

# Mobilitat quotidiana des d'una perspectiva feminista

una aproximació  
qualitativa i participativa  
a la ciutat de València



**Coordinació**

Càtedra d'habitatge i dret a la ciutat de la Universitat de València.

[www.catedrahabitatge.es](http://www.catedrahabitatge.es)

**Autoria**

Col·lectiu Punt 6, SCCL

Roser Casanovas, Adriana Ciocoletto, Marta Fonseca,

Blanca Valdivia Gutiérrez i Sara Ortiz Escalante.

**Disseny gràfic i maquetació**

Cris Centeno

**Amb el suport de**

Vicepresidència Segona i Conselleria d'Habitatge i Arquitectura Bioclimàtica.

Generalitat Valenciana

Març de 2023

ISBN: 978-84-09-49290-9

# Índex



Introducció // Pàg. 3

Metodologia // Pàg. 5

Crítica a la mobilitat androcèntrica i productivista // Pàg. 8

Una mobilitat més sostenible però més penalitzada // Pàg. 12

La mobilitat quotidiana des d'una perspectiva feminista // Pàg. 23

Una aproximació a la mobilitat quotidiana de dones i altres identitats a València // Pàg. 28

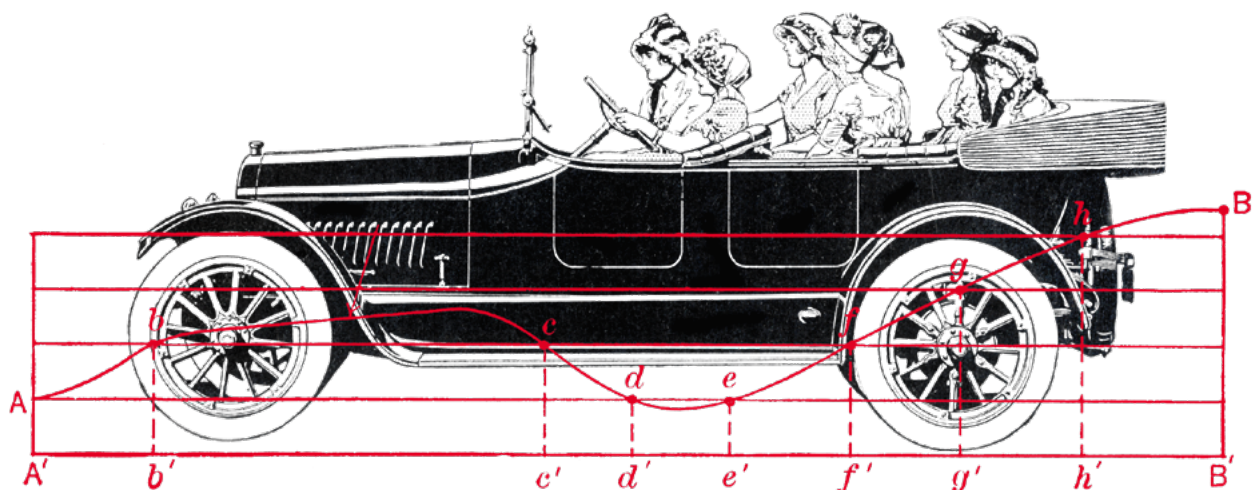
Conclusions // Pàg. 90

Bibliografia // Pàg. 92

# Intro- ducció

Les persones tenen patrons de mobilitat diferents depenent del seu gènere, edat, origen, classe social, etc. Però les polítiques de mobilitat a la majoria de ciutats i territoris s'han dissenyat prioritant uns sistemes de mobilitat androcèntrics, etnocèntrics i classistes donant resposta a la mobilitat d'un model de persona, sovint associat a un home blanc adult de classe mitja amb feina remunerada i sense cap discapacitat (Atkins 1989, Law 1999, Dobbs 2007, Miralles-Guasch and Martínez Melo 2012, Whitzman et al. 2013, Miralles-Guasch et al. 2016, Jirón, y Zunino Singh 2017, Soto Villagrán, 2017, Allen 2018, Col·lectiu Punt 6 2021). Aquest model de mobilitat ha privilegiat els desplaçaments per feina i en vehicle motoritzat privat. És un model de mobilitat també etnocèntric i classista perquè ciutats de tot el món han replicat un model de mobilitat dependent del cotxe privat, mirant cap a un model del nord global, amb un nivell econòmic que permet disposar d'un vehicle a la llar.

Tanmateix, aquests sistemes de mobilitat no han tingut en compte els vincles entre les diferents activitats de la vida quotidiana de les persones ni els vincles amb l'entorn, contribuint a una crisi ambiental, energètica i de les cures a nivell global (Law 1999, Hanson 2010). Per tant, a través de les polítiques de mobilitat s'han reproduït prioritats, rols i desigualtats socials i de gènere que a més, han contribuït a la degradació ambiental del nostre territori.

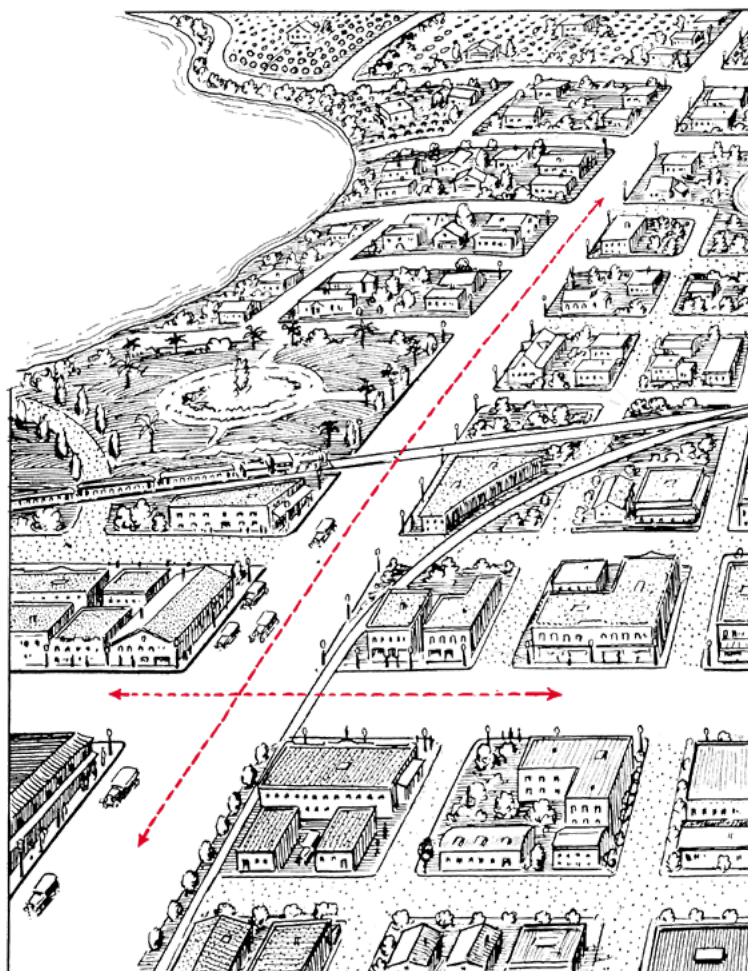




En contraposició a aquesta visió androcèntrica del transport, des de l'àmbit de diferents disciplines urbanes, les feministes des dels anys 70 del segle XX han estudiat la mobilitat des d'un enfoc de les dones i de gènere centrant-se en la construcció social i cultural de la mobilitat. Aquests estudis miren a la mobilitat quotidiana, entenent-la no com un fet individual sinó com una pràctica social i relacional, com una activitat complexa i interactiva entre diferents escales: la llar, la comunitat, el barri, la ciutat, l'àrea metropolitana i l'àmbit territorial.

Tot i que des dels anys setanta des de diferents disciplines urbanes es ve reivindicant la integració de la perspectiva de gènere en la mobilitat, des de les àrees de transport hi ha encara moltes deficiències a l'hora d'incloure variables d'anàlisi com la identitat de gènere o la racialització. Cada cop més es recullen dades de mobilitat segregades per sexe i edat, però no necessàriament es realitza una anàlisi des d'una perspectiva de gènere interseccional que pugui informar les polítiques públiques.

Aquest article vol contribuir als estudis de mobilitat quotidiana, primer fent un abordatge crític i teòric de com s'ha planificat la mobilitat històricament i els seus impactes diferenciats sobretot en les dones, que tot i tenir la mobilitat més sostenible, acaben rebent les conseqüències d'un sistema de mobilitat i transport públic planificats des d'una visió androcèntrica i productivista. Després de l'anàlisi crític, es fa un abordatge propositiu de com integrar una perspectiva feminista interseccional a la mobilitat. Per aquest article, aquesta visió de la mobilitat s'aplica a la ciutat de València, presentant els resultats de dos tallers participatius realitzats amb dones que es mouen per València, realitzats al novembre de 2022. L'article finalitza amb unes conclusions que combinen la proposta teòrica amb la participativa sorgida dels tallers.





# Metodo- dolo- gia

Per una banda, el present informe recull una revisió teòrica que permet fer una crítica al model de mobilitat vigent i argumentar la necessitat d'integrar una mirada feminista i proposar un canvi de paradigma. Per tal de complementar l'anàlisi teòric amb la realitat i la mobilitat quotidiana de València a la pràctica, el mes de novembre de 2022 es van dur a terme dos tallers participatius amb veïnes que es mouen per València. En total van participar 21 dones i 1 persona amb identitat de gènere no binària, amb edats d'entre 19 i 61 anys. 12 de les 22 participant s'autoidentiquen com a LGTBIQ+ (dues d'aqueste són famílies monomarentals i una s'autoidentifica com a persona migrada). La gran majoria de participants comparteixen habitatge, viuen amb altres persones de la família (8) o amb persones sense vincle sanguini. Només 3 de les 22 participants tenen persones dependents a càrrec.

Del total de persones participants, la gran majoria (17 de 22) utilitzen modes de mobilitat sostenible per desplaçar-se en la vida quotidiana, combinant en els seus trajectes el transport públic (majoritàriament bus i tramvia), el caminar i la bici. 15 de les 22 participants utilitzen la bicicleta en alguns dels seus desplaçaments. Només 6 persones utilitzen vehicle motoritzat, sobretot cotxe, i el fan servir sobretot per a trajectes que impliquen mobilitat fora de la ciutat de València.

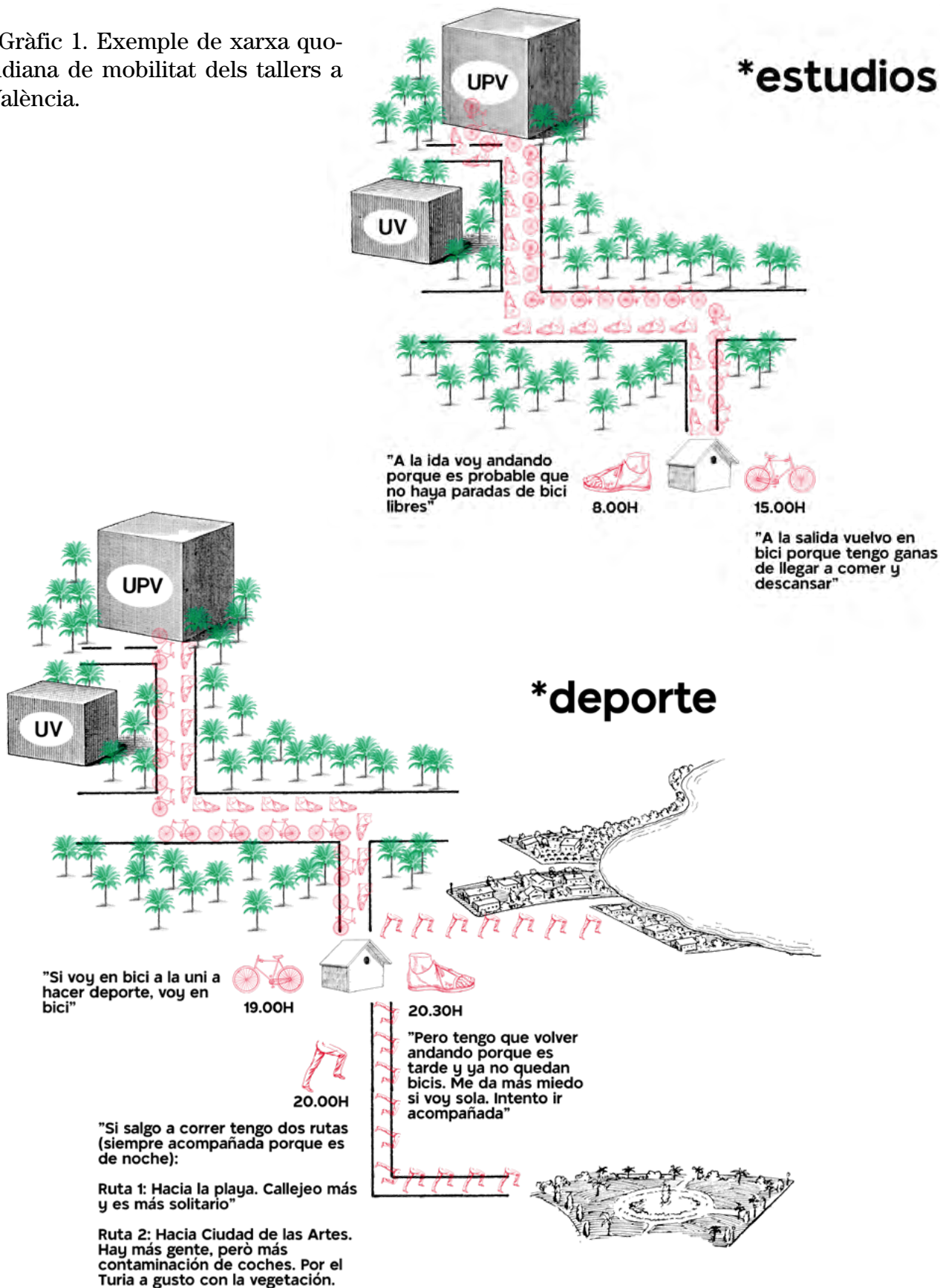
Durant el taller es van utilitzar mètodes qualitius feministes que incorporen la vida quotidiana com a eix central de l'anàlisi i analitzen la percepció de seguretat de les dones. En concret, es va utilitzar la metodologia de la xarxa de la mobilitat quotidiana. Primer es demanava a les participants que de manera individual descrivissin com era la seva xarxa de mobilitat quotidiana (quines activitats desenvolupaven productives, reproductives, comunitàries i personals, amb qui, amb quin medi de mobilitat es desplacen, a quines hores). Un cop descrita la seva xarxa de mobilitat, es demanava que fessin una valoració dels elements favorables i desfavorables de la seva ciutat i territori que condicionen la seva mobilitat (oferta de transport públic, xarxa d'infraestructures a peu i en bici, freqüència, intermodalitat, resposta a la mobilitat de les cures, percepció de seguretat, etc.).





Un cop fer aquest anàlisi individual, les participants compartien els resultats amb la resta del grup i feien una valoració grupal de la mobilitat quotidiana.

\*Gràfic 1. Exemple de xarxa quotidiana de mobilitat dels tallers a València.



