



CONSTRUIR INFRAESTRUCTURAS RESILIENTES, PROMOVER LA INDUSTRIALIZACIÓN INCLUSIVA Y SOSTENIBLE Y FOMENTAR LA INNOVACIÓN

Objetivos de Desarrollo Sostenible desde una mirada feminista

El actual sistema capitalista de producción ha impulsado un modelo de industrialización insostenible que se sustenta sobre la deslocalización, la precariedad laboral y las megainfraestructuras. Un modelo que no solo no prioriza las tecnologías para el sostenimiento de la vida, sino que además tiene fuertes impactos ambientales y se encuentra en el origen de grandes desigualdades sociales. Las mujeres, por su vinculación con las tareas de cuidados y debido a la división sexual del trabajo, son las principales afectadas.

¿Cómo vulnera los derechos de las mujeres la industrialización?

La industrialización marca un punto de inflexión en la configuración de los **roles de género**, ya que da lugar a una organización social —centrada en el trabajo productivo— que infravalora las tareas de cuidados y de sostenimiento de la vida. De hecho, en Catalunya, el PIB aumentaría en un 40% si se contabilizaran estas tareas.

La negación de la importancia del **trabajo reproductivo y de cuidados**, acompañada de la vinculación tradicional de la mujer a la esfera privada y de un proceso de **industrialización patriarcal**, ha generado una fuerte segregación de las mujeres en el mercado de trabajo, tanto vertical (brecha salarial) como horizontal (valor añadido del empleo). En el sector industrial de Catalunya, solo el 28% de las trabajadoras son mujeres y la brecha salarial es del 17,3%. Asimismo, muchas trabajadoras ocupan cargos administrativos y los hombres, más del 80% de los cargos directivos.

A escala global, el paradigma de cómo la industrialización vulnera los derechos de las mujeres lo encontramos

en la industria textil, especialmente en el Sur Global. La industria textil está profundamente deslocalizada y feminizada: 27 millones de personas en el mundo* —la mayoría mujeres jóvenes— trabajan en zonas económicas especiales en condiciones de **explotación**. En América Central, más de 260.000 mujeres trabajan en las **maquilas**. Tanto en El Salvador como en Nicaragua, el 90% de las trabajadoras son mujeres de menos de 35 años. Las mujeres trabajan con salarios muy bajos, jornadas laborales muy largas, sin derecho a sindicarse y en condiciones de **riesgo** para su salud física.

Estas condiciones derivan en vulneraciones de sus **Derechos Sexuales y Reproductivos**, condicionadas por espacios de trabajo donde los cargos de dirección y poder están totalmente masculinizados y donde las conductas de acoso y **agresión sexual** son algo habitual. Tampoco existe ninguna política laboral de protección ante el embarazo, el parto o la posterior lactancia y cuidado del bebé.

¿Quiénes son las beneficiarias de las infraestructuras?

El sistema económico actual ha priorizado tradicionalmente la construcción de grandes infraestructuras y modelos de movilidad orientados a optimizar y maximizar los beneficios del **trabajo productivo**. Esto se traduce, a escala global, en la imposición de megainfraestructuras destinadas a la extracción de recursos y, a escala regional y local, en una concepción del espacio público y de la movilidad —ligada a los desplazamientos laborales en vehículo privado— que invisibiliza las necesidades del trabajo reproductivo. En términos concretos, se prioriza la alta velocidad, el desplazamiento aéreo y las autopistas en lugar de reforzar el transporte público urbano e interurbano y de repensar los espacios públicos desde la **perspectiva de los cuidados**.

La Encuesta de Movilidad realizada en la provincia de Barcelona indica que las mujeres utilizan preferentemente el transporte público y realizan más despla-

* Intermon Oxfam



mientos relacionados con tareas de cuidado y gestiones cotidianas, mientras que los hombres usan más el vehículo privado con finalidades laborales. Estos desplazamientos masculinos se han considerado tradicionalmente “movilidad obligada”, y el sistema se ha concebido desde esta perspectiva.

Hay que repensar, por tanto, el **transporte** y el **urbanismo** desde una perspectiva feminista e incluir a las mujeres y sus necesidades específicas desde la fase de planificación. Esto implica mejorar los entornos que utilizan las mujeres por la noche, garantizar ámbitos comunitarios y de cuidado en el espacio público, espacios amables para la autonomía de la infancia o mejorar el transporte público urbano e interurbano y asegurar la accesibilidad y la seguridad. Según la Encuesta de Violencia Machista, en el año 2016, de entre los casos de **violencias machistas** en el ámbito social y familiar de Catalunya, el transporte público es el entorno donde se reportaron más casos de acoso sexual (21,6%).

