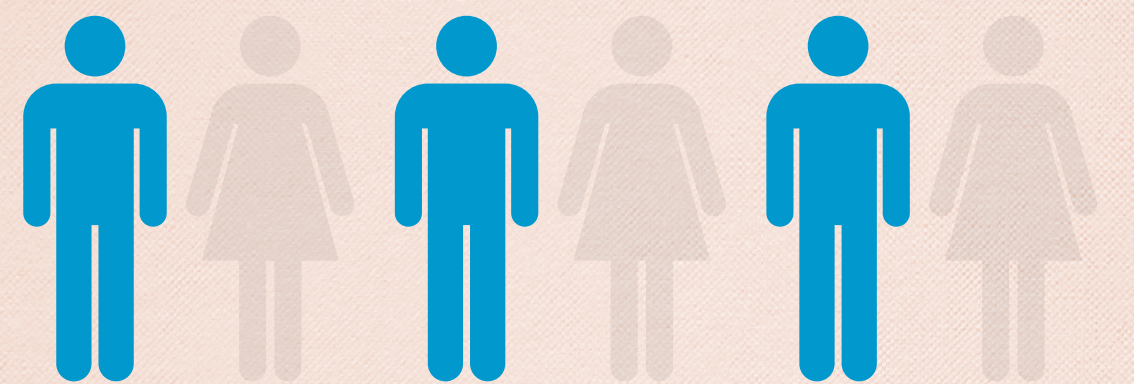




ΓΙΑ ΟΠΟΙΟΝ Ή ΟΠΟΙΑ ΘΕΛΕΙ ΝΑ ΚΑΤΑΛΑΒΕΙ ΓΙΑΤΙ ΤΟ 2019 ΧΡΕΙΑΖΕΤΑΙ ΑΚΟΜΑ ΝΑ ΣΥΖΗΤΑΜΕ
ΓΙΑ ΙΣΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ ΤΩΝ ΓΥΝΑΙΚΩΝ, ΑΥΤΟ ΤΟ ΒΙΒΛΙΟ ΔΙΝΕΙ ΜΙΑ ΗΧΗΡΗ ΑΠΑΝΤΗΣΗ.

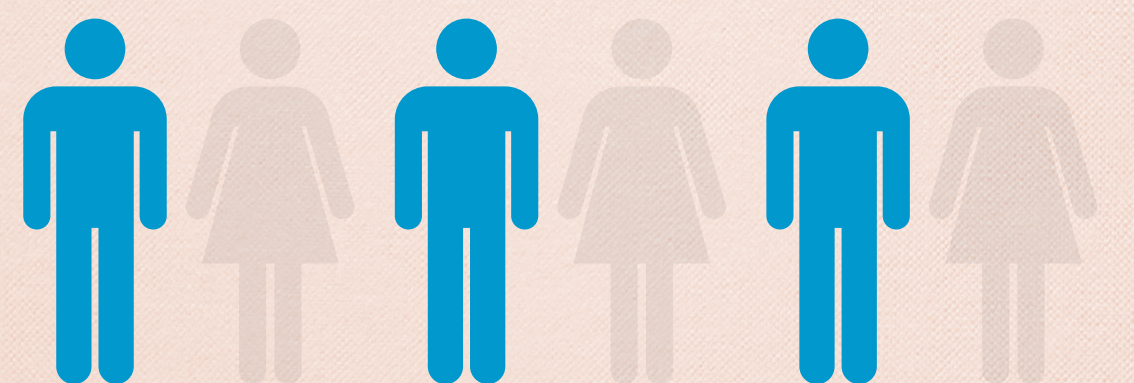
ΣΤΕΛΛΑ ΚΑΣΔΑΓΗ, ΣΥΝΙΔΡΥΤΡΙΑ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ WOMEN ON TOP, ΣΥΓΓΡΑΦΕΑΣ



CAROLINE CRIADO PEREZ

ΑΟΡΑΤΕΣ ΓΥΝΑΙΚΕΣ

ΠΡΟΚΑΤΑΛΗΨΕΙΣ ΚΑΙ ΔΙΑΚΡΙΣΕΙΣ
ΣΕ ΕΝΑΝ ΚΟΣΜΟ ΓΙΑ ΑΝΤΡΕΣ



ΜΕΤΑΦΡΑΣΗ: ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΓΟΥΛΕΤΗ, ΒΑΣΙΛΙΚΗ ΜΗΣΙΟΥ

ΜΕΤΑΙΧΜΙΟ



ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Σημείωμα των μεταφραστριών	7
Πρόλογος	17
Εισαγωγή: Άντρας εξ ορισμού άνθρωπος	23
ΜΕΡΟΣ Ι: ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ ΖΩΗ	
Κεφάλαιο 1: Μπορεί ο εκκιονισμός να είναι σεξιστικός;	55
Κεφάλαιο 2: Ουδέτερα ως προς το φύλο ουρητήρια	76
ΜΕΡΟΣ ΙΙ: Ο ΧΩΡΟΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ	
Κεφάλαιο 3: Η «μεγάλη Παρασκευή»	103
Κεφάλαιο 4: Ο μύθος της αξιοκρατίας	131
Κεφάλαιο 5: Το φαινόμενο Χένρι Χίγκινς	155
Κεφάλαιο 6: Όταν αξίζεις λιγότερο από ένα παπούτσι	174
ΜΕΡΟΣ ΙΙΙ: ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ	
Κεφάλαιο 7: Η υπόθεση του αρότρου	195
Κεφάλαιο 8: Ένα μέγεθος κατάλληλο για όλους τους άντρες	209
Κεφάλαιο 9: Ένας ωκεανός από «λεβέντες»	223
ΜΕΡΟΣ ΙV: ΠΗΓΑΙΝΟΝΤΑΣ ΣΤΟΝ ΓΙΑΤΡΟ	
Κεφάλαιο 10: Τα φάρμακα δεν πάνουν	253
Κεφάλαιο 11: Το σύνδρομο Γεντλ	278
ΜΕΡΟΣ V: ΔΗΜΟΣΙΑ ΖΩΗ	
Κεφάλαιο 12: Ανέξοδοι πόροι προς εκμετάλλευση	301
Κεφάλαιο 13: Από το γυναικείο στο αντρικό πορτοφόλι	318
Κεφάλαιο 14: Τα γυναικεία δικαιώματα είναι ανθρώπινα δικαιώματα	331
ΜΕΡΟΣ VI: ΟΤΑΝ ΚΑΤΙ ΠΗΓΑΙΝΕΙ ΣΤΡΑΒΑ	
Κεφάλαιο 15: Ποιος θα αναλάβει την ανοικοδόμηση;	359
Κεφάλαιο 16: Δεν είναι η καταστροφή αυτό που σε σκοτώνει	367
Επίλογος	385
Ευχαριστίες	395
Σημειώσεις & Βιβλιογραφία	399

ΜΕΡΟΣ Ι

Καθημερινή ζωή



Μπορεί ο εκχιονισμός να είναι σεξιστικός;

Όλα ξεκίνησαν σαν ένα αστείο. Βρισκόμαστε στο 2011 και οι τοπικές αρχές της σουηδικής πόλης Καρλσκόγκα μπαίνουν στο στόχαστρο μιας πρωτοβουλίας για την ισότητα των φύλων, γεγονός που οδηγεί στον επανακαθορισμό όλων των πολιτικών τους υπό ένα έμφυλο πρίσμα. Καθώς οι πολιτικές τους δέχονταν πυρά η μία μετά την άλλη, ένας δημοτικός αξιωματούχος είπε περιπαικτικά πως τουλάχιστον οι υπέρμαχοι της ισότητας των δύο φύλων δεν θα ανακατεύονταν και στη διαδικασία του εκχιονισμού. Δυστυχώς για εκείνον, το σχόλιό του έκανε τους υπέρμαχους της ισότητας να αναρωτηθούν: υπάρχει σεξισμός στη διαδικασία του εκχιονισμού;

Εκείνη την περίοδο, ο εκχιονισμός στην Καρλσκόγκα, όπως και σε άλλους δήμους, ξεκινούσε πρώτα από τις κεντρικές οδικές αρτηρίες και στη συνέχεια κατέληγε στα πεζοδρόμια και τους ποδηλατόδρομους. Αυτό όμως επηρέαζε διαφορετικά τους άντρες και τις γυναίκες, καθώς τα δύο φύλα μετακινούνται με αρκετά διαφορετικούς τρόπους.

