

Universidad Politécnica de Madrid
Escuela Técnica Superior de Arquitectura
Departamento de Urbanística y Ordenación del Territorio
Madrid 2015

“Género y transporte: análisis de la movilidad del cuidado como punto de partida para construir una base de conocimiento más amplia de los patrones de movilidad. El caso de Madrid”

Elena Zucchini, *Planificadora Territorial*

Tesis Doctoral
Directora de Tesis: D. Inés Sánchez de Madariaga



POLITÉCNICA

Tribunal nombrado por el Magfco. y Excmo. Sr. Rector de la Universidad
Politécnica de Madrid, el día _____ de _____ 20.....

Presidente

Vocal

Vocal

Vocal

Secretario

Suplente

Realizado el acto de defensa y lectura de la Tesis el día _____ de
de 201..... en la E.T.S. Arquitectura.

CALIFICACIÓN:

EL PRESIDENTE

LOS VOCALES

EL SECRETARIO

ÍNDICE

| | |
|-------------------------------|----|
| Resumen | 5 |
| Índice Gráficos | 8 |
| Índice Tablas | 10 |
| Índice Imágenes..... | 12 |
| 1. Introducción..... | 13 |
| 1.1 Objetivos previstos | 20 |
| 1.2 Metodología..... | 22 |

PRIMERA PARTE: EL GÉNERO, UNA VARIABLE NECESARIA EN LA PLANIFICACIÓN URBANA Y EL TRANSPORTE

| | |
|---|-----|
| 2 Relevancia del concepto de género en el urbanismo..... | 29 |
| 2.1 Los roles de género, el trabajo no remunerado y la doble carga de trabajo | 37 |
| 2.2 Usos diferenciados de la ciudad según los roles de género. Impacto en la planificación urbana | 51 |
| 3 Diferencias de género en la movilidad urbana | 70 |
| 3.1 Los viajes encadenados | 75 |
| 3.2 Patrones de movilidad según el género y su interacción con otras variables | 88 |
| 3.3 La participación de las mujeres en el sector del transporte | 122 |
| 3.4 Iniciativas dirigidas a promover la igualdad de acceso al transporte | 138 |
| 3.5 Conclusiones generales de la primera parte de la investigación | 162 |

SEGUNDA PARTE: DEFINICIÓN DE UNA METODOLOGIA ADECUADA PARA LA CUANTIFICACIÓN Y DESCRIPCIÓN DE LA MOVILIDAD DEL CUIDADO

| | |
|--|-----|
| 4. Visibilizando la movilidad vinculada al trabajo no remunerado. el concepto de movilidad del cuidado | 164 |
| 4.1 Análisis crítico de las encuestas de movilidad desde la perspectiva de género | 174 |
| 4.2 Criterios para la mejora de la recogida de datos cuantitativos y cualitativos con perspectiva de género en el diseño de encuestas de movilidad | 187 |
| 4.3 Propuesta para una recogida de datos sin sesgos de género | 192 |

TERCERA PARTE: ANÁLISIS CUANTITATIVO Y CUALITATIVO DE LA AMOVILIDAD DEL CUIDADO EN LA CIUDAD DE MADRID. APLICACIÓN DE LA METODOLOGIA DESARROLLADA

| | |
|---|-----|
| 5 Análisis cuantitativo: Aplicación de la encuesta desarrollada al caso de Madrid | 197 |
| 5.1 Metodología desarrollada: Definición de pautas para la realización de las encuestas | 198 |

| | | |
|-----|--|-----|
| 5.2 | Ámbito de estudio de los análisis efectuados | 209 |
| 5.3 | Diseño de la muestra para la encuesta cuantitativa | 211 |
| 5.4 | Instrucciones para la realización de las encuestas | 217 |
| 5.5 | Análisis cuantitativo: encuesta cara a cara – el caso de Madrid..... | 221 |
| 6 | Análisis cualitativo de la movilidad del cuidado en Madrid | 237 |
| 7 | Resultados y conclusiones | 247 |
| | Anexo 1 | 258 |
| | Bibliografía..... | 337 |

RESUMEN

Las limitaciones en la capacidad de movilidad pueden ser consideradas en la actualidad como una forma de discriminación tremenda y a la vez invisible dentro de la sociedad.

Para poder evitar esta discriminación es necesario que las políticas de transporte, que hasta ahora han basado sus actuaciones particularmente sobre las necesidades de acceso al empleo, reconozcan las exigencias de las personas dependientes y de aquellas que realizan las tareas no remuneradas del cuidado de otros y de atención a la familia.