# \*comprar/cuidados



X "Ropa. Por internet porque las tiendas estan muy lejos"



"Comercios de proximidad"

Fruteria ecologica a 3 min  
Mercadona a 4 min  
Panaderia a 2 min"

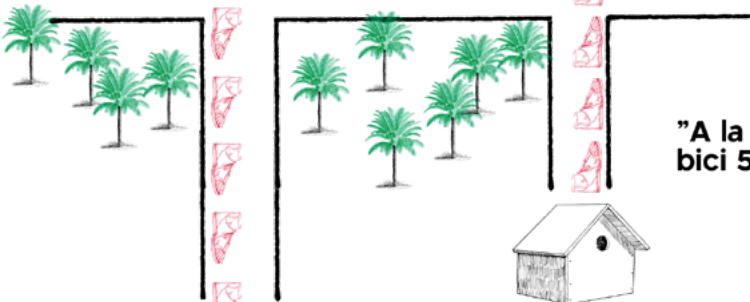
# \*ocio



"A la ida transporte público metro/bus"



BLASCO



"A la vuelta o pagas taxi o vas en bici 5km"



"Condicionada de nunca volver sola"



RUZAFa

"Salir de noche está complicado si vas al centro/Ruzafa"



# Crítica a la mobilitat androcèntrica i productivista

Les polítiques de mobilitat han respost a una visió androcèntrica i productivista que ha conduït a que la mobilitat amb vehicles privats motoritzats sigui la que consumeix més recursos econòmics i espacials en els entorns urbans, però alhora és la mobilitat menys accessible per a les dones i altres grups amb uns patrons de mobilitat més sostenibles i amb menys accés al cotxe o la moto. Per una banda, hi ha grans inversions públiques en les infraestructures vinculades al vehicle privat en comparació amb altres sistemes de mobilitat sostenible. Per altra banda, l'espai que ocupa el vehicle privat a les ciutats és desmesurat i ha contribuït a la crisi ambiental actual i a nivells de contaminació altíssims que tenen un impacte negatiu sobre la salut, sobretot de les dones, la infància i la gent gran.

La majoria d'estudis de transport s'han enfocat en la mobilitat vinculada a la feina i privilegiant l'esfera productiva del treball remunerat. A més, l'àmbit del transport històricament s'ha planificat entenent la mobilitat com una decisió individual i centrada en com una persona es mou de manera lineal entre punt A i punt B, sobretot en els desplaçaments de casa a la feina (Hanson 2010; Law 1999; Miralles-Guasch 2010). Sovint les polítiques que es basen en aquesta visió del transport com una decisió individual, i no en una mobilitat social, interdependent i complexa, parteixen d'estudis quantitius que analitzen els patrons de mobilitat enfocats en la distància recorreguda, el motiu o el mitjans de transport utilitzats. Aquesta visió parcial de les polítiques de mobilitat ha tingut conseqüències negatives en la mobilitat de les dones, així com de grups de població com infants, joves, persones amb diversitat funcional o gent gran, perquè invisibilitzen les seves necessitats diverses en quant a la mobilitat i s'enfoquen en el transport com objecte, i no en les persones com a subjectes que es mouen (Atkins 1989; Dobbs 2007; Miralles-Guasch and Martínez Melo 2012, Ortiz Escalante 2019, Col·lectiu Punt 6 2021).

Malgrat les limitacions d'aquestes anàlisis, algunes incorporen com a mínim la variable sexe demostrant la diferència entre els patrons de mobilitat de les dones i dels homes. Però com que no inclouen la perspectiva de gènere, aquests estudis no visibilitzen les mobilitats vinculades a l'esfera domèstica, de cura i comunitària, és a dir, no fan una anàlisi de la mobilitat segons el rol de gènere que desenvolupa cada persona i les dificultats que això comporta, sobretot en el cas del rol femení de cures.

En contraposició a aquesta visió androcèntrica del transport, des de l'àmbit de diferents disciplines urbanes, les feministes han estudiat la mobilitat des d'una perspectiva de gènere centrant-se en la construcció social i cultural de la mobilitat (Lynch and Atkins 1988, Law 1999, Greed 2008,



Hanson 2010, Jirón, y Zunino Singh 2017, Soto Villagrán, 2017). Aquests estudis miren a la mobilitat quotidiana, entenent-la no com un fet individual sinó com una pràctica social i relacional, com una activitat complexa i interactiva entre diferents escales: la llar, la comunitat, el barri, la ciutat, l'àrea metropolitana i l'àmbit territorial. Aquests estudis inclouen anàlisis de mobilitat basats en les necessitats, consideren la mobilitat com una experiència viscuda, reconeixen la interdependència i la ecodependència, la diversitat i complexitat dels desplaçaments de les persones en les diferents esferes de la vida quotidiana.

Per tant, l'àmbit d'estudi és la mobilitat quotidiana (no el transport), entenent la mobilitat com a pràctica social interdependent segons el cicle de vida amb altres persones, activitats, temps i espais i amb impactes a nivell ambiental i ecològic.

La mobilitat quotidiana des d'una perspectiva feminista també implica analitzar com els rols de gènere influeixen l'ús i gaudi de les nostres ciutats i pobles. I com el gènere i la seva intersecció amb altres característiques, com l'edat, l'origen, el nivell d'ingressos, les capacitats, el tipus d'unitat de convivència, barri o població on es viu, condiciona i determina les opcions de mobilitat de les persones. No és el mateix la mobilitat d'un dona gran que viu sola amb dificultats per moure's pels carrers de l'entorn de casa seva que una mare jove que treballa de nit en un centre hospitalari que està molt aïllat però on només hi pot arribar amb transport públic.

Alhora, per incorporar una perspectiva feminista en la mobilitat és essencial incorporar a les persones usuàries i la comunitat a través de la participació en l'anàlisi, les millores i la gestió dels sistemes de mobilitat. I en especial, a les dones en la seva diversitat, així com a persones amb diversitat funcional, amb diversitat de gènere, persones racialitzades, infància, joves i gent gran que sempre han estat constructores de ciutat i de territori, però que han estat excloses en molts d'aquests processos. Aquesta mirada ha d'estar incorporada en totes les escales de presa de decisions d'una forma horitzontal i no jeràrquica.



# Impacte de gènere de la mobilitat androcèntrica



Els estudis centrats en la mobilitat quotidiana documenten que la majoria de desplaçaments, en particular de les dones, encadenen activitats i tasques perquè combinen diferents activitats relacionades amb la feina, el treball domèstic i de cura de persones, el temps d'oci o el treball comunitari (Miralles-Guasch 2010, Jirón, y Zunino Singh 2017, Soto Villagrán, 2017). Aquests desplaçaments són més curts i complexes, i desenvolupats de forma poligonal a l'espai, sobretot a peu i en transport públic. Les dones realitzen desplaçaments més propers a la llar però recorren més kilòmetres al llarg d'un dia.

La societat en la que vivim ha adjudicat rols de gènere a les persones depenent del sexe que se'ls atribueix al néixer. I això també s'ha materialitzat en el disseny, ús o gaudi dels espais per part de dones i homes. Les dones històricament se'ls hi ha adjudicat els rols de gènere vinculats amb l'esfera privada de la llar, vinculat a les tasques domèstiques, a la cura de les persones, al treball no remunerat i l'àmbit de les emocions. Mentre que els homes se'ls ha vinculat amb l'esfera pública, del treball remunerat, de l'espai públic, de la política, i d'allò racional (Duncan 1996, Sweet and Ortiz Escalante 2010, Col·lectiu Punt 6 2019b). Aquests rols de gènere, motivats per la instauració de la divisió sexual del treball, també es materialitzen en el disseny dels espais i de la mobilitat. Per una banda, s'ha obviat la doble i triple jornada de les dones i per l'altra com l'objectivització del cos de les dones i la violència masclista continuen condicionant la seva mobilitat.

Les dones veuen limitats els seus drets socials, econòmics i culturals per la manca d'un sistema de mobilitat que estigui dissenyat des d'una perspectiva feminista interseccional. Això fa que per exemple, no puguin accedir a certes oportunitats laborals i de desenvolupament professional, o que el seu temps de cura personal i oci sigui més reduït que els dels homes o inexistent perquè inverteixen molt més temps en moure's degut a que majoritàriament desenvolupen dobles i triples jornades: feina, tasques domèstiques i de cura, i la gestió d'aquestes.

Tot i que les estadístiques mostren que la majoria de desplaçaments per feina representen menys del 30%, les polítiques de mobilitat tendeixen a afavorir aquests desplaçaments per sobre dels desplaçaments vinculats a l'esfera domèstica i de cures i a l'esfera personal (p. ex. EMEF 2021). Alhora, s'ha prioritzat el desplaçament en vehicle privat motoritzat, tot i que en gran part de les regions del món la mobilitat a peu i en transport públic és la majoritària.

El fet que les dones majoritàriament continuïn sent les responsables de les activitats domèstiques i de cura, fa que les dones en la seva vida quotidiana desenvolupin dobles i triples jornades, i per tant, que la mobilitat quotidiana de les dones de dia sigui més complexa, sostenible i diversa que la dels homes. Les dones tenen una mobilitat més sostenible, perquè es mouen majoritàriament a peu o en transport públic. Tenen una mobilitat més complexa i diversa perquè fan més desplaçaments al dia que els homes degut a la seva doble i triple jornada de treball remunerat, treball domèstic i de gestió de la llar i les relacions afectives (Grieco, Pickup, and Whipp 1989; Law 1999; Grieco and Ronald 2012; Hanson 2010; Miralles-Guasch, Martínez Melo, and Marquet 2016; Jirón y Zunino Singh 2017).



A nivell global, les dones tenen patrons de mobilitat més sostenibles que els homes, ja que es desplacen majoritàriament a peu i en transport públic. Això també passa a la València, segons dades de 2013 recollides al Pla de Mobilitat Urbana Sostenible (PMUS)<sup>1</sup> on les dones es desplacen més a peu i en transport públic que els homes, tant el bus, el metro i el tramvia. Els homes utilitzen més el vehicle privat, tant el cotxe com la moto.

Taula 1. Desplaçament per mode de mobilitat i gènere

	<b>Dones</b>	<b>Homes</b>	<b>Total</b>
<b>A peu</b>	62,5%	37,4%	100%
<b>Mode bicicleta</b>	39,4%	60,6%	100%
Bicicleta privada	72,3%	66,7%	
Bicicleta pública	27,7%	33,3%	
<b>Bus urbà</b>	65,4%	34,6%	100%
<b>Metro/tramvia</b>	53,4%	46,6%	100%
<b>Cotxe</b>	37,3%	62,7%	100%
<b>Moto</b>	25,9%	74,1%	100%

Font: PMUS València 2013

En quant a la mobilitat en bicicleta, tot i els beneficis de salut física i mental, d'estalvi econòmic, de ser ecològicament sostenible, de proporcionar llibertat, autonomia i control del temps, les dones continuen utilitzant menys la bicicleta que els homes. A València, la bretxa de gènere encara existeix: les dones representen el 39% de les persones que es desplacen en bici, segons dades del 2021. Un altre factor amb incidència sobre aquesta bretxa és l'edat: entre les persones més joves es redueix i entre les més majors s'accentua. En les persones menors de 30 anys trobem un 42% de dones, un 10% més que entre les majors de 51 anys (Riera 2021).

En diverses ciutats on s'han fet polítiques de millora de la infraestructura ciclista, s'ha disminuït la bretxa de gènere i augmentat el nombre de dones ciclistes. És el cas també de la ciutat de València, on en els darrers anys l'ús de la bicicleta s'ha promogut a través d'algunes polítiques urbanes i de mobilitat des de l'administració, però també destaca el paper de grups de dones ciclistes activistes per a reivindicar aquest mode de mobilitat com una pràctica sostenible, justa i equitativa. El moviment ha obert escoles per ensenyar a dones a anar en bici, i també fan xerrades i formació per incrementar coneixements de mecànica i proporcionar autoconfiança per anar en bici. A València, les activitats de l'Aula de la Bici i València en Bici han contribuït a aquestes millores.

<sup>1</sup> PMUS València. Desembre 2013. Ajuntament de València, Generalitat Valenciana, IVACE Energía.  
[www.tinyurl.com/PMUSvalencia](http://www.tinyurl.com/PMUSvalencia)



# Una mobilitat més sostenible però més penalitzada

Tot i que les dades a nivell global mostren que la mobilitat de les dones és més sostenible (a peu i en transport públic) i per tant, hauria de servir de model de mobilitat a seguir, les desigualtats de gènere que les dones continuen vivint en la societat actual dificulten aquesta mobilitat i en comptes de premiar-la, el sistema de mobilitat i transport actual de la nostra societat penalitza la seva mobilitat. A continuació, s'exposen diversos àmbits en que les dones reben un impacte negatiu en la seva mobilitat quotidiana.

## Gestió de la informació

Encara queda molta feina alhora de poder tenir anàlisis complets dels sistemes de mobilitat i els seus impactes de gènere i diversitats. No hi ha una recollida sistemàtica de dades, ni quantitatives ni qualitatives. En moltes ciutats i països encara hi ha poques dades de mobilitat segregats per gènere i per altres variables com l'edat, ètnia o nivell econòmic. A més les enquestes de mobilitat poques vegades recullen preguntes que permetin entendre les diferents necessitats de dones i homes, en quant als desplaçament per motius de cura de les persones. La majoria d'enquestes continuen recollint dades majoritàriament de la mobilitat laboral i productiva en dies feiners i horaris diürns, sense tenir una visió ampla de la mobilitat quotidiana i invisibilitzant la mobilitat per motius de cura de les persones. A més segueixen entenent la mobilitat com una activitat individual i inclús unimodal, sense incloure preguntes que recullin la interdependència i la intermodalitat.

Per tant, les polítiques de mobilitat s'estan realitzant sense tenir en compte els diferents patrons de mobilitat i de manera compartimentada. I sense entendre la complexitat de la mobilitat. Val a dir també que la mobilitat continua també planificant-se sobretot en dades macros i quantitatives. Les dades qualitatives són pràcticament inexistentes en la majoria de ciutats del sud global, i a més no se'ls hi dona el valor que tenen. Per tenir anàlisis complets de mobilitat cal completar les dades quantitatives de mobilitat segregades per gènere i altres variables que reflecteixin la diversitat de persones, desplaçaments, intermodalitat i interdependència. Però també completar l'anàlisi quantitatiu amb dades qualitatives recollides a través de la participació de les persones en la seva diversitat i des d'una perspectiva d'equitat i diversitats.





Un altre factor que ha sigut deficient en la planificació de la mobilitat i que té majors conseqüències sobre les dones és la mobilitat intermodal. Les dones a l'enllaçar tasques i activitats acostumen a combinar diferents modes de mobilitat en un mateix dia (a peu, en bicicleta, bus, metro, tren, taxi, etc.). El disseny del transport col·lectiu ha tendit a prioritzar desplaçaments lineals que connecten nodes de treball productiu, en particular masculinitzats, i no hi ha polítiques que vetllin per la intermodalitat i l'accessibilitat econòmica. La manca de coordinació espai-temporal en la mobilitat intermodal fa que les dones perdin més temps a l'hora de moure's, perquè els horaris de diferents operadors o modes de transport no estan coordinats, o bé, perquè els intercanviadors no són accessibles o no estan senyalitzats i això dificulta la seva intermodalitat, sumat a les dificultats que ja s'han esmentat.

# Mobilitat quotidiana: de cures i interdependent

La doble i triple jornada que segueixen arrossegant les dones, de manera imposada per la societat patriarcal, condiona que les dones tinguin menys temps per realitzar totes les activitats quotidianes. Per tant, són les que carreguen en major mesura les dificultats de desenvolupar alhora la vida laboral, familiar i personal i les que dediquen més temps a desplaçar-se dependent de l'entorn on visquin, de la disponibilitat de poder moure's a peu, en transport públic o de si es depèn del cotxe.

