

LBRIS

We know
books

FEMEI INVIZIBILE

MANIPULAREA DATELOR
ÎNTR-O LUME CONCEPUTĂ
PENTRU BĂRBAȚI

**CAROLINE
CRIADO PEREZ**

Traducere din limba engleză de
SIMONA IACOB

LITERA
București

CUPRINS

Prefață.....	11
Introducere: Masculul, un prototip?.....	17
Partea I	
Viață de zi cu zi.....	43
Capitolul 1: Poate fi dezvăpezirea sexistă?.....	45
Capitolul 2: „Genul neutru cu pisoare“	63
Partea a II-a	
Loc de muncă	83
Capitolul 3: Vinerea cea lungă.....	85
Capitolul 4: Mitul meritocrației.....	109
Capitolul 5: Efectul Henry Higgins	129
Capitolul 6: Când valorezi mai puțin decât un pantof	145
Partea a III-a	
Design	161
Capitolul 7: Ipoteza plugului.....	163
Capitolul 8: O mărime universală pentru... bărbați.....	175
Capitolul 9: Un ocean de tipi	187

Capitolul 10: Medicamentele nu funcționează	213
---	-----

Capitolul 11: Sindromul Yentl	235
-------------------------------------	-----

Partea a V-a

Viață publică.....	255
--------------------	-----

Capitolul 12: O resursă de exploatat fără costuri	257
---	-----

Capitolul 13: De la poșetă la portofel	271
--	-----

Capitolul 14: Drepturile femeilor sunt drepturile omului	282
---	-----

Partea a VI-a

Când lucrurile merg prost.....	305
--------------------------------	-----

Capitolul 15: Cine va reconstrui?	307
---	-----

Capitolul 16: Nu dezastrul te omoară	314
--	-----

Postfață	329
----------------	-----

Mulțumiri	339
-----------------	-----

Note	342
------------	-----

Indice	428
--------------	-----

CAPITOLUL 1

Poate fi dezăpezirea sexistă?

Totul a început ca o glumă. Era anul 2011 și oficialitățile din orașul Karlskoga, Suedia, erau lovite de o inițiativă privind egalitatea de gen, ceea ce însemna că trebuiau să își reevalueze toate politicile printr-o lentilă genizată. Pe măsură ce fiecare dintre politicile lor era supusă acestei priviri scrutatoare, un funcționar nevinovat s-a amuzat spunând că măcar dezăpezirea era ceva în care „oamenii care se ocupă cu genul” nu își vor băga nasul. Spre surprinderea sa, comentariul făcut de el i-a determinat pe cei preocupați de problematica genului să se gândească: este dezăpezirea sexistă?

La momentul respectiv, în consens cu alte administrații, dezăpezirea în Karlskoga începea cu arterele principale și se termina cu trotuarele și piste de biciclete. Dar aceasta îi afecta diferit pe bărbați și pe femei, pentru că femeile și bărbații se deplasează diferit.

Ne lipsesc date coerente dezagregate în funcție de sex pentru fiecare țară, dar datele pe care le avem arată clar că probabilitatea este mai mare ca femeile să aleagă, în mod invariabil, mersul pe jos sau transportul în comun față de bărbați.¹ În Franța, două treimi dintre pasagerii transportului în comun sunt femei; în Philadelphia și Chicago, în Statele Unite, cifra ajunge la 64%² și, respectiv, 62%³. Între timp, este mai probabil ca bărbații să conducă⁴ și, dacă o gospodărie deține o mașină, bărbații sunt cei care o conduc cu precădere⁵ – chiar și în utopia feministă numită Suedia.⁶

Și diferențele nu se opresc la modalitățile de transport: este vorba și despre motivele pentru care femeile și bărbații se deplasează. Modelul de deplasare al bărbaților este destul de simplu în general: navete de două ori pe zi, înspre și dinspre oraș. Dar modelele de deplasare ale femeilor au tendința de a fi mai

complicate. Femeile realizează 75% din munca de îngrijire nere-munerată a lumii și acest fapt afectează nevoile lor de deplasare. Modelul tipic de deplasare al unei femei implică, de exemplu, condusul copiilor la școală înainte de serviciu, condusul unei rude în vârstă la medic sau cumpărăturile pe drumul de întoarcere acasă. Acest model este supranumit „înlănțuirea deplasărilor“, fiind compus din mai multe deplasări mai scurte, interconectate, model care a fost observat la femeile din întreaga lume.

