

INFRAESTRUCTURES I FEMINISME

Margalida Ramis

Actual portaveu del Grup Balear d'Ornitologia i Defensa de la Naturalesa. Llicenciada en Física per la Universitat de les Illes Balears (UIB), Responsable i portaveu de l'àrea de campanyes de territori i recursos naturals del GOB.

1. *Introducció que contextualitzi els conflictes*

Són moltes les lluites ecologistes que han tengut com a motivació l'oposició social a grans infraestructures viàries.

Sense anar més lluny – ni per context geogràfic ni per temps – les lluites contra l'Eix Vic-Olot a Catalunya, motiu d'aquesta monografia, iniciades al 1994 i que varen durar 10 anys, una dècada farcida de debats ciutadans, al·legacions, contenciosos administratius i mobilitzacions; les mobilitzacions a Mallorca contra l'autopista Inca-Manacor al 2003, amb fortes mobilitzacions i molta tensió a Costitx, on en una ocasió, la seva batlessa i aleshores també presidenta del Consell de Mallorca, Maria Antònia Munar (actualment a presó per corrupció) va romandre sense poder sortir de l'Ajuntament perquè molts activistes es varen estirar al terra per impossibilitar la seva sortida, després de rebutjar una moció contra l'autopista que impulsava la institució insular que presidia; la lluita intensa contra la construcció d'autopistes a Eivissa al 2006 amb antidisturbis arribats de la península, gent fermada i resistint a les finques que es pretenien sepultades per l'asfalt i desallotjaments forçats; les mobilitzacions de SOS Menorca els anys passats contra la reforma de la carretera general que han propiciat que a dia d'avui les obres restin aturades i s'acordés la demolició d'un dels ponts que havia de sostenir una megarotonda eliminada del projecte; o l'actual i intensa mobilització a Mallorca contra l'autopista Lluçmajor Campos, que ja va tenir al 1998 un precedent de lluita històrica contra l'autopista de Llevant que es projectava per Lluçmajor, Campos i Felanitx.



Foto 1. Bloqueig de les obres de l'autopista d'Eivissa. 2006. Font: Ara Balears

Els arguments contra la destrucció del territori, la fragmentació de l'àmbit rural, la protecció del paisatge, l'oposició a l'asfalt, la defensa del transport públic, els arguments contra el model de transport, energètic i de desenvolupament que propugnaven –sovint associat al progrés i la modernitat en els discursos polítics a favor- han estat sempre les qüestions discutides i qüestionades pels col·lectius contraris a la construcció dels macroprojectes viaris.

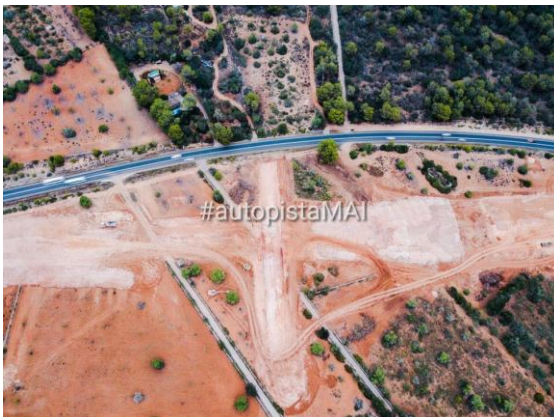


Foto 2. Imatge aèria de la polèmica autopista Lluçmajor-Campos, avui. Mallorca 2019. Font: Plataforma antiautopista⁵.

⁵ <https://autopistamai.org/>

Gairebé mai però, s'ha fet en aquest exercici d'oposició, una lectura vinculada a la perspectiva de gènere. Si la defensa del territori i la concepció de l'urbanisme han tingut clarament en els darrers anys una crítica i construcció de nous relats des de la perspectiva feminista, que obre nous paradigmes d'anàlisi i qüestionament als processos de destrucció del territori, la protecció dels recursos naturals i/o la concepció de la ciutat, no és així quan abordam la construcció, inversions i polítiques de infraestructures viàries de gran capacitat interurbanes com són les autopistes.

