemonía cultural, y fue introducido en los discursos feministas por la socióloga Raewyn Connell en 1995. Describe la construcción ideológica y fáctica de la posición social dominante de los hombres*, que subordina a las mujeres y a las masculinidades divergentes (por ejemplo, los homosexuales). El concepto pretende analizar las complejas relaciones de poder entre las clases sociales de una sociedad y hace hincapié en el mantenimiento permanentemente forzoso de dicha posición dominante y hegemónica, que puede tener un aspecto diferente según el contexto o la época. El término “masculinidad tóxica” pone de relieve las manifestaciones destructivas y agresivas de este esfuerzo de construcción dirigido a asegurar el estatus hegemónico.

MOVILIDAD

El término “movilidad” se refiere a la capacidad real o potencial de una persona para desplazarse de forma independiente de un lugar a otro. La movilidad sirve para satisfacer necesidades (por ejemplo, contactos sociales, alimentación, aprendizaje, etc.) a través del desplazamiento espacial. La movilidad de una persona depende de numerosos factores internos y externos; también es un fenómeno de múltiples facetas y potencialmente multimodal. La movilidad considera toda la longitud del trayecto entre A y B, es decir, el conjunto de la calidad, experiencia y posibilidad del trayecto.

MUJERES* Y HOMBRES* / MASCULINO* Y FEMENINO*

Poner un asterisco después de las palabras es una manera de llamar la atención sobre la construcción social de estas categorías. El asterisco indica que palabras como mujer/niña/hombre/niño/femenino/masculino son designaciones sociales y permiten roles y comportamientos aprendidos, pero no se basan en hechos biológicos e inmutables. Además, el asterisco indica la mayor diversidad posible dentro de estos límites lingüísticos binarios de género.

NEGROS/AS, PERSONAS NEGRAS, PERSONAS DE COLOR – BLANCOS/AS

Los términos “personas negras” (o negros/as) y “personas de color” recogen la autodenominación de las personas con experiencias de racismo. Ambos términos expresan esencialmente autoempoderamiento, a la vez que llaman la atención sobre la construcción social de categorías como la “raza”, que implícitamente hacen posible la discriminación y el racismo. Por otro lado, el término “*blancos/as*” se pone deliberadamente en cursiva en este ensayo para referirse a la construcción social subyacente a esta denominación, que sólo puede entenderse en su contexto histórico y cultural y que suele conferir ventajas y privilegios a quienes se les atribuye. Todos estos términos no tienen nada que ver con características biológicas o visibles, sino con relaciones políticas.

SEXO O GÉNERO

“Sexo” o “género” se refiere a conceptos construidos socialmente, independientemente de las condiciones biológicas. Este enfoque se basa en el supuesto de que los contextos sociales e históricos conforman y reproducen los roles de género y que, por lo tanto, éstos últimos también son cambiantes y fluidos. Dichos términos no están circunscritos a unos límites rígidos, sino que se trata de categorías amplias, muy diversas y cambiantes, que hay que interpretar dentro de su contexto.

SUR GLOBAL Y NORTE GLOBAL

El término “Sur o Norte Global” se refiere menos a los hemisferios geográficos que a las relaciones de poder históricas y políticas que han surgido a raíz del colonialismo, el racismo y el orden económico capitalista. De forma análoga, se podría utilizar “centro” y “periferia”, pero pondría demasiado énfasis en el desequilibrio económico a expensas de resaltar las relaciones de poder racistas.

TRANSPORTE

“Transporte” alude a la manera más funcional y rápida de cubrir un trayecto entre A y B. El transporte es el medio que se necesita para la realización concreta de dicho trayecto. El transporte incluye los vehículos, las infraestructuras y las normas de tráfico, y también es medible. Los medios de transporte, así como su planificación y suministro, tienen como objetivo proporcionar a las personas (y a las mercancías) la movilidad que suelen necesitar para satisfacer otras necesidades. La necesidad de movilidad da lugar, pues, a una demanda de transporte.



BIBLIOGRAFÍA

BIBLIOGRÁFICA

Agencia Federal Alemana de Medio Ambiente (2016): “Emissionsquellen” (Fuentes de emisiones). En: www.umweltbundesamt.de/themen/klima-energie/treibhausgas-emissionen/emissionsquellen#energie-verkehr (30.10.2020).

