
ESTATS DE LA QÜESTIÓ I DOCUMENTACIÓ

Contrastant polítiques: qüestions sobre emancipació, medi ambient i mobilitat¹

Joos Droogleever
Lia Karsten

Universiteit van Amsterdam. Faculteit der Maaschappij- en Gedragwetenschappen
Nieuwe Prinsengracht 130. 1018 VZ Amsterdam. Nederland
J.C.Droogleever@frw.uva.nl

Data de recepció: setembre 1998
Data d'acceptació: setembre 1999

Resum

En aquest article volem centrar-nos en la relació existent entre l'emancipació de les dones i l'increment de la mobilitat. Mentre que durant les últimes dècades la crida per restringir la mobilitat (amb cotxe) s'ha incrementat, són precisament les dones les que han començat a incrementar la seva mobilitat des de nivells molt baixos cap als mateixos alts nivells que tenen els homes. La primera qüestió d'aquest escrit és la d'analitzar l'increment recent de la mobilitat de les dones al llarg del cycle de vida. En segon lloc, posem l'atenció en les variacions regionals entre les dones que viuen a les ciutats i les que viuen en àrees rurals. En l'últim apartat d'aquest escrit, emfasitzarem algunes de les solucions que el moviment de dones ha pensat per reduir els efectes perjudicials de la mobilitat, sense reduir la llibertat femenina de moviment.

Paraules clau: mobilitat femenina, cycle de via, diferència regional.

Resumen. *Contrastando políticas: cuestiones sobre emancipación, medio ambiente y movilidad*

En este artículo queremos centrarnos en la relación existente entre la emancipación de las mujeres y el incremento de la movilidad. Mientras en las últimas décadas se ha incrementado la demanda para restringir la movilidad (en coche), son precisamente las mujeres las que han comenzado a incrementar su movilidad desde niveles muy bajos hasta los mismos altos niveles de los hombres. El primer tema de este artículo es analizar el incremento reciente de la movilidad de las mujeres a lo largo del ciclo de vida. En segundo lugar, centramos la atención en las variaciones regionales entre las mujeres que viven en las ciudades y las de las áreas rurales. En el último apartado, enfatizamos en algunas de las soluciones que el movimiento de mujeres ha propuesto para reducir los efectos perjudiciales de la movilidad, sin reducir la libertad femenina de movimiento.

Palabras clave: movilidad femenina, ciclo de vida, diferencia regional.

1. Traduït de l'original anglès per Soledad Morales i Pérez.

Résumé. *En comparant les politiques: questions sur l'émancipation, l'environnement et la mobilité*

Dans cet article, nous voulons nous centrer sur la relation existant entre l'émancipation des femmes et l'augmentation de la mobilité. Alors que dans les dernières décennies, la demande s'est fait plus insistante pour restreindre la mobilité (en voiture), ce sont précisément les femmes qui ont accru leur mobilité, atteignant le même niveau que les hommes. Le premier sujet de cet article est l'analyse de la croissance récente de la mobilité des femmes, tout au long de leurs cycles de vie. En second lieu, nous centrons notre attention sur les variations régionales des femmes qui vivent en ville et de celles des aires rurales. Enfin, nous soulignons certaines des solutions que le mouvement des femmes a proposé, pour réduire les effets négatifs de la mobilité sans réduire la liberté de mouvement des femmes.

Mots clé: Mobilité féminine, cycle de vie, différence régionale.

Abstract. *Contrasting policies: questions around emancipation, environment and mobility*

In this paper we want to focus on the relation between women's emancipation and the growth of mobility. While over the last decades the call for restriction of (car) mobility has grown, it is women who just have started to increase their mobility from a very low level towards the already high level male citizens have. The first question in this paper is to analyse women's recently growing mobility during the life cycle. Secondly, we pay attention to the regional variation between women living in cities and women of the countryside. In the last section of this lecture we will highlight some of the solutions the women's movement has thought of to reduce the detrimental effects of mobility without reducing women's freedom of movement.

Key words: women's mobility, life cycle, regional difference.