În Londra, probabilitatea ca femeile să ducă copiii la școală este de trei ori mai mare decât în cazul bărbaților⁷ și cu 25%⁸ mai mare de înlănțuire a deplasărilor; această cifră se ridică la 39% dacă există un copil mai mare de nouă ani în casă. Diferența între bărbați și femei în ceea ce privește deplasările înlănțuite poate fi întâlnită în întreaga Europă, unde este de două ori mai probabil ca femeile în familii cu ambii membri în câmpul muncii să ducă și să aducă copiii de la școală decât bărbații în timpul navetei. Acest fapt este cel mai pronunțat în familiile cu copii mici: deplasările înlănțuite ale unei femei angajate cu un copil sub vârsta de cinci ani vor crește cu 54%; cele ale unui bărbat angajat în aceeași situație vor crește cu doar 19%.⁹

Pentru Karlskoga, aceste diferențe au însemnat că programul de dezăpezire, aparent neutru din perspectiva genului, nu era de fapt deloc neutru, astfel încât consilierii orașului au schimbat ordinea dezăpezirii, acordând prioritate utilizatorilor de transport în comun și pietonilor. La urma urmei, au concluzionat ei, nu costă mai mult, și să conduci mașina prin trei centimetri de zăpadă este mai ușor decât să împingi un cărucior (sau un scaun cu rotile sau o bicicletă).

În acel moment, nu și-au dat seama că această măsură urma să le aducă economii. Din 1985, nordul Suediei adună date despre internările în spital din cauza traumatismelor. Primii în bazele lor de date sunt pietonii, care sunt răniți de trei ori mai mult decât motocicliștii în condiții de alunecuş și polei¹⁰ și reprezintă jumătate din timpul de internare din cauza tuturor traumatismelor produse în trafic.¹¹ Și majoritatea acestor pietoni sunt femei. Un studiu al traumatismelor la pietoni în zona orașului Umeå din Suedia a constatat că 79% din acestea aveau loc în

lunile de iarnă, iar femeile alcătuiau 69% din numărul persoanelor care fuseseră rănite în incidente cu o singură persoană (adică acelea în care nu mai era implicat nimeni altcineva). Două treimi dintre pietonii accidentați alunecaseră și căzuseră pe gheață sau pe suprafețe cu zăpadă, iar 48% aveau traumatisme de la moderate până la grave, printre care fracturile și luxațiile erau cele mai întâlnite. Traumatismele suferite de femei erau în general mai grave.

Un studiu de cinci ani în zona Skåne a scos la iveală aceleași tendințe – și a arătat că leziunile costă în termeni de asistență medicală și productivitate pierdută.¹² Costul estimat al tuturor acestor căderi ale pietonilor în timpul unui singur sezon de iarnă a fost de 36 de milioane de coroane (în jur de 3,2 milioane de lire sterline). (Se poate ca aceasta să fie o estimare conservatoare: mulți pietoni răniți vor merge la spitale care nu contribuie la registrul național de accidente de circulație; unii vor merge la doctor, iar alții vor rămâne pur și simplu acasă. Drept urmare, costurile cu asistența medicală și cu productivitatea sunt probabil mai mari.)

Dar, chiar și cu această estimare conservatoare, costul accidentelor cu pietoni în condiții de gheață a însemnat de aproximativ două ori costul întreținerii drumurilor pe timp de iarnă. În Solna, în apropiere de Stockholm, a reprezentat de trei ori acest cost, iar unele studii arată că este chiar mai mare.¹³ Oricare ar fi diferența exactă, este clar că prevenirea accidentărilor prin acordarea de prioritate pietonilor în programul de dezăpezire este justificată din punct de vedere economic.

O scurtă concluzie legată de dezăpezire provine din blogosfera cu orientare de dreapta,¹⁴ care a reacționat cu bucurie când Stockholmul nu a reușit să execute transferul lin către o dezăpezire egalitară din perspectiva genului în 2016: din cauza unei ninsori neobișnuit de abundente în acel an, drumurile și trotuarele au rămas acoperite cu zăpadă și navetiștii nu au reușit să ajungă la muncă. Dar, în graba lor de a celebra eșecul acestei politici feministe, ceea ce acești comentatori de dreapta nu au reușit să constate a fost că sistemul funcționa deja cu succes în Karlskoga de trei ani.