Les dones fan menys desplaçaments per feina i més per tasques de cures. A València, d'acord a les dades del PMUS 2013, mentre el 44% dels desplaçaments dels homes són per motius de feina, la mobilitat laboral de les dones representa el 28%. I les dones fan més desplaçaments per motius domèstics i de cures, com per exemple, el percentatge de desplaçaments per motiu anar a comprar és superior en les dones (22%) que en els homes (9%).

Taula 2. Desplaçament per tipus d'activitat i gènere

	<b>Dones</b>	<b>Homes</b>
<b>Treball</b>	28%	44%
<b>Estudis</b>	16%	15%
<b>Mobilitat cures</b>	38%	22%
Metge	5%	3%
Assumpte personal (visita)	8%	7%
Compres	22%	9%
Gestions administratives	3%	3%
<b>Oci</b>	15%	17%
<b>Altres</b>	3%	2%

Font: PMUS València 2013



Entre els desplaçaments per feina les dones tenen més representació en el treball informal. Però al final del dia recorren més desplaçaments per la quantitat d'activitats que entrellacen degut a la seva doble i triple jornada, viatgen més fora de les "hores punta" i combinen diferents mitjans de transport. Mentre que els desplaçaments dels homes continuen sent més lineals, de casa a la feina i tendeixen a utilitzar el cotxe o la moto en major mesura (Miralles-Guasch 2010, Miralles-Guasch i Martínez Melo 2012, Ciocchetto i Col·lectiu Punt 6 2014).

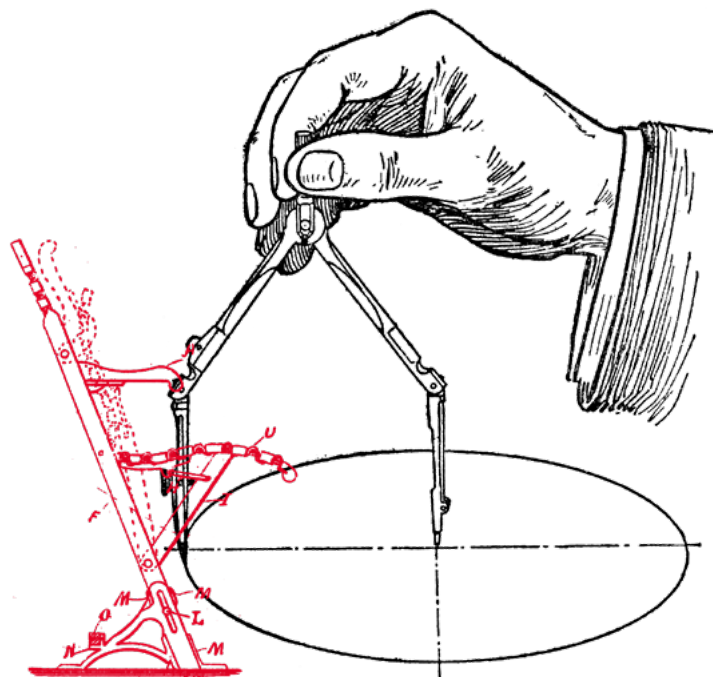
Les dones continuen sent el 70% de les cuidadores de persones dependents i dedicant el doble de temps al treball reproductiu i de cures que els homes. Així doncs, molts dels seus desplaçaments els fan acompanyades d'infants o d'altres persones a càrrec com gent gran o persones amb diversitat funcional, o bé carregues amb la compra. Això comporta la necessitat d'espai addicional en quant a espai i accessibilitat en tota la cadena de desplaçament, fet que encara limita el seu accés a determinats modes de transport com per exemple busos que no són accessibles (Jirón y Zunino Singh 2017). El fet que la majoria de trajectes els facin acompanyades també les limita que puguin fer desplaçaments en bici, ja que la infraestructura ciclista de moltes ciutats, pensada des d'una mirada androcèntrica, no connecta ni diversitats d'espais d'activitats vinculades a les cures (equipaments educatius, de salut, comunitaris) ni disposa de carrils bici segurs i segregats amb espai per la circulació segura de persones amb diferents ritmes i necessitats o que permeti circular amb cicles de càrrega o cuidant a la persona dependent.

A més, desplaçar-se amb persones dependents també implica uns ritmes i temps de desplaçament diferents que no es tenen en compte quan es pensen els horaris i les freqüències dels diferents modes de mobilitat. En conseqüència, els homes viatgen a velocitats més ràpides, perquè els sistemes de mobilitat s'han pensat de manera lineal i pensant en l'esfera productiva. Mentre que els viatges de les dones comporten més inversió de temps per la combinació de viatges, acompanyades de persones dependents. Així doncs, les responsabilitats productives i reproductives porta a les dones a realitzar desplaçaments poligonals i es produeixen per major nombre de motius, encadenant diferents activitats i trajectes. Alhora, les dones recorren menys distància en cada viatge i optimitzen el temps dels seus recorreguts, fent viatges més curts i més pròxims a la llar. Això fa que en zones urbanes on no existeixen sistemes tarifaris integrats acabin invertint més diners en transport que els homes.

En definitiva, els desplaçaments de les persones i en particular de les dones, són interdependents d'altres persones i això també limita la seva mobilitat i la seva autonomia en un sistema de mobilitat que ha estat pensat des de la individualitat. La vida quotidiana de les cuidadores està lligada a la dependència que altres tenen d'elles i per tant, el seu ús de l'espai i temps es veu limitat per les dependències i les institucions de cura (Chavez et al. 2017).

# Infraestructures androcèntriques

La major inversió en infraestructures per al vehicle privat i la manca de compromís per ampliar i millorar les infraestructures a peu i el transport col·lectiu tenen un impacte negatiu sobre les dones.



En tota la cadena de mobilitat, hi ha aspectes de les infraestructures, tant de mobilitat a peu, en bici i en el disseny del transport públic, que no responen a la vida quotidiana de les dones, la infància, joves o la gent gran.

Per una banda, en molts territoris trobem grans deficiències en quan a l'estat de les voreres que són estretes, hi ha obstacles com faroles o no són accessibles, no tenen il·luminació, no hi ha una xarxa de bancs pel descans o la socialització, ni accés a lavabos públics gratuïts amb canviadors o la senyalització per vianants.

Les parades de bus no sempre estan ni senyalitzades ni equipades. A vegades només es senyalitza amb un pal, però no hi ha marquesina transparent per a l'espera, amb seient/banc, protegida del sol i la pluja, amb els horaris de pas, il·luminació o un botó d'informació i ajuda. Les estacions de tren o metro no són accessibles des del carrer fins al vagó. Al llarg del trajecte es troben obstacles. O els intercanviadors no disposen ni d'espais d'espera o descans, senyalització clara i diversa, visibilitat dels horaris i la seva coordinació entre diferents mitjans, lavabos públics o fonts d'aigua gratuïts, entre d'altres.

L'interior del transport col·lectiu tampoc respon a les necessitats de la vida quotidiana i la diversitat de persones. Però tampoc són accessibles i segurs molts dels sistemes de transport col·lectiu formals com autobusos, metros o trens on es troben barreres arquitectòniques, visuals i auditives que no permeten l'espera perquè les andanes són estretes o existeix un gap entre l'andana i el vagó, que no permeten l'accés al vagó o autobús a les persones amb diversitat funcional, a les persones cuidadores que van amb cotxet, carret de la compra o acompanyant una persona gran. No hi ha suficient espai per a seients prioritaris, es donen problemes de massificació en certes franges horàries on l'assetjament i les agressions sexuals s'incrementen.

Totes aquestes barreres i dificultats són elements que influeixen en la mobilitat de les dones i per tant, en el seu dret a la ciutat: a la participació, ús i gaudi dels seus territoris.

# Accessibilitat econòmica



La classe social i el nivell econòmic condiciona els mitjans de mobilitat que s'empren. Les dones continuen sent i representant el major percentatge de persones pobres del món. Les dones representen dos terços dels 1.200 milions de persones que viuen en extrema pobresa. Aquest fet condiciona les possibilitats de moure's i d'accés a diferents mitjans de transport i per tant, el dret a la ciutat. La feminització de la pobresa està travessada per la classe, el barri, la condició de persona migrada o racialitzada.

Existeix una forta correlació entre la pobresa i la mobilitat urbana. És un peix que es mossega la cua, la pobresa dificulta la mobilitat i la falta d'opcions de mobilitat incrementa la pobresa. Les persones pobres no viatgen menys sinó en pitjors condicions. El temps i diners que les persones de baixos recursos han de gastar per fer front a les seves necessitats bàsiques de mobilitat impedeixen que acumulin recursos suficients per sortir de la pobresa. Cal plantejar-se si el transport és o no econòmicament accessible i entendre'l com un bé públic, en comptes de seguir fomentant discursos del transport públic com a deficitari.

El cost del transport, sobretot, en àrees metropolitanes on el sistema tarifari no està integrat impacta negativament a dones de nivells econòmics més baixos, ja que pot ser un limitant per accedir a oportunitats laborals, econòmiques, socials, de salut, culturals i d'oci. Les despeses destinades a transport representen un estimat d'entre el 10 i 30% de totes les despeses d'una llar (Instituição da Sociedade Civil, 2007).

Nivells econòmics baixos també han influït en un menor accés al cotxe de les dones vers els homes. Això també influeix en una mobilitat més sostenible de les dones, però per altra banda, els models de mobilitat que giren entorn del cotxe limiten l'accés de les dones a certes oportunitats econòmiques, educatives, culturals, socials i esportives.

A més la manera en que s'ha dissenyat els sistemes de transport acostumen a connectar zones de treball masculinitzades (polígons industrials per exemple), sense contemplar les ocupacions de les dones. Moltes dones de baixos recursos treballen en sectors informals i els seus desplaçaments no estan concentrats necessàriament en zones centrals. Per exemple, les dones que treballen com a treballadores o cuidadores de la llar viuen molt allunyades de les cases que netegen o on viuen les persones que cuiden. Moltes viuen en zones perifèriques o lluny dels nuclis urbans. Acostumen a iniciar el seus desplaçaments fora de les hores punta perquè viuen lluny, comencen abans a treballar i es veuen limitades per la manca de transport, ja que han de combinar diferents modes per tal d'arribar a zones altes de les ciutats on la mobilitat s'ha centrat en el cotxe privat.

Així doncs, les dones a l'encadenar més viatges, molt sovint acaben pagant tarifes més altes que els homes ja que en territoris on no hi ha sistemes tarifaris integrats, per cada transport utilitzat s'ha de pagar un bitllet. Les dones de baixos ingressos són les que majoritàriament també veuen afectada la seva mobilitat per qüestions econòmiques, ja que s'enfronten moltes vegades a utilitzar entre dos i tres mitjans de transport diferents en zones metropolitanes on els horaris no estan coordinats entre línies, on hi ha manca de senyalització i orientació de la intermodalitat o barreres d'accessibilitat física entre modes.

La feminització de la pobresa també restringeix la mobilitat de les dones fora de les tasques "obligades" productives i reproductives, ja que moltes vegades no poden moure's per oci, no només per



manca de temps sinó també per manca de recursos econòmics per moure's.

Així doncs, la manca de bitllets combinats, de regulació dels preus o tarifes integrades i el preu excessiu que han de pagar penalitza econòmicament la mobilitat intermodal de les dones, i això acaba limitant el seu accés a oportunitats econòmiques o eliminant la possibilitat que es desplacin per oci o activitats de cura personal.

En definitiva, les dones per ser més dependents del transport públic, es veuen més afectades per nivells de servei poc fiables (retards, transports plens, etc.), tarifes altes i un disseny que no acompanya els seus desplaçaments, ni per l'espera, ni la cura ni la seguretat.

La percepció de por de les dones també té un impacte econòmic en les dones, ja que a certes hores de la nit o en certs recorreguts les dones poden realitzar recorreguts més llargs, combinar més transports, amb el cost econòmic que això suposa.

# Violències masclistes i percepció de seguretat

La mobilitat sostenible, diversa i complexa que tenen les dones durant el dia es transforma a la nit. La por a les violències masclistes a l'espai públic, com l'assetjament i les agressions sexuals, fa que les dones redueixin o paralitzin la seva mobilitat a la nit: les dones eviten certes zones de la ciutat, no utilitzen certs mitjans de transport, o decideixen no sortir de casa (Atkins 1989, Carter 2005, Ganjavi, Lebrasseur, and Whissell 2000, Whitzman 2002; Whitzman et al. 2013).

Fins recentment, l'abordatge de la seguretat en els sistemes de mobilitat ha sigut en relació a la seguretat vial i els accidents, obviant la percepció de seguretat vinculada a les violències masclistes (Allen et al. 2018). Però també sense tenir en compte que la seguretat vial i els accidents també tenen un component de gènere. El percentatge d'accidentalitat i d'homes implicats en accidents és molt més alt que les dones, tant en el vehicle privat motoritzat, la bicicleta i el transport públic, ja que són els principals conductors. Però a més perquè homes i dones continuen sent socialitzats de manera diferent vers al risc. Els homes acostumen a reproduir actituds més arriscades, corren més i realitzen més infraccions (FIA 2017).

Sovint també les polítiques de mobilitat ignoren la percepció de seguretat de les persones en la seva diversitat (Col·lectiu Punt 6 2017, 2021). Per exemple, no té la mateixa percepció una persona jove amb plenes capacitats físiques i sensorials, que una persona gran. Les persones grans acostumen a tenir major percepció d'inseguretat per la por a caure o a ser atropellades. Tampoc es té en compte el risc i la percepció de la seguretat de la infància, sobretot en ciutats on la mobilitat dona prioritat a vehicles motoritzats i no a la mobilitat a peu, sobretot en camins escolars.

Per abordar la mobilitat des d'una perspectiva feminista, és imprescindible analitzar i atendre les violències masclistes que les dones i nenes viuen de manera quotidiana en els seus desplaçaments.





La percepció de seguretat és diferent per a dones, homes i persones amb altres identitats de gènere. Les dones tendeixen a tenir por de la violència sexual i les agressions masclistes i tendeixen a adaptar i limitar la seva vida quotidiana per la por de la violència. En canvi, la percepció de seguretat dels homes està relacionada sobretot amb la por a patir un atac a la propietat privada (robatori) o una agressió física que pot ser de caire racista o xenòfob però rarament és de caire sexual.

La percepció d'(in)seguretat de les dones es veu condicionada per característiques socials, culturals, econòmiques, però també per la configuració física i social dels territoris. Per una banda, les dones continuen sent socialitzades al llarg de la seva vida per tenir por a l'espai públic en especial a la nit i a ser agredides sexualment per persones desconegudes, malgrat que la major part de la violències masclistes que viuen les dones es donen tant en l'espai domèstic com en l'espai públic per persones del seu entorn social. A més, la major part de les dones han viscut algun tipus de violència masclista al llarg de la seva vida, ja sigui en forma d'assetjament, agressió o violència física o psicològica. Per altra banda, la configuració física i social dels espais reflecteix relacions de poder de gènere que es manifesten en la construcció dels espais, i es reproduïx en les pràctiques de la vida quotidiana. Millores en el disseny dels nostres entorns urbans i en els sistemes i infraestructures de mobilitat poden reduir la percepció d'inseguretat de les dones.

Les dades mostren que una gran majoria de dones han experimentat algun tipus d'assetjament o agressió sexual en el sistema de mobilitat i transport. L'enquesta d'assetjament sexual al transport públic del 2020 mostra que el 57% d'usuàries habituals de transport públic a la província de Barcelona ha viscut una situació d'assetjament sexual, majoritàriament en forma d'invasió d'espai, acostament excessiu, mirades lascives i comentaris sexuals. Per edats, més del 90% de les dones d'entre 16 i 25 anys declaren haver patit assetjament sexual. Els agressors són homes adults que actuen sols (ATM 2020).