En l'anàlisi de l'urbanisme des de la perspectiva feminista s'aborda el transport dins l'àmbit urbà, i concretament el transport públic i les infraestructures associades, i les qüestions vinculades als modes de transport no motoritzats, utilitzats majoritàriament en ambdós casos per les dones. Es troben però, poques referències relatives a una escala superior de connectivitat i planificació territorial, que afecta les connexions interurbanes de gran capacitat concebudes per al transport de mercaderies i el desplaçament ràpid dels vehicles de transport privats per carretera, els cotxes majoritàriament.

En general, en l'àmbit de les polítiques públiques podríem afirmar que l'anàlisi de l'impacte de gènere s'ha anat abordant en certs àmbits com educació, sanitat o serveis socials.

En canvi no trobam referències en relació a l'anàlisi de les polítiques públiques de construcció de grans infraestructures des de la perspectiva de gènere (trens d'alta velocitat, línies d'alta i molta alta tensió, grans autopistes de connexió, gaseoductes i oleoductes, etc). Un exemple és que el Sistema Estatal d'Indicadors de Gènere¹, no contempla indicadors relatius a aquests aspectes.

Concretament i centrant-nos en l'anàlisi de les grans infraestructures viàries, avui, quan el feminisme es planteja com a eina transversal de lluita per la defensa dels drets humans entesos en el seu extrem i radicalitat com el dret a l'existència, quan l'ecofeminisme alça la veu per denunciar l'atac directa del sistema capitalista patriarcal contra les bases materials i humanes que sostenen la vida, ens cal desemmascarar els valors patriarcal i capitalistes que sostenen aquestes grans inversions que destrueixen territori i que, lluny de ser neutres des del punt de vista de gènere, parteixen de i alimenten uns desequilibris alarmants que se'ns presenten com un argument més,

clau i molt potent, d'oposició social a la construcció d'aquestes macroinfraestructures viàries.

2. *Impacte del gènere en les infraestructures viàries*

A continuació es pretenen abordar els diferents aspectes que es consideren imprescindibles per analitzar l'impacte de gènere de la construcció de grans infraestructures viàries, o el que és el mateix, analitzar des del feminisme la construcció/destrucció que implica la implantació d'aquestes infraestructures al territori des de les polítiques públiques.

Els valors de la cultura capitalista patriarcal que sostenen aquestes inversions

L'ecofeminista Yayo Herrero sosté que cal disputar tres hegemonies al sistema capitalista patriarcal: l'hegemonia econòmica, l'hegemonia política i l'hegemonia cultural⁶.

I en aquests tres àmbits, la construcció de grans infraestructures viàries pot ser fortament qüestionada.

En les societats capitalistes el model econòmic es basa en l'expansió i el creixement permanent a través de mecanismes de concentració de poder i amb l'objectiu de generar beneficis estrictament econòmics. Per altra banda, conceptes com velocitat i poder estan intrínsecament relacionats. Paul Virilio, autor del llibre "Velocidad y poder" (1977) afirma "La velocitat, destrueix. És una sort de paradoxa vinculant on es combinen progrés i catàstrofe".

En el cas de la construcció d'infraestructures d'alta capacitat tots aquests conceptes clau, part del relat hegemònic que s'imposa, hi són ben presents: la política és sinònim de poder, un poder que sotmet i oprimeix i que s'articula per a benefici dels interessos econòmics. El poder polític entén el progrés com a sinònim d'expansió i creixement i

⁶ <http://www.inmujer.gob.es/areasTematicas/portada/home.htm>

les autopistes en són un clar exponent, imposant la velocitat també entesa com a progrés.

Una velocitat que destrueix territori però genera sucosos beneficis per a uns pocs.