Agencia Federal Alemana de Medio Ambiente (2017): “Mehrheit der Deutschen will nicht mehr so stark aufs Auto angewiesen sein” (La mayoría de los alemanes ya no quieren depender tanto del coche). En: www.umweltbundesamt.de/presse/pressemitteilungen/mehrheit-der-deutschen-will-nicht-mehr-so-stark (30.10.2020).

Agencia Federal Alemana de Medio Ambiente (2019): “Veränderungen im Mobilitätsverhalten zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität” (Cambios en el comportamiento para fomentar la movilidad sostenible). En: www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/2019-08-29-texte_101-2019_mobilitaetsverhalten.pdf (30.10.2020).

Alber, Gotelind (2015): “Beim Klima zählt auch das Geschlecht” (El género también cuenta en el clima). En: *Zeit Online*, 27.11.2015, www.zeit.de/kultur/2015-11/klimakonferenz-paris-mann-risiko-geschlechtergerechtigkeit-10nach8 (30.10.2020).

Albert, Dan (2019): “Are We There Yet? The American Automobile Past, Present, and Driver-less” (¿Hemos llegado ya? El automóvil americano: pasado, presente y automóvil sin conductor). Nueva York/Londres, W. W. Norton Company.

Aljets, Janna (2020): “Die europäische Automobilindustrie unter Druck – und warum das eine Chance sein kann” (La industria europea del automóvil bajo presión, y por qué ello puede ser una oportunidad). En: www.rosalux.eu/policy-paper-europäische-automobilindustrie (30.10.2020).

Badstuber, Nicole (2019): “Mind the Gender Gap: The Hidden Data Gap in Transport” (Cuidado con la brecha de género: la brecha de datos oculta en el transporte). En: London Reconnections, www.londonreconnections.com/2019/mind-the-gender-gap-the-hidden-data-gap-in-transport (30.10.2020).

Berliner Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen (Departamento de Desarrollo Urbano y Vivienda del Senado de Berlín) (2015): Berlin Environmental Atlas on Environmental Justice (Atlas medioambiental de Berlín sobre la justicia medioambiental). En: www.stadtentwicklung.berlin.de/umwelt/umweltatlas/ek901.htm (30.10.2020).

BMVI (Ministerio Federal de Transporte e Infraestructuras Digitales de Alemania) (2020): Organigrama. En: www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/Z/organigramm-anhang.html (30.10.2020).

Brand, Ulrich / Wissen, Markus (2017): “Imperiale Lebensweise. Zur Ausbeutung von Mensch und Natur im globalen Kapitalismus” (Un estilo de vida imperial. Sobre la explotación de las personas y la naturaleza en el capitalismo global.) Múnich, editorial oekom verlag.

Change.org (2018): “Zeigen Sie #Automachos klare Kante. Sorgen Sie für faire und sichere Verhältnisse!” (Muestra a los #Automachos límites claros. ¡Asegura condiciones justas y seguras!) En: Change.org, www.change.org/p/klare-kante-gegen-automa-chos-spdberlin-gruene-berlin-cducsubt-sorgen-sie-für-faire-verhältnisse-auf-der-straße (30.10.2020).

Comisión Europea (2014), Eurobarómetro: “Satisfacción de los europeos con el transporte urbano”. Véase: <http://ec.europa.eu/comfrontoffice/publicopinion/index.cfm/resultdoc/download/documentky/61244> (30.10.2020).

Criado-Perez, Caroline (2020): “Invisible Women. Exposing data bias in a world designed for men” (Mujeres invisibles. El sesgo de los datos en un mundo diseñado para los hombres). Editorial Vintage Publishing. Traducción al alemán de Stephanie Singh: “Unsichtbare Frauen. Wie eine von Daten beherrschte Welt die Hälfte der Bevölkerung ignoriert” (Cómo un mundo dominado por los datos ignora a la mitad de la población). Múnich, btb.

Dämon, Kerstin (2018): “Frauen an der Spitze verändern das Betriebsklima – aber anders als Sie denken” (Las mujeres en la cúspide cambian el ambiente de trabajo, pero de forma diferente a lo que se piensa). En: *Wirtschaftswoche*, 11.09.2018, www.karriere.de/geschlechterstereotypen-frauen-an-der-spitze-veraendern-das-betriebsklima-aber-anders-als-sie-denken/23037694.html (30.10.2020).