Δεν υπάρχουν ακριβή και κατά φύλο διαχωρισμένα δεδομένα από κάθε χώρα· ωστόσο, σύμφωνα με τα υπάρχοντα δεδομένα, καθίσταται σαφές πως, σε σχέση με τους άντρες, οι γυναίκες μετακινούνται συχνότερα είτε πεζή, είτε με τα μέσα μαζικής μεταφοράς.¹ Στη Γαλλία, τα δύο τρίτα του επιβατικού κοινού είναι γυναίκες, ενώ στη Φιλαδέλφεια και το Σικάγο των ΗΠΑ τα ποσοστά ανέρχονται αντίστοιχα σε 64%² και 62%.³ Ταυτόχρονα, σε παγκόσμιο επίπεδο, η οδήγηση, ως επί το πλείστον, ανδροκρατείται, και στην περίπτωση που ένα νοικοκυριό διαθέτει αυτοκίνητο τον πρώτο λόγο στη

χρήση του έχει ο άντρας,⁵ ακόμα και στη φεμινιστική ουτοπία που λέγεται Σουηδία.⁶

Και οι διαφορές δεν σταματούν στον τρόπο μετακίνησης. Πρέπει να εξετάσουμε και τους λόγους για τους οποίους μετακινούνται τα δύο φύλα. Οι άντρες έχουν συνήθως ένα σχετικά απλό μοτίβο διαδρομής: μετακίνηση εντός και εκτός πόλης, δύο φορές ημερησίως. Αντίθετα, το μοτίβο διαδρομής των γυναικών είναι συνήθως πιο περίπλοκο. Το 75% των άμισθων υπηρεσιών φροντίδας, σε παγκόσμιο επίπεδο, παρέχεται από τις γυναίκες, γεγονός που επηρεάζει πολύ τις μετακινήσεις τους. Η τυπική «γυναικεία» διαδρομή περιλαμβάνει, για παράδειγμα, τη συνοδεία των παιδιών στο σχολείο πριν από τη δουλειά, τη μεταφορά ηλικιωμένων συγγενών για ιατρική περίθαλψη, καθώς και τα ψώνια της ημέρας κατά την επιστροφή στο σπίτι. Πρόκειται για τη λεγόμενη «αλυσιδωτή μετακίνηση» (trip-chaining), δηλαδή ένα μοτίβο διαδρομής με αρκετές διασυνδεδεμένες, μικρότερες διαδρομές, το οποίο έχει καταγραφεί στην καθημερινότητα των γυναικών παγκοσμίως.

Στο Λονδίνο, οι γυναίκες έχουν τριπλάσιες πιθανότητες σε σύγκριση με τους άντρες να μεταφέρουν ένα παιδί στο σχολείο και 25%⁸ περισσότερες πιθανότητες να πραγματοποιήσουν αλυσιδωτές μετακινήσεις. Το ποσοστό αυτό ανέρχεται στο 39% εάν το παιδί της οικογένειας είναι άνω των εννέα ετών. Αυτή η διαφοροποίηση στις αλυσιδωτές μετακινήσεις των δύο φύλων παρατηρείται παντού στην Ευρώπη, όπου οι γυναίκες έχουν διπλάσιες πιθανότητες να μεταφέρουν τα παιδιά από και προς το σχολείο, ακόμα και αν πρόκειται για οικογένειες στις οποίες εργάζονται και οι δύο γονείς. Η διαφοροποίηση είναι ακόμα πιο αισθητή σε οικογένειες με μικρά παιδιά: μια εργαζόμενη γυναίκα με παιδί κάτω των πέντε ετών θα δει το ποσοστό των αλυσιδωτών μετακινήσεών της να αυξάνεται κατά 54%. Σε αντίστοιχες συνθήκες, το ποσοστό της αύξησης για τον άντρα είναι μόλις 19%.⁹

Όλες αυτές οι διαφορές δείχνουν πως και στην περίπτωση της πόλης Καρλσκόγκα το φαινομενικά ουδέτερο ως προς το φύλο πρόγραμμα του εκκιονισμού δεν ήταν στην πραγματικότητα καθόλου ουδέτερο. Έτσι, οι δημοτικές αρχές της πόλης άλλαξαν τις οδηγίες για τον εκκιονισμό και έδωσαν προτεραιότητα στους πεζούς και το επιβατικό κοινό.

Εξάλλου, όπως λογικά κατέληξαν, το κόστος δεν θα αυξανόταν και σίγουρα είναι πιο εύκολο να οδηγεί κανείς σε οκτώ πόντους χιόνι παρά να σπρώχνει ένα καροτσάκι, ένα αναπηρικό αμαξίδιο ή ένα ποδήλατο στην ίδια επιφάνεια.

Αυτό που δεν συνειδητοποιήσαν ήταν πως στην πραγματικότητα θα εξοικονομούσαν χρήματα. Από το 1985, στη Σουηδία συλλέγονται δεδομένα που αφορούν τις εισαγωγές τραυματιών σε νοσοκομεία. Αυτές οι βάσεις δεδομένων κατακλύζονται από πεζούς, οι οποίοι είναι τρεις φορές πιθανότερο να τραυματιστούν σε ένα ολισθηρό ή παγωμένο οδόστρωμα¹⁰ σε σύγκριση με τους μοτοσικλετιστές, καταλαμβάνοντας ταυτόχρονα και τον μισό χρόνο νοσοκομειακής περίθαλψης επί του συνόλου των ατυχημάτων στους δρόμους.¹¹ Στην πλειοψηφία τους, αυτοί οι πεζοί είναι γυναίκες. Μια μελέτη για τους τραυματισμούς πεζών στην αστική περιοχή της Ούμεα, στη Σουηδία, αναφέρει ότι 79% εξ αυτών έλαβε χώρα κατά τους χειμερινούς μήνες και ότι στην περίπτωση των μονοπρόσωπων ατυχημάτων (δηλαδή αυτών στα οποία δεν εμπλέκεται άλλο άτομο πλην του τραυματία) το 69% των τραυματιών είναι γυναίκες. Τα δύο τρίτα των πεζών τραυματιών γλίστρησαν και έπεσαν σε οδοστρώματα είτε ολισθηρά είτε καλυμμένα από χιόνι, και το 48% υπέστη μέτριους έως σοβαρούς τραυματισμούς, συνήθως κατάγματα ή εξαρθρώσεις. Οι τραυματισμοί των γυναικών είναι, επίσης, συνήθως πιο σοβαροί.

Μια πενταετής μελέτη στην κομπετία Σκόνε επιβεβαίωσε αυτές τις τάσεις – και διαπίστωσε ότι οι τραυματισμοί κοστίζουν χρήματα λόγω των δαπανών στην υγειονομική περίθαλψη και της απώλειας παραγωγικότητας.¹² Το εκτιμώμενο κόστος του συνόλου των πτώσεων των πεζών ανήλθε κατά τη διάρκεια ενός μόνο χειμώνα σε 36 εκατ. κορόνες (γύρω στα 3,2 εκατ. λίρες). (Αυτό είναι πιθανότατα μια συντηρητική εκτίμηση, καθώς πολλοί τραυματισμένοι πεζοί μεταβαίνουν σε νοσοκομεία που δεν παρέχουν στοιχεία στο εθνικό μητρώο τροχαίων ατυχημάτων, κάποιοι επισκέπτονται ιδιώτες γιατρούς, ενώ άλλοι απλώς μένουν στο σπίτι. Ως αποτέλεσμα, τόσο η υγειονομική περίθαλψη όσο και το κόστος παραγωγικότητας είναι πιθανόν υψηλότερα.)

Αλλά ακόμα και με αυτήν τη συντηρητική εκτίμηση, το κόστος των

ατυχημάτων των πεζών σε συνθήκες πάγου ήταν περίπου το διπλάσιο του κόστους της χειμερινής συντήρησης του δρόμου. Στον δήμο της Σόλνα, κοντά στη Στοκχόλμη, το κόστος ήταν τριπλάσιο, και σύμφωνα με μερικές μελέτες ίσως και ακόμα υψηλότερο.¹³ Όποια και αν είναι η ακριβής διαφορά, είναι σαφές ότι η πρόληψη των τραυματισμών μέσω της προτεραιοποίησης των πεζών στο πρόγραμμα εκκιονισμού είναι οικονομικά συμφέρουσα.

Μια σύντομη παρατήρηση επί του θέματος προήλθε από την μπλογκόσφαιρα της εναλλακτικής δεξιάς, η οποία υποδέχτηκε χαιρέκακα την αδυναμία της Στοκχόλμης να επιτύχει μια ομαλή μετάβαση σε μια διαδικασία εκκιονισμού που λαμβάνει εξίσου υπόψη τις ανάγκες των δύο φύλων. Εκείνη τη χρονιά, μια ασυνήθιστα έντονη χιονόπτωση άφησε δρόμους και πεζοδρόμια καλυμμένα με χιόνι και εμπόδισε το επιβατικό κοινό των μέσων μαζικής μεταφοράς να μεταβεί στη δουλειά του. Αλλά μέσα στη βιασύνη τους να γιορτάσουν το ναυάγιο μιας φεμινιστικής πολιτικής, αυτό που οι δεξιοί σχολιαστές αμέλησαν να αναφέρουν ήταν ότι το συγκεκριμένο σύστημα είχε ήδη εφαρμοστεί επιτυχώς στην Καρλσκόγκα επί τρία χρόνια.

Επίσης, σε κάθε περίπτωση, υπήρξαν ανακρίβειες στην καταγραφή των γεγονότων. Σύμφωνα με την ιστοσελίδα Heat Street,¹⁵ αυτή η επιλογή αποδείχθηκε αποτυχημένη, εν μέρει επειδή, όπως αναφέρει, «οι τραυματισμοί που έρχονταν νοσοκομειακής περίθαλψης αυξήθηκαν ραγδαία» – χωρίς ωστόσο να γίνεται αναφορά στο γεγονός ότι η «ραγδαία» αυτή αύξηση αφορούσε τραυματισμούς πεζών.¹⁶ Αυτό καταδεικνύει ότι ο λόγος δεν ήταν η προτεραιοποίηση των πεζών, αλλά συνολικά η αναποτελεσματικότητα της συγκεκριμένης επιχείρησης εκκιονισμού. Οι οδηγοί μοτοσικλετών μπορεί όντως να μετακινήθηκαν με δυσκολία, το ίδιο όμως ισχύει για όλους.

Τον επόμενο χειμώνα, η επιχείρηση στέφθηκε με μεγαλύτερη επιτυχία. Όταν μίλησα με τον Daniel Helldén, δημοτικό σύμβουλο και επίτροπο του τμήματος αστικής κυκλοφορίας της Στοκχόλμης, μου ανέφερε ότι στα διακόσια χιλιόμετρα του ενιαίου δικτύου ποδηλατόδρομων και πεζοδρομίων, το οποίο πλέον καθαρίζεται με ειδικά μηχανήματα («δίνοντάς σου την αίσθηση ότι κυκλοφορείς το καλοκαίρι»), τα ατυχή-

ματα έχουν μειωθεί κατά το ήμισυ. «Οπότε το αποτέλεσμα είναι πολύ καλό».