Sumari

Introducció

Les qüestions mediambientals reben una alta prioritat als Països Baixos. Una part important de les preocupacions sobre el medi ambient se centren en la mobilitat. Necessitem un segon aeroport nacional?, hem de millorar la nostra infraestructura ferroviària amb l'objectiu de facilitar el funcionament del Tren d'Alta Velocitat (TAV)?, és realment necessària l'ampliació de les nostres autopistes per evitar embussos de trànsit? Els diaris ens informen quotidianament sobre aquestes qüestions.

Les demostracions dels ecologistes són bastant freqüents. Els activistes posen de manifest els efectes perjudicials de la mobilitat motoritzada en la qualitat del medi ambient. La mobilitat de les persones acaben en malversament, contaminació i obstrucció. Es malversa l'espai, les matèries primeres i l'energia, es contamina l'aigua i es trastorna el medi. Molta gent s'enfronta amb un embús cada matí quan va a treballar. Aquests treballadors tenen problemes amb les seves agendes diàries i el cost econòmic per als seus caps és alt. Però l'increment de la mobilitat motoritzada es conforma també com un problema per a la seguretat dels infants i d'altres membres vulnerables de la societat.

Malgrat que molts ciutadans holandesos reconeixen el problema de la mobilitat i s'hi enfronten, no hi ha gaire gent que disminueixi o canviï les seves pautes de mobilitat. En realitat, els problemes mediambientals relacionats amb la mobilitat no han estat resolts. De fet, podem apreciar com s'incrementen tant els moviments diaris com els no diaris. I, indirectament, el govern sembla estimular aquest procés. Com?, en primer lloc s'estimula enormement la participació en el mercat laboral. En molts casos el lloc de treball i el de residència no estaran en la mateixa ciutat i els treballadors pendulars ocuparan les autopistes. Una segona qüestió important en el camp de la política és la prevenció de l'exclusió social. En molts casos l'exclusió social de la gent gran, de les persones amb menys recursos i els aturats estarà relacionada amb la millora de la seva mobilitat. En tercer lloc, l'emancipació de les dones, la qual ja comença quan són joves, es declara oficialment i es tradueix en un increment de la seva participació en l'educació, en el mercat laboral, però també en les activitats de lleure i en la participació social. L'emancipació de les dones produirà, així, un increment de la mobilitat femenina.

En aquest article volem centrar-nos en la relació existent entre l'emancipació de les dones i l'increment de la mobilitat. Mentre que durant les últimes dècades la crida per restringir la mobilitat (amb cotxe) s'ha incrementat, són precisament les dones les que han començat a incrementar la seva mobilitat des de nivells molt baixos cap als mateixos alts nivells que tenen els homes. La primera qüestió d'aquest escrit és la d'analitzar l'increment recent de la mobilitat de les dones al llarg del cicle de vida. En segon lloc, posem l'atenció en les variacions regionals entre les dones que viuen a les ciutats i les que viuen en àrees rurals. En l'últim apartat d'aquest escrit emfasitzarem algunes de les solucions que el moviment de dones ha pensat per reduir els efectes perjudicials de la mobilitat sense reduir la llibertat femenina de moviment.

La mobilitat de les dones al llarg del cicle de vida

La mobilitat dels infants

Al llarg de les últimes dècades la mobilitat dels infants ha crescut enormement. Allà on solien créixer en barris amb escoles, amb la família i els amics pròxims, ara, als Països Baixos, els nens i nenes (0-12) viatgen almenys

18 quilòmetres al dia (CBS, 1997). Existeixen moltes raons per explicar l'increment de la mobilitat diària de les criatures. Anomenaré tres raons (Karsten, 1995).

En primer lloc, cal considerar l'increment del nombre de mares que participen en el mercat laboral. Part de la setmana, com veurem més endavant en les mares holandeses que treballen a temps parcial, persones diferents de les mares han de tenir cura dels fills. En molts casos són cangurs o serveis de cura de fora de la unitat familiar. Des de que tenen sis setmanes, els fills són transportats entre la casa i el lloc de cura.