En aquest relat cultural, velocitat i creixement són sinònims de progrés, i la possessió de cotxe privat, símbol de llibertat i estatus social. Com apunta l'estudi «La movilidad con perspectiva de Género» de Laura Diéguez, de CCOO: «Recorrer muchos kilómetros, cada vez a unas velocidades más elevadas, en un territorio disperso y fragmentado, era el modelo de movilidad que imperó durante décadas en nuestra sociedad. En este contexto, el vehículo privado tenía (y sigue teniendo) un papel central». Possessió, velocitat, imposició sobre el territori i creixement (infraestructures cada cop més grans per poder fer més via) són valors intrínsecament lligats a la masculinitat hegemònica que s'imposa com a norma i que es pretén neutre des de la perspectiva de gènere.

Per una altra banda, si atenem a la concepció del territori en el marc d'aquesta visió capitalista i androcèntrica, veim, en la construcció d'infraestructures, una mostra evident del conflicte capital vs vida. En aquest marc, es concep el territori subordinat a les necessitats de l'home (i més concretament de l'home blanc, burgès, adult i.e. subjecte privilegiat del capitalisme heteropatriarcal). I s'evidencia la concepció del creixement i la imposició d'aquestes infraestructures sobre el territori, com la negació dels límits inherents de territoris, recursos naturals i del planeta, en definitiva. És una evidència innegable de la perspectiva androcèntrica que domina la visió actual del món. Els valors masculins són els que determinen què és important o necessari, de quina manera es fa política i on cal invertir.

Qui pren les decisions?

I d'aquí, la relació directa entre el relat cultural hegemònic en relació al progrés, el creixement, el benestar, la mobilitat i la presa de decisions. Si els valors que s'imposen són masculins, qui millor que els homes per controlar les institucions públiques i privades que decideixen i executen les polítiques d'infraestructures?

Els responsables polítics en matèria d'infraestructures són generalment homes. Fent una ullada a l'Estat Espanyol, i malgrat la

participació de les dones en els diferents àmbits de poder polític ha augmentat de manera considerable¹, podem constatar que, des dels inicis de la democràcia, només en dues ocasions el Ministeri de Foment ha estat dirigit per una dona (Magdalena Álvarez 2004-2009) i Ana Pastor (2011-2015)⁷.



Foto 3. Inauguració
Túnel Bracons. Font: El
Punt Avui

Dues dones front vint-i-dos homes en democràcia han estat al capdavant d'aquest ministeri. I en ambdós casos, podem assegurar que no es va notar en absolut un canvi de concepció que impregnà la manera de fer política.

Ben al contrari, podem pressuposar que l'esforç d'aquestes dues dones es va centrar en demostrar que podien exercir el càrrec amb els mateixos estàndards masculins, amb la mateixa duresa, inflexibilitat i lògica masculina que defineix la política pública en matèria d'infraestructures. Ja sabem que dona no és necessàriament sinònim de feminista.