Το αρχικό εκχιονιστικό πρόγραμμα της Καρλσκόγκα δεν είχε σκοπίμως σχεδιαστεί για να ωφελήσει τους άντρες εις βάρος των γυναικών. Όπως πολλά από τα παραδείγματα σε αυτό το βιβλίο, προέκυψε ως αποτέλεσμα ενός έμφυλου κενού δεδομένων – στην προκειμένη περίπτωση, ενός κενού στην προοπτική. Οι άντρες (ασφαλώς και ήταν άντρες) που αρχικά σχεδίασαν το πρόγραμμα γνώριζαν τις προσωπικές τους ανάγκες στη μετακίνηση και έκαναν αντιστοίχους σχεδιασμούς. Δεν επιδίωξαν εσκεμμένα να αποκλείσουν τις γυναίκες. Απλώς δεν τις έλαβαν υπόψη. Δεν σκέφτηκαν το ενδεχόμενο να διαφέρουν οι ανάγκες των γυναικών. Επομένως, το κενό δεδομένων ήταν αποτέλεσμα της απουσίας γυναικών από τον αρχικό σχεδιασμό.

Η Inés Sánchez de Madariaga, καθηγήτρια αστικού σχεδιασμού στο Πολυτεχνείο της Μαδρίτης, δήλωσε ότι αυτό αποτελεί γενικότερο πρόβλημα στον προγραμματισμό των μεταφορών. Και εξηγεί ότι ο κλάδος των μεταφορών ως επάγγελμα «ως επί το πλείστον ανδροκρατείται». Στην Ισπανία «το Υπουργείο Μεταφορών έχει τις λιγότερες γυναίκες σε πολιτικές και τεχνικές θέσεις σε σύγκριση με τα υπόλοιπα υπουργεία. Κι έτσι υπάρχει μια μεροληπτική στάση, που πηγάζει από την προσωπική τους εμπειρία».

Συνολικά, οι μηχανικοί επικεντρώνονται κυρίως στην «κινητικότητα που σχετίζεται με την απασχόληση». Τα σταθερά ωράρια εργασίας δημιουργούν συγκεκριμένες ώρες αιχμής στις μετακινήσεις και οι σχεδιαστές πρέπει να γνωρίζουν τον μέγιστο φόρτο που μπορούν να υποστηρίξουν οι υπάρχουσες υποδομές. «Συνεπώς, υπάρχει ένας τεχνικός λόγος για τον σχεδιασμό με βάση τις ώρες αιχμής» αναγνωρίζει η Sánchez de Madariaga. Και πάλι όμως, η ανάγκη για έναν τέτοιο σχεδιασμό δεν εξηγεί τους λόγους για τους οποίους το πρόγραμμα μετακινήσεων των γυναικών (που συνήθως βρίσκεται εκτός των ωρών αιχμής και ως εκ τούτου «δεν επηρεάζει το μέγιστο των δυνατοτήτων υποστήριξης των υποδομών») αγνοείται.

Οι διαθέσιμες έρευνες καθιστούν ξεκάθαρη τη μεροληψία υπέρ των τυπικά αντρικών προγραμμάτων μετακίνησης. Η επιτροπή των Ηνωμένων Εθνών για το Καθεστώς των Γυναικών διαπίστωσε «μεροληψία υπέρ των αντρών» στον σχεδιασμό του προγράμματος μετακινήσεων και αδυναμία διαχείρισης των έμφυλων παραμέτρων «στη διαμόρφωση του συστήματος».¹⁷ Το 2014, σύμφωνα με έκθεση της ΕΕ σχετικά με τον βαθμό ικανοποίησης των Ευρωπαίων από τις αστικές μεταφορές, ως «δεδομένο» θεωρείται το πρόγραμμα για τις μετακινήσεις των αντρών, παρά την κριτική που ασκείται παράλληλα στην αποτυχία εξυπηρέτησης των γυναικών από τα ευρωπαϊκά συστήματα δημόσιων μεταφορών.¹⁸ Ακόμα πιο εξοργιστικοί δε, είναι οι όροι που αναφέρονται συχνά σε θέματα προγραμματισμού, όπως η «επιβεβλημένη μετακίνηση», την οποία εξηγεί η Sánchez de Madariaga ως μια κοινώς χρησιμοποιούμενη έκφραση για «όλες τις μετακινήσεις που γίνονται για εργασιακούς ή εκπαιδευτικούς σκοπούς».¹⁹ Θαρρείς και οι μετακινήσεις για παροχή υπηρεσιών φροντίδας δεν είναι επιβεβλημένες, αλλά γίνονται αποκλειστικά για προσωπική διασκέδαση, σαν από χόμπι.

Η μεροληψία διαφαίνεται ξεκάθαρα και στις προτεραιότητες των κυβερνητικών δαπανών. Ο Stephen Bush, πολιτικός ανταποκριτής του βρετανικού περιοδικού *New Statesman*, επισήμανε σε άρθρο του τον Ιούλιο του 2017 ότι, αν και η κυβέρνηση της συντηρητικής παράταξης έχει επανειλημμένα υιοθετήσει τη ρητορική της λιτότητας, οι δύο τελευταίοι υπουργοί Οικονομικών των Συντηρητικών την παρέκαμψαν στην περίπτωση της κατασκευής του οδικού δικτύου, για το οποίο ξόδεψαν χρήματα, και μάλιστα αφειδώς.²⁰ Με το βιοτικό επίπεδο των Βρετανών σε φθίνουσα τροχιά και τις υπάρχουσες οδικές υποδομές σε σχετικά καλή κατάσταση, θα λέγαμε πως υπάρχει πληθώρα άλλων τομέων που χρήζουν άμεσων επενδύσεων, αλλά για κάποιον λόγο, και τις δύο φορές, και για τους δύο άντρες, το οδικό δίκτυο αποτέλεσε την προφανή επιλογή. Εντωμεταξύ, ως το 2014 το 70% των δημοτικών συμβουλίων είχε προβεί σε μείωση της χρηματοδότησης των αστικών συγκοινωνιών (του συννηθέστερου δηλαδή τρόπου μετακίνησης των γυναικών). Μόνο το 2013, οι περικοπές ανήλθαν σε 19 εκατ. λίρες, ενώ αντιθέτως το κόστος του εισιτηρίου για τα λεωφορεία αυξάνεται ετησίως.²¹

Οι βρετανοί πολιτικοί δεν αποτελούν το μοναδικό παράδειγμα. Σε έκθεσή της η Παγκόσμια Τράπεζα, το 2007, αποκάλυψε ότι το 73% των χρηματοδοτήσεων της για το σύστημα μεταφορών αφορά τους δρόμους και τους αυτοκινητόδρομους, οι περισσότεροι από τους οποίους ανήκουν είτε στον επαρχιακό οδικό άξονα, είτε στο δίκτυο διασύνδεσης των αστικών κέντρων.²² Ακόμα και όταν οι δρόμοι αποτελούν την ενδεδειγμένη επενδυτική επιλογή, η απόφαση για τον προορισμό του προτεινόμενου δρόμου δεν είναι ουδέτερη ως προς το φύλο. Καταδεικνύοντας τη σημασία του σχεδιασμού αναπτυξιακών έργων βάσει διαχωρισμένων κατά φύλο δεδομένων, μια άλλη έκθεση της Παγκόσμιας Τράπεζας καταγράφει τη διαφωνία για την πρόταση κατασκευής ενός δρόμου σε ένα χωριό του Λεσότο. Οι γυναίκες θα διευκολύνονταν αν ο δρόμος είχε κατεύθυνση «προς το πλησιέστερο χωριό με πρόσβαση σε βασικές υπηρεσίες»· οι άντρες, από την άλλη, προτιμούσαν να κατασκευαστεί ο δρόμος προς την αντίθετη κατεύθυνση «για να μπορούν να φθάνουν ευκολότερα καβαλώντας άλογα στη μεγαλύτερη πόλη και την αγορά της».²³

Το έμφυλο κενό στα δεδομένα των μετακινήσεων εντοπίζεται και σε πολλές διεθνείς έρευνες πάνω στις μεταφορές, από τις οποίες παραλείπονται εσκεμμένα οι συντομότερες διαδρομές που γίνονται πεζή και οι «μη μηχανοκίνητες» μετακινήσεις.²³ Οι εν λόγω διαδρομές, αναφέρει η Sánchez de Madariaga, «δεν θεωρούνται καίριες για τη χάραξη πολιτικής για τις υποδομές». Δεδομένου ότι οι γυναίκες γενικά περπατούν περισσότερο και για μεγαλύτερο χρονικό διάστημα από τους άντρες (εν μέρει λόγω των βαρών παροχής υπηρεσιών φροντίδας· εν μέρει επειδή οι γυναίκες είναι συνήθως φτωχότερες), αυτή η περιθωριοποίηση των μη μηχανοκίνητων μετακινήσεων τις επηρεάζει αναπόφευκτα περισσότερο. Η παράβλεψη των συντομότερων διαδρομών που γίνονται πεζή έρχεται να προστεθεί στο κενό δεδομένων για τις αλυσιδωτές μετακινήσεις, καθώς αυτό το είδος μετακίνησης περιλαμβάνει τουλάχιστον μία διαδρομή με τα πόδια. Εν ολίγοις, αν δεχτούμε ότι οι συντομότερες διαδρομές με τα πόδια είναι άνευ σημασίας σε ό,τι αφορά τη χάραξη πολιτικής υποδομών, παραδεχόμαστε αντίστοιχα πως και οι ίδιες οι γυναίκες είναι άνευ σημασίας για την πολιτική αυτή.