Com a segona raó hem de tenir en compte que mentre que el nombre de fills per família disminueix, les demandes per una «correcta» educació s'incrementen. Actualment la responsabilitat dels pares i les mares en el creixement dels seus fills va més enllà de les necessitats físiques de bons aliments, un bany diari i roba decent. L'estimulació del desenvolupament dels infants comença molt aviat. Els petits fan «classes de piscina» i l'infant adquireix les bases del seu talent musical sobre la falda de la mare. L'aprenentatge de capacitats es converteix en una qüestió important per als nens i nenes en edat escolar. D'ells s'espera que participin en tota mena d'associacions, des de clubs d'esport fins a classes de música i des de clubs d'esbarjo fins a associacions juvenils. Els fills tenen una agenda completa i viatgen —la majoria de vegades són portats per— des d'un dels dominis dels infants cap a un altre. És bo advertir que ens referim a un fenomen típic de classes mitjanes blanques. Mentre que el 75% dels nens i nenes que creixen en un barri pròsper de Groningen tenen dues o més activitats infantils a la setmana, això només és aplicable al 2% dels infants turcs i marroquins que creixen a Amsterdam (Wiggers i altres, 1996; Karsten i altres, 1997).

Un tercer factor que estimula els moviments diaris de les criatures està relacionat amb l'espai mediambiental. Els processos d'ampliació de l'escala de la ciutat i de les facilitats de moviment fa que les distàncies s'incrementin. Això és evident quan considerem les instal·lacions esportives. Els edificis esportius desapareixen dels barris i creixen els grans complexos als afores de la ciutat. Per arribar a aquests complexos s'han de recórrer llargues distàncies que solen ser massa grans per als nens i nenes. Són només els infants de classe mitjana acompanyats pels seus pares i mares, usuaris de cotxes, els que tenen aquests complexos al seu abast. L'increment de la preocupació social pels problemes de seguretat fa encara més gran la utilització del cotxe per a les activitats de les criatures.

Veiem, doncs, com la mobilitat dels nens i nenes no només s'ha incrementat, sinó que ha començat a una edat més primerenca i és, en la majoria de casos, acompanyada. Aquest aspecte d'acompanyament converteix l'increment de mobilitat en un problema no només des del punt de vista dels propis infants, els quals perden la seva independència, sinó també des d'un punt de vista ambiental. La mobilitat acompanyada fa dels nens i nenes uns forts usuaris del cotxe molt abans de tenir l'edat per conduir: més de 13 quilòmetres del viatge diari (dels quasi 18) són fets amb cotxe.

Diversos estudis demostren com ja en aquesta edat tan jove apareixen diferències entre els nens i les nenes en els seus moviments diaris: els jocs a l'aire lliure, nombre d'associacions i el temps a arribar a la mobilitat independent. En uns termes molt generals, podem apreciar com les noies van a jugar al carrer menys assíduament que els nois, no participen en clubs en els mateixos nivells que ho fan els nens i són acompanyades pels seus pares més reiteradament (taula 1). Sorprenentment, són els nens els qui més assíduament són portats amb cotxe. Això és així perquè els nens solen anar acompanyats pels pares i, pel que nosaltres sabem, els homes tendeixen a utilitzar el cotxe més sovint durant el temps lliure.

Dones treballadores i mares

Les noies han adquirit més o menys el mateix nivell d'educació que els nois. Un nombre creixent d'elles volen combinar el seu relatiu alt nivell d'educació amb les seves tasques domèstiques i de cura relacionades amb el seu paper d'esposa, mare i filla. Això vol dir que en comparació amb les dones de generacions anteriors la mobilitat diària de les mares modernes ha augmentat. Elles surten del veïnat diversos dies a la setmana i recorren molts més quilòmetres dels que solien fer les seves mares.

La combinació del treball assalariat i del no assalariat, però, provoca que la mobilitat de les dones sigui molt diferent de la dels homes. Als Països Baixos, el treball a temps parcial pròxim a la casa és l'estratègia més utilitzada per les dones per combinar el treball amb les responsabilitats domèstiques. Al voltant del 90% de les mares amb fills petits treballen a temps parcial (Van Praag i Niphuis-Nell, 1997: 59). Si comparem dones treballadores amb homes treballadors, s'evidencia clarament com les primeres treballen més a prop de casa: en general els homes treballen a una distància de 20 quilòmetres, mentre que les dones ho fan a una distància de 8 quilòmetres (Pol i Zoutendijk, 1994: 17-19).