7

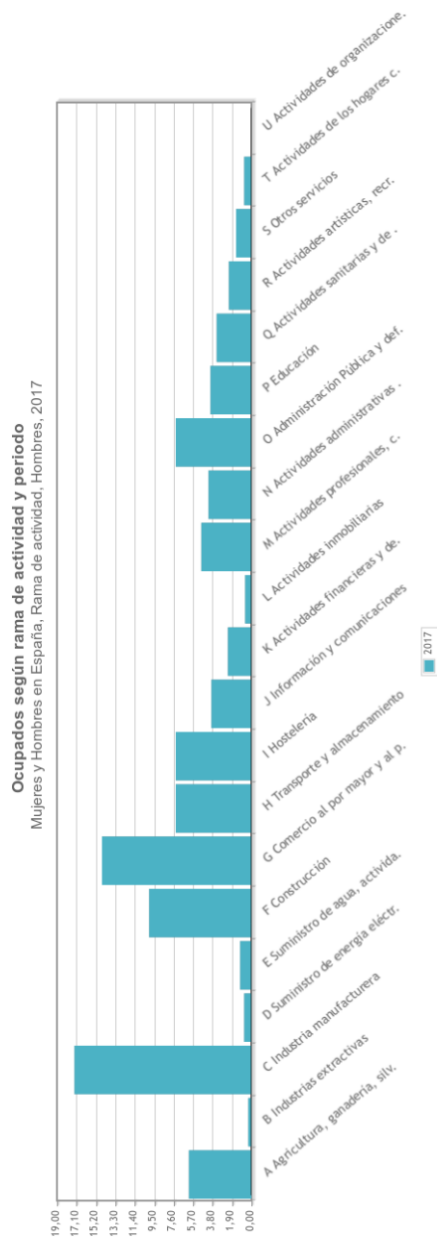
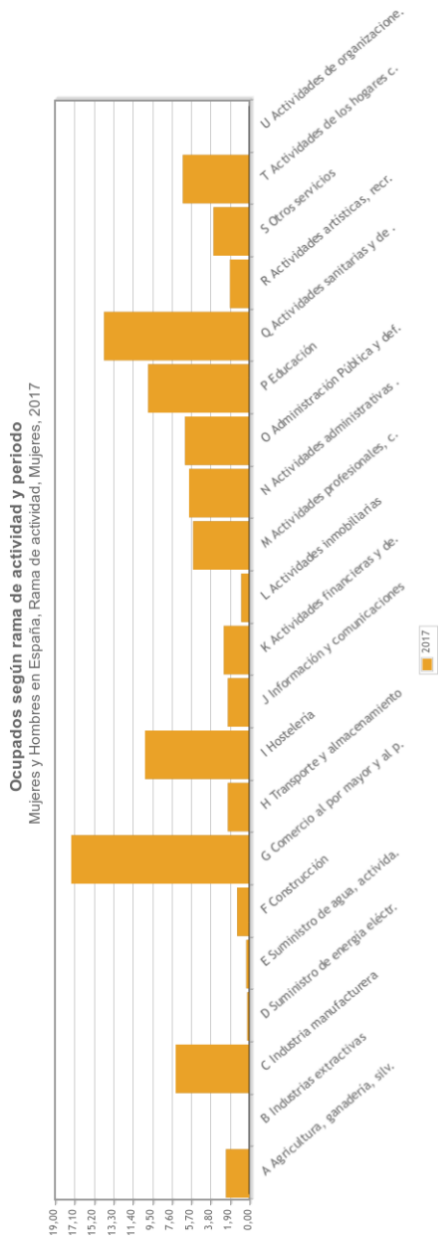
[1http://www.ine.es/ss/Satellite?L=es_ES&c=INESeccion_C&cid=1259925595348&p=1254735110672&pagename=ProductosYServicios%2FPYSLayout¶m1=PYSDetalle¶m3=1259924822888](http://www.ine.es/ss/Satellite?L=es_ES&c=INESeccion_C&cid=1259925595348&p=1254735110672&pagename=ProductosYServicios%2FPYSLayout¶m1=PYSDetalle¶m3=1259924822888)

Qui executa?

Les inversions per a la construcció d'autopistes i noves carreteres, sempre es justifiquen políticament amb l'objectiu de «contribuir a dinamitzar a curt termini l'activitat econòmica i incidir en la generació de llocs de feina directament». Però qui hi fa feina?

Al marge dels valors androcèntrics i patriarcals del sistema capitalista en relació a la construcció d'infraestructures, s'imposa també una qüestió de rols o estereotips de gènere dels perfils professionals vinculats a la construcció d'infraestructures viàries: des dels càrrecs directius de les empreses constructores, els perfils tècnics que desenvolupen els projectes (professionals de carreres tècniques i enginyeries majoritàriament), els responsables d'obra, fins als treballadors que desenvolupen els treballs propis de la construcció. En tots els casos es corresponen amb professions estereotipades cap al sexe masculí. Per tant, la generació de llocs de feina vinculats a la construcció de les infraestructures viàries implica clarament un important i significatiu desequilibri de gènere.