Αλλά δεν είναι. Οι άντρες κυκλοφορούν συνήθως μόνοι τους, αλλά

οι γυναίκες μετακινούνται επιβαρυμένες, άλλοτε με ψώνια ή παιδικά καροτσάκια και άλλοτε με τα παιδιά τους ή τους ηλικιωμένους συγγενείς που φροντίζουν.²⁵ Το 2015, μια έρευνα για τις μετακινήσεις στο Λονδίνο κατέγραψε ότι οι γυναίκες είναι «σαφώς λιγότερο ικανοποιημένες σε σχέση με τους άντρες από την κατάσταση των δρόμων και των πεζοδρομίων, μετά την τελευταία τους μετακίνηση με τα πόδια», αποδεικνύοντας ίσως έτσι όχι μόνο ότι οι γυναίκες είναι πιο πιθανό να κυκλοφορούν πεζή σε σχέση με τους άντρες, αλλά και πως είναι πιο πιθανό να το κάνουν σπρώχνοντας καροτσάκια, προσπάθεια που επιβαρύνεται περαιτέρω από την κακή κατάσταση των πεζοδιαδρόμων.²⁶ Τα ανισόπεδα, στενά και ραγισμένα πεζοδρόμια, συχνά γεμάτα με αντικείμενα σήμανσης τοποθετημένα σε λάθος θέσεις, σε συνδυασμό με τα στενά και απότομα σκαλιά σε πολλές τοποθεσίες διέλευσης, καθιστούν τη μετακίνηση με παιδικό καροτσάκι εντός πόλης μια «εξαιρετικά επίπονη» διαδικασία, η οποία, σύμφωνα με τη Sánchez de Madariaga, μπορεί να διαρκέσει έως και τον τετραπλάσιο χρόνο. «Τι κάνουν, λοιπόν οι νεαρές γυναίκες με μικρά παιδιά;»

Η προτεραιοποίηση των αυτοκινήτων έναντι των πεζών δεν είναι αναπόφευκτη. Στη Βιέννη, το 60% όλων των διαδρομών γίνεται με τα πόδια, πρωτίστως επειδή η πόλη λαμβάνει σοβαρά υπόψη τον σχεδιασμό με βάση το φύλο (gender planning). Από τη δεκαετία του 1990, η Eva Kail, επικεφαλής του σχετικού προγράμματος στη Βιέννη, συλλέγει δεδομένα για τις μετακινήσεις των πεζών και έχει εφαρμόσει τις ακόλουθες βελτιωτικές παρεμβάσεις: βελτίωση και σηματοδότηση στις τοποθεσίες διέλευσης (προσθήκη σαράντα συμπληρωματικών σημείων διέλευσης), μετασκευή σημείων με προσθήκη ράμπας για τα καροτσάκια και τα ποδήλατα, διαπλάτυνση πεζοδρομίων έκτασης ενός χιλιόμετρου, αύξηση της φωταγώγησης σε πεζόδρομους.²⁷

Η δήμαρχος της Βαρκελώνης, Ada Callou, έχει επιδείξει παρόμοια διάθεση να επιστρέψει την πόλη της στους πεζούς, δημιουργώντας τα επονομαζόμενα «superilles» ή υπερμπλόκ – τετράγωνα τμήματα της πόλης με χαμηλά όρια ταχύτητας, προσβάσιμα μόνο στην τοπική κυ-

κλοφορία, με δρόμους όπου οι πεζοί έχουν προτεραιότητα σε σχέση με τα αυτοκίνητα. Ένα άλλο παράδειγμα αλλαγών που μπορούν εύκολα να υλοποιηθούν εξυπηρετώντας και τα γυναικεία μοτίβα μετακίνησης συναντάται στο Λονδίνο, όπου το 2016 εισήχθη ο «ναύλος πολλαπλών μετακινήσεων» στο δίκτυο λεωφορείων.²⁸ Στο παρελθόν, κάθε φορά που κάποιο άτομο επιβιβαζόταν σε ένα λεωφορείο χρεωνόταν για μια νέα διαδρομή, αλλά με το νέο σύστημα μπορεί τώρα να πραγματοποιήσει δύο διαδρομές εντός εξήντα λεπτών στην τιμή της μίας. Η συγκεκριμένη αλλαγή είναι ιδιαίτερα χρήσιμη για τις γυναίκες, που είχαν επιβαρυνθεί δυσανάλογα από το προηγούμενο σύστημα χρέωσης – όχι μόνο επειδή είναι πιο πιθανό να πραγματοποιούν αλυσιδωτές μετακινήσεις, αλλά και επειδή αποτελούν την πλειοψηφία (57%) των επιβατών των λεωφορείων στο Λονδίνο (εν μέρει γιατί είναι φθηνότερα, εν μέρει γιατί το λεωφορείο θεωρείται πιο φιλικό προς τα παιδιά) και προβαίνουν συχνότερα σε μετεπιβίβαση (η οποία στο παλιό σύστημα υπολογιζόταν ως νέα διαδρομή).

Ο λόγος για τον οποίο οι γυναίκες πραγματοποιούν συχνότερα μετεπιβιβάσεις είναι ότι, όπως και στις περισσότερες πόλεις σε όλο τον κόσμο, το σύστημα δημόσιων μεταφορών του Λονδίνου έχει ακτινωτό σχεδιασμό.²⁹ Αυτό σημαίνει ότι έχει εντοπιστεί μια ενιαία περιοχή «στο κέντρο» στην οποία καταλήγει η πλειονότητα των διαδρομών. Υπάρχουν επίσης κάποιες κυκλικές διαδρομές, συγκεντρωμένες στο κέντρο. Το όλο σύστημα μοιάζει με ιστό αράχνης και είναι εξαιρετικά χρήσιμο για τους επιβάτες που θέλουν απλώς να κινηθούν από και προς το κέντρο της πόλης. Είναι ωστόσο λιγότερο χρήσιμο για οτιδήποτε άλλο. Και αυτό το δίπολο μεγάλης/μικρής χρησιμότητας εμπίπτει ξεκάθαρα στο δίπολο αρσενικού/θηλυκού.

Αλλά, ενώ λύσεις όπως ο ναύλος μετεπιβίβασης του Λονδίνου συνιστούν μια κάποια βελτίωση, δεν αποτελούν σε καμία περίπτωση τυπική πρακτική σε όλο τον κόσμο. Στις ΗΠΑ, ενώ ορισμένες πόλεις έχουν καταργήσει τη χρέωση για μετεπιβιβάσεις (στο Λος Άντζελες σταμάτησε το 2014), σε άλλες πόλεις η χρέωση ισχύει ακόμη.³⁰ Στο Σικάγο, για παράδειγμα, εξακολουθούν να χρεώνουν και τις διασυνδέσεις μεταξύ των μέσων μεταφοράς. Αυτές οι επιβαρύνσεις φαντάζουν

εξαιρετικά σκανδαλώδεις στον απόηχο μιας μελέτης του 2016, η οποία, εστιάζοντας στο σύστημα μεταφορών του Σικάγο, αποκάλυψε το μέγεθος της μεροληψίας εις βάρος του τυπικού προγράμματος των γυναικείων μετακινήσεων.³² Στη συγκεκριμένη μελέτη, συνέκριναν την Uberpool (ένα σύστημα συνεπιβατισμού παρόμοιο με τη δημοφιλή εφαρμογή για ταξί) με τις δημόσιες συγκοινωνίες στο Σικάγο, και αποδείχθηκε πως σε ό,τι αφορά τον χρόνο που απαιτούνταν για μετακινήσεις προς το κέντρο της πόλης η διαφορά ανάμεσα στην Uberpool και τις δημόσιες συγκοινωνίες ήταν αμελητέα – περίπου έξι λεπτά κατά μέσο όρο. Ωστόσο, για τις μετακινήσεις ανάμεσα σε γειτονιές, το βασικό δηλαδή είδος μετακίνησης των γυναικών σε περιπτώσεις παροχής άτυπης εργασίας ή υπηρεσιών φροντίδας, η ίδια διαδρομή διήρκεσε 28 λεπτά με την Uberpool και 47 λεπτά με τις δημόσιες συγκοινωνίες.