El transport públic és encara més adequat per als treballs a temps complet, ja que els autobusos i trens passen amb més freqüència durant les primeres hores del matí i les últimes de la tarda. El treball a temps parcial no sempre s'organitza entre les 9 del matí i les 5 de la tarda, la qual cosa dificulta la utilització del transport públic per anar a treballar. Moltes dones, especialment aquelles de classes baixes, treballen durant la tarda, a la nit i durant els caps de setmana, fet que els permet organitzar la cura dels fills amb l'ajuda dels seus companys. Malgrat tot, aquestes dones tenen dificultats per trobar un transport públic adequat a les seves necessitats, dificultat que es complica pels problemes de seguretat relacionats amb les hores de foscor. Diferents estudis han exposat com el transport públic és una àrea *vedada* per a moltes dones durant la nit. L'ús del cotxe s'estimula encara més per les pautes de mobilitat diferents que tenen els *treballadors i treballadores de cura*. La combinació de les tasques de cura amb el treball assalariat resulta en la majoria de casos en moviments en cadena. En lloc de trajectes directes entre la casa i el lloc de treball, que és

Taula 1. Jocs quotidians a l'aire lliure, associacionisme i llibertat de moviment per ètnia i gènere (percentatges)¹

	Turcs/Marroquins			Surinamesos/Antillans			Holandesos			Mitjana
	Nois	Noies	Total	Nois	Noies	Total	Nois	Noies	Total	
Jugar a l'aire lliure	57	17	39	46	28	37	61	53	58	40
Participació activa en dos clubs o més	2	0	1	7	11	9	18	11	15	9
Cap participació activa en clubs	37	70	51	34	54	44	25	31	28	40
Esports	59	30	47	63	35	50	71	58	66	53
Transport proporcionat pel club	34	27	32	27	28	27	61	48	55	37
Transport fet pels pares	35	57	39	29	49	38	52	56	54	46
Només al voltant de casa	60	69	64	58	61	59	36	21	30	27

Font: Karsten, 1998.

1. Aquesta taula és el resum d'un estudi realitzat a 454 nens i nenes amb edats compreses entre els 7 i els 12 anys i a 214 pares i mares. El 29% de les persones enquestades són holandeses, el 42% surinamesos/antillans i el 30% turcs/marroquins.

Taula 2. Nombre de cotxes/transport públic i bicicleta per deu hores de treball de cura.

	Cotxes		Transport públic		Bicicleta	
	1975	1990	1975	1990	1975	1990
Homes	2,6	3,0	0,4	0,3	2,1	2,1
Dones	0,6	1,1	0,2	0,2	1,5	1,8

Font: Pol i Zoutendijk, 1994.

Taula 3. Moviments en cadena fets per les mares i els pares (fills menors de sis anys).

	De la casa al treball	Del treball a la casa
Mares	28%	52%
Pares	12%	24%

Font: Pol i Zoutendijk, 1994.

la pauta de mobilitat dominant per als caps de família, la mobilitat adquireix la forma de cadenes de moviments entre el lloc de residència, els llocs de cura, les botigues, etc. No és sorprenent que siguin principalment les dones qui estiguin implicades en moviments en cadena (taula 2) (Pol i Zoutendijk, 1994: 37). En molts casos els moviments en cadena són massa complicats per fer-los en transport públic i molt més convenients per al cotxe. Això faria de les dones les utilitàries més intensives del cotxe. Però afortunadament moltes dones encara tenen èxit utilitzant la bicicleta, el nostre orgull nacional, el qual, especialment en la ciutat, és per moltes raons la forma de transport més adequada (taula 3) (Pol i Zoutendijk, 1994: 26/27 i 19/21). Seria convenient tenir en compte que aquesta dinàmica no s'aplica a les minories ètniques holandeses, ja que són les dones de les minories ètniques les que tenen una mobilitat diària més restringida (Timmermans, 1997).