En l'enquesta de l'INE en relació a ocupacions per rama d'activitat i gènere queda ben palesa la diferència de gènere en aquelles professions vinculades a tot el procés d'execució d'una infraestructura viària: indústries extractives, construcció, transport, activitats professionals tècniques, etc. Potser trobaríem una representació femenina en els les activitats administratives i serveis auxiliars de les empreses de construcció i subministrament de material. Però això requeriria una anàlisi més a fons.



Figures 1 | 2. Ocupats per branca d'activitat i gènere. Font: <http://www.ine.es>

Qui les utilitza?

El darrer gran desequilibri que trobam en relació al tema d'infraestructures viàries d'alta capacitat des de la perspectiva de gènere és qui en resulta beneficiari. Qui les utilitza majoritàriament. Per a qui estan fetes, en definitiva.

Com apunta l'estudi «La movilidad con perspectiva de género» elaborat per Laura Diéguez, tècnica de la Secretaria de Polítiques Sectorials i Sostenibilitat de CCOO Catalunya «Numerosas personas expertas en movilidad han puesto de relieve el carácter selectivo del vehículo privado, dado que sus posibilidades de uso no son libres para toda la ciudadanía. No sólo es imprescindible obtener un permiso de conducción, sino que también hay que tener acceso a un vehículo. Hoy en día, todavía hay una mayor proporción de hombres que tienen carné de conducir en comparación con las mujeres. Por otra parte, cuando en la unidad familiar sólo hay un vehículo, las mujeres suelen quedar relegadas a un segundo lugar a la hora de utilizarlo (Miralles-Guasch).»

Si parlam també del transport de llarga distància de mercaderies per carretera - un altre dels arguments clau sobre el què es justifica la construcció d'aquestes infraestructures de gran capacitat - és evident també, que la majoria de conductors són homes.

Per tant, en aquest sentit, els doblers públics invertits no repercuteixen de la mateixa manera en homes i dones, generant un desequilibri greu sobre l'impacte de les inversions públiques que no és en absolut ni igualitari, ni equitatiu, ni inclusiu, ni just socialment.