Δεδομένης της ένδειας χρόνου των γυναικών (η έμμισθη και άμισθη εργασία των γυναικών καταλήγει αθροιστικά σε περισσότερες ώρες εργασίας τους σε σχέση με τους άντρες), η Uberpool φαντάζει ως ελκυστική επιλογή.³³ Με τη μόνη διαφορά ότι κοστίζει περίπου τρεις φορές περισσότερο από τις δημόσιες συγκοινωνίες, ενώ οι γυναίκες δεν διαθέτουν ανάλογη «οικονομική ρευστότητα με τους άντρες». Σε όλον τον κόσμο, η πρόσβαση των γυναικών στους πόρους του νοικοκυριού είναι πιο περιορισμένη σε σχέση με τους άντρες, ενώ παράλληλα το μισθολογικό χάσμα ανάμεσα στα δύο φύλα αγγίζει το 37,8% παγκοσμίως (ποικίλλει σημαντικά από χώρα σε χώρα, φτάνοντας το 18,1% στο Ηνωμένο Βασίλειο, το 23% στην Αυστραλία και το 59,6% στην Αγκόλα).³⁴

Πέρα από το θέμα των οικονομικών πόρων που τίθεται βεβαίως εδώ, πρόκειται ως ένα σημείο για ένα πρόβλημα σχετικό με την υιοθέτηση στάσεων και προτεραιοτήτων. Αν και το ινστιτούτο McKinsey εκτιμά ότι η άμισθη παροχή υπηρεσιών φροντίδας των γυναικών συμβάλλει κατά 10 τρις δολάρια στο ετήσιο παγκόσμιο ΑΕΠ,³⁵ οι μετακινήσεις με σκοπό την εκτέλεση έμμισθης εργασίας εξακολουθούν να θεωρούνται σημαντικότερες από τις αντίστοιχες μετακινήσεις για τις άμισθες υπηρεσίες φροντίδας.³⁶ Αλλά όταν ρώτησα τη Sánchez de Madariaga αν σε μια πόλη όπως το Λονδίνο ή η Μαδρίτη υπάρχουν

επιχειρήματα οικονομικής φύσης υπέρ των συγκοινωνιών που θα εξυπηρετούσαν τις υποχρεώσεις φροντίδας που επωμίζονται οι γυναίκες, εκείνη απάντησε αμέσως: «Βεβαίως. Η απασχόληση των γυναικών αποτελεί μια πραγματικά σημαντική συμβολή στο ΑΕΠ. Για κάθε ποσοστιαία αύξηση της απασχόλησης των γυναικών σημειώνεται αντίστοιχα μεγαλύτερη αύξηση του ΑΕΠ. Αλλά για να εργαστούν οι γυναίκες, οι πόλεις θα πρέπει να στηρίξουν την εργασία τους». Και ένας από τους βασικούς τρόπους για να επιτευχθεί αυτό είναι να σχεδιάσουμε συγκοινωνιακά συστήματα που θα επιτρέπουν στις γυναίκες να επιτελούν την άμισθη εργασία τους, καταφέροντας παράλληλα να φτάσουν εγκαίρως στο γραφείο.

Όταν πρόκειται για υποδομές σταθερής τροχιάς, όπως οι υπόγειοι συρμοί και τα τρένα, η Sánchez de Madariaga εξηγεί πως δεν υπάρχουν πολλά που μπορούν να γίνουν με μεγάλη ευκολία και μικρό κόστος για την αντιμετώπιση αυτής της βαθιά ριζωμένης μεροληψίας. «Μπορείς να βελτιώσεις την προσβασιμότητά τους» λέει και αυτό είναι όλο. Τα λεωφορεία, από την άλλη πλευρά, είναι ευέλικτα μέσα μεταφοράς, και τόσο τα δρομολόγια όσο και οι στάσεις τους μπορούν και πρέπει, σύμφωνα με την ίδια, να «τροποποιηθούν και να προσαρμοστούν ανάλογα με τις εκάστοτε ανάγκες». Στην πραγματικότητα, αυτό ακριβώς έχει κάνει η Ada Callou στη Βαρκελώνη, χαράσσοντας νέες λεωφορειακές γραμμές σε ορθογώνιο σχεδιασμό (σε σχήμα όχι ιστού αράχνης, αλλά πλέγματος, που είναι σαφώς πιο χρήσιμο για τις αλυσιδωτές μετακινήσεις). Η Sánchez de Madariaga υποστηρίζει επίσης ότι οι δημόσιες μεταφορές πρέπει να αναπτύξουν «ενδιάμεσες υπηρεσίες, κάτι μεταξύ αυτοκινήτων και λεωφορείων. Στο Μεξικό έχουν τα λεγόμενα “terceros”, τα οποία είναι κάτι σαν μικροσκοπικά μίνι βανάκια. Κυκλοφορούν επίσης και ταξί με πολλαπλή μίσθωση. Αυτά έχουν μεγάλη ευελιξία και θεωρώ πως θα μπορούσαν και θα έπρεπε να αναπτυχθούν για να στηρίξουν την κινητικότητα των γυναικών».

Ένα μεγάλο μέρος του διαχρονικού έμφυλου κενού δεδομένων στον σχεδιασμό των μετακινήσεων έχει προκύψει απλώς και μόνο επειδή οι εμπνευστές του, άντρες (ως επί το πλείστον), δεν σκέφτηκαν ότι οι γυναίκες μπορεί να έχουν διαφορετικές ανάγκες. Υπάρχει ωστόσο και ένας

λιγότερο συγγνωστός λόγος, σύμφωνα με τον οποίο θεωρείται απλώς πιο δύσκολο να συλλεγούν στοιχεία για τις γυναίκες. «Οι γυναίκες έχουν πολύ πιο περίπλοκα μοτίβα στις διαδρομές τους» εξηγεί η Sánchez de Madariaga, η οποία έχει σχεδιάσει ένα ερωτηματολόγιο που υπολογίζει τις μετακινήσεις των γυναικών στο πλαίσιο των υπηρεσιών φροντίδας που παρέχουν. Και γενικά, οι αρμόδιοι για τις μεταφορές δεν ενδιαφέρονται για τις «μη τυπικές» μετακινήσεις των γυναικών. Η Αναστασία Λουκαΐτου-Σιδέρη, καθηγήτρια πολεοδομίας στο πανεπιστήμιο UCLA, αναφέρει ότι «συχνά υπάρχει η αντίληψη από την πλευρά των μεταφορέων πως οι ανάγκες είναι καθολικές. Άντρες, γυναίκες, όλες οι ανάγκες ίδιες. Και αυτό είναι απόλυτα αναληθές» λέει γελώντας με απόγνωση. «Όταν μιλάς σε επιβάτιδες, σου αναφέρουν ένα σωρό διαφορετικές ανάγκες που δεν λαμβάνονται υπόψη».

Για να δυσχεράνουν περισσότερο την κατάσταση, οι αρχές στον κλάδο των μεταφορών μεγαλώνουν το υφιστάμενο κενό δεδομένων παραλείποντας να διαχωρίσουν τα δεδομένα που, όντως, διαθέτουν με βάση το φύλο. Η ετήσια έκθεση στατιστικών στοιχείων μεταφορών³⁷ του αρμόδιου υπουργείου της βρετανικής κυβέρνησης περιλαμβάνει ένα μόνο στατιστικό στοιχείο (σχετικά με την κατανομή των ποσοστών επιτυχίας στις εξετάσεις για τα διπλώματα οδήγησης – το 2015-2016, το 44% των γυναικών πέρασαν επιτυχώς τις εξετάσεις έναντι του 51% των αντρών), καθώς και έναν σύνδεσμο που παραπέμπει σε ιστοσελίδα της κυβέρνησης, η οποία φιλοξενεί μια έκθεση σχετική με το φύλο και το περπάτημα. Στην έκθεση δεν αναφερόταν, για παράδειγμα, τίποτα σχετικό με την κατανομή των φύλων στη χρήση των λεωφορείων ή των σιδηροδρόμων, παρόλο που αυτές οι πληροφορίες είναι ζωτικής σημασίας για τον προγραμματισμό ενός συστήματος μεταφορών που εξυπηρετεί σωστά το επιβατικό κοινό στο σύνολό του.

Παρομοίως, ούτε οι ινδικές υπηρεσίες δημόσιων μεταφορών διαχωρίζουν τα δεδομένα τους με βάση το φύλο,³⁸ ενώ σε μια πρόσφατη έκθεση της ΕΕ εκφράζεται η ενόχληση για την έλλειψη σχετικών με το φύλο συγκοινωνιακών δεδομένων, καθώς «αυτό το είδος δεδομένων δεν συλλέγεται σε τακτική βάση στην πλειονότητα των ευρωπαϊκών χωρών».³⁹ Όπως και στο Ηνωμένο Βασίλειο, η ετήσια έκθεση στατι-

στικών στοιχείων μεταφορών στις ΗΠΑ αναφέρει τις γυναίκες μόνο δύο φορές – μία φορά σε σχέση με τα διπλώματα οδήγησης και μία δεύτερη σε σχέση με το περπάτημα.⁴⁰ Σε αντίθεση με το Ηνωμένο Βασίλειο, ωστόσο, αυτά τα στοιχεία παρουσιάζονται απλώς ως γενικές απεικονίσεις και όχι ως δεδομένα που μπορούν να αξιοποιηθούν στην πράξη.

Ένα λιγότερο εμφανές κενό δεδομένων δημιουργείται λόγω του τρόπου με τον οποίο οι οργανισμοί μεταφορών σε όλο τον κόσμο παρουσιάζουν τα δεδομένα τους. Συνολικά, όλες οι μετακινήσεις για έμμησθι εργασία ομαδοποιούνται σε μία μόνο κατηγορία, αλλά η εργασία για παροχή φροντίδας υποδιαιρείται σε μικρότερες κατηγορίες, ορισμένες από τις οποίες, όπως τα «ψώνια», δεν διαχωρίζονται καν από τις δραστηριότητες του ελεύθερου χρόνου. Έτσι όμως σημειώνεται αποτυχία διαχωρισμού των δεδομένων κατά φύλο εξ αντανάκλασας. Όταν η Sánchez de Madariaga συνέλεξε στοιχεία μετακινήσεων σχετικών με υπηρεσίες φροντίδας στη Μαδρίτη, διαπίστωσε ότι οι μετακινήσεις αυτές ήταν σχεδόν ισάριθμες με όσες πραγματοποιήθηκαν για εργασιακούς λόγους. Και όταν ανέλυσε περαιτέρω τα δεδομένα, κατανέμοντάς τα κατά φύλο, διαπίστωσε ότι οι υπηρεσίες φροντίδας ήταν «ο ένας και πρωταρχικός σκοπός των μετακινήσεων των γυναικών, με τον ίδιο τρόπο που η εργασία είναι ο βασικός σκοπός των μετακινήσεων των αντρών». Αν όλες οι έρευνες πάνω στις μετακινήσεις είχαν κάνει τον ίδιο διαχωρισμό δεδομένων, υποστηρίζει, οι αρμόδιοι για τον προγραμματισμό θα αναγκάζονταν να λάβουν υπόψη τους τις μετακινήσεις για παροχή φροντίδας τόσο σοβαρά όσο και τις αντίστοιχες μετακινήσεις για εργασιακούς σκοπούς.