Com hem vist, la mobilitat de les dones adultes ha augmentat, però encara existeix un món de diferència amb la dels homes pel que respecta a les distàncies i a l'ús del cotxe. Encara més, les diferències entre les mateixes dones és gran: el gènere es combina amb la classe social i l'ètnia.

La mobilitat durant la vellesa femenina

La població dels Països Baixos es troba en un procés d'envelliment i això afecta especialment a les dones, ja que mentre que per als homes l'esperança de vida es troba en els 74 anys, per a les dones aquesta és de 80 anys. Però a més, les persones amb una edat avançada mantenen una implicació activa en els afers socials. L'emancipació de les persones grans es manifesta en un increment de la mobilitat especialment per a aquells grups que tenen entre 55 i 75 anys d'edat. Actualment és justament aquesta generació la que genera una gran part de la mobilitat durant les anomenades *hores baixes*: després de les

nou del matí i durant les temporades baixes. Les dones, les quals tradicionalment tenen unes xarxes socials més àmplies que les dels homes, contribueixen en gran mesura a aquest relativament nou tipus de mobilitat i, en comparació amb les generacions anteriors de dones, no depenen dels homes per accedir a l'ús del cotxe. Actualment un alt percentatge de dones té carnet de conduir i té també accés al cotxe familiar. Elles no són, però, les persones que es mouen pels seus interessos, però en canvi generen la mobilitat de grans xarxes dedicades a la cura. Les polítiques governamentals han estat realitzades pensant que les persones tindran una vida independent fins a edats avançades i, per tant, no s'estimula les persones velles a emprendre una vida en residències geriàtriques. Elles s'han d'organitzar les seves pròpies xarxes de suport, les quals tenen els seus fills com els actors principals. Aquests fills, però, no sempre viuen en el mateix veïnat que els seus pares, per la qual cosa la cura dels pares i de les mares és una activitat que té lloc sobre llargues distàncies. I són les filles més sovint que no pas els fills les que se senten responsables dels pares i de les mares. La cura informal és portada a terme en un 15% dels casos per les dones holandeses enfront de només un 7% dels homes (Pol i Zoutendijk, 1994: 31).

Així doncs, la mobilitat femenina al llarg del cicle de vida, des del seu estatus com a noies fins al de mares treballadores i dones jubilades, s'ha incrementant proporcionalment en una època en què la mobilitat ha estat una pràctica qüestionada. Malgrat tot, quan comparem la mobilitat diferencial entre noies i nois i dones i homes queda clar que quan considerem la mobilitat motoritzada, són els nois i els homes els que generen més distàncies. I, tal com hem vist, la classe social i l'ètnia són variables importants que interfereixen en aquest comportament.

Diferenciació regional de la mobilitat femenina

En aquesta secció ens centrarem, per una banda, en la situació de la mobilitat femenina a les ciutats i als suburbis de la part occidental del país i, per l'altra, en les zones més rurals.

La mobilitat femenina a les ciutats i els suburbis

Les ciutats occidentals dels Països Baixos formen un medi multifuncional amb una alta densitat i una gran varietat d'alternatives de transport. Dins de les ciutats existeix una concentració de persones que combinen diferents tasques: llars unifamiliars, famílies amb un doble ingrés i famílies monoparentals. Aquestes unitats familiars tenen rutes diàries complexes i demanen l'accessibilitat als diferents dominis que visiten durant el dia. Al mateix temps, a les ciutats existeix una concentració d'unitats familiars amb menys recursos: aturats, immigrants, mares amb subsidis socials (diferents unitats familiars que comparteixen una característica comuna: tenir baixos ingressos). Aquestes unitats familiars tenen una mobilitat restringida: no disposen de diners per com-

prar un cotxe o fins i tot el transport públic és massa car per a elles. L'exclusió social és, per tant, el problema més greu d'aquestes famílies.