Las personas que trabajan en las tareas domésticas, en la mayoría de los casos mujeres, tienen muchas dificultades para sincronizar sus obligaciones con los tiempos y las distancias. Estas personas desempeñan un trabajo diario, que tiene lugar tanto fuera como dentro del hogar y tienen necesidades específicas de movilidad.

El problema principal es que este tipo de trabajo no suele ser tomado en consideración, ya que no entra en la esfera del trabajo remunerado. Pero es una labor que está estrictamente ligada a la actividad de la sociedad y es un elemento indispensable para el funcionamiento de la vida urbana.

Es un trabajo real, que tiene lugar en el espacio urbano, que exige un considerable esfuerzo físico y emocional, y que ayuda a garantizar la calidad de la vida cotidiana.

Es un aspecto indispensable a tener en cuenta en el ejercicio de las políticas públicas y sociales.

Sobre la base de estas consideraciones se introduce el concepto “Movilidad del cuidado” (Sánchez de Madariaga, 2009a y 2009b), mediante el cual se reconoce la necesidad de evaluar y hacer visible los desplazamientos diarios asociados con el trabajo del cuidado. Por trabajo del cuidado se entiende el trabajo no remunerado, realizado por los adultos para los niños u otras personas dependientes, incluido el trabajo relacionado con el mantenimiento del hogar.

El análisis de este tipo de viajes exige ciertos cambios significativos en las formas de recoger datos estadísticos. No se trata solo de sumar los desplazamientos que actualmente aparecen en las estadísticas como viajes de compras, acompañamiento, gestiones, cuidado de otros, etc. El problema es que los datos sobre movilidad se recogen con una serie de sesgos que infravaloran los viajes de cuidado: las estadísticas no cuentan los viajes cortos a pie y tampoco reflejan bien los viajes encadenados, ambos típicamente femeninos; no se deslindan con precisión los viajes de cuidado de otro tipo de viajes, de manera que muchos desplazamientos relacionados con la esfera reproductiva aparecen como viajes personales o de ocio y en muchos casos se encasillan en la categoría otros.

Mediante esta investigación se pretende estimar el peso que la movilidad del cuidado tiene en el total de la movilidad y describirla de manera precisa en un contexto geográfico determinado, en el caso específico Madrid.

Los estudios sobre el tema realizados hasta el momento reconocen la necesidad de llevar a cabo encuestas de movilidad que tengan en cuenta las variables socio económicas que caracterizan a la población y también se demanda la segregación de los datos recogidos por sexo, así como el uso del género como una categoría analítica. Igualmente es indispensable atribuir la misma importancia que tienen los

viajes relacionados con la esfera productiva a los que están relacionados con la esfera reproductiva.

No obstante, es solo mediante la introducción del concepto de “movilidad del cuidado” que se propone una nueva categorización de los motivos de desplazamiento dentro de las “clásicas” encuestas de movilidad y, por primera vez, mediante esta investigación se aplica este concepto a un ejemplo práctico a partir del cual queda en evidencia la necesidad de un cambio de enfoque en las políticas de transporte.

Así, a través el uso de encuestas cuantitativas y cualitativas realizadas ad hoc sobre la base de la metodología propuesta, se capturan los patrones de viajes significativos para poder describir en maneara exhaustiva la movilidad de las personas que tienen responsabilidades de cuidado.

El objetivo es crear una base de conocimiento más amplia sobre los patrones de movilidad, comportamientos y necesidades, además de mejorar los conceptos operacionales y establecer políticas de transporte más equitativas, que respondan de mejor manera a las necesidades de género, beneficiando así a toda la sociedad.

ABSTRACT

Nowadays, limitations in urban mobility can be considered as some type of extreme discrimination, which remains invisible to the society.

In order to avoid this kind of discrimination, new transport policies are required, especially considering that so far they have been based and organized particularly in relation to the needs derived from the access to employment. These policies must take into account the demands of people depending on the support of others as well as of unpaid caregivers in charge of looking after other individuals and taking care of the family.

Most of the people devoted to domestic work, which in the vast majority of cases is carried out by women, find it difficult to coordinate their obligations with time and distances. These people carry out a daily job that takes place both inside their homes as well as outside, and they have specific mobility needs.

The main issue is that this type of work is usually not taken into consideration, since it is not included under the scope of paid employment. However, this work is strictly related to the activities of society and is therefore a crucial element in the functioning of urban life.

It is an actual job that takes place in an urban space, requires a considerable amount of physical and emotional effort and guarantees quality of life on a daily basis. This is an important aspect that should be taken into account when drafting public and social policies.