Daum, Timo (2020): “Una reforma inaplazable: el rompecabezas del transporte post-coronavirus. Por qué el transporte público debe reinventarse a sí mismo”. En: Rosa-Luxemburg-Stiftung, Oficina de Bruselas: www.rosalux.eu/es/article/1741.una-reforma-inaplazable-el-rompecabezas-del-transporte-post-coronavirus.html (08/07/2020).

DGB (Confederación Alemana de Sindicatos) (2013): “Gleiches Geld für gleichwertige Arbeit” (A trabajo igual, salario igual). En: <https://frauen.dgb.de/+co+54aeb962-31c0-11e3-8336-00188b4dc422> (30.10.2020).

Dron, Will (2019): “Volvo closes the gender crash gap” (Volvo cierra la brecha de género en los accidentes). *The Times*, 24 de marzo 2019, www.thetimes.co.uk/article/volvo-closes-the-gender-crash-gap-nf68hz7wr (30.10.2020).

Forschungs-Informationssystem für Mobilität und Verkehr-FIS (Sistema de Información sobre Investigación para la Movilidad y el Transporte) (2016): Qualitätsindikatoren für den Fußgängerverkehr (Indicadores de calidad del tráfico peatonal). En: www.forschungsinformationssystem.de/servlet/is/231076 (30.10.2020).

Garrard, Jan. Cita de: Baker, Linda (2009): “How to Get More Bicyclists on the Road” (Cómo conseguir más ciclistas en la carretera). En: *Scientific American*, 01.10.2009, www.scientificamerican.com/article/getting-more-bicyclists-on-the-road (30.10.2020).

Gersemann, Olaf / Kaiser, Tina / Michler, Inga (2016): “Was die Macht mit Frauen macht” (Lo que el poder hace a las mujeres). En: *Die Welt*, 25.01.2016, www.welt.de/wirtschaft/karriere/article151419730/Was-die-Macht-mit-Frauen-macht.html (30.10.2020).

Greenpeace (2019): "Ein dickes Problem. Wie SUVs und Geländewagen das Klima und unsere Städte zerstören" (Un grave problema. Cómo los SUV y los vehículos todoterreno destruyen el clima y nuestras ciudades). En: www.greenpeace.de/sites/www.greenpeace.de/files/publications/s02571_gp_report_suv_09_2019_es.pdf (30.10.2020).

Hart, Joshua / Parkhurst, Graham (2011): "Driven to excess: Impacts of motor vehicles on the quality of life of residents of three streets in Bristol UK" (Llevado al exceso: Impactos de los vehículos motorizados en la calidad de vida de los residentes de tres calles de Bristol, Reino Unido). En: *Eco-Logica* (Hg.), *World Transport, Policy & Practice* 17.2, 12–30, www.eco-logica.co.uk/pdf/wtpp17.2.pdf (30.10.2020).

Hegarty, Stephanie (2019): "What would a city designed by women be like?" (¿Cómo sería una ciudad diseñada por mujeres?). En: *BBC News*, 06.11.2019, www.bbc.com/news/av/world-50269778 (30.10.2020).

Hern, Alex (2019): "The racism of technology – and why driverless cars could be the most dangerous example yet" (El racismo en la tecnología - y por qué los coches sin conductor podrían ser el ejemplo más peligroso). En: *The Guardian*, 13.03.2019, www.theguardian.com/technology/shortcuts/2019/mar/13/driverless-cars-racist (30.10.2020).

IG Metall (2010): "Frauenbeschäftigung in der Automobilbranche. Entwicklung und aktuelle Situation" (El empleo de las mujeres en la industria del automóvil. Desarrollo y situación actual). En: www.igmetall.de/download/0157928_langfassung_automobilindustrie_10032010_483a2e0bcf73d4f229df5aaa968426f65a73ea53.pdf (30.10.2020).

Kayser-Bril, Nicolas (2018): "License to Kill" (Licencia para matar). En: <https://blog.nkb.fr/license-to-kill> (30.10.2020).

Medina, Miguel Ángel (2019): "Las mujeres necesitan más los carriles bici que los hombres para pedalear". En: *El País*, 29.11.2019, https://elpais.com/sociedad/2019/11/18/actualidad/1574106321_138788.html (30.10.2020).

Murray, Christine (2018): "What would cities look like if they were designed by mothers?" (¿Cómo serían las ciudades si las diseñaran las madres?). En: *The Guardian*, www.theguardian.com/commentisfree/2018/aug/27/architects-diversity-cities-designed-mothers (30.10.2020).