Esta **relocalización** y reorientación de los principios del transporte público es especialmente importante en el ámbito rural, donde a menudo se dispone de un transporte orientado a la metrópoli y se abandonan los desplazamientos cotidianos (ir a los centros educativos, de salud, mercados, etc.).

¿Qué rol juegan las mujeres en la innovación y la investigación?

Si bien es cierto que la tendencia es que progresivamente más mujeres accedan a cargos relevantes relacionados con la industria, la innovación y la investigación, un análisis desde una perspectiva **interseccional** nos aporta luz sobre la homogeneidad que existe dentro de este colectivo de “mujeres de éxito” y sobre los grandes ejes de exclusión que se quedan fuera, como son las mujeres con vulnerabilidad económica, las mujeres migradas o las personas que pertenecen a los colectivos LGTBI+, entre otras. La mayoría de las mujeres aún tienen poca relevancia en estos sectores o se sienten excluidas.

La falta de presencia de la diversidad de las mujeres en sectores tecnológicos tiene una de sus raíces en la grave falta de **referentes positivos femeninos** durante las primeras etapas educativas y la segregación se acentúa con los años. En Catalunya, durante el año académico 2015-2016, solo el 13% del alumnado matriculado en **TIC** eran mujeres** y de cada 1.000 mujeres, solo 4 trabajan en este sector. La carrera científica muestra un patrón similar. Si bien al principio el número de hombres y mujeres es similar, el 83% de las personas que acaban liderando grupos de investigación tecnológicos son hombres. Esta falta de presencia de las mujeres y su **precariedad** también dan lugar a una menor influencia en la configuración de las tecnologías clave y en las actividades científicas. Esto hace que no se prioricen determinadas líneas de investigación que tengan en cuenta las necesidades de las mujeres y de los grupos vulnerables.

Para generar un modelo de industrialización e **infraestructuras sostenibles** y orientadas a la vida, no basta con asegurar un cambio de escala (relocalización) y participación en la toma de decisiones, sino que también se debe fomentar la paridad y la **perspectiva feminista** en estos ámbitos.

Legislación Catalunya

- Declaración Universal de Derechos Humanos, 1948.
- Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales. Artículo 11, 1976.
- Convención sobre la Eliminación de Todas las Formas de Discriminación contra la Mujer (CEDAW), 1979.
- Declaración y Plataforma de Acción de Beijing, 1995.
- Convenio Europeo de Derechos Humanos, 1950.
- Estatuto de Autonomía de Catalunya, 2006.
- Ley 17/2015, de 21 de julio, de igualdad efectiva de mujeres y hombres.
- Ley 9/2009, de 30 de junio, de política industrial.
- Pacto Nacional para la Industria, 2017.
- Plan Nacional para la implementación de la Agenda 2030 en Catalunya, 2019.

Legislación Etiopía

- Declaración Universal de Derechos Humanos, 1948.
- Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales. Artículo 11, 1976.

- Convención sobre la Eliminación de Todas las Formas de Discriminación contra la Mujer (CEDAW), 1979.
- Declaración y Plataforma de Acción de Beijing, 1995.
- Protocolo a la Carta Africana sobre los Derechos Humanos y de los Pueblos sobre los Derechos de las Mujeres (2004).
- Agenda Africana 2063 (2015).
- Plan de Acción de Género, 2017.
- Plan Nacional de Adaptación de Etiopía, 2017.

En **Etiopía**, el 73% de los desplazamientos de las mujeres están relacionados con las necesidades del hogar. En el ámbito rural, dedican una media de 4 horas diarias a desplazarse a pie por falta de medios de transporte que se adapten a sus necesidades. En el ámbito urbano, según Care International, el 90% de las mujeres han sufrido acoso sexual en el transporte público durante sus desplazamientos diarios. Es imprescindible tener en cuenta la realidad de las mujeres en la planificación de las infraestructuras y asegurar su voz y presencia en ámbitos decisivos del sector.



** Agencia por la Calidad del Sistema Universitario de Catalunya www.aqu.cat

Realizado por:



Con la colaboración de:



Más información en: www.agenda2030feminista.org