În orice caz, ei au relatat problema inexact. Heat St a susținut¹⁵ că această politică a fost un eșec parțial deoarece „s-a raportat că traumatismele care necesită o vizită la spital au crescut” – neglijând să adauge că „au crescut” traumatismele pietonilor¹⁶ ceea ce arată că problema nu este faptul că s-a acordat prioritate pietonilor, ci că, per ansamblu, dezăpezirea nu a fost efectuată eficient. Este posibil ca motocicliștii să nu se fi deplasat bine, dar asta a fost valabil pentru toată lumea.

Iarna următoare a marcat un succes: când am vorbit cu Daniel Helldén, consilier local în departamentul de trafic din Stockholm, mi-a spus că pe cei 200 de kilometri de benzi pietonale și de biciclete și care acum sunt curățate cu mașini speciale („care le fac la fel de curate ca vara”) accidentele au scăzut la jumătate. „Deci este un efect foarte bun.”

Programul inițial de dezăpezire din Karlskoga nu fusese conceput în mod intenționat în beneficiul bărbaților și în detrimentul femeilor. Ca multe dintre exemplele din această carte, a apărut ca urmare a unui decalaj de date de gen – în acest caz, un decalaj în perspectivă. Bărbații (și probabil că au fost bărbați) care au conceput inițial programul știau cum se deplasează și l-au conceput în jurul nevoilor lor. Nu și-au propus în mod deliberat să excludă femeile. Pur și simplu nu s-au gândit la ele. Nu s-au gândit să ia în considerare dacă nevoile femeilor ar putea fi diferite. Și, astfel, acest decalaj de date a fost rezultatul neimplicării femeilor în planificare.

Inés Sánchez de Madariaga, profesoară de urbanism la Universitatea Tehnică din Madrid, îmi spune că aceasta este o problemă în planificarea transporturilor în general. Ea spune că transportul ca profesie este „dominat de bărbați”. În Spania, „Ministerul Transporturilor are cele mai puține femei din toate ministerele, atât în funcții politice, cât și în funcții tehnice. Astfel, sunt subiectivi din prisma experiențelor personale.”

În general, inginerii se concentrează mai ales asupra „mobilității legate de ocuparea forței de muncă”. Orarul fix de muncă creează ore de vârf, iar urbanii trebuie să cunoască doar capacitatea maximă pe care o poate suporta infrastructura.

„Așadar planificarea pentru orele de vârf pornește de la un motiv tehnic”, recunoaște Sánchez de Madariaga. Însă necesitatea de a planifica pentru orele de vârf nu explică de ce deplasarea persoanelor de sex feminin (care nu tinde să se încadreze în orele de vârf și, prin urmare, „nu afectează capacitatea maximă a sistemelor”) este ignorată.

Cercetarea disponibilă clarifică favorizarea modurilor de deplasare ale persoanelor de sex masculin. Comisia Națiunilor Unite privind statutul femeilor a identificat „o axare asupra bărbatului” în planificarea transporturilor și un eșec în abordarea genului „în configurația sistemului”.¹⁷ Un raport din 2014 al Uniunii Europene privind satisfacția europenilor față de transportul urban descrie modelele de deplasare masculine drept „standard” chiar și când condamnă eșecul sistemelor de transport public european de a ajuta în mod corespunzător femeile.¹⁸ Mai deranjante sunt termenii de planificare obișnuiți, cum ar fi „mobilitatea obligatorie”, un concept-umbrelă, după cum explică Sánchez de Madariaga, folosit în mod obișnuit pentru „toate deplasările efectuate în vederea obținerii unui loc de muncă și în scop educațional”.¹⁹ Ca și cum călătoriile de îngrijire nu sunt obligatorii, ci doar „timpul meu” neimportant pentru amatori.