Αν θέλουμε πραγματικά να σχεδιάζουμε συστήματα μεταφορών ικανά να εξυπηρετούν τόσο τις γυναίκες όσο και τους άντρες, τότε δεν πρέπει να αντιμετωπίζουμε τον σχεδιασμό των μεταφορών «απομονωμένα», προειδοποιεί η Sánchez de Madariaga, καθώς η γυναικεία κινητικότητα άπεται ταυτόχρονα ενός ζητήματος γενικότερης σχεδιαστικής πολιτικής: συγκεκριμένα, του ζητήματος της δημιουργίας περιοχών «μεικτής

χρήσης». Και οι περιοχές μεικτής χρήσης αντίκεινται στα παραδοσιακά πρότυπα σχεδιασμού, που σε πολλές χώρες χωρίζουν βάσει νόμου τις πόλεις σε περιοχές «μιας συγκεκριμένης χρήσης», όπως εμπορικής, οικιστικής ή βιομηχανικής, με τη λεγόμενη πρακτική της «ζώνωσης».

Ο χωρισμός σε ζώνες χρονολογείται ως πρακτική από την Αρχαιότητα (για παράδειγμα, ο καθορισμός των δραστηριοτήτων που επιτρέπονταν σε κάθε πλευρά των τειχών της πόλης), ωστόσο μόνο μετά τη Βιομηχανική Επανάσταση εμφανίστηκε μια τόσο σαφής ρύθμιση του τι θα μπορούσε να χτιστεί και πού, που διαχώρισε νομικά το μέρος όπου ζεις από τον τόπο της εργασίας σου. Και με τις υπεραπλουστευμένες κατηγορίες του, αυτό το είδος ζώνωσης έχει θεμελιώσει μια μεροληψία υπέρ των αντρών στην αστική δόμηση σε όλο τον κόσμο.

Οι νόμοι περί ζώνωσης βασίζονται και δίνουν προτεραιότητα στις ανάγκες του ετεροφυλόφιλου, έγγαμου άντρα που συντηρεί οικονομικά την οικογένειά του, ο οποίος φεύγει για τη δουλειά το πρωί και επιστρέφει στα προάστια για να ξεκουραστεί το βράδυ. Αυτό είναι, εξηγεί η Sánchez de Madariaga, «το προσωπικό βίωμα της πλειοψηφίας των ιθυνόντων στον συγκεκριμένο τομέα», και συνεχίζει λέγοντας ότι η αντίληψη πως το σπίτι είναι κυρίως ένα μέρος για τον ελεύθερο χρόνο «εξακολουθεί να καθορίζει τις αποφάσεις περί σχεδιασμού σε όλο τον κόσμο».⁴¹

Αλλά αν για τους ίδιους το σπίτι είναι «ένα διάλειμμα από την επί πληρωμή εργασία» και «ένα μέρος χαλάρωσης», αυτή η εικόνα απέχει πολύ από τον ρόλο που έχει το σπίτι στις ζωές των περισσότερων γυναικών. Παγκοσμίως, οι γυναίκες αναλαμβάνουν την άμισθη παροχή φροντίδας σε τριπλάσια ποσοστά σε σχέση με τους άντρες.⁴² Σύμφωνα με το ΔΝΤ, αυτό μπορεί να αναλυθεί περαιτέρω σε διπλάσια ποσοστά στη φροντίδα των παιδιών και τετραπλάσια στη φροντίδα του σπιτιού.⁴³ Στην Κάτεμπε, μια κωμόπολη στην κεντρική Ουγκάντα, η Παγκόσμια Τράπεζα κατέγραψε πως οι γυναίκες σε ημερήσια βάση, μετά από σχεδόν δεκαπέντε ώρες φροντίδας του σπιτιού και των παιδιών, σε συνδυασμό με το τσάπισμα, την προετοιμασία του φαγητού και τη συλλογή καυσίμων και νερού, όπως ήταν αναμενόμενο, διέθεταν εντέλει ελεύθερο χρόνο μισής ώρας.⁴⁴ Αντιθέτως, οι άντρες, που δαπανούσαν μία

ώρα λιγότερη σε σχέση με τις γυναίκες στο τσάπισμα, απειροελάχιστο χρόνο στις δουλειές του σπιτιού και τη φροντίδα των παιδιών και μη-δενικό χρόνο στη συλλογή καυσίμων και νερού, κατάφερναν να βρουν περίπου τέσσερις ώρες ελεύθερου χρόνου ημερησίως. Το σπίτι μπορεί να είναι μέρος χαλάρωσης για εκείνον – αλλά για εκείνη; Όχι και τόσο.

Σε κάθε περίπτωση, στις περισσότερες οικογένειες δουλεύουν και οι δύο γονείς, και με τις γυναίκες στα ετερόφυλα ζευγάρια να αναλαμβάνουν συχνότερα τη βασική ευθύνη της φροντίδας των παιδιών και των ηλικιωμένων συγγενών, ο νομικός διαχωρισμός της οικίας από τους τυπικούς χώρους εργασίας μπορεί να δυσκολέψει απίστευτα τη ζωή. Τα άτομα, λοιπόν, που πρέπει να συνοδεύουν παιδιά και άρρωστους συγγενείς στην περιφέρεια του αστικού ιστού, που δεν εξυπηρετείται σχεδόν καθόλου από τις υποδομές των δημόσιων μεταφορών, απλώς δεν λαμβάνονται υπόψη. Η αλήθεια είναι ότι οι περισσότεροι κανονισμοί διαχωρισμού σε ζώνες δεν είναι εναρμονισμένοι με τις ζωές των γυναικών (ή ακόμα και με τις ζωές πολλών αντρών).

Οι συνέπειες της επιπόλαιας νοοτροπίας που ορίζει την οικία ως χώρο χαλάρωσης μπορεί να είναι σοβαρότατες. Το 2009, η Βραζιλία παρουσίασε ένα οικιστικό σχέδιο δημόσιων κατοικιών που λεγόταν Minha Casa, Minha Vida (Το σπίτι μου, η ζωή μου). Η πρόθεση ήταν να βοηθηθούν τα άτομα (εκείνη την περίοδο υπολογίζονταν περίπου στα 50 εκατομμύρια) που ζούσαν σε ανεπαρκείς συνθήκες στέγασης.⁴⁵ Το εγχείρημα δεν κατέληξε ακριβώς έτσι.

Η στερεότυπη εικόνα που παρουσιάζουν οι φαβέλες της Βραζιλίας είναι αυτή των παραγκουπόλεων χαμηλού βιοτικού επιπέδου, όπου κυριαρχεί το έγκλημα, η φτώχεια και η ανομία, ενώ οι υποδουλωμένοι κάτοικοι ζουν με τον φόβο των περιφερόμενων συμμοριών. Υπάρχει μια δόση αλήθειας σε αυτό το στερεότυπο, αλλά για πολλούς ανθρώπους που μένουν σε φαβέλες η πραγματικότητα είναι πολύ διαφορετική και τα σπίτια τους είναι ουσιαστικά οι εργατικές κατοικίες που δεν τους παρείχε ποτέ το κράτος, ως όφειλε. Δημιουργήθηκαν για την κάλυψη αναγκών και σε γενικές γραμμές βρίσκονται σε βολικές τοποθεσίες τόσο για τη δουλειά όσο και για τη μετακίνηση.

Δεν ισχύει το ίδιο για τα συμπλέγματα κατοικιών του Minha Casa,

Minha Vida (MCMV), η πλειοψηφία των οποίων έχει χτιστεί στις παρυφές της Δυτικής Ζώνης, μιας περιοχής την οποία ο Antônio Augusto Veríssimo, διευθυντής στο Υπουργείο Στέγασης που εδρεύει στο Ρίο, αποκάλυψε το 2010 «região dormitório», δηλαδή περιοχή σε λήθαργο, εξαιτίας του ποσοστού ανεργίας.⁴⁶ Μάλιστα, ο Veríssimo ήταν αρνητικός στην κατασκευή εργατικών κατοικιών σε αυτήν την περιοχή, με τον φόβο πως θα δημιουργούνταν «mais guetos de pobreza» – περισσότερα φτωχοποιημένα γκέτο. Σύμφωνα επίσης με έρευνα του London School of Economics, η πλειοψηφία των ατόμων που έχουν μετεγκατασταθεί μετακινήθηκαν σε απόσταση πολύ μεγαλύτερη των επτά χιλιομέτρων σε σχέση με την προηγούμενή τους κατοικία, ξεπερνώντας το όριο που τίθεται από τη δημοτική νομοθεσία.⁴⁷

Η 42χρονη Λουίζα ζούσε σε μια φαβέλα στην πλούσια Νότια Ζώνη του Ρίο· εκεί, όπως και στην Κεντρική και τη Βόρεια Ζώνη, βρίσκονται οι περισσότερες δουλειές του Ρίο. «Έβγαينا από την πόρτα μου και ήμουν πρακτικά ήδη στη δουλειά» είπε σε μέλος της ερευνητικής ομάδας του ιδρύματος Χάινριχ Μπελ.⁴⁸ «Υπήρχαν μέσα μεταφοράς παντού. Δεν χρειαζόταν να περπατάω χιλιόμετρα για να φτάσω σε κάποια στάση λεωφορείου». Τώρα ζει σε ένα συγκρότημα κατοικιών του MCMV στο Κάμπο Γκράντε, στην υπανάπτυκτη Δυτική Ζώνη του Ρίο, σε απόσταση μεγαλύτερη των πενήντα χιλιομέτρων από το παλιό της σπίτι.