Aquest estudi també recull similars conclusions que estudis fets a ciutats llatinoamericanes com Ciutat de Mèxic, Quito, Buenos Aires i Santiago de Chile, on es documenten quins són els aspectes en el sistema de mobilitat que contribueixen a majors percepcions d'inseguretat de les dones (Allen et al. 2018). Alguns d'aquests aspectes són:

- Viure assetjament verbal o una agressió sexual en el transport.
- Viatjar soles.
- Viatjar quan és fosc o durant la nit.
- Quan s'està a càrrec d'un infant o d'una persona gran.
- Massificació del transport en certes hores del dia.
- El recorregut a peu entre la parada de transport i la destinació final.
- La falta de sensibilització dels homes al respecte al tema, ja que molts homes no tenen consciència de l'impacte de les agressions sobre les dones.

En conseqüència algunes de les estratègies que utilitzen són canviar de rutes, viatjar acompanyades, modificar el medi de mobilitat evitant certs transports públics, canviar els horaris de viatge, està en constant alerta i fins i tot, no viatjar de nit, canviar la forma de vestir, evitar hores punta, o decidir no desplaçar-se, per tant limitant el seu dret a la ciutat.

A la manca d'informació del què fer, les dones en la majoria de territoris desconfien de com les autoritat gestionen els casos d'assetjament i violència. En algunes ciutats les dones manifesten no denunciar per por a la revictimització per part de policia o agents de seguretat. Cal sumar-hi que els cossos de seguretat a part de reproduir-se actituds masclistes també es reproduïxen altres actituds discriminatòries, racistes, capacitistes o homòfobes, que són difícil de prevenir si no hi ha

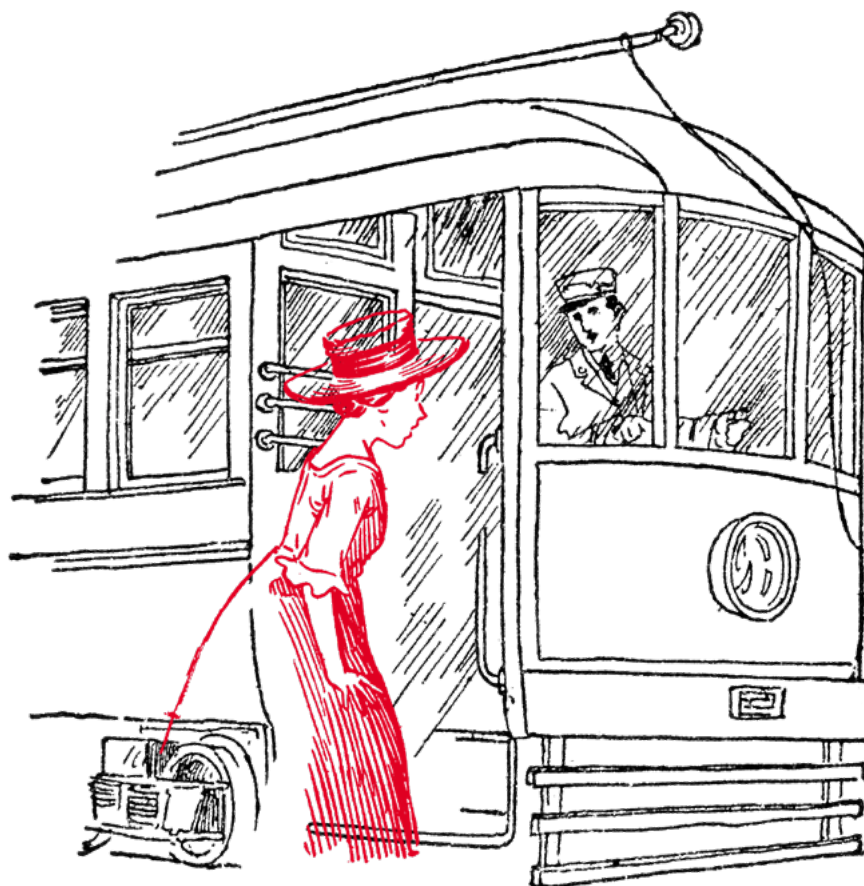


un pla de capacitació específic amb aquests agents.

Cal afegir que són pocs els sistemes de mobilitat que han desenvolupat programes o protocols d'abordatge de les violències que permeti respondre a aquestes violències contra les dones, tot just en els darrers anys s'estan posant en marxa protocols al transport públic. Diverses ciutats arreu del món estan impulsant polítiques de mobilitat per prevenir i respondre a aquestes violències masclistes. En el cas de València, la xarxa de bus de l'EMT disposa de Parades Liles i també dels sistema d'avís d'agressió per whatsapp i telegram a la persona conductora. Les parades liles són la sol·licitud de baixada a demanda, on les dones a partir de les 22 hores poden demanar a la persona conductora de baixar on no hi ha parada, sempre i quan les condicions ho permetin, per tal de facilitar l'aproximació des del punt de baixada del vehicle fins al punt final del trajecte. Aquesta és una estratègia que es ve aplicant durant dècades a països llatinoamericans i a les principals ciutats de Canadà. En el darrer any diferents ciutats de l'estat espanyol han impulsat aquest tipus de servei (p.ex. Àrea Metropolitana de Barcelona que disposa d'aquest programa des de l'any 2019).

Programes com el de baixada a demanda són un exemple de la importància de la flexibilitat del transport públic en relació als temes de seguretat. És essencial un sistema que sigui flexible i treballi per proporcionar major freqüència, flexibilitat horària, major oferta d'unitats de transport. Reduir els temps d'espera en el transport públic i millorar les connexions intermodals és un factor que contribueix a millorar la percepció de seguretat.

També és cabdal el factor humà i la presència de persones treballadores al sistema de mobilitat i no només l'automatització i la seguretat a través de càmeres, ja que la reducció de presència humana per exemple quan es fan noves línies de metro automatitzades o bé sistemes BRT (Bus Rapid Transit) tendeixen a reduir els costos contractant menys personal, però la percepció d'inseguretat pot incrementar.



# Salut de les dones



La salut també condiciona la mobilitat de les dones ja que, tot i que tenen una major esperança de vida, tenen pitjor autopercepció de salut, pateixen més malalties relacionades amb el dolor i una major percentatge de discapacitat o dependència. Tots aquests factors condicionen la seva autonomia per desplaçar-se i per tant, afronten més dificultats en la seva mobilitat. El disseny de la ciutat i dels sistemes de mobilitat poden contribuir a un empitjorament de la salut si, per exemple, hi ha una deficient connexió intermodal amb barreres arquitectòniques, descoordinació d'horaris o manca de senyalització, que fa més difícil la connexió a peu o en transport públic.

El fet que el principal mitjà de mobilitat de les dones sigui anar a peu, també les exposa a una major contaminació sonora, visual i ambiental. Els contaminants ambientals també tenen un major impacte en les dones, ja que són les dones les principals vianants i per tant, tenen una major exposició. Alhora determinats contaminants tenen una major efecte negatiu sobre el cos de les dones, ja que s'absorbeixen a través dels greixos i les dones tenen un major percentatge de teixit adipós que els homes (Valls-Llobet, 2020).

Amb això cal sumar-li els impactes que té la percepció d'inseguretat i les violències masclistes en la salut de les dones, que es manifesta a través de depressions, ansietat o alteracions en el sistema digestiu, tal i com documenta un estudi amb treballadores nocturnes a l'Àrea Metropolitana de Barcelona (VV.AA. 2017).

## (Im)mobilitat forçada

Els estudis de mobilitat amb perspectiva de gènere també revelen que les dones estan representades en major percentatge en activitats vinculades a la mobilitat forçada. Per una banda, en contextos on les persones no disposen de serveis bàsics d'aigua potable o de serveis sanitaris a la seva llar, són les dones i les nenes les majors responsables de desplaçar-se per l'abastiment d'aigua de la llar. Però també, són les que s'enfronten a agressions sexuals quan s'han de desplaçar per accedir a serveis sanitaris com lavabos o banys comunitaris.

Per altra banda, les enquestes també demostren que les dones representen en major percentatge la població que no surt de casa, per por o bé per problemes de salut i d'inaccessibilitat degut a una diversitat funcional.

Els sistemes de mobilitat i transport encara presenten moltes deficiències a nivell d'accessibilitat, en tot el recorregut. En molts països, no només els vagons o vehicles de transport públic no són accessibles, sinó que existeixen barreres en tot el desplaçament des de que es surt al carrer, a l'entorn de la parada de transport, en l'accés, a l'interior i en l'accés al vehicle. Això també té un major impacte major sobre les dones amb diversitat funcional, ja que viuen una doble discriminació per ser dones i per viure amb una discapacitat. Aquesta discriminació múltiple es trasllada en una major presència en l'àmbit laboral, una major dependència, menor presència en l'espai públic i risc de violències masclistes.

Però la manca d'accessibilitat també condiciona la mobilitat de les dones que cuiden a altres



persones, perquè no poden moure's amb cotxet de bebè o acompanyant a persones amb mobilitat reduïda.

# Manca de representació i participació en la gestió de la mobilitat

Les dones representen en molts territoris el percentatge més alt de persones usuàries de transport públic. En canvi, la seva representació tant com a constructores, operadores, treballadores del servei de transport públic com en la gestió dins dels organismes de decisió de la mobilitat és molt baixa.

A Europa, les dones representen el 20% de les treballadores en el sector transport (per terra, aeri i marítim), però si en el transport terrestre només representen el 14% de les treballadores del sector.

Quan hi ha presència de dones, la divisió sexual del treball en el sistema de mobilitat és clara: els homes ocupen posicions de construcció, manteniment, conducció o direcció mentre que les dones treballen com a netejadores, en la venda de bitllets o en la venda d'aliments o altres béns que es troben a comerços del sistema de mobilitat. A més, la bretxa salarial que existeix entre dones i homes en el sistema també està documentada.

Per una banda, la presència de les dones en la construcció d'infraestructures de mobilitat és molt baixa. Les dones troben moltes barreres a l'hora d'accedir a aquest tipus de feina pels estereotips de gènere vinculats a la seva condició física. De la mateixa manera l'ofici de conducció de vehicles de transport públic també és altament masculinitzat. Gràcies a les polítiques d'acció positiva d'empreses operadores de transport és que el nombre de conductores ha incrementat en alguns territoris.

## Participació comunitària

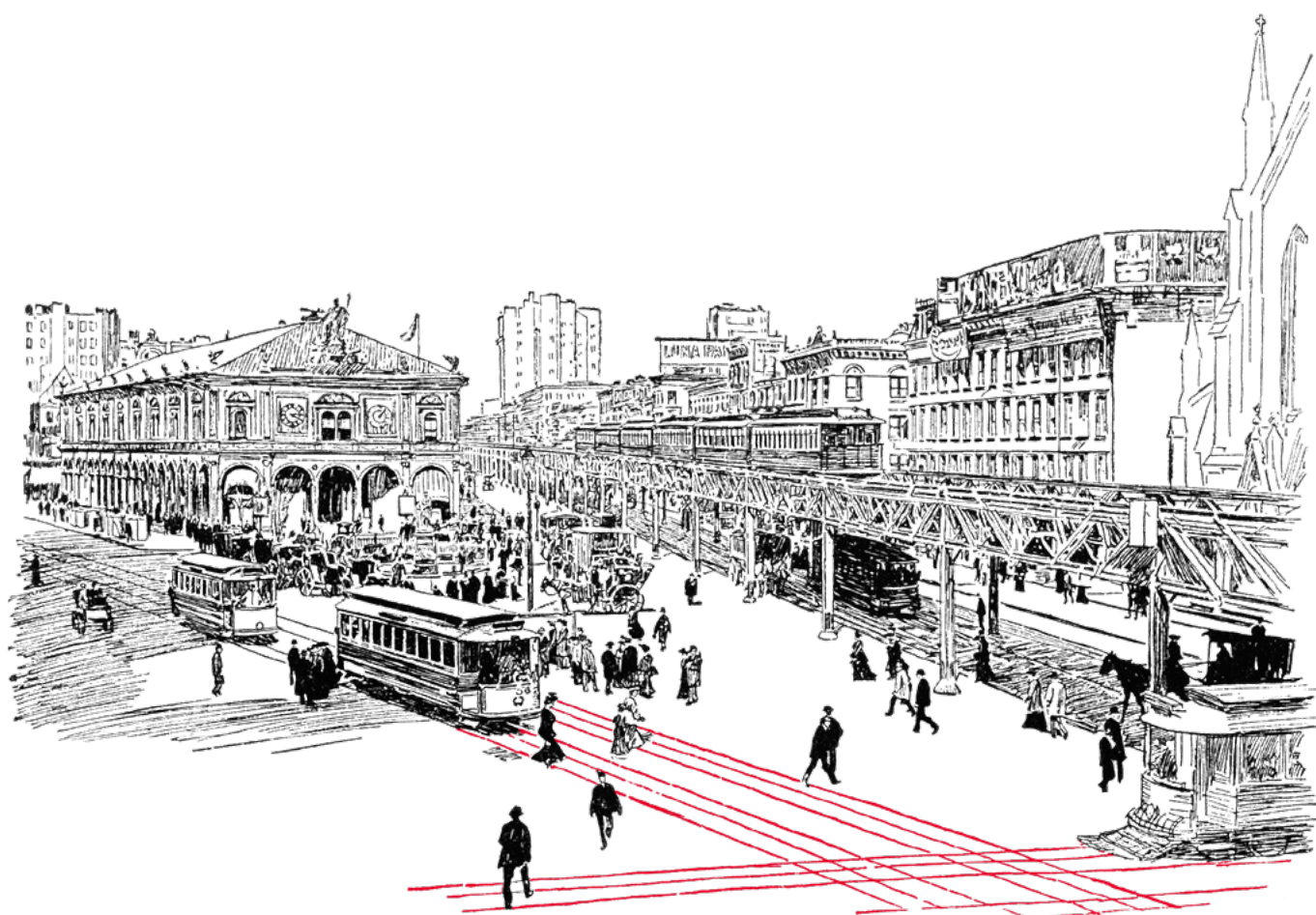
Visions normatives de la mobilitat i el transport també han limitat els mecanismes de participació en la planificació, gestió i execució de les polítiques de mobilitat. Essent un àmbit vinculat a l'àmbit de la enginyeria, entesa com una disciplina tècnica i falsament neutral, l'àmbit de la mobilitat és altament masculinitzat en quant a la presa de decisions i entès com una disciplina d'experts que poques vegades inclou la participació de les persones usuàries, així com d'altres disciplines socials que cal incorporar en el sector.





Quan existeixen mecanismes de participació, la manca d'una perspectiva feminista ha provocat que en els òrgans de participació (consells, comissions) així com en processos participatius amb la població usuària, la participació de les dones i altres subjectes no normatius poques vegades estiguin representades. La participació és majoritàriament masculina i això també incideix en quins acaben sent els temes prioritaris de les agendes de mobilitat. Tot i que des de la geografia i l'urbanisme feminista es ve reclamant la inclusió d'un enfoc d'equitat entre dones i homes des dels anys 70, la masculinització del sector de la mobilitat i el transport ha sigut una barrera per a les dones que encara existeix a tots els nivells de gestió, operació i participació.

Sense programes de formació en equitat entre dones i homes i diversitats en el sí de les empreses i institucions gestores de la mobilitat, difícilment es pot fer un canvi transformador per avançar cap un model de mobilitat que posi la vida de les persones al centre.