Această părținare este, de asemenea, evidentă în stabilirea priorităților pentru cheltuielile guvernamentale. Stephen Bush, corespondentul politic al publicației *New Statesman* a subliniat într-un articol din iulie 2017 că, deși guvernul conservator a perorat în mod constant despre austeritate, ultimii doi miniștri de finanțe conservatori au făcut o excepție la construirea de drumuri, pentru care amândoi au cheltuit cu generozitate.²⁰ Cu nivelul de trai în scădere și Regatul Unit având deja o infrastructură rutieră destul de funcțională, există o serie întreagă de domenii în care ar fi mai înțelept de investit, dar cumva, în ambele ocazii, pentru ambii bărbați, drumurile au părut a fi alegerea cea mai potrivită. Între timp, până în 2014, 70% dintre consilii au redus finanțarea autobuzelor (cea mai feminizată formă de transport) cu 19 milioane de lire sterline doar în 2013, iar prețurile autobuzelor au crescut în fiecare an.²¹

Politicienii britanici nu sunt singuri aici. Un raport al Băncii Mondiale din 2007 a arătat că 73% din finanțarea Băncii pentru transporturi este destinată drumurilor și autostrăzilor, majoritatea rurale sau care leagă orașe.²² Chiar și în cazul în care drumurile sunt alegerea potrivită pentru investiții, locul unde duce drumul propus nu reprezintă o decizie neutră din perspectiva genului. Pentru a ilustra cât de important este ca proiectele de dezvoltare să fie bazate pe date dezagregate în funcție de sex, un alt raport al Băncii Mondiale a consemnat dezacordul privind un drum propus a fi construit într-un sat din Lesotho. Femeile doreau ca drumul să fie construit într-o direcție, pentru a „le facilita accesul în cel mai apropiat sat cu servicii de bază”; bărbații doreau să fie construit în direcția opusă, „pentru a le permite să ajungă mai ușor pe cal în orașe și piețe mai mari”.²³

Decalajul de date din perspectiva genului în cadrul datelor despre deplasări continuă cu omisiunea intenționată în multe sondaje a deplasărilor mai scurte ale pietonilor și a celor „nemotorizate”.²⁴ Aceste deplasări, spune Sánchez de Madariaga, „nu sunt considerate relevante pentru elaborarea politicilor de infrastructură”. Dat fiind că, în general, femeile merg pe jos mai mult timp decât bărbații (în parte datorită responsabilităților lor de îngrijire; în parte, deoarece femeile tind să fie mai sărace), această marginalizare a deplasărilor nemotorizate le afectează inevitabil mai mult. Ignorarea deplasărilor mai scurte pe jos se adaugă, de asemenea, la diferența de date legate de deplasările înălțuite, deoarece acest tip de deplasare implică de obicei cel puțin o călătorie pe jos. Pe scurt, presupunerea că deplasările mai scurte pe jos sunt nerelevante pentru politica în materie de infrastructură este aproape egală cu presupunerea că femeile sunt nerelevante pentru politica de infrastructură.

Dar nu sunt. Bărbații au tendința de a călători singuri, dar femeile se deplasează încărcate – de cumpărături, de cărucioare, de copii sau de rude în vârstă de care au grijă.²⁵ Un sondaj din 2015 privind deplasările în Londra a constatat că sunt „semnificativ mai puține șanse ca femeile să fie mulțumite de străzi și trotuare după ultima lor călătorie pe jos decât bărbații”, reflectând probabil realitatea cum că nu numai femeile sunt mai

susceptibile să meargă pe jos decât bărbații, ci și că sunt mai multe șanse ca femeile să împingă cărucioare și, prin urmare, să fie mai afectate de trotuare necorespunzătoare.²⁶ Pavajele nefinisate, înguste și crăpate, presărate cu mobilier stradal necorespunzător, se adaugă treptelor îngustate și abrupte în numeroase locații de tranzit, pentru a îngreuna „foarte mult” deplasarea prin oraș, spune Sánchez de Madariaga, care estimează că un drum poate dura până la de patru ori mai mult. „Deci ce fac femeile tinere cu copii mici?”