Müllender, Bernd (2020): "A wie Autorüpel, U wie Unfall" ("M" de matón, "A" de accidente). En: *Die Tageszeitung*, 29.02.2020, <https://taz.de/!5665727> (30.10.2020).

Oficina Federal de Estadística de Alemania (2018): "Verkehrsunfälle. Unfälle von Frauen und Männern im Straßenverkehr" (Accidentes de tráfico con mujeres y hombres). En: www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/VerkehrsunfaellePublikationen/Downloads-Verkehrsunfaelle/unfaelle-frauen-maenner-5462407177004.pdf?__blob=publicationFile (30.10.2020).

Räty, Riitta / Carlsson Kanyama, Annika (2010): "Energy consumption by gender in some European countries" (Consumo de energía por género en algunos países europeos). En: *Energy Policy* 38(1), 646–649.

Roß, Marvin (2018): Tweet, 31.05.2018. En: Twitter, https://twitter.com/M_arvinR_oss/status/1002102147843051521 (30.10.2020).

Runter vom Gas (2018): "Frauen oder Männer: Wer fährt besser Auto?" (Las mujeres o los hombres: ¿quién conduce mejor?). En: www.runtervomgas.de/impulse/artikel/frauen-oder-maenner-wer-faehrt-besser-auto.html (30.10.2020).

Sánchez de Madariaga, Inés (2018): "Mobility of Care" (Movilidad de los cuidados). En: YouTube, <https://youtu.be/Mgt8S33GFno> (30.10.2020).

Sloterdijk, Peter (1995): "Rollender Uterus. Der Philosoph Peter Sloterdijk über Menschen und Autos" (El útero rodante: el filósofo Peter Sloterdijk sobre las personas y los coches). En: *Der Spiegel* 8/1995, <https://magazin.spiegel.de/EpubDelivery/spiegel/pdf/9158902> (30.10.2020).

Sommer, Marcel (2012): "Der Lady-Tarif hat ausgedient" (La tarifa "Lady" ha cumplido su tiempo). En: *Zeit online*, 8 de noviembre de 2012, www.zeit.de/auto/2012-11/autoversicherung-unisex (30.10.2020).

Stokowski, Margarete (2019): "Fragile Rollenbilder. Männlichkeit am Limit" (Modelos de conducta frágiles. La masculinidad a tope). En: *Spiegel online*, 22.01.2019, www.spiegel.de/kultur/gesellschaft/tempolimit-und-gender-maennlichkeit-am-limit-a-1249258.html (30.10.2020).

Vašek, Thomas (2019): "Die Deutschen müssen das Auto loswerden" (Los alemanes tienen que deshacerse del coche). En: *Zeit online*, 28.04.2019, www.zeit.de/kultur/2019-04/deutsche-autofahrer-autobranche-bedeutung-symbol (30.10.2020).

Verkehrsclub Deutschland - VCD (Club de transporte ecológico de Alemania), VCD (2009): "Gender Gap im Verkehrs- und Mobilitätsbereich" (La brecha de género en el sector del transporte y la movilidad) En: www.schule.at/fileadmin/DAM/Gegenstandsportale/Gender_und_Bildung/Dateien/VCoS-tudie_Gender_Gap__Hintergrundbericht.pdf (30.10.2020).

SUGERENCIAS DE LECTURA

Bauhardt, Christine (2007): Feministische Verkehrs- und Raumplanung (Transporte y ordenación del territorio feministas). En: Schöller, Oliver, Canzler, Weert, Knie, Andreas (ed.), Handbuch Verkehrspolitik. Wiesbaden, editorial Verlag für Sozialwissenschaften.

Diehl, Katja: She drives mobility Podcasts (podcasts sobre movilidad femenina), <https://katja-diehl.de/sdmpodcast> (30.10.2020).

Eberlein, Isabell (2018): "Zu Frauen und Fahrrad" (Sobre las mujeres y las bicicletas). En: fahrrad-initiativen.de, www.fahrrad-initiativen.de/beitraege/isabell-eberlein-zu-frauen-und-fahrrad (30.10.2020).

Garling, Ashley (2019): "Gender-Fueled Fraud in the Auto Industry" (Fraude por motivos de género en la industria del automóvil). En: *Women's E-News*, <https://womensenews.org/2019/03/gender-fueled-fraud-in-the-auto-industry> (30.10.2020).