Λόγω έλλειψης θέσεων εργασίας σε κοντινή απόσταση, οι κάτοικοι πρέπει να διανύουν έως και τριώρες διαδρομές μέχρι τη Βόρεια και την Κεντρική Ζώνη, χρησιμοποιώντας υποδομές μεταφορών που στην καλύτερη περίπτωση θα περιγράφαμε ως «περιορισμένες». Σε ποσοστό άνω του 60%, οι καινούργιες οικιστικές μονάδες απέχουν τριάντα λεπτά με τα πόδια από την κοντινότερη στάση τρένου ή μετρό.⁴⁹ Και η αποτυχία παροχής επαρκούς δημόσιας συγκοινωνίας για τους μετεγκατεστημένους από το κέντρο στα περίχωρα του Ρίο επηρεάζει ιδιαίτερα τις γυναίκες, γιατί το Ρίο ακολουθεί την παγκόσμια τάση της ανδροκρατίας ως προς την ιδιοκτησία οχήματος ιδιωτικής χρήσης: το 71% των αυτοκινήτων ανήκουν σε άντρες, και οι άντρες έχουν διπλάσιες πιθανότητες σε σχέση με τις γυναίκες να μετακινηθούν με όχημα ιδιωτικής χρήσης.⁵⁰

Επίσης, επηρεάζει συγκεκριμένα τις γυναίκες λόγω των ευθυνών που επωμίζονται στην άμισθη παροχή υπηρεσιών φροντίδας. Η Melissa Fernández Arrigoitia, ερευνήτρια του LSE, αναφέρθηκε στον πανικό μιας γυναίκας που της παραχώρησε συνέντευξη και είχε μόλις μάθει ότι θα μετακόμιζε σε ένα σύμπλεγμα κατοικιών του MCMV. Έγκυος και ήδη μητέρα δύο παιδιών, είχε καταφέρει να δουλέψει μόνο χάρη στη μητέρα της, η οποία συνέβαλλε στη φροντίδα των παιδιών της. Η μετεγκατάστασή της εβδομήντα χιλιόμετρα μακριά από τη μητέρα και τον χώρο της εργασίας της μηδενίζει τις πιθανότητες να παραμείνει στη δουλειά της. Και στα καινούργια συμπλέγματα κατοικιών του MCMV οι ελάχιστες υποδομές παροχής παιδικής φροντίδας που υπάρχουν «δεν έχουν εκσυγχρονιστεί ή επεκταθεί, ώστε να καλύπτουν τις ανάγκες των καινούργιων κατοίκων».⁵¹

Η αποτυχία παροχής υπηρεσιών παιδικής φροντίδας επιδεινώνεται περαιτέρω από τον κρατικό σχεδιασμό των καινούργιων οικιστικών συμπλεγμάτων. Τα ίδια τα διαμερίσματα έχουν σχεδιαστεί για παραδοσιακές πυρηνικές οικογένειες – αλλά αυτό το οικογενειακό μοντέλο δεν είναι σε καμία περίπτωση το τυπικό σε μια φαβέλα. «Είναι πολύ σπάνιο να μπει σε ένα σπίτι μιας φαβέλας και να μη ζουν εκεί τρεις γενιές ανθρώπων» λέει η δρ Theresa Williamson, εμπειρογνώμονας αστικού σχεδιασμού με έδρα το Ρίο, προσθέτοντας ότι «δεν έχει δει ποτέ έναν ηλικιωμένο άνθρωπο να μένει μόνος του σε μια φαβέλα». Παρομοίως, τα περισσότερα νοικοκυριά που έδωσαν συνέντευξη στην Arrigoitia αποτελούνταν από μόνες μητέρες που συχνά έμεναν με τα παιδιά τους και έναν γηραιότερο γονέα. Αλλά το τυποποιημένο σχέδιο αυτών των «μικροσκοπικών» οικιακών μονάδων δεν ανταποκρινόταν σε καμία περίπτωση σε όλο το εύρος των δυνητικών οικογενειακών μοντέλων, και μια παράπλευρη απώλεια είναι πως η λύση στη φροντίδα των παιδιών που συχνά παρέχει η συνύπαρξη των γενεών στις φαβέλες έχει εξ αρχής αποκλειστεί από τα καινούργια συμπλέγματα λόγω του σχεδιασμού.

Όσο για τον δημόσιο χώρο στα συγκροτήματα MCMV, αυτός περιορίζεται, πρώτον, σε «τεράστιους χώρους στάθμευσης», παρότι πολύ λίγοι κάτοικοι έχουν αυτοκίνητα, και, δεύτερον, σε «άθλια συντηρημέ-

νες παιδικές χαρές», με εξοπλισμό τόσο ευτελή που μέσα σε λίγους μήνες καταστρέφεται (και δεν αντικαθίσταται). Τα συγκροτήματα μοιάζουν σχεδιασμένα με σκοπό τη διαφύλαξη της ιδιωτικής ζωής, όχι την προαγωγή της κοινοτικής. Για τις οικογένειες που βίωναν αυτήν την αίσθηση αλληλεγγύης στις φαβέλες, όπου σύμφωνα με τη Williamson, «το παιδί σας δεν χρειάζεται καν επίβλεψη μετά από κάποια ηλικία, καθώς είναι διαρκώς υπό τη συνεχή παρακολούθηση των πάντων», οι αλλαγές αυτές μεταφράζονται σε απομόνωση υπό τον φόβο της εγκληματικότητας. Το αποτέλεσμα είναι πως πλέον «τα παιδιά δεν μένουν αρκετά έξω και κλείνονται στα διαμερίσματά τους». Και «ξαφνικά οι γυναίκες πρέπει να επιβλέπουν τα παιδιά τους με τρόπο που δεν συνήθιζαν στη φαβέλα». Ξαφνικά χρειάζονται υπηρεσίες παιδικής φροντίδας, οι οποίες ωστόσο δεν παρέχονται καθόλου.

Δεν πρόκειται καν για ζήτημα πόρων. Πρόκειται για ζήτημα προτεραιοτήτων. Η Βραζιλία δαπάνησε εκατομμύρια για τις υποδομές δημόσιων μεταφορών στο πλαίσιο της διεκδίκησης του Παγκοσμίου Κυπέλλου Ποδοσφαίρου του 2014 και των Ολυμπιακών Αγώνων του 2016. Τα χρήματα υπήρχαν, απλώς δαπανήθηκαν αλλού. Το ερευνητικό κέντρο LSE Cities διαπίστωσε πως οι νέες λεωφορειολωρίδες ταχείας κυκλοφορίας σχεδιάστηκαν προς όφελος της περιοχής των ολυμπιακών εγκαταστάσεων, αφήνοντας «το πρόβλημα των μαζικών μεταφορών μεταξύ των χώρων μετεγκατάστασης του φτωχότερου πληθυσμού και του κέντρου [...] στο περιθώριο». Επιπλέον, σύμφωνα με κατοίκους, προτεραιότητα της κυβέρνησης στο θέμα των μετεγκαταστάσεων υπήρξε η ανάπτυξη υποδομών για το επικείμενο Παγκόσμιο Κύπελλο και τους Ολυμπιακούς Αγώνες, και όχι η παροχή βοήθειας στους κατοίκους με στεγαστικό πρόβλημα.

Κι έτσι οι γυναίκες πληρώνουν το τίμημα. Η Κριστίν Σάντος έχασε τη δουλειά της στην αγορά της Νόβα Ιγκουάσου, μετά τη μετεγκατάστασή της στο συγκρότημα Vivenda Das Patativas, στο Κάμπο Γκράντε. «Έπρεπε να παίρνω τρία λεωφορεία» αναφέρει. Μια άλλη γυναίκα ήταν τόσο εξαντλημένη από τη σχεδόν εξάωρη καθημερινή μετακίνηση, που ενεπλάκη σε ένα παρά λίγο θανατηφόρο τροχαίο ατύχημα. Οι διαθέσιμες επιλογές ελαχιστοποιήθηκαν και οι γυναίκες κατέληξαν να ανοίγουν

κατ' οίκον επιχειρήσεις πώλησης ποτών, προετοιμασίας γευμάτων και κομμωτικής. Όμως το κάνουν υπό τον φόβο μιας ενδεχόμενης έξωσης, αψηφώντας τους κανονισμούς διάκρισης σε χαρακτηρισμένες ζώνες. Στις φαβέλες η έλλειψη κανονισμών ζώνωσης επιτρέπει τη μετατροπή των σπιτιών σε χώρους εργασίας, καθώς ολόκληρη η περιοχή είναι ήδη, επί της ουσίας, παράνομη. Αυτό δεν ισχύει όμως για τις κατοικίες που παραχωρούνται από το δημόσιο σε οικιστικές ζώνες, όπου η μετατροπή της οικίας σε έδρα επιχείρησης απαγορεύεται αυστηρά.