Să prețuim mașinile în detrimentul pietonilor nu este inevitabil. În Viena, 60% din toate deplasările se fac pe jos, în mare parte, deoarece orașul ia în serios planificarea pe criterii de gen. Începând cu anii 1990, șefa departamentului de planificare din perspectiva genului din Viena, Eva Kail, a colectat date despre traficul pietonal și a implementat următoarele îmbunătățiri: treceri de pietoni modernizate și semnalizate (și 40 de treceri de pietoni suplimentare); trepte adaptate cu rampe pentru cărucioare și biciclete; 1 000 de metri de trotuare lărgite și a sporit iluminatul străzilor pietonale.²⁷

Primarul Barcelonei, Ada Callou, a demonstrat o fermitate similară în a reda orașul pietonilor, creând ceea ce se numesc „superilles” sau „superblocuri” – grupuri de străzi între blocurile orașului, cu limită de viteză, deschise doar traficului local, cu drumuri unde pietonii au prioritate față de mașini. Un alt exemplu de modificări care pot fi implementate ușor pentru a se adapta modelelor de călătorie feminine vine de la Londra, unde în 2016 a fost introdus „tariful per călătorie” în rețeaua de autobuze.²⁸ Înainte, de fiecare dată când un utilizator se urca într-un autobuz era taxat pentru o nouă călătorie, dar în noul sistem utilizatorii pot efectua acum două călătorii într-o oră pentru prețul unei singure călătorii. Această schimbare este deosebit de utilă pentru femei, deoarece erau penalizate în mod disproporționat de vechiul sistem de taxare. Acest lucru nu se datorează doar faptului că este mai probabil ca femeile să aibă un traseu în zigzag, ci și pentru că femeile reprezintă majoritatea (57%) utilizatorilor de autobuze din Londra (parțial pentru

că este mai ieftin, parțial pentru că autobuzul este perceput ca fiind mai adaptat pentru copii) și pentru că este mai probabil să fie nevoite să schimbe mijlocul de transport (ceea ce, în vechiul sistem reprezenta o nouă călătorie).

Deoarece sistemul public de transport din Londra este radial²⁹, ca în majoritatea orașelor lumii, există o probabilitate mai mare ca femeile să schimbe mijlocul de transport. Aceasta înseamnă că a fost identificată o singură zonă „din centru” și că majoritatea rutelor duc într-acolo. Există câteva trasee circulare, concentrate în centru. Întregul sistem seamănă mai degrabă cu o pânză de păianjen și este extrem de util pentru navetiștii care își doresc doar să intre și să iasă din centrul orașului. Este totuși mai puțin util pentru orice altceva. Iar acest binom util/inutil se mulează destul de bine pe binomul masculin/feminin.

Dar, deși soluțiile precum tariful per călătorie din Londra constituie o îmbunătățire, ele nu sunt în nici un caz o practică standard la nivel mondial. În SUA, în timp ce unele orașe au abandonat taxarea pentru transferuri (LA a încetat să mai facă acest lucru în 2014), altele o păstrează.³⁰ Chicago, de exemplu, continuă să taxeze pentru conexiunile de transport public.³¹ Aceste taxe par deosebit de inoportune spune un studiu din 2016 ce a relevat cât de discriminatoriu este sistemul de transport din Chicago cu modelele de deplasare tipic feminine.³² Studiul, care a comparat Uberpool (versiunea de folosire în comun a popularei aplicații de taxi) cu transportul public din Chicago, a dezvăluit că pentru călătoriile din centrul orașului, diferența de timp dintre Uberpool și transportul public era neglijabilă – în jur de șase minute în medie. Dar pentru călătoriile între cartiere, adică tipul de călătorie pe care femeile sunt susceptibile să-l facă pentru munca informală sau responsabilitățile de îngrijire, călătoria cu Uberpool a durat 28 de minute, iar cea cu transportul public, 47 de minute.

Având în vedere lipsa de timp a femeilor (munca remunerată și cea neremunerată a femeilor se contorizează într-o zi de muncă mai lungă decât cea a bărbaților), Uberpool ar putea părea atractiv.³³ Cu excepția costurilor de aproximativ trei ori mai mari decât

transportul public, iar femeile sunt, de asemenea, mai sărace în număr în comparație cu bărbații: în întreaga lume femeile au mai puțin acces la finanțele gospodăriilor decât bărbații, în timp ce diferența globală de remunerare între femei și bărbați se ridică în prezent la 37,8% (variază foarte mult de la o țară la alta, fiind de 18,1% în Marea Britanie; 23% în Australia; și 59,6% în Angola).³⁴