# La mobilitat quotidiana des d'una perspectiva feminista

La mobilitat des d'una perspectiva feminista proposa un canvi de paradigma, d'un discurs dominant centrat en el transport privat i motoritzat que reproduïx desigualtats de gènere i socials, a un model enfocat en la vida quotidiana de les persones. Aquest model valora i posa en el centre els patrons de mobilitat sostenible de les dones, prioritzant la mobilitat a peu, en bicicleta i en transport públic, no només perquè són modes més sostenibles i saludables, sinó perquè també són més equitatius.

La mobilitat des d'una perspectiva feminista interseccional implica analitzar com les relacions i els rols de gènere influeixen en l'ús i gaudi de les nostres ciutats i pobles. I com el gènere i la seva intersecció amb altres característiques, com l'edat, l'origen, el nivell d'ingressos, la diversitat funcional, el tipus d'unitat de convivència, barri o població on es viu, condiciona i determina les opcions de mobilitat de les persones.

Quan parlem d'aplicar una perspectiva feminista en la mobilitat, ens referim a entendre com podem avançar cap a l'equitat de gènere en la mobilitat en tres àmbits:

1. Garantir una visió complexa i integral de la mobilitat quotidiana.
2. Ampliar el concepte de la seguretat en la mobilitat atenent les violències masclistes i les percepcions de seguretat diferenciades.
3. Avançar cap a l'equitat de gènere i l'increment de dones en tot el cicle de la mobilitat: gestió, operació i construcció d'infraestructures.

Per tal de respondre a aquests tres àmbits cal també avaluar l'impacte de gènere en totes les mesures i accions que es realitzin en l'àmbit de la mobilitat, definint l'impacte de gènere com l'efecte positiu o negatiu d'una mesura o acció vinculat amb els rols, estereotips o desigualtats del sistema sexe-gènere.

# Abordatge integral de la mobilitat quotidiana



Integrar una perspectiva feminista en la mobilitat implica re-centrar la mirada per respondre a la mobilitat quotidiana en la seva complexitat, és a dir, analitzar i planificar la mobilitat entenent la complexitat d'activitats de la vida quotidiana de les persones, més enllà de la mobilitat ocupacional.

Incloure una perspectiva feminista interseccional en les polítiques de mobilitat implica canviar de paradigma i deixar d'analitzar la mobilitat com una decisió individual i els desplaçaments com a unidireccionals, per analitzar les pràctiques i patrons de mobilitat complexes de les activitats quotidianes tant en l'esfera productiva, reproductiva i comunitària. Això implica un canvi de prioritats per tal de posar la vida quotidiana de les persones i la sostenibilitat de la vida al centre de les decisions territorials en termes de mobilitat.

Integrar una perspectiva feminista també implica tenir en compte com la diversitat de cossos condiciona les opcions de mobilitat (persones amb mobilitat reduïda, infància, gent gran, joves, persones transgènere, persones de diferents pesos i mides). Per això cal analitzar com el gènere i la seva intersecció amb altres característiques, com l'edat, l'origen, el nivell d'ingressos, les capacitats, el tipus d'unitat de convivència, barri o població on es viu, condiciona i determina les opcions de mobilitat de les persones.

Finalment, incloure la perspectiva de gènere en la mobilitat implica analitzar la mobilitat en el cicle de les 24 hores del dia i els set dies de la setmana, reconeixent les diferents dinàmiques temporals de mobilitat així com la mobilitat nocturna quotidiana de les persones i com es veu condicionada pel gènere, la percepció de por, la menor freqüència de transport públic o una connexió intermodal deficient. Per això, serà imprescindible recollir dades qualitatives que recullen informació sobre mobilitat nocturna i en cap de setmana i festius, ja que aquestes mobilitats no són recollides en enquestes de mobilitat o les enquestes de satisfacció del servei.



Cal prioritzar programes d'inversió que donin resposta a una mobilitat quotidiana, reduint el temps de desplaçament, i que permetin a les persones en la seva diversitat desenvolupar les seves activitats quotidianes de manera autònoma, segura i accessible universalment en un radi de mobilitat quotidiana a peu d'entre vuit i deu minuts, centrant-se en el benefici social i no només en la rendibilitat econòmica.

# Ampliar el concepte de seguretat de la mobilitat des de la perspectiva de gènere

Incloure una perspectiva feminista interseccional implica anar més enllà de l'actual concepte de seguretat en la mobilitat i analitzar i adreçar com les violències masclistes i d'altres delictes d'odi (agressions lgbtífobiques, racistes i capacitistes) així com l'objectivització del cos de les dones condicionen les percepcions de seguretat de les persones depenent de la identitat de gènere i per tant, limiten el dret de les dones i persones amb identitat no binària a una mobilitat lliure i autònoma.

Dades recollides a través de la participació de dones diverses en les més de 100 marxes exploratòries realitzades per Col·lectiu Punt 6 en municipis de Catalunya amb participació de més de 1000 dones, recullen informació qualitativa de com les dones d'aquest territori varien i limiten la seva mobilitat a la nit per por a violències masclistes a l'espai públic. Es recull com la percepció de por i inseguretat augmenta a la nit sobretot en els recorreguts de tornada a casa, de com prefereixen utilitzar la bicicleta o el cotxe perquè al transport públic a la nit es senten més exposades a l'assetjament, tot i que també reconeixen que els aparcaments són espais que perceben com a insegurs. Quant a la mobilitat a peu, identifiquen els passos soterranis, ponts elevats, carrers estrets, foscos, amb manca d'activitat a les plantes baixes o mal il·luminats com infraestructures que influeixen la percepció de seguretat. Tots aquests temes són denominadors comuns per a tot el territori, que es repeteixen a tots els municipis estudiats (Col·lectiu Punt 6 2020c).

A més de l'anàlisi de les violències masclistes en la mobilitat, millores en el disseny dels sistemes i infraestructures de mobilitat poden reduir la percepció d'inseguretat de les dones i de la població LGTBI. Quan es pensa en infraestructures de mobilitat i transport, cal que compleixin el que es coneix com els 6 principis de seguretat de les dones, que han de ser uns espais que siguin vitals (diversitat d'activitats i persones), vigilats i cuidats de manera formal i informal (accés a ajuda i suport mutu), ha de ser una mobilitat equipada (manteniment i planificació), senyalitzada (saber on ets i on vas), visible (veure i ser vista) i comunitària (desenvolupada amb la participació activa de les dones) (Col·lectiu Punt 6 2017). Però també una mobilitat segura i lliure ha de garantir la seguretat viària i l'autonomia de la infància, de la gent gran i l'accessibilitat universal, perquè també la percepció de seguretat canvia depenent de la teva edat i de la teva condició.



# Equitat de gènere en la gestió, l'operació i la construcció del sistema de mobilitat

Finalment, per tal d'incloure una perspectiva feminista en la mobilitat cal també revisar l'equitat de gènere en el sí de la gestió del sistema de mobilitat i transport. Històricament, l'àmbit del transport i la mobilitat ha sigut un sector altament masculinitzat i dominat per persones formades en Enginyeria. La història de les carreres d'Enginyeria al nostre territori, així com la història de qui i de com s'accedia als llocs de treball de les diferents operadores de transport han limitat l'accés de les dones en aquest àmbit i estem davant d'un àmbit dominat pels homes. Aquest fet també ha sigut un condicionant important per la manca d'integració d'una perspectiva feminista en les polítiques de mobilitat, ja que està estretament connectat amb quins temes s'han visibilitzat i prioritzat en la política pública.

Per una banda, cal incrementar el nombre de dones en la seva diversitat en els òrgans de participació i els consells de mobilitat, així com en els processos participatius que es facin en el marc de desenvolupament de projectes de mobilitat. En particular, és important que l'experiència i expertesa de les dones grans, dones caps de família, dones cuidadores, treballadores de la llar i dones amb diversitat funcional, persones del col·lectiu LGTBI, participin de manera explícita en totes les convocatòries. Per altra banda, és imprescindible incorporar una perspectiva feminista interseccional en la dinamització dels òrgans consultius i dels processos participatius, per tal d'adaptar horaris, espais, dinàmiques i temes a la diversitat de persones, incloure els valors de la mobilitat quotidiana i de cures, visibilitzar el valor afegit de l'experiència de mobilitat quotidiana de les dones i garantir que no es silenciïn certes veus ni es desenvolupin dinàmiques de *mansplaining*<sup>2</sup> (condescendència masculista) o de lideratges hegemònics.

A més dels percentatges de treballadores, caldria analitzar en quin nivell de l'escala treballen, ja que també en l'interior de les organitzacions es reproduïx la divisió sexual del treball, segregació vertical i horitzontal. Els homes acostumen a ocupar posicions de construcció, manteniment, conducció, seguretat o direcció mentre que les dones treballen en l'atenció al client, com a personal administratiu o en la neteja. És per tant, imprescindible en totes les escales de la mobilitat, tant a nivell d'òrgans de decisió, ja que acostumen a ser espais masculinitzats tant a les operadores, com els consells i òrgans consultius i decisoris de mobilitat, com en la construcció d'infraestructures, o els òrgans de participació ciutadana.

<sup>2</sup> *Mansplaining* es un neologisme anglosaxó que prové de la paraula home i explicar i es refereix quan un home explica alguna cosa a una dona de manera condescendent i paternalista.

# Marc legal i normatiu



La integració de la perspectiva de gènere en l'àmbit de la mobilitat està alhora promoguda per un marc legal i normatiu internacional, estatal i valencià vigent des de fa 25 anys al qual cal fer referència.

A la Carta Europea de les Dones a la Ciutat de 1995 un dels temes prioritaris és la mobilitat, on s'apunta que totes les dones han de tenir fàcil accés al transport públic amb l'objectiu de viure i gaudir lliure i plenament la vida econòmica, social i cultural a la ciutat. Per tant, la mobilitat ha de ser un tema prioritari per tal de proporcionar eleccions que facilitin de manera igualitària l'accés a la varietat de possibilitats que ofereixen les ciutats, i que evitin estar tancades i aïllades. Aquesta prioritat va ser ratificada també el 2004 en la Carta Internacional del Dret de les Dones a la Ciutat signada en el marc del Fòrum de les Cultures celebrat a Barcelona.

La Nova Agenda Urbana (NAU) aprovada per ONU Habitat el 2016 també apunta a la equitat de gènere i l'apoderament de les dones i nenes a través de la seva participació plena i efectiva en totes les esferes i llocs de lideratge. La NAU especifica que la planificació urbana i la mobilitat es basin en l'edat i el gènere. Els Objectius de Desenvolupament Sostenible (ODS) de Nacions Unides, en particular l'ODS 5 Igualtat de Gènere i l'ODS 11 Ciutats i Comunitats Sostenibles serveixen com a marc internacional per l'aplicació de la perspectiva de gènere en l'àmbit de la sostenibilitat i el transport.

Al País Valencià, la mobilitat amb perspectiva de gènere s'emmarca en la LLEI 9/2003, de 2 d'abril, de la Generalitat, per a la Igualtat entre Dones i Homes. DECRET 192/2020, de 27 de novembre, del Consell, de regulació del Consell Valencià de les Dones, que insta a vetllar per aconseguir la incorporació de la perspectiva de gènere en les polítiques autonòmiques i a fomentar la interrelació amb els òrgans locals de participació en relació amb la igualtat d'oportunitats de dones i homes i potenciar la col·laboració amb altres ens d'anàloga naturalesa i finalitats d'altres comunitats autònomes i de l'Administració general de l'estat. Així com el Decret legislatiu 1/2021, de 18 de juny, del Consell d'aprovació del text refós de la Llei d'ordenació del territori, urbanisme i paisatge, on l'article 13 insten a integrar una perspectiva de gènere en planificació urbana que defineix que el text refós té com a "objecte la regulació de l'ordenació del territori valencià, de l'activitat urbanística, de la utilització racional del sòl i de la conservació del medi natural, des d'una perspectiva de gènere i inclusiva" (article 1), i en específic a l'article 13 es regula la cohesió social, la perspectiva de gènere i l'urbanisme.

La Generalitat Valenciana també va publicar al 2017 el "SET per introduir la perspectiva de gènere en el procés urbà", que també defineix sis objectius per integrar la perspectiva de gènere en la mobilitat adreçats a disminuir el temps de les dones en els desplaçaments, millorar horaris, freqüències, fiabilitat horària i preus, millorar l'accessibilitat en el transport públic; garantir la seguretat en el transport públic; aprofitar el potencial de l'experiència de les usuàries per millorar la planificació de la mobilitat; passar del model de transport públic lineal i uniforme a un model que responga a les necessitats actuals de flexibilització i multiplicitat d'horaris de les persones.





# Una aproximació a la mobilitat quotidiana de dones i altres identitats a València

A continuació, es presenten els resultats obtinguts en els dos tallers participatius que es van fer amb dones i altres identitats no binàries a València al novembre de 2022. L'objectiu dels tallers era fer una anàlisi de la xarxa quotidiana de mobilitat de València a través de l'experiència i vivències d'un grup de dones diverses que viuen a València o en pobles i ciutats de l'entorn. Dels tallers s'ha pogut analitzar tant els elements favorables com desfavorables de la mobilitat quotidiana de València, en relació al model de ciutat, a la seva orografia i la configuració, així com la xarxa de mobilitat metropolitana, a peu, en bici, en transport públic i motoritzada.

València és una ciutat que per la seva configuració i orografia, com a ciutat plana, fa que pugui ser molt transitable a peu i en bicicleta. La seva planificació a nivell de ciutat també ha esdevingut en que als barris hi hagi molts serveis de proximitat: en alguns barris encara hi trobes molt de comerç de proximitat i les participants valoren que la majoria de serveis de la vida quotidiana els pots trobar a prop de casa. A més, és una ciutat que disposa de moltes zones verdes, i en particular el parc del Riu Túria, que s'utilitza molt de dia per diferents activitats d'esport i oci.

Les participants també valoren que a nivell de mobilitat, és una ciutat amb bones comunicacions amb carrils bici, bona oferta de transport públic diürn, i amb carrers amables no massa grans amb voreres i carrils bici i, no només carrers per a cotxes.

Però dels tallers sorgeixen valoracions generals d'aspectes desfavorables que caldria millorar. Mentre la mobilitat interna a la ciutat és valora positivament i que hi ha diverses opcions sostenibles per moure's, no és el cas de la mobilitat i les connexions metropolitanes. La mobilitat amb els municipis de l'entorn de la ciutat i amb la resta de la província i la resta del territori valencià es



valora com a molt deficient en transport públic, i centrada exclusivament en la dependència del transport privat motoritzat.

Per altra banda, a nivell de ciutat i comparant barris, les participants comenten que en els darrers anys s'han fet moltes millores al centre de la ciutat, però no s'ha invertit ni s'han fet millores en molts del barris que estan fora del centre.

També es comparteix com la creixent massificació turística del centre que és present tot l'any, impacta en la mobilitat de les participants, ja que el transport públic que passa pel centre està massificat pel turisme.

“Cada volta hi ha menys gent que vivim al centre, és que moltes vegades, quan fem ús del transport públic al centre, ja està massificat pels turistes. Que abans només venien a l'estiu i al nadal, i en falles, però ja estan tot l'any. Aleshores, dona igual que te'n vagis a la uni, ells estan el eixe autobús. O van a la platja perquè està a prop... no sé, estan”

Dels tallers també sorgeix com les percepcions canvien de dia i de nit. De nit moltes de les participants expliquen que en segons quines zones i depenent del medi de mobilitat, incrementa la seva percepció de por o inseguretat.