Fa poques dècades, els suburbis eren les àrees residencials de les famílies tradicionals amb un cap de família: un home que treballava a jornada completa i que sortia de casa de bon matí i tornava a la nit, una esposa a jornada completa que s'encarregava d'un o més fills i dels treballs domèstics. Actualment, aquests suburbis són el lloc de residència de parelles amb un doble ingrés i cada cop més de famílies amb dos ingressos. Aquestes unitats familiars són també propietàries de dos cotxes. La propietat i l'ús del cotxe en aquestes àrees són extremament altes, ja que l'utilitzen per a la majoria de les activitats diàries: treball remunerat, compres, portar els fills a practicar esport, a l'escola, als caus i a les visites a familiars i amics. L'ocupació als suburbis s'ha incrementat, però la majoria dels homes i de les dones treballen fora del seu medi local. Tots viatgen llargues distàncies i són els causants més importants de les retencions de trànsit diàries.

La mobilitat femenina a les àrees rurals

Durant les últimes dècades la participació social femenina (en el treball remunerat, en l'educació, en activitats polítiques i organitzacions) s'ha incrementat tremendament. Durant el mateix període, però, les oportunitats per a la participació social a les àrees rurals ha disminuït. Als pobles els llocs de treball són cada cop menys accessibles: en la majoria de nuclis només un baix percentatge de la població treballa a l'agricultura, a les botigues, a les escoles o als serveis col·lectius, mentre els petits tallers i les indústries estan tancats. Les dones combinen cada cop més el treball remunerat amb les responsabilitats domèstiques i la cura dels fills, però el seu medi local es converteix en un medi bàsicament residencial. Per anar als llocs de treball i als centres de cura les dones s'han de dirigir a pobles llunyans. La majoria de dones utilitzen el cotxe, el seu propi o el de la família, i en l'últim cas han de fer acords complexos amb els seus marits. El transport públic és inadequat: infreqüent o inexistent, inadaptat als horaris de mitja jornada de les dones treballadores, o fins i tot perillós per a les dones que treballen durant la tarda o la nit.

Tres categories de dones són vulnerables especialment als pobles petits localitzats lluny dels centres regionals. En primer lloc, les noies entre 12 i 18 anys. Les noies més joves viuen a l'ambient local del seu propi poble. Les més grans van a l'escola o visiten els amics i llocs d'esbarjo en localitats diferents al seu poble i volen ser independents dels seus pares i mares per moure's (Droogleever Fortuijn i altres, 1994).

La segona categoria de dones vulnerables són aquelles que tenen baixos ingressos i fills joves al seu càrrec. Aquestes dones tenen ocupacions a temps parcial poc remunerades i no disposen de cotxe. La participació al mercat laboral d'aquestes dones és baixa (Thissen, 1995). Les dones velles dels pobles petits formen la tercera categoria. En aquests moments la comunitat d'aquests pobles s'està incrementant i això pal·lia la manca de facilitats existents. Per a les dones

que han viscut tota la seva vida al mateix poble, la xarxa local és una xarxa social i d'assistència. Les generacions joves, però, participen cada cop menys en la comunitat local, per la qual cosa les dones velles es troben progressivament més i més aïllades (Droogleever Fortuijn i altres, 1993).

Reconciliant polítiques: emancipació, medi ambient i mobilitat

Durant els últims dos anys hem estat invitades diverses vegades per agrupacions emancipatòries i ecologistes del govern provincial dels Països Baixos a assistir a trobades de reflexió amb membres de grups feministes, ecologistes i persones d'organitzacions de transport, ajuntaments i províncies. En l'actualitat el problema de la mobilitat és un dels temes polítics de més rellevància i el debat de l'emancipació-medi ambient-mobilitat forma part d'aquest tema. Durant aquestes trobades, l'emancipació i l'ambientalisme han estat presentats com a dues polítiques oposades. La nostra intenció era precisament reconciliar-les. Nosaltres considerem la mobilitat com un gran fita de les dones i com una part del procés cap a la seva emancipació. Les noies, les dones madures i les dones velles seran cada cop més actives en la vida pública, i una política que tendeixi cap a la reducció de la seva participació social serà inefectiva. Hem de buscar, per tant, polítiques que estimulin la participació i redueixin la mobilitat al mateix temps, i el moviment feminista dels Països Baixos ha desenvolupat una àmplia varietat de polítiques en aquest sentit (*Dagelijkse mobiliteit; Minder auto's, meer mobiliteit*).