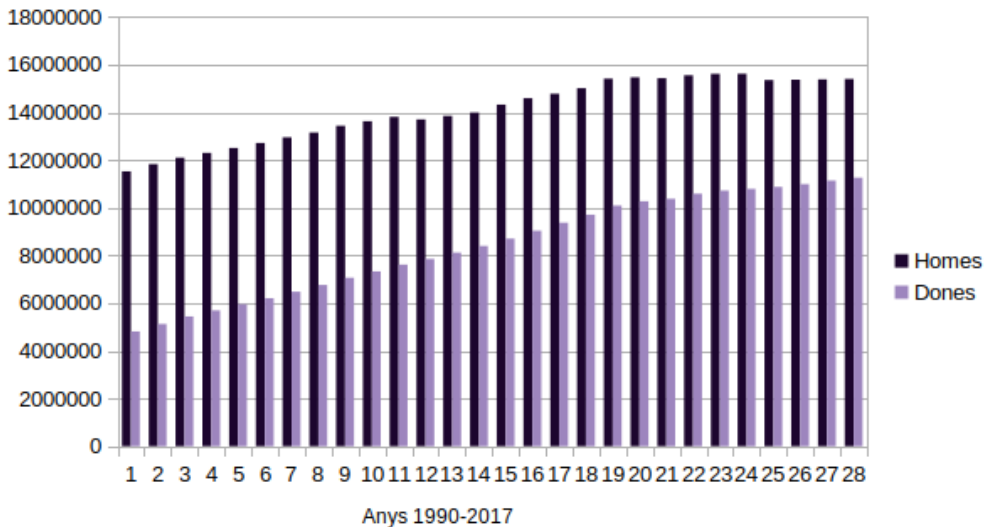


Figura. 3 Cens de conductors per anys i sexe. Font: DGT⁸

3. *El conflicte amb el territori i la vida*

Els arguments aportats per l'ecologisme contra aquest tipus d'infraestructures són àmpliament coneguts i comuns a totes les lluites contra grans infraestructures viàries i de protecció del territori: la ruptura dels espais naturals, la pèrdua de sòl fèrtil, la irrupció a una biodiversitat a la que afecten malmetent els seus cicles naturals, el paisatge, el segellat i la impermeabilització del sòl, l'extracció dels materials necessaris per a la base de carreteres, l'asfalt, les emissions derivades de l'increment del trànsit rodat que indueixen al construir-se,...

⁸ <http://www.dgt.es/es/seguridad-vial/estadisticas-e-indicadores/censo-conductores/series-historicas/>

Aquests han estat sempre i fins ara les motivacions que en molts casos, han aixecat comunitats senceres, col·lectius i entitats en un front comú contra la destrucció del territori i la vida, i contra el model que implicaven i impliquen aquestes monstruoses inversions de doblers públics.

També molt sovint, des de l'ecologisme s'ha denunciat la inducció de creixement i l'expansió urbanística i territorial associada a les noves connexions, que molt sovint han comportat i comporten operacions especulatives i corrupteles político-empresarials. Un exemple més d'inversions públiques concebudes des de la lògica de generació de beneficis econòmics, plusvàlues i revaloritzacions a costa la destrucció del territori.

D'aquí el conflicte estrictament ecològic derivat de la destrucció que suposen aquests projectes, que clarament es pot explicar en els termes de desigualtat i explotació, d'opressió i sotmetiment. Els mateixos conceptes que són qüestionats des de l'ecofeminisme precisament pel lligam indiscutible entre l'opressió i sotmetiment del territori i recursos naturals i l'opressió i sotmetiment de les dones dins el sistema capitalista patriarcal.

Així, noves argumentacions sorgeixen de la denúncia des de l'ecofeminisme a l'atac frontal al medi natural que representen aquestes inversions. L'ecofeminisme es presenta doncs com una lluita clarament anticapitalista que denuncia que l'economia, cultura i política hegemòniques s'han desenvolupat en contra de les bases materials que sostenen la vida, i que romanen enrocats en els conceptes de progrés i creixement capitalistes, androcèntrics i patriarcal, que obvien que, en tant que humans, som ésser ecodependents.

4. Resultats obtinguts i la seva significació

Es evident doncs que en els tres àmbits en disputa (econòmic, polític i cultural) les justificacions que sustenten aquestes intervencions sobre el territori, venen emparades pels valors de la cultura capitalista patriarcal, amb una visió androcèntrica i amb un impacte dels «suposats» beneficis generats que dista molt de ser igualitari en termes de gènere. Des del punt de vista de l'ecofeminisme, el territori

es sotmet de la mateixa manera que es sotmeten les dones als interessos de l'acumulació de capital, negant els límits del planeta que ens sustenta i guanyant territori (literal i al·legòricament) a partir de la invisibilització o negació de les bases materials que sostenen la vida (recursos naturals i cures) i agreujant les desigualtats de gènere sobre les quals ja es concep i es construeix l'entramat de la lògica de les grans infraestructures viàries.

El model de mobilitat que representen ha estat fortament qüestionat per la seva insostenibilitat ambiental. Més ara, en que les qüestions relatives a la necessitat d'actuar davant l'emergència climàtica que afronta el planeta - amb una crisi mundial de minerals i una pèrdua de biodiversitat sense precedents - posa els modes de transport i d'entre tots, el cotxe com a element privilegiat – associat al consum de combustibles fòssils i les connexions d'alta capacitat/distància amb les infraestructures i inversions de diners públics que comporten – en el punt de mira dels aspectes fonamentals a qüestionar en el marc de la transició ecològica que caldria abordar sense més dilació.