“Hi ha una preocupació per anar acompanyada als llocs de la gent que és de València, o d'organitzar els horaris i viatges amb família o amics per a no tornar sola a casa”

Un cop realitzada aquest anàlisi general de la ciutat, s'analitzen de manera més detallada alguns temes que han sortit als tallers de mobilitat quotidiana.

# Mobilitat metropolitana

Una de les deficiències més identificades per les participants en els tallers és la desconexió que existeix en modes de mobilitat sostenible entre València ciutat, l'àrea metropolitana i la província. Hi ha una desconexió amb les capitals de província, ja que en transport públic es triga una hora i mitja, molt més que movent-se en cotxe.

“La desconexió absoluta que hi ha a les capitals de província. En València, per exemple, sí o sí, necessites agarrar el cotxe”

“Podria blablacar i tot això, però a nivell d'horaris i que tinc tres nanos i necessite estar en un horari en casa i tot això, no és viable”

“Hay mucha mayor conexión con Madrid que con Castellón o con Alicante. O con cualquier pueblo de la comunidad autónoma”

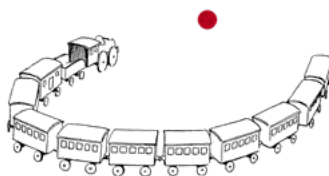


La connexió de València amb l'Àrea Metropolitana també es valora com a dolenta. Per exemple, una de les dones participants explica que en metro a Torrent hi ha una freqüència de 15 minuts, però passant ja al següent poble, la freqüència és de 45 minuts.

“Habría que mejorar las conexiones con Valencia para que la gente no viniera tanto en coche. Porque al final los de pueblos invadimos el coche de Valencia. O párquines disuasorios y mejorar todavía más el transporte público urbano, claro”

“La conexión con el área metropolitana es muy mala, de hecho, están a ver si sacan el mapa concesional, pero llevan años para sacar el mapa concesional y lo que deberían hacer es mejorar la conexión de los buses amarillos. O sea, metrobus. Pero tiene que haber voluntad política para poner pasta allí (...)”

“Jo per exemple, treballo a Roca, i en bici són 40 minuts, en cotxe 15 i en transport públic 1h 20min. Aleshores, al final, acabes anant en cotxe, perquè per la nit no vas a tornar per l'horta en bicicleta per la sensació d'inseguretat. No hi ha carril bici fins a Roca”



Una de les connexions més deficientes en transport públic és amb Utiel i Mislata, i les participants necessiten dependre d'un cotxe perquè la connexió en transport públic és “horrorosa”.

“Tengo que venir de Utiel a Mislata en coche. Es la tardanza. A ver, es que yo realmente no soy de Utiel Utiel, soy de una aldea de Utiel. Allí somos 200 habitantes”

“Ella comentava que té una amiga en Vinalesa, y no hi ha metro fins a Vinalesa, i has d'anar en cotxe sí o sí ... Que Vinalesa està al costat, que són 10 minuts”

També es considera que hi ha discontinuïtat a peu i en bici en els trajectes de connexió metropolitana.

“En barreras arquitectónicas hemos hablado también del Área Metropolitana, las conexiones y salir fuera de la ciudad, ya sí que hay... sobre todo en bici, pero también andando. Hay muchos desplazamientos que se podrían hacer andando y no se hacen, porque es como un agujero dentro de la ciudad”

“El propio río Turia, es bestial lo grande que es y lo que ha desconectado toda la zona de la Torre con el Sur de la ciudad de Valencia. De hecho, tradicionalmente esas zonas han estado conectadas, la gente iba a pie, y hicieron el río y ...”

# Mobilitat a peu



Les participants valoren que a València s'han ampliat les zones peatonals i restringut el trànsit de vehicles motoritzats en certes zones. Això fa que sigui una ciutat fàcil de caminar, còmoda i segura durant el dia. La vida quotidiana als barris es considera que es pot fer majoritàriament a peu.

“La majoria de nosaltres els serveis o la vida quotidiana la fem a peu”

“Joestic a València, i la veritat que els desplaçaments són molt curts. Aleshores bàsicament los faig caminant o ara tinc la sort de poder anar en bicicleta al treball. I després, quan necessito fer compres, el mercat, supermercat, o per ahí, lo faig a dirari i ho faig caminant. Així que no tinc necessitat de desplaçaments molt grans.”

Tot i que aquesta peatonalització es condisera que s'ha fet sobretot al centre i que caldria que es millorés elements de la infraestructura a peu en altres barris i zones de València.

“També n'hi ha un altre tema, que es que en el centre s'està com expandint la idea de smart city, carrers peatonals, tot molt comunicat, però després te'n ixes un peu del centre i tot canvia”

Per exemple, es comenta que els encreuaments estan malament per a vianants en alguns llocs, ja que no són accessibles i no hi ha uniformitat en l'aplicació de l'accessibilitat. Per altra banda, l'ocupació de l'espai públic per part de les terrasses també resta accessibilitat a alguns recorreguts a peu. També hi ha grans avingudes que a vegades poden ser perilloses.

Algunes de les participants també comenten que hi ha barris on els llums estan apagats a la nit, per exemple, a Benimaclet.

“Hi ha voltes que està apagat el llum. (...) Hi ha barris apagats, i a vegades Benimaclet està apagat a la nit”

També totes comparteixen que el parc del Riu Túria el consideren insegur a la nit, perquè no està ben il·luminat, només en alguns trams hi ha il·luminació.

“El que es el parque, lo usamos por el día, pero por la noche está completamente sin iluminar (...) completamente oscuro, y es el carril bici, o sea, tú estás yendo por el carril bici y está totalmente oscuro, en algunos tramos. Luego, si coges la grande que va por el medio, y es por donde van los runners y todo eso...”

Una altra participant parla de la percepció d'inseguretat que viu al barri de La Luz.

“(…) Salgo a las 22h y me voy andando a casa. Andando o en coche si me da tiempo a cogerlo cuando paro en... cuando salgo antes o algo me voy a Mislata y cojo el coche, pero por seguridad, por qué no me gusta nada caminar por ese barrio (barrio de la luz) a las diez de la noche sola” (...) “prefiero ir en coche, porque pasar ese barrio...” (...)



“Hay también una zona industrial medio abandonada por esa zona, entre la Avenida del Cid y Mislata... o sea, industrial pero feo”

També es recullen com espais percebuts com a insegurs el Pont Iturbi que connecta el Centre amb Malilla i el túnel que va de Bailèn a Russafa.

“Nosaltres havíem mencionar el pont d’Iturbi, que connecta el tren de barri de Malilla, i és súper insegur. La percepció d’inseguretat és súper gran. I el túnel que va de Bailèn a Ruzafa...”

# Mobilitat en bici

Les dones valoren positivament la possibilitat de poder-se moure en bici per València. Valoren que s’ha prolongat la xarxa de carrils bicis i que l’escala de València permet fer molts recorreguts quotidians en bici.

“És una ciutat que està ben connectada pel carril bici, cada vegada millor, i això ha facilitat molt el transport en bici”

Algunes participants consideren que la bici els hi proporciona rapidesa i millor percepció de seguretat en els seus trajectes.

“la ventaja que tiene la bici, eso sí, porque te da la seguridad de que, claro, a las 3 de la madrugada te sientes mejor si vas en bici que si vas andando, porque vas más rápido, porque puedes evitar problemas”

“(...) pero es verdad que en la bici vas más rápido, vas más directo... si vas en bus tienes que parar igual a diez minutos de tu casa, entonces es más incómodo, eso sí”

Més enllà de les accions institucionals que s’han fet a nivell municipal per ampliar i millorar la xarxa ciclista, les participants també valoren que existeixin programes comunitaris gestionats per entitats, com l’Aula de la Bici, que ha acompanyat a moltes dones a aprendre a anar en bici i agafar confiança per circular en bici per la ciutat.

“Un elemento que yo he considerado favorable para mí, sobre todo para coger la bici más, ha sido conocer cómo me tengo que desplazar en bici. O sea, aprender a circular en bici. Buenas prácticas. (...) (me ha enseñado) el Aula de la Bici Valencia, pero de verdad, a mí me ha sido muy útil y me ha dado mucha confianza para ir en bici”

Tot i la valoració positiva que fan de l’ampliació de la xarxa ciclista, les dones apunten elements i indrets on caldria millorar la mobilitat en bici. En particular parlen de carrils bici mal mantinguts en quan a la pintura i que no es veu clar la separació amb l’espai de vianants.



“(Falta) mantenimiento y anchura, porqué para los diferentes usos... no solo con patinete, sino gente que está soltándose a usar la bici, le da miedo cuando hay cualquier... o sea, si es muy estrecho y mucho movimiento... entonces tener en cuenta los diferentes usos”

Per exemple, a l'entorn del riu no hi ha claredat quin és el camí per a vianants i quin per bicis. També es parla de l'entorn de l'Alameda.

“Alguna vegada que he anat caminant, sí que és veritat el que tu dius que no està molt ben signat el carril bici, aleshores tu pots anar per la zona del riu i tindre una bici a un costat i a un altre, o pel mig... i no saps molt bé per on tens que circular tu i per on les bicis”

També es comenta la percepció d'inseguretat que donen els carrils bici que circulen al costat del cordó d'aparcament i que es percep com a insegur per la sortida i entrada de persones en els vehicles.

Hi ha també alguns recorreguts amb corbes molt tancades o bé que els carrils bici es perceben insegurs per què hi ha patinets i altres bicis que van més ràpid i no hi ha prou espai per a que convisin diferents ritmes de circulació. És el cas del carril bici de Russafa on consideren que no caben dues bicis o bé el del Carrer Colon que consideren que està col·lapsat.

“Luego que el carril bici, hay muchas veces, sobre todo el que está por el lado del río, se levanta el carril bici por las raíces de los árboles... esos carriles la verdad es que se tocan muy poco. El de Peris i Valero es otra avenida como bastante grande está muy mal ese carril bici para la cantidad de gente que hay en Peris y Valero. Y eso para los patinetes... yo he visto gente salir volando, porqué faltan trozos de carril bici, se cuele la rueda y...”

“la aparición de los patinetes eléctricos, por el carril, pero por la acera también. A veces a mí en bici, por carril me dan miedo, porqué van muy rápido, no señalizan, no sé hacia donde van...”

“Com van més ràpid, intenten avançar-te, aleshores venen de cara, has de frenar tu perquè t'avancen...”

En general, les ciclistes expliquen que van en bici quan hi ha carril bici i el perceben segur. Que eviten aquells carrils que són estrets, com per exemple a Ferran el Catòlic, o bé que no estan segregats/separats de la calçada o la vorera.

“Bueno, y hay veces que estan los bares, la mesa del bar pegada a tu carril, y dices, a ver, te voy a dar!”

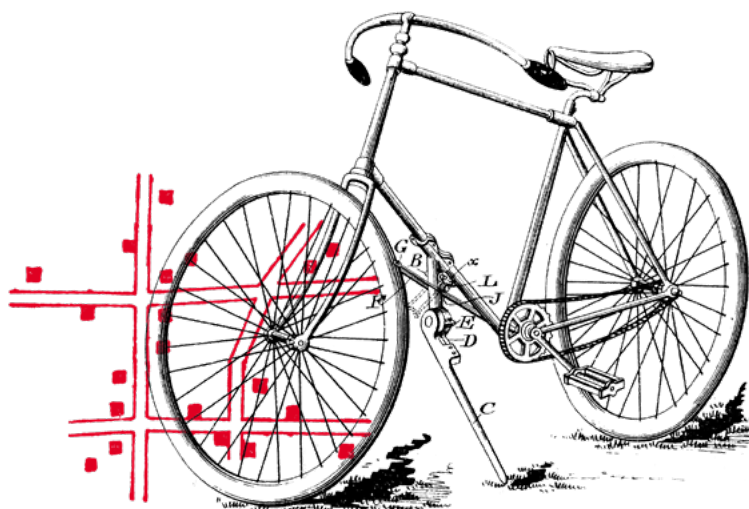
“I en general, en moltes zones, no només en Russafa, en moltes corbes has de parar si et ve una bici de cara perquè és molt difícil que passin les dues bicis de manera segura”

També, les participants apunten que hi ha molts carrils bici però no sempre es prioritza les bicis, i això provoca assetjament vial, especialment d'homes cap a les dones.



“Hay muchas zonas en Valencia, no solo de carril bici, sino de ciclocalle, que lo que tienen es la señalización, pero no priorizan en realidad el ciclista, por eso se da el acoso. Y siguen teniendo, por ejemplo, mucha gente a la universidad viene a través de Benimaclet, y toda la zona del tranvía, que tiene en calzada ciclocalle, compartimos ciclistas y coche, y los coches, como tienen línea recta y no tienen bucles, van detrás de ti todo el rato, entonces al final acaban acosando muchos. Sobretudo a nosotras”

Les dones valoren que estaria bé que hi haguessin més senyals que visibilitzessin la prioritat de la bici i alhora dificultar el pas i la velocitat dels vehicles motoritzats.



Les participants també fan valoració del servei de ValenBici. Per una banda, les dones comenten que les bicis de ValenBici pesen molt, però també estan en mal estat de manteniment. El repartiment desequilibrat de les bicis és problemàtic per la nit en algunes estacions. Falten estacions de ValenBici i no hi ha prou oferta de bici pública o espai on deixar-les quan arribes a destí. Això troben que encara és més problemàtic a la nit i matinalada.

“(por la noche) funciona, pero a veces hay estaciones que como son mucho más frecuentadas están llenas y no puedes aparcar, y luego hay otras que están completamente vacías y no encuentras bici”

“Moltes voltes per la nit, o inclús pel dia quan vas a classe, no tens oferta o no saps a on aparcar-la, i has de tornar a casa a aparcar-la i anar caminant, i ja has perdut tot el matí, o la nit, o el que siga”

Una de les propostes que comparteix una participant és que en altres països hi ha telèfons habilitats per acompanyar els itineraris nocturns en bici per reduir la percepció d'inseguretat de les dones i fomentar l'autonomia en bici.

“... lo que hacen es que tú llamas cuando vas a salir. (...) A mí solo me dan miedo las conexiones metropolitanas por la noche en la bici (...) es como el Punto Violeta pero de Bici, entonces vas hablando. En teléfono, o pones la ubicación y la mandas, o llamas antes de salir... Eso habría que ver como organizarlo”

# Mobilitat en transport públic



La ciutat de València té una varietat de transport públic que combina bus urbà i interurbà, tren, metro i tramvia. Tal com ja s'ha comentat, a nivell urbà es valoren positivament les connexions i hi ha una bona valoració sobretot del servei de bus i tramvia. Però la dificultat és de moure's fora de València i les connexions amb l'àrea metropolitana i amb els pobles i les altres capitals de província.

En concret, les participants comparteixen que és fàcil connectar les diferents línies de bus, metro i tramvia. Algunes comenten que en bus s'orienten millor que en el metro.

“Puedo conectar de forma sencilla las líneas por las que yo me muevo. No me resulta difícil. Solo por la aglomeración”

“A mí me gusta más el bus porque puedo ver donde estoy. El metro, me pasa muchas veces de, al no saber dónde estoy y no aclararme con las calles... pues coger una, ir en dirección contraria, no saber dónde estoy... y no me gusta nada. Entonces prefiero coger bus, preferiblemente, porque siento que me lleva más específicamente al sitio. El Tranvía al ser línea recta y poco más... luego tengo que andar, ubicarme y todo... entonces prefiero bus”

En els últims anys, el servei de bus també ha millorat, per una aposta clara a nivell municipal de millorar el servei i de conformar un equip que també incorpora una mirada de gènere al servei de bus. Per una banda, el bus EMT ha millorat el servei nocturn de bus, donant continuïtat a un nombre de línies diürnes en quant a numero de bus i recorregut per tal de cobrir tota la ciutat i de que les persones usuàries es puguin orientar millor. A més, a les nits s'ha incorporat el programa de Parada Violeta al bus, que és un servei de parada a demanda per a dones a partir de les 22:30 on les dones poden demanar a la persona conductora que les deixi entre dues parades oficials, per escurçar el trajecte entre la parada i el destí.