En resum, la mobilitat pot ser reduïda sense oposar-se a la participació a través de prevenir la mobilitat, de distàncies més curtes i amb recorreguts?

La mobilitat es podria *prevenir* si diferents activitats s'ubiquessin en la mateixa localitat: a casa o en un edifici multifuncional o en un grup d'edificis. El teletreball a través del telèfon, el fax i l'ordinador redueixen els moviments pendulars diaris. El treball a domicili a temps complet comporta problemes d'aïllament i males condicions laborals. Als Països Baixos, però, existeixen diferents experiments relacionats amb el teletreball durant un o més dies a la setmana. La mobilitat es pot prevenir també localitzant diferents funcions en una mateixa localitat. Exemples recents d'aquestes localitats multifuncionals són les botigues i altres serveis (fotocòpies, bugaderies, reparació de sabates) localitzats a les estacions de tren, centres de cura a oficines o empreses i activitats de lleure per als infants a les escoles.

La realització de *distàncies més curtes* genera menys mobilitat en quilòmetres i afavoreix més l'ús de sistemes de transport respectuosos amb el medi ambient, com la bicicleta o caminar. El concepte de «ciutat compacta» va ser ideat per la planificació dels Països Baixos que es va desenvolupar com una reacció a la suburbanització de les dècades de 1960 i 1970. La ciutat compacta es refereix a la construcció de ciutats d'altas densitats i amb una combinació de diferents funcions en lloc de la separació zonal de funcions (Stele, 1995). La idea de la ciutat compacta redueix la mobilitat i el malversament de sòl en un país on l'espai és un bé escàs, i facilita la combinació de diferents tasques

durant la vida diària. Originàriament, aquest concepte es va desenvolupar sense considerar l'emancipació i la posició de les dones, però el moviment feminista holandès el va incorporar posteriorment. De fet, en diferents ciutats holandeses existeixen diferents experiments amb la planificació «feminista» en àrees urbanes i amb els controls «d'emancipació» anàlegs (o semblants) als controls mediambientals².

*Els trajectes en paquet*³ redueixen la mobilitat sense frustrar la participació. El transport públic als Països Baixos s'ha reduït i molt especialment a la perifèria i a les àrees rurals. Al mateix temps, però, han aparegut diferents experiments alternatius a l'autobús i al tren tradicionals: el cotxe compartit⁴, el tren taxi, l'autobús infantil, el discobus, serveis d'autobús de porta a porta i la integració de diferents tipus de transport subvencionades de forma especial (per persones discapacitades, per a la gent gran, per al transport escolar). Particularment important per a les dones és la millora de la seguretat en el transport públic i en altres formes de transport col·lectiu. En diferents localitats existeixen també distints experiments per estimular l'ús de la bicicleta tot millorant la seguretat viària i el confort: carrils bici, la creació de carrers on les bicicletes tenen la prioritat i la millora d'aparcaments, etc.

Conclusions

Segons la nostra opinió, l'emancipació, l'ambientalisme i la mobilitat no són polítiques oposades sinó polítiques reconciliades. La mobilitat és una fita important del procés d'emancipació de les dones, les persones grans, els nens i nenes i els immigrants. La frustració de la seva mobilitat va en contra de l'estimulació de la seva participació en la vida social. En la nostra presentació hem introduït el debat públic sobre «dones i medi ambient» que actualment es dona a Holanda. Aquest debat es pot expressar en dos nivells. El primer és el nivell de la pràctica: quins problemes de mobilitat femenina diària es poden reconèixer? Quines solucions es poden portar a terme? El segon és el nivell del discurs i del debat: per què els debats públics sobre «dones i medi ambient» són tan dispersos en diferents contextos locals, regionals i nacionals?