Έτσι, για να συνοψίσουμε, η κυβέρνηση της Βραζιλίας απομάκρυνε τις γυναίκες από τα τυπικά εργασιακά περιβάλλοντα (ακόμα και από τα μη τυπικά, καθώς στη χώρα τους η συντριπτική πλειοψηφία των 7,2 εκατ. οικιακών βοηθών είναι γυναίκες), παρέχοντάς τους ανεπαρκή μέσα μαζικής μεταφοράς και μηδενικές υπηρεσίες παιδικής φροντίδας. Με αυτόν τον τρόπο, οι γυναίκες ουσιαστικά αναγκάστηκαν να μετατρέψουν τα σπίτια τους σε χώρους εργασίας, πράγμα που αποτελεί τη μοναδική πραγματικά εφικτή επιλογή για εκείνες. Ακόμα και αυτή η επιλογή, μάλιστα, κατέστη παράνομη.

Τα προγράμματα δημόσια παραχωρούμενης στέγης δεν χρειάζεται να λειτουργούν έτσι. Η εναλλακτική λύση, ωστόσο, απαιτεί σκέψη. Στη Βιέννη, όταν οι δημόσιοι λειτουργοί αποφάσισαν να κατασκευάσουν ένα νέο συγκρότημα κατοικιών το 1993, όρισαν πρωτίτως «τις ανάγκες των ανθρώπων που χρησιμοποιούν τον χώρο» και έπειτα, όπως εξηγεί η Eva Kail,⁵⁶ διερεύνησαν τις τεχνικές λύσεις για την κάλυψη αυτών των αναγκών. Αυτό σήμαινε πως θα συλλέγονταν δεδομένα, δεδομένα ειδικά διαχωρισμένα κατά φύλο, επειδή οι «άνθρωποι» που επρόκειτο να εξυπηρετηθούν θα ήταν γυναίκες.

Έρευνες που πραγματοποιήθηκαν τότε από στατιστικές υπηρεσίες της Αυστρίας, σε εθνικό επίπεδο, αποκάλυψαν ότι οι γυναίκες περνούσαν περισσότερο χρόνο ημερησίως απ' ό,τι οι άντρες στις δουλειές του σπιτιού και τη φροντίδα των παιδιών. (Σύμφωνα με το τελευταίο Παγκόσμιο Οικονομικό Φόρουμ, οι αυστριακές γυναίκες ξοδεύουν τον διπλάσιο χρόνο απ' ό,τι οι άντρες σε άμισθη εργασία, και περισσότερο χρόνο επί του συνόλου της έμμισθης και άμισθης εργασίας.) Έτσι, σύμφωνα με την Kail, οι υπεύθυνοι σχεδίασαν το συγκρότημα κοι-

κιών Frauen-Werk-Stadt I (Γυναίκες-Εργασία-Πόλη I – έκτοτε έχουν ολοκληρωθεί και τα αντίστοιχα συγκροτήματα II και III), λαμβάνοντας υπόψη τις σχετικές με την παροχή φροντίδας ανάγκες των γυναικών.

Πρώτο ζήτημα ήταν η τοποθεσία, η οποία, σύμφωνα με την Kail, επιλέχθηκε προσεκτικά για να διευκολυνθούν οι γυναίκες με τις υποχρεώσεις τους στον τομέα της φροντίδας. Το συγκρότημα βρίσκεται ακριβώς δίπλα σε στάση του τραμ, έχει δικό του νηπιαγωγείο και είναι κοντά σε σχολεία, που σημαίνει ότι τα παιδιά μπορούν να μετακινούνται μόνα τους από μικρή ηλικία (η Sánchez de Madariaga αναφέρει ότι μια από τις πιο χρονοβόρες διαδικασίες για τις γυναίκες είναι η «συνοδεία των παιδιών στο σχολείο, σε γιατρούς και εξωσχολικές δραστηριότητες»). Ένα ιατρείο, ένα φαρμακείο, καθώς και ένας χώρος για εμπορικά καταστήματα, περιλαμβάνονται στο συγκρότημα, σε κοντινή απόσταση από το οποίο υπάρχει και ένα μεγάλο σουπερμάρκετ.

Σύμφωνα με τον σχεδιασμό του, το FWS I λειτουργεί ουσιαστικά ως μια ειδικού τύπου *φαβέλα*. Δίνει προτεραιότητα στην κοινωνική ζωή και τον κοινόχρηστο χώρο. Διασυνδεδεμένα κτίρια με μέγιστο αριθμό τεσσάρων διαμερισμάτων ανά όροφο βρίσκονται γύρω από μια σειρά κοινόχρηστων αυλών (με χώρους πρασίνου και παιχνιδιού) που είναι ορατές από οποιοδήποτε διαμέρισμα. Εντωμεταξύ, προκειμένου να δημιουργηθεί η αίσθηση της ασφάλειας, σχεδιάστηκαν παρεμβάσεις όπως ανοιχτά και ορατά απέξω κλιμακοστάσια, έντονη φωταγώγηση των δημόσιων χώρων και χώροι στάθμευσης καλοφωτισμένοι και προσβάσιμοι μόνο μέσω των διαμερισμάτων. Ένα άλλο συγκρότημα κατοικιών στη Βιέννη (το Autofreire Mustersiedlung) κατάργησε γενικά τους χώρους στάθμευσης, παρακάμπτοντας τον κανονισμό που προβλέπει έναν χώρο στάθμευσης για κάθε νέο διαμέρισμα. Αντ' αυτού, τα χρήματα δαπανήθηκαν σε κοινόχρηστους χώρους και επιπλέον χώρους για παιχνίδι. Το συγκρότημα δεν απευθυνόταν συγκεκριμένα σε γυναίκες, δεδομένου όμως ότι οι γυναίκες είναι λιγότερο πιθανό να οδηγούν και πιο πιθανό να φροντίζουν παιδιά σε σχέση με τους άντρες, το αποτέλεσμα εντέλει ικανοποιεί τις δικές τους ανάγκες στον τομέα της στέγασης και της φροντίδας.

Η παροχή υπηρεσιών φροντίδας έχει ληφθεί υπόψη και στον σχε-

διασμό του εσωτερικού των διαμερισμάτων του FWS I. Η κουζίνα τοποθετείται στην καρδιά κάθε διαμερίσματος και διαθέτει οπτική πρόσβαση προς όλο το υπόλοιπο σπίτι, κατ' αναλογία με τον σχεδιασμό της αυλής. Αυτό δεν δίνει απλώς στις γυναίκες τη δυνατότητα να διατηρούν οπτική επαφή με τα παιδιά όσο βρίσκονται στην κουζίνα, αλλά τοποθετεί και τις οικιακές εργασίες στην καρδιά του σπιτιού, αμφισβητώντας κατά κάποιον τρόπο την άποψη πως η οικιακή εργασία αποτελεί αποκλειστικά γυναικεία ευθύνη. Μιλάμε για μια γιγαντιαία διαφορά σε σύγκριση με τη συνήθη πρακτική των εργολάβων στη Φιλαδέλφεια, η οποία, όπως αποκάλυψε μια τοπική αξιωματούχος, περιλαμβάνει την τοποθέτηση της κουζίνας στον τρίτο όροφο, χωρίς ασανσέρ: «Θέλετε να μεταφέρετε τα τρόφιμα και τα καροτσάκια σας μέχρι τον τρίτο όροφο;» επισημαίνει.⁶¹

Η θερμοκρασία
στους χώρους εργασίας
είναι κατά μέσο όρο
πέντε βαθμούς
πιο χαμηλή
από την ανεκτή
για τις γυναίκες.

Σε τροχαίο,
μια γυναίκα έχει
47% περισσότερες
πιθανότητες
από έναν άντρα
να τραυματιστεί
σοβαρά λόγω
σχεδιασμού των
αυτοκινήτων.

**ΜΠΕΣΤ ΣΕΛΕΡ
ΤΩΝ SUNDAY TIMES**

**ΒΡΑΒΕΙΟ ΚΑΛΥΤΕΡΟΥ ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΟΥ ΒΙΒΛΙΟΥ 2019
ΑΠΟ ΤΗ ΒΡΕΤΑΝΙΚΗ ROYAL SOCIETY**

Η βρετανίδα ακτιβίστρια και δημοσιογράφος Caroline Criado Perez συγκεντρώνει για πρώτη φορά μελέτες περίπτωσης, ιστορίες και νέες έρευνες από όλο τον κόσμο που φωτίζουν τους υπόγειους τρόπους με τους οποίους οι γυναίκες αποκλείονται από την κυβερνητική πολιτική και την ιατρική έρευνα, την τεχνολογία, τους εργασιακούς χώρους, τον αστικό σχεδιασμό και τα μέσα ενημέρωσης. Το βιβλίο εκθέτει τα μεροληπτικά επιστημονικά δεδομένα που διαμορφώνουν έναν κόσμο που περιστρέφεται γύρω από το αντρικό σώμα και έχει άμεσες επιπτώσεις στην υγεία και την ευζωία των γυναικών.

Ένα βιβλίο που αλλάζει το παιχνίδι, μέσα από έναν καταγισμό στοιχείων, που προκαλούν γέλιο, κλάμα αλλά και μελαγχολία, η συγγραφέας καταφέρνει να αποδείξει πέραν πάσης αμφιβολίας την αρχική της θέση, ότι ο κόσμος είναι φτιαγμένος για τους άντρες. Τρομερά πρωτότυπο!

TIMES

Οι σύζυγοι
δημιουργούν επιπλέον
επτά ώρες οικιακών
εργασιών ανά εβδομάδα
για τις συζύγους τους.

Κατά μέσο όρο
είναι διπλάσιες
οι πιθανότητες
σε μια συζήτηση
έναν άντρα να διακόψει
μια γυναίκα παρά
το αντίθετο.

ISBN:978-618-03-1705-3



9 786180 317053

ΒΟΗΘ. ΚΩΔ. ΜΗΧ/ΣΗΣ 81705

ΣΕΙΡΑ ΟΞΥΓΟΝΟ₂