“(...) a partir de les 22:30h, qualsevol dona que viatja sola o acompanyada d'una altra dona, pots demanar que te pare en qualsevol punt de la línia ... Té que ser un punt que no siga perillós per a la resta de la circulació de vehicles i que siga també accessible”

Tot i que existeix aquest servei, moltes de les participants comenten que cal difondre més aquest servei perquè consideren que no tenen prou informació de com funciona.

“Ha sortit el tema del punt Violeta, s'ha dit que existix en alguns mitjans de transport públic, però no s'explica com utilitzar-ho ... En l'autobús sí (que existeix), jo no sé si en la resta...”

A més de la parada violeta, hi ha un altra servei al bus EMT que pot ser molt útil, però que encara és molt poc conegut per les participants. En aquest sentit els tallers també van servir per compartir informació d'aquest tipus. És un sistema que pots comunicar per whatsapp si algú t'està agredint verbal o físicament. A través d'aquest sistema es comunica a la persona conductora i es truca a la policia des del centre del control, sense que l'agressor se n'adoni. També pots comunicar-te



directament amb el personal de conducció.

“No sé si sabéis que en el autobús se ha puesto un sistema que si alguien te agrede verbal o físicamente, puedes o enviar un WhatsApp de forma que el agresor no se entera, se lo comunican al autobús y llamamos a policia desde centro de control, le decimos al conductor sin que el agresor se de cuenta. O directamente vas al conductor y le dices si solamente quieres que le interpele, y él se ocupa, porque normalmente con el agresor si le interpeles ese perfil se calla, o si quieres que haya presencia policial”

Una de les participants explica que això cal que es difongui més perquè hi ha dones de totes les edats, però sobretot joves que cal que sàpiguen que existeixen aquests serveis.

Una altra millora del servei de bus és que al 2016 es va canviar la normativa, i ja no es pot aparcar un cotxe al carril bus de nit. Això més l'increment de carrils bus segregats que no poden ser ocupats per cotxes, ha incrementat la freqüència i millorat el servei.

Tot i que el servei de bus està molt ben valorat, sí que es recullen recomanacions de millores com estendre la xarxa de carril bus segregat, la millora de la coordinació d'horaris entre les diferents línies de bus per no haver d'esperar mitja hora entre una connexió i l'altra, o que s'augmenti el nombre de parades que tenen pantalles amb horaris a temps real, sobretot per poder fer decisions respecte a l'espera a la nit.

En contraposició al bus urbà, el que les participants consideren que és indispensable millorar es el bus interurbà, hi ha poca freqüència i això condiciona el servei per a aquelles que viuen i es mouen fora de la ciutat de València.

El tramvia es valora positivament perquè és directe, ràpid i còmode. Hi ha una nova línia, la línia 10. La freqüència en general és de 10 minuts al matí i cada 7 minuts i mig cap a la Ciutat de la Ciència. El problema és que moltes vegades va saturat sobretot en els trajectes que van o venen de la universitats. Algunes dones expliquen que les aglomeracions al matí són asfixiants, i les dones reben assetjament.

“Tota l'aglomeració de gent de les persones que van a la universitat, o les persones que van cap a Tarongers i tot això... que n'hi ha vegades que tenim com que fer pressió entre tots i totes per a cabre dins del tramvia. I és asfixiant i també és incòmode, perquè va amb un montón de gent... no és algo agradable”

“Molta gent en el transport, la qual cosa es fa insegura per a les dones. Han contat el cas d'un assetjament on la dona no es podia ni moure (...) en el tren sobretot, que és el rodalies que va als pobles propers”

“(...) en el tranvía tambien. Porqué en el tramvía hay mucha gente. Y en verano sobretodo...”

“Yo he vivido acoso dentro del tranvía”

“Aprovechan a estar cerca, y no puedes salir. Sobretodo si eres pequeña, claro. El resto te da la espalda, nadie lo ve...”



Les participants també fan ús i valoració del metro. Comenten que el sistema de metro està pensat per connectar la ciutat de València amb els pobles. No és un metro per connectar distàncies pròximes.

“Jo crec que el metro està més pensat per a connectar València amb els pobles. Però dins de la ciutat, a lo millor és la casualitat que a mi no me va a prop una parada i per això pràcticament no lo gaste... a lo millor sí, en el teu cas si fóra així, però jo no l'utilitze”

“El metro es el histórico Trenet de la ciudad de Valencia, que en realidad une Valencia con los pueblos. En realidad, Valencia no tiene casi metro. La red de metro es muy poco densa para la ciudad, nada que ver con Madrid, nada que ver con Barcelona”

Hi ha poca freqüència en algunes línies de metro i les connexions entre les diferents línies no és adequada. En una mateixa línia de metro, la freqüència a alguns pobles és cada vint minuts. Però si s'han de connectar dues línies que vagin a llocs diferents, el que tardaria 20 minuts en recorre es converteix en 40 minuts. Per tant, hi ha poca freqüència d'algunes línies de metro. I això no permet una bona connexió modal en el mateix sistema de metro.

Alhora el metro té un problema d'accessibilitat física i cognitiva no resolta. Les escales d'accés al metro acostumen a ser petites i estretes. Hi ha ascensors en algunes parades, però els ascensors van molt lents, i això dificulta la mobilitat de les persones amb mobilitat reduïda o que depenen d'un ascensor.

“Potser una persona que té problemes de mobilitat i aparentment no, però a mi me dona la sensació que hi ha molta gent còmoda que agafa l'ascensor i que està bloquejant a gent que... a mares que van amb el carret, gent que té realment problemes... la gent no és molt solidària. Després, no sé si això serà normal en altres ciutats, però en el metro, normalment les parades tenen eixides prou distanciades i només tindràs ascensor en una, o siga que pot allunyar-te bastant del lloc al que vas”

“Les eixides. Jo encara que baixe en la meua parada, la de Benimaclet, jo tinc que mentalitzar-me de, vale, en quina eixida tinc que eixir per ubicar-me”

A part de que les sortides no són clarament senyalitzades i es consideren distanciades unes de les altres, algunes consideren que no hi ha plànols ni senyalització que sigui entenedora. Un altre element que consideren confós és que per la mateixa andana passin dues línies diferents.

Però d'altres que han utilitzat el metro freqüentment consideren que el metro té una xarxa senzilla i lineal i en canvi, els hi costa entendre la diversitat de línies de busos que hi ha.

“Pues fija't tu, que jo en el metro me funcione genial, i en el autobús no tinc manera de saber els números i les... i jo anava sempre en el metro”

“Jo conec més el metro i és una xarxa més senzilla i és més linial”



A l'igual que en el tramvia, les dones participants expliquen que hi ha aglomeracion al metro al matí i això incrementa la percepció d'inseguretat, perquè en les aglomeracions hi ha homes que s'enganxen i t'assetgen o agredeixen i el conductor no et veu, a diferència del bus.

A les aglomeracions també s'hi suma elements de la configuració física del metro i l'entorn que incrementa la percepció d'inseguretat de les dones, sobretot a certes franges horàries.

“Depende de la zona cuando bajas está súper oscuro, vas mirando todo el rato a ver quien tienes detrás, o quien ha salido del metro contigo...”

“Antes se acababa a las diez y media de la noche, y ahora lo han alargado”  
“Los fines de semana hay horario nocturno y hay tres metros”

La percepció d'inseguretat també es veu condicionada per la manca de servei nocturn de metro, tot i que ara funciona el cap de setmana en servei nocturn, no hi ha prou freqüència i les dones no els hi agrada dependre d'aquest transport.

“Hi ha molt poca oferta de transport públic nocturn. Sobretot metros i tal... hi ha algun, però vamos, esporàdic, i no solem baixar al metro per lo que comentàveu (inseguretat)”

Una de les parades de metro que més percepció d'inseguretat dona és metro Bailén, per les barres i la morfologia.

“La estación en si tiene un diseño muy hostil. No sé, es muy gris, como paneles vacíos... está muy dejada. Está como si fuera en obras. Y dices, bueno, que sitio más raro...”

“Yo en Bailén a lo mejor no entro porque esa estación yo creo que le da miedo a todo el mundo, da igual a la hora que entres”

A la manca d'accessibilitat a les estacions i la percepció d'inseguretat, algunes participants aporten la dificultat de la intermodalitat amb bicicleta, ja que no a totes les estacions de metro hi ha pàrquing de bicis i en segons quines estacions dels pobles del voltant, l'aparcament sempre està ple per l'alta demanda, per exemple a l'estació de Torrent.

Finalment, en els tallers també ha sorgit el tema de l'assequibilitat del transport públic. Tot i que no hi ha un sistema tarifari integrat, sí que hi ha aspectes que es valoren positivament per part de les usuàries. Amb el sistema SUMA es pot fer un transbord durant 60 minuts.

Hi ha un bonobus de l'EMT que permet fer transbords infinits dins de la xarxa També hi ha una abonament jove fins als 30 anys per al bus, que es diu EMT Jove.

“Jo, com que el que més use és el bus, jo el que tinc és EMT Jove, que pagues com una mensualitat i pots agafar el bus tantes vegades com vulgues. Pel tramvia sí que tinc Suma”

Del bonobus de l'EMT es valora que la recarrega es pot fer de manera fàcil per la web i l'App i que et donen un viatge de marge, és a dir, quan s'acaba el bono de 10 viatges et deixa fer un 11è viatge i quan carregues el bonobus se't descompte.



Si no ets usuària habitual del bus EMT et pots descarregar una aplicació per comprar bitllets senzills, es diu, App EMT Ticket.

A nivell metropolitana, l'Autoritat Metropolitana de Transport té una targeta que pot utilitzar-se en metro, Rodalies, bus EMT i el bus groc interurbà.

# Mobilitat motoritzada

El cotxe es fa servir per moure's fora de la ciutat, per connexions amb altres territoris. Però dels tallers, surgeixen queixes sobre l'espai que ocupen els cotxes a València. Les participants expliquen que històricament sempre s'ha donat prioritat als vehicles motoritzats, al cotxe, tant en velocitat, ritme com en ocupació d'espais.

“Per exemple, els semàfors, tot... per creuar alguna Avinguda, Ferran el Catòlic, tu vas a creuar, i has d'anar molt a pressa perquè no se t'acabi el semàfor si ets peató. Però en eixe mateix, no pots creuar les dues direccions, t'has d'esperar en mig per a que... o has d'anar molt a pressa... i jo crec que és perquè se prima als cotxes”

“Sempre hem d'esperar nosaltres al cotxe, eixa és la sensació que jo tinc”

Es parla també que tot i que València és una ciutat 30km/h no es respecte el límit de velocitat. I una sobresaturació de vehicles aparcats a la via pública, perquè encara existeixen facilitats per aparcar gratuïtament al carrer.


“També hi ha un overbooking de cotxes aparcats, ocupant l'espai públic i per tant, hi ha vegades que és difícil desplaçar-te perquè està tot ple de cotxes aparcats”

“En València no hay zona hora prácticamente. Es una cosa de estas locas que tiene esta ciudad... sólo hay en Mucefar y en el centro”... “pots aparcar gairebé a qualsevol lloc sense pagar”

Tot i el privilegi del cotxe vers altres mobilitats sostenibles, en els darrers anys sí s'han produït millores, com tancar el trànsit a la Plaça de l'Ajuntament o a la Plaça de la Reina, reduir els carrils per a cotxes al Carrer Colon, entre d'altres. Però encara consideren que queda molt per millorar, ja que la majoria de millores s'han produït en el centre de la ciutat.

“Me resulta muy cómodo y muy gratificante caminar por el centro (de Valencia). Sí creo que se prioriza mucho el espacio del peatón, que todavía se puede hacer mucho, que se están peatonalizando muchos espacios en los últimos años, para mí es una pasada caminar por Valencia. Es verdad que si te desplazas ya a barriossí que ves una diferencia donde toca ponerse las pilas y empezar a mirar más barrios”





# Con- clu- sions

En conclusió, la ciutat de València té molts elements favorables per a la mobilitat quotidiana de les dones: és una ciutat plana, amb bona connexió a peu, en bici i en transport públic diürn i encara es manté el comerç i serveis de proximitat als barris que fa que les dones participants puguin desenvolupar la seva vida quotidiana en l'entorn més proper a on viuen.

L'ús que es fa de la bicicleta per part de la majoria de participants és un indicador que el desplegament de la xarxa d'infraestructura ciclista a València ha millorat molt en els darrers anys i que en conseqüència més dones, de diverses edats i perfils, utilitzen la bicicleta en alguns dels seus desplaçaments quotidians. Tal com es documenta, la bretxa de gènere encara és existent a València, però ha disminuït en la darrera dècada amb totes les millores ciclistes aconseguïdes. Les participants tot i l'ús que en fan de la bicicleta i la valoració positiva dels avenços, consideren que s'han de seguir fent millores, per completar la xarxa de carrils bici, fer-la més ampla i accessible ja que molts carrils són estrets, tenen corbes i girs perilloses i ja estan saturats.

A més, les dones valoren les polítiques de pacificació de certes zones de València i la prioritat que s'ha donat a vianants, traient espai al vehicle motoritzat. Però són actuacions que sobretot s'han fet al centre de la ciutat i que caldria que es poguessin fer actuacions de millora de la infraestructura a peu a altres zones de la ciutat, ja que la peatonalització del centre es veu com una acció enfocada al turisme i no tant a la població local.

Tot i això, es detecten elements desfavorables, fruit d'una planificació que ha sigut cega al gènere i que condiciona la mobilitat quotidiana de les persones. Per una banda, una ciutat i una regió que s'ha planificat centrada en el cotxe. La connexió amb l'àrea metropolitana i d'altres municipis del País Valencià és molt dependent del cotxe, ja que les connexions en transport públic es valoren com a deficientes, ja que o bé hi ha molt poca freqüència o en certes zones directament no hi ha connexió ni amb tren ni amb bus. Per tant, les participants demanen que es



desenvolupin les polítiques públiques necessàries per millorar la xarxa de transport públic interurbà.

A nivell de la ciutat de València també es detecten elements que condicionen la mobilitat de les dones. Per una banda, la percepció de seguretat de nit en certs elements de la xarxa de mobilitat. Per exemple, es valora positivament poder anar en bici de nit ja que proporciona autonomia i seguretat, i també es valora positivament el servei de bus EMT. Però en canvi les dones eviten utilitzar el metro, i algunes estacions en particular, o tenen més sensació de por anant a peu en certs barris o zones.

Les participants valoren positivament i utilitzen en major mesura el bus EMT i el tramvia. De fet, es noten les millores desenvolupades al bus, amb una dona directora que incorpora una mirada feminista a la mobilitat: s'ha millorat el servei de bus i les freqüències, s'ha modificat la xarxa de bus nit per a que fos més entenedora i donés més servei a les persones, s'han incorporat programes per respondre a la percepció de seguretat de les dones com les parades liles i a l'assetjament sexual com el servei de telèfon i whatsapp per informar d'una situació d'assetjament; entre d'altres. Tot i els avanços, les participants consideren que cal que es difonguin més, perquè moltes d'elles no disposaven de la informació d'aquestes millores.