2. N de la T: Als Països Baixos existeix una legislació per al control mediambiental de la planificació urbana i regional: quan es planifica la construcció d'un nou barri o d'una nova àrea industrial només es pot portar a terme si s'ha realitzat un estudi d'impacte ambiental amb la valoració del efectes mediambientals a partir d'una llista de control (una llista de criteris). Existeix un debat per introduir el mateix sistema per als efectes sobre l'emancipació i han existit alguns projectes pilot amb estudis d'impacte sobre l'emancipació.
3. N. de la T: Així és com s'anomena a la utilització d'un mitjà de transport per part de diverses persones al mateix temps.
4. N de la T: Les autores fan una distinció entre el cotxe compartit per persones que no tenen parentiu (com per exemple estudiants que viatgen junts en un cotxe particular) i el cotxe compartit per una família. En el nostre cas, hem considerat aquestes dues modalitats com a sinònimes i per tant incloses dins el mateix concepte.

Bibliografia

- CBS (1997). Verplaatsingsgedrag 1996. Voorburg: CBS.
Dagelijkse mobiliteit; naar een integrale benadering. Project «Emancipatie, milieu & mobiliteit». Van de gezamenlijke Emancipatiebureaus in Nederland. Rotterdam: Bureau WS & O.
- DROOGLEEVER FORTUIJN, J.; OSTENDORF, W.; THISSEN, F. (1993). «Ourderen op het Drentse platteland; het activiteitenpatroon va ouderen; hun oordeel over het woonmilieu an de rol van het sociale netwerk». *Amsterdamse Sociaal-Geografische Studies*, 44. Amsterdam: Instituut voor Sociale Geografi Universiteit van Amsterdam.
- (1994). «Vrouwen op het Friese platteland; de maatschappelijke participatie van vrouwen in Boarnsterhim en Littenseradiel». *Amsterdamse Sociaal-Geografische Studies*, 51. Amsterdam: Instituut voor Sociale Geografie Universiteit van Amsterdam.
- KARSTEN, L. (1995). «Growing up in changing cities». A KARSTEN, L. i altres (eds.). *Building Identities*. Amsterdam: Department of Human Geography, p. 8-21.
- (1998). «Growing up in Amsterdam: differentiation and segregation in children's daily lives». *Urban Studies*, 35 (3), p. 565-581.
- Minder auto's, meer mobiliteit; een aanzet tot discussie*. Project «Emancipatie, milieu & mobiliteit». Van de gezamenlijke Emancipatiebureaus in Nederland. Rotterdam: Bureau WS & O.
- PRAAG, C. van; NIPHUIS-NELL, M. (1997). *Het gezinsrapport*. Rijswijk: Sociaal en Cultureel Planbureau.
- SCHENDELEN, M. van (1995). «Emancipatory policy for mobility in the Netherlands». A OTTES, L.; POVENTUD, E.; SCHENDELEN, M. van; SEGOND VON BANCHET, G. *Gender and the built environment; emancipation in planning, housing and mobility in Europe*. Assen: Van Gorcum, p. 135-142.
- STETE, G. (1995). «Settlement structures, traffic and transport structures and the organisation of everyday life; which structures support women's mobility?». A OTTES, L.; POVENTUD, E.; SCHENDELEN, M. van; SEGOND VON BANCHET, G. *Gender and the built environment; emancipation in planning, housing and mobility in Europe*. Assen: Van Gorcum: 143-149.
- THISSEN, F. (1995). «Bewoners en nederzettingen in Zeeland: op weg naar een nieuwe verscheidenheid». *Nederlandse Geografische Studies*, 191. Utrecht/Amsterdam: Koninklijk Nederlands Aardrijkskundig Genootschap/Instituut voor Sociale Geografie Universiteit van Amsterdam.
- TIMMERMANS, G. (1997). «Fietsen, daar heb ik geen tijd voor»; een ordenzoek over allochtone vrouwen en hun mobiliteit. Amsterdam: Emancipatiebureau Amsterdam.
- WIGGERS, R.; KOUWENBERG, H.; KARSTEN, L. (1996). *Kindertijd. De vrijetijdsbesteding van Amsterdammertjes in kaart gebracht*. Amsterdam: Stedelijk Beheer.