Kern, Leslie (2020): "Feminist City. Claiming Space in a Man-Made World" (La ciudad feminista. Reclamar el espacio en un mundo construido por el hombre). Londres, editorial Verso Books.

Kurz, Constanze (2002): "Frauenbeschäftigung und Strukturierungsprozesse der Erwerbsarbeit in der Automobil- und Elektroindustrie" (El empleo de las mujeres y los procesos de estructuración del empleo remunerado en las industrias del automóvil y la electricidad). SOFI-Mitteilungen, www.sofi-goettingen.de/fileadmin/SOFI-Mitteilungen/Nr._30/kurz.pdf (30.10.2020).

Leyendecker, Katja (2019): "VeloWomen keynote – Emanzipation durch Rad und Raum" (Discurso de VeloWomen – Emancipación a través de la bicicleta y de su espacio). Blog, <https://katsdekker.wordpress.com/2019/06/16/velowomen-keynote-emanzipation-durch-rad-und-raum> (30.10.2020).

Leyendecker, Katja (2019): "Meine* Sicht auf die Verkehrswende – *weibliche (?)" (opinión sobre la transición del transporte femenino). Blog, <https://katsdekker.wordpress.com/2019/08/06/vortrag-in-braunschweig-august-2019> (30.10.2020).

Murray, Christine (2018): "What would cities look like if they were designed by mothers?" (¿Cómo serían las ciudades si las diseñaran las madres?). En: *The Guardian*, www.theguardian.com/commentisfree/2018/aug/27/architects-diversity-cities-designed-mothers (30.10.2020).

Vobker, Mark (2015): "Automobil und Geschlecht. Explorative Analysen jenseits stereotyper Zuschreibungen" (Automóviles y género. Análisis exploratorios más allá de las atribuciones estereotipadas). Wiesbaden, VS Verlag für Sozialwissenschaften.

Women in Mobility: "Verkehrs- und Mobilitätsnetzwerk von und für Frauen" (Red de transporte y movilidad por y para las mujeres), www.womeninmobility.de (30.10.2020).

Rosa-Luxemburg-Stiftung, Oficina de Bruselas
Rue Saint-Ghislain 62, 1000 Bruselas, Bélgica
www.rosalux.eu

Responsable legal de la publicación, directora de oficina
Anna Schröder

Bruselas, 2021

Autora
Janna Aljets

Traducción
Linguanet, Bruselas

Fotos (Edición fotográfica) Artberg)

© AutofreiesBerlin Cover

© Women's day Every – day pt.2, Photo and artwork by Bordalo II p. 4

© Collectif 1060/0 p. 6

D-15 photography CC p. 7

Bas Bogers / flickr CC BY-NC 2.0 p. 12, 31

Martin Fisch CC BY-SA 2.0 p. 16

Chris Yarzab / flickr CC BY 2.0 p. 17

© RIOT PANT PROJECT / Lexi Sun p. 23

Sand im Getriebe / flickr CC BY 2.0 p. 24


Andreas Levers / flickr CC BY-NC 2.0 p. 38

Comrade King / flickr CC BY-SA 2.0 p. 43

Diseño y producción
HDMH sprl

Impreso en Bélgica

Esta publicación ha sido financiada por el
Ministerio Federal de Cooperación Económica y Desarrollo de Alemania.



El presente ensayo crítico analiza la ciudad actual, conformada por el capitalismo, así como sus medios de transporte y la consiguiente (in)movilidad de sus habitantes, desde una perspectiva feminista e interseccional. En este sentido, es fundamental la tesis de que el cochecentrismo en particular, es decir, el protagonismo y el predominio otorgados al automóvil, descuida sistemáticamente las necesidades de movilidad de las mujeres*, las personas de etnia negra y las clases sociales de bajos ingresos, promoviendo en cambio un modelo de vida y normas de género anticuados.

En otras palabras, las ciudades actuales y sus planes de transporte reflejan y reproducen patrones de producción, consumo y pensamiento patriarcales, racistas y clasistas. Esto culmina en el dominio del coche sobre todos los demás medios de transporte y, por tanto, en la consolidación del poder y de infraestructuras discriminatorias. Dichos procesos estructurales de discriminación, así como las ciudades cada vez menos habitables y la progresión de la crisis climática, exigen, por tanto, un análisis interseccional que apunte a posibilitar una movilidad eficiente para el conjunto de la población y, al mismo tiempo, hacer retroceder el cochecentrismo.