Per acabar, remarcar el valor que han aportat les participants als tallers a aquest petit diagnòstic de mobilitat de València. Per una banda, han fet visible la necessitat d'un canvi de paradigma, cap a una mobilitat amb una perspectiva feminista. Perquè les participants han parlat i exerceixen en la seva gran majoria una mobilitat quotidiana sostenible que combina diversitat de desplaçaments i que confirma que les dones tenim una mobilitat intermodal i pròxima al lloc on vivim. També, perquè les participants també han parlat de les seves percepcions de seguretat, de com la bici els hi proporciona llibertat de nit i de dia, però també de la percepció de por que senten al metro o l'assetjament que reben al tramvia quan el servei està massificat. I per últim, la participació de les dones en aquests tallers han fet visible que els seus coneixements i la seva experiència quotidiana són essencials per avançar cap al canvi de paradigma, que necessitem més dades qualitatives que analitzin la mobilitat a l'escola de barri, de ciutat i també a nivell interurbà; i que necessitem recollir informació sobre la mobilitat diversa i sostenible de les dones per fer encara més clar que la mobilitat sostenible ha de ser sí o sí feminista.



# Biblio- grafia



Adriana Ciocoletto i Col·lectiu Punt 6 (2014). Espais per a la vida quotidiana. Auditoria de Qualitat Urbana amb perspectiva de gènere. Ed. Comanegra

Allen, Heather, Cárdenas, Galo, Pereyra, Leda, Sagaris, Lake (2018). Ella se mueve segura (ESMS). Un estudio sobre la seguridad personal de las mujeres y el transporte público en tres ciudades de América Latina. Caracas: CAF and FIA Foundation. Retrieved from [www.tinyurl.com/scioteca](http://www.tinyurl.com/scioteca)

Allen, Helen. Enfoques para la movilidad urbana responsiva al género. GIZ, SUTP, 2018. [www.tinyurl.com/womenmobilize](http://www.tinyurl.com/womenmobilize)

Asian Development Bank. Gender tool-kit transport. Maximizing the Benefits of Improved Mobility for All. 2013

Asian Development Bank. Policy brief: A safe public transportation environment for women and girls. Mandaluyong City, Philippines: Asian Development Bank, 2015

Atkins, Stephen. 1989. "Women, Travel and Personal Security." In Gender, Transport, and Employment: The Impact of Travel Constraints., edited by R. Grieco, M., Pickup, L., & Whipp. Gower Publishing Company

Autoritat del Transport Metropolità (ATM). 2020. Enquesta d'Assetjament Sexual en el Transport Públic, [www.tinyurl.com/omcassetjamentsexual](http://www.tinyurl.com/omcassetjamentsexual)

Autoritat del Transport Metropolità (ATM). 2021. Memòria Tècnica. Pla Director d'Infraestructures 2021-2030

BID. El por qué de la relación entre genero y transporte. BID, 2016

Bramuglia, Julieta y Leda Pereyra. Plan de Género y Movilidad, Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Hecho en colaboración con CAF Banco de Desarrollo de América Latina. 2019

Carrasco, Cristina (2007) Estadístiques sota sospita: proposta de nous indicadors des de l'experiència femenina. Generalitat de Catalunya, Institut Català de les Dones, 2007



CEPAL. La perspectiva de género en el transporte en América Latina y el Caribe. CEPAL. Boletín FAL. Edición n° 301, num. 9 de 2011

Ciocoletto, Adriana i Col·lectiu Punt 6. 2015. Espacios para la vida cotidiana. Auditoria de Calidad Urbana con perspectiva de género. Barcelona, Ed. Comanegra

Col·lectiu Punt 6 i Esther Anaya Boig. 2021. Recomanacions per integrar una perspectiva feminista en la mobilitat ciclista de Barcelona. Ed. Ajuntament de Barcelona

Col·lectiu Punt 6. 2014. Mujeres Trabajando. Guía de reconocimiento urbano con Perspectiva de Género

Col·lectiu Punt 6. 2017. Entornos Habitables. Auditoría de Seguridad Urbana con perspectiva de género en la vivienda y el entorno

Col·lectiu Punt 6. 2019a. Auditoria de Seguretat amb perspectiva de gènere a estacions de FGC. Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya, Juny 2019

Col·lectiu Punt 6. 2019b. Urbanismo feminista. Por una transformación radical de los espacios de vida. Virus Editorial

Col·lectiu Punt 6. 2019c. La perspectiva de gènere en la mobilitat en el Pla Director de Mobilitat 2020-2025, Autoritat del Transport Metropolità

Col·lectiu Punt 6. 2020a. Mujeres y personas no binarias en bici en Barcelona. Diagnóstico participado sobre el uso de la bicicleta con perspectiva de género. 2019

Col·lectiu Punt 6. 2020b. La perspectiva de gènere en les infraestructures de mobilitat. Pla Director d'Infraestructures 2021-2030, Autoritat del Transport Metropolità

Col·lectiu Punt 6. 2020c. “Volem ser lliures i no valentes”. Ed. Col·lectiu Punt 6.  
[www.tinyurl.com/lliuresnovalentes](http://www.tinyurl.com/lliuresnovalentes)

Col·lectiu Punt 6. 2021. Movilidad cotidiana con perspectiva de género. Guía metodológica para la planificación y el diseño del sistema de movilidad y transporte. Ed. CAF Banco de América Latina y Ciudad Autónoma de Buenos Aires

Dobbs, Lynn. 2007. “Stuck in the Slow Lane: Reconceptualising the Links between Gender, Transport and Social Exclusion.” *Gender, Work & Organization* 14 (2): 85–108

Duncan, Nancy. 1996. “Renegotiating Gender and Sexuality in Public and Private Spaces.” In *BodySpace. Destabilizing Geographies of Gender and Sexuality*. Routledge

Ganjavi, Ozhand, Rolland Lebrasseur, and Robert Whissell. 2000. “Night Walking Safety and Overall Satisfaction with Police Services.” *Policing: An International Journal of Police Strategies & Management* 23 (1): 22–36

Greed, Clara. 2008. “Are We There Yet? Women and Transport Revisited.” In *Gendered Mobilities*, edited by T. P. Uteng and T. Cresswell. Aldershot: Ashgate



- Grieco, Margaret, Laurie Pickup, and Richard Whipp. 1989. *Gender, Transport and Employment. The Impact of Travel Constraints*. Aldershot, UK: Gower Publishing Company, Ltd
- Grieco, Margaret, and McQuaid Ronald. 2012. "Gender and Transport: An Editorial Introduction." *Research in Transportation Economics* 34 (1–2)
- Guía para la Integración de la Perspectiva de Género en los sistemas de transporte urbano que optimizan la movilidad, BID, Noviembre 2013
- Hanson, Susan, and Geraldine Pratt. 1995. *Gender, Work and Space*. London: Routledge
- Instituição da Sociedade Civil. 2007. *Género y transporte urbano: inteligente y asequible*. GTZ y Ministerio Federal de Cooperación Económica y Desarrollo
- Jaimurzina, Azhar, Cristina Muñoz Fernández, Gabriel Pérez. (2017) *Género y transporte: experiencias y visiones de política pública en América Latina*. CEPAL
- Law, Robin. 1999. "Beyond 'Women and Transport': Towards New Geographies of Gender and Daily Mobility." *Progress in Human Geography* 23 (4): 567–88
- Leber Planificación e Ingeniería. 2018. *Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) 2015-2030 de la Villa de Bilbao*. Ayuntamiento de Bilbao
- Lynch, Gary, and Susan Atkins. 1988. "The Influence of Personal Security Fears on Women's Travel Patterns." *Transportation* 15: 257–77
- Michaud, Anne. "Guide d'aménagement pour un environnement urbain sécuritaire." Montréal: Femmes et Ville de la Ville de Montréal (2002)
- Miralles-Guasch, Carme. 2010. *Dones, Mobilitat, Temps i Ciutats*. Barcelona: Col·lecció Quaderns de l'Institut 14, perspectives des del feminisme. Institut Català de les Dones
- Miralles-Guasch, Carme y Martínez Melo, Montserrat. 2012. "Las Divergencias de Género en las Pautas de Movilidad en Cataluña, según edad y tamaño del municipio." *Revista Latino-Americana de Geografía e Género* 3 (2): 49–60
- Miralles-Guasch, Carme, Montserrat Martínez Melo, and Oriol Marquet. 2016. "A Gender Analysis of Everyday Mobility in Urban and Rural Territories: From Challenges to Sustainability." *Gender, Place and Culture* 23 (3): 398–417
- Ortiz Escalante, Sara. 2019. *Planning the everyday/everynight: a feminist participatory action research with women nightshift workers*. UBC
- Pacione, Michael (2003) *Urban environmental quality human wellbeing –a social geographical perspective*. *Landscape and Urban Planning* 65, p. 19-30. Página Consultada 28 de mayo de 2015
- Peters, Deije, *Gender and Transport in Less Developed Countries: a Background paper in preparation for CSD-9*". 2002





Qureshi, I.A, et al. (2007). Sustainable Transport Toolkit, 2007: EBRD Gender 1- Urban rehabilitation and transport projects Guidance Note. Recuperado el 25 de Julio, 2013 de:  
[www.tinyurl.com/urbanrehabilitation](http://www.tinyurl.com/urbanrehabilitation)

Riera, Itziar (2021). Informe “Movilidad sostenible y colaborativa en València, Càtedra d’Economia Col·laborativa i Transformació Digital. Universitat de València.  
[www.tinyurl.com/sostenibleycolaborativa](http://www.tinyurl.com/sostenibleycolaborativa)

Rotondo, Emma y Vela, Gloria (2004) Indicadores de Género. Lineamientos conceptuales y metodológicos para su formulación y utilización por los proyectos FIDA de América Latina y el Caribe. Progenero

Secretaria Distrital de la Mujer de Bogotá. 2019. . Mediciones nocturnas en materia de seguridad para las mujeres: ciclovías. Mujeres en Cifras 18. Boletín Informativo de la Secretaria Distrital de la Mujer. Programa “Me Muevo Segura” Bogotá

SEMOVI. 2019. Plan Estratégico de Género y Movilidad 2019. Secretaría de Movilidad, Gobierno de la Ciudad de México

Soto Villagrán, Paula (2017). Diferencias de género en la movilidad urbana. Las experiencias de viaje de mujeres en el Metro de la Ciudad de México. Revista Transporte y Territorio num. 16, 127-146. ISSN 1852-7175

Sweet, Elizabeth L., and Sara Ortiz Escalante. 2010. “Planning Responds to Gender Violence: Evidence from Spain, Mexico and the United States.” Urban Studies 47 (10): 2129–47.  
[www.tinyurl.com/planningresponds](http://www.tinyurl.com/planningresponds)

The Scottish Executive. Women and Transport – Guidance and Checklist. 2002

Transport for London and Mayor of London. Action on Equality: TfL’s commitments to 2020.  
[www.tinyurl.com/actiononequality](http://www.tinyurl.com/actiononequality)

Valdivia Gutiérrez, Blanca. 2020. La ciudad cuidadora. Calidad de vida urbana desde una perspectiva feminista. Tesis doctoral. ETSAB-UPC.

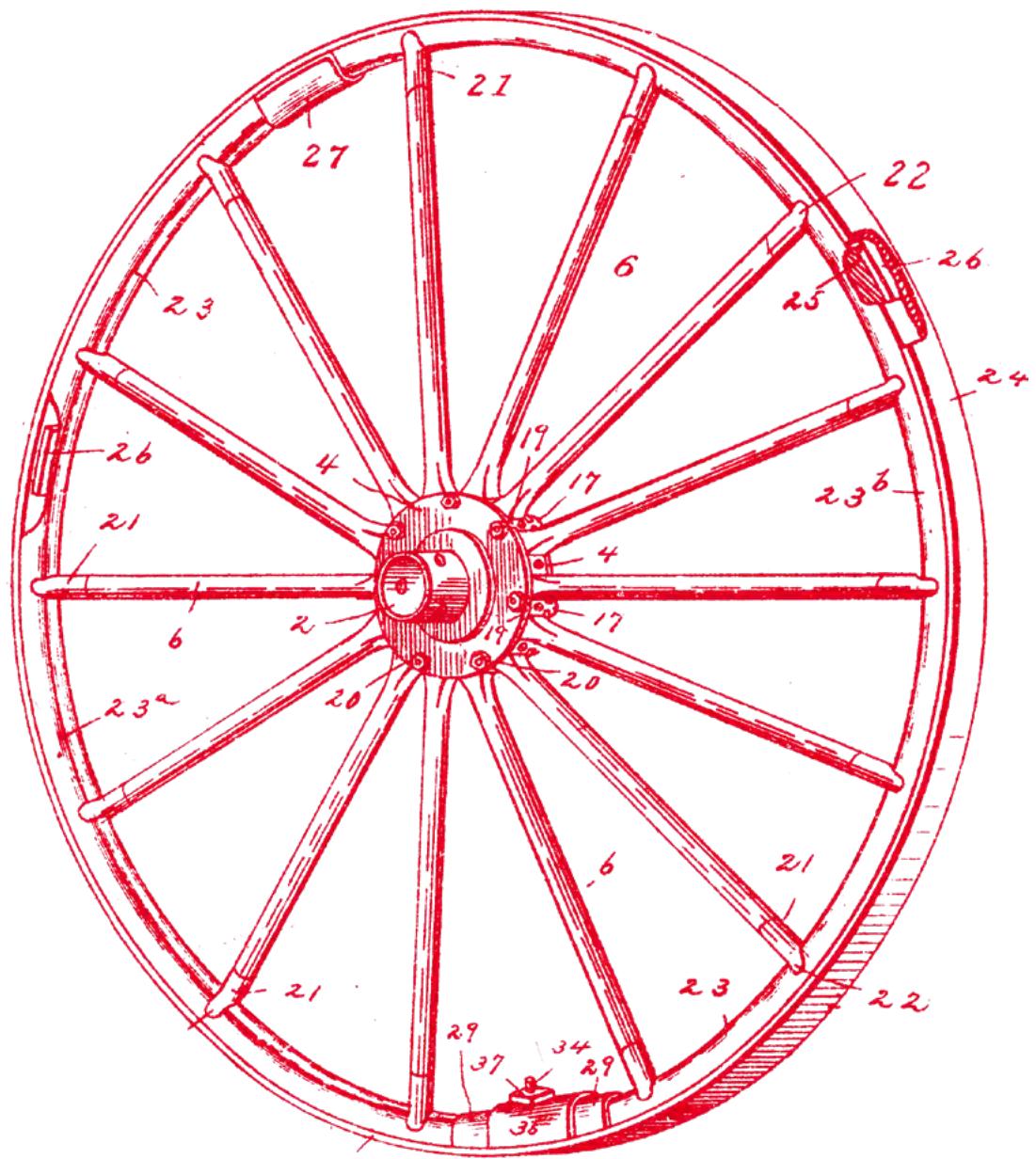
Valls-Llobet, Carme. 2020. Mujeres invisibles para la medicina. Ed. Capitán Swing

VV.AA.. 2017. Nocturnas: La vida cotidiana de las mujeres que trabajan de noche en el AMB. Col·lectiu Punt 6

Whitzman, Carolyn. 2002. “Feminist Activism for Safer Social Space in High Park, Toronto: How Women Got Lost in the Woods.” Canadian Journal of Urban Research 11 (2): 299-322

Whitzman, Carolyn, Crystal Legacy, Caroline Andrew, Fran Klodawsky, Margaret Shaw, and Kalpana Viswanath. 2013. Building Inclusive Cities: Women’s Safety and the Right to the City. Routledge





**Càtedra d'habitatge  
i dret a la ciutat.**



VNIVERSITAT  
D' VALÈNCIA