5. Cap a la nova Cultura -ecofeminista- del Territori

De l'anàlisi que s'ha pretès en aquest article, ens resulta evident com a proposta urgent i ineludible, introduir el gènere en totes les actuacions públiques i concepció de projectes de noves infraestructures o ampliació de les existents, però no com un anàlisi «obligatòria» a cobrir amb la realització d'un informe preceptiu i vinculant d'una determinada inversió o projecte – que ja seria un avanç – sinó abordant i qüestionant el tipus de desenvolupament econòmic i social que impliquen. Cal assumir que l'objectiu últim ha de ser canviar el model productiu del sistema capitalista i els valors hegemònics sobre els que es sustenta.

Yayo Herrero en el seu article «Crisis global: cuando el capital puso la vida a su servicio» apunta: «cambiar la mirada sobre la realidad, promover una cultura de la suficiencia y la autocontención en lo material, cambiar los patrones de consumo, reducir drásticamente la extracción de materiales y el consumo de energía, apostar por las economías locales y los circuitos cortos de comercialización, restaurar una buena parte de la agricultura campesina, disminuir el

transporte y la velocidad, aprender de la sabiduría acumulada en las culturas sostenibles y situar el cuidado de las personas en el centro del interés, son algunas de las líneas directrices del tránsito de la sociedad del crecimiento a otro modelo en el que la vida humana digna que se reconozca como parte de la biosfera. Salir de la lógica androcéntrica sitúa a la economía hipertrofiada en un plano diferente y obliga a responder a las preguntas que realiza la economía feminista: ¿qué necesidades hay que satisfacer? ¿Cuáles son las producciones necesarias para que se puedan satisfacer? ¿Cuáles son los trabajos socialmente necesarios para ello?»

Quan enfocam a les infraestructures viàries es fa molt necessària la pregunta relativa a quines són vertaderament les necessitats que cal satisfer. Perquè si enfocam la resposta posant la vida al centre, s'atendran necessàriament els límits del planeta, la cura per la biodiversitat, la democratització i la igualtat en les inversions públiques (tant en la inversió com en els destinataris finals) - la justícia en definitiva - i podrem abordar noves concepcions del concepte «progrés», transcendint l'androcentrisme i la visió economicista dels aspectes socials i polítics, i avançant així cap a nous imaginaris tan desitjables com urgents.

6. *Bibliografía*

https://www.arabalears.cat/balears/Totes-capes-socials-alcar_0_1741025967.html

LERNER, Gerda, La creación del patriarcado. Barcelona: Editorial Crítica, 1986 citat a "¿Qué es el patriarcado?". About Español

El masclisme invisible

<https://www.upf.edu/documents/2846463/139784019/EI+masclisme+invisible.pdf/3b81ba22-e250-e22c-289d-ace2a8c826d>

<http://www.feministas.org/IMG/pdf/1- texto crisis ecologica yayo.pdf>

MIRALLES-GUASCH, C.: Mujeres, movilidad, tiempo y ciudades. Cuadernos del Instituto. Instituto Catalán de las Mujeres. 2010.

Virilio, Paul: Velocidad y Política. La Marca. 1977

HERRERO, YAYO. Crisis global: cuando el capital puso la vida a su servicio.

<http://www.feministas.org/IMG/pdf/1- texto crisis ecologica yayo.pdf>

DIÉGUEZ LAURA : La movilidad con Perspectiva de Género. CCOO, 2018.

<http://docpublicos.ccoo.es/cendoc/051624MovilidadPerspectivaGenero.pdf>

https://www.metropolis.org/sites/default/files/acta_workshop_movilidad_y_sostenibilidad_es_red_mujeres_metropolis.pdf

ILÁRRAZ, IMANOL. Movilidad sostenible y equidad de género Abbendua, 2006

<https://fundacionsustrai.org/peligro-tav-un-tren-que-transporta-desigualdad-de-genero-a-toda-velocidad/>