Aici este vorba, desigur, despre o chestiune de resurse, dar problema este, într-o anumită măsură, una de atitudine și de priorități. Cu toate că McKinsey estimează că munca neremunerată de îngrijire a femeilor contribuie cu 10 trilioane de dolari la PIB-ul global anual³⁵, călătoriile efectuate pentru muncă plătită sunt încă valorizate mai mult decât călătoriile făcute pentru muncă de îngrijire neremunerată.³⁶ Dar când o întreb pe Sánchez de Madariaga dacă, într-un oraș ca Londra sau Madrid, există un argument economic pentru gândirea unui transport care să ia în considerare responsabilitățile de îngrijire ale femeilor, ea răspunde imediat: „Absolut. Angajarea femeilor este o contribuție cu adevărat importantă la PIB. Pentru fiecare creștere procentuală a angajării femeilor există o creștere mai mare a PIB-ului. Dar, pentru ca femeile să lucreze, orașul trebuie să sprijine această muncă.” Și una dintre modalitățile-cheie de a face acest lucru este de a proiecta sisteme de transport care să le permită femeilor să ducă la bun sfârșit munca neplătită și să ajungă în continuare la timp la birou.

Când vine vorba de infrastructuri fixe precum metroul sau trenul, explică Sánchez de Madariaga, nu se pot întreprinde multe lucruri ușor și ieftin pentru a aborda această prejudecată istorică. „Le puteți îmbunătăți accesibilitatea”, spune ea, și cam atât. Autobuzele, pe de altă parte, sunt flexibile, iar traseele și stațiile pot și trebuie „mutate și adaptate după nevoie”, continuă Sánchez de Madariaga. Aceasta este, de fapt, ceea ce a făcut Ada Callou la Barcelona, prin introducerea unei noi rute de autobuz ortogonale (un caroi, și nu o pânză de păianjen, care este mai util pentru deplasarea înlănțuită). De asemenea, Sánchez de Madariaga susține că transportul public trebuie să dezvolte „servicii intermediare, ceva între o mașină și un autobuz. În Mexic există ceva numit *terceros*, care sunt într-adevăr mici,

precum un minimicrobuz. Și au taxiuri comune. Acestea au multă flexibilitate și, cred, ar putea și ar trebui dezvoltate pentru a sprijini mobilitatea femeilor.”

În timp ce o mare parte din decalajul istoric al datelor de gen în planificarea călătoriilor s-a datorat pur și simplu faptului că urbanștilor (în special) bărbați nu le-a venit ideea că femeile ar putea avea nevoi diferite, există un alt motiv, mai puțin scu-zabil pentru acesta, și anume faptul că se consideră, ei bine, că femeile sunt mai dificil de măsurat. „Femeile au modele de deplasare mult mai complicate”, explică Sánchez de Madariaga, care a conceput un sondaj pentru a măsura deplasările de îngrijire ale femeilor. Și, în general, autoritățile din transporturi nu sunt interesate de obiceiurile de deplasare „atipice” ale femeilor. Anastasia Loukaitou-Sideris, profesor de urbanism la Universitatea din California (UCLA), îmi spune că „de multe ori există percepția operatorilor de tranzit că toată lumea are nevoi universale. Bărbați, femei, totul este la fel. Și acest lucru este complet neadevărat.” Râde exasperată: „Vorbind cu femeile care conduc, acestea aduc în discuție o mulțime de nevoi diferite, care nu sunt luate în considerare”.

Pentru a înrăutăți lucrurile, autoritățile din transporturi combină decalajul existent de date din perspectiva genului, nereușind să separe datele pe care totuși le au în funcție de sex. Raportul anual privind statisticile de transport³⁷ creat de Departamentul de Transport al guvernului britanic include o statistică unică (cu privire la defalcarea pe gen a ratelor de promovabilitate a testului de conducere – în 2015/2016, 44% dintre femei au promovat față de 51% dintre bărbați) și o legătură către o pagină de pe un site web al guvernului care găzduiește un raport despre gen și mersul pe jos. Raportul nu are nimic de spus cu privire la defalcarea în funcție de gen a utilizării autobuzelor sau a căilor ferate, de exemplu, chiar dacă aceste informații sunt esențiale pentru planificarea unui sistem de transport care deservește în mod corespunzător toți utilizatorii săi.

Nici agențiile de transport public din India nu își separă datele în funcție de sex,³⁸ în timp ce un raport recent al UE deplângea sărăcia datelor legate de transport sensibile la gen, explicând că