The concept of “Mobility of care” (Sánchez de Madariaga, 2009a and 2009b) is introduced under these considerations. This concept acknowledges the need to

evaluate and identify daily movements from one place to another that are related to caregiving. Caregiving is understood, in this case, as unpaid work that is carried out by adults for children and other people that depend on the support of others, and it also includes duties related to home maintenance.

The analysis of these types of movements requires some significant changes in the way in which statistic data is gathered. The idea is to not only add up the movements that appear in statistics such as shopping trips, accompanying someone, dealings, caregiving, etc. The problem with data on mobility is that it is gathered with bias that undervalues mobility related to caregiving: statistics do not take into consideration short trips that are made walking nor do they properly reflect connected trips, both of which are typically feminine; moreover, there is an imprecise differentiation of trips related to caregiving and other kind of trips, and because of that, many of the trips related to the reproductive sphere are considered personal or recreational trips, and are many times labelled as *others*.

This investigation aims to evaluate the importance that mobility of care has in mobility in general, describing it in a precise manner within a specific geographical context that in this case is Madrid.

To this date, most of the studies on this subject have acknowledged the need to carry out mobility surveys that include socio economic variables that characterize the population and they have also requested that collected data is segregated by sex and that gender is used as an analytical category.

Likewise, it is fundamental to give the same importance to mobility related to the sphere of reproduction as to that related to the sphere of productiveness.

However, it is only through the implementation of the concept of “mobility of care” that a new categorization of mobility, within classic mobility surveys, is proposed.

Also, for the first time and by this investigation, this concept is applied to a practical case, shining a light on the need to change the focus of transport policies.

Through the use of ad hoc quantitative and qualitative surveys based on the proposed methodology, the patterns of relevant movements are identified in order to thoroughly describe the mobility of people responsible of caregiving.

The aim is to create a broader knowledge base on patterns of mobility, behaviour and necessities, in addition to improving functional concepts and transport policies to make them more equitable and responsive to gender needs, thus benefitting society as a whole.

ÍNDICE GRÁFICOS

| | |
|---|-----|
| Gráfico 1: Media de tiempo pasado en cuidar a los niños (minutos - Mujeres y Hombres Españoles 2007) | 39 |
| Gráfico 2: Distribución en horas de las actividades diaria – Hombres (horas) | 40 |
| Gráfico 3: Distribución en horas de las actividades diaria – Mujeres (Horas)..... | 41 |
| Gráfico 4: Comparación horas dedicación domestica entre mujeres y hobbres (Horas)41 | |
| Gráfico 5: Estructura demográfica de la población (%) de EU-27 en 2012 y proyección para el 2060..... | 45 |
| Gráfico 6: Tasa de empleo por género (personas entre 15 y 64 años)..... | 46 |
| Gráfico 7: Personas empleadas por género (personas entre 15 y 64 años)..... | 47 |
| Gráfico 8: Principales razones por las cuales se trabaja a tiempo parcial, por género (personas entre 15 y 64 años) | 48 |
| Gráfico 9: Diferencia de sueldo entre hombres y mujeres, 2011 | 50 |
| Gráfico 10: Motivo de los desplazamientos por género – UK | 76 |
| Gráfico 11: Motivo de los desplazamientos por género – Alemania..... | 77 |
| Gráfico 12: Motivo de los desplazamientos por género – España..... | 77 |
| Gráfico 13: Motivo de los desplazamientos por género – Italia..... | 77 |
| Gráfico 14: Modo de transporte de las mujeres por actividad en Alemania | 95 |
| Gráfico 15: Tiempo de desplazamiento de las mujeres según el ciclo vital..... | 103 |
| Gráfico 16: Tiempo de desplazamiento de los hombres, según ciclo vital | 103 |
| Gráfico 17: Mujeres ocupadas por rama de actividad, 2013- España | 123 |
| Gráfico 18: Porcentaje de mujeres empleadas en las empresas consultadas | 124 |
| Gráfico 19: Mujeres ocupadas por rama de actividad, 2013 – Europa..... | 127 |
| Gráfico 20: Mujeres que trabajan en el sector del ferrocarril por país | 130 |

| | |
|---|-----|
| Gráfico 21: Public Transportation Trips by Purpose (2006-2007 Spain)..... | 170 |
| Gráfico 22: Viajes según propósito | 221 |
| Gráfico 23: Viajes según propósito - Hombres | 223 |
| Gráfico 24: Viajes según propósito - Mujeres..... | 223 |
| Gráfico 25: Desplazamientos mujeres y hombres sobre el total de los viajes..... | 224 |
| Gráfico 26: Medios de transporte – Hombres Medios de transporte - Mujeres | 226 |
| Gráfico 27: Uso de los medios para los viajes de cuidado | 227 |
| Gráfico 28: Uso del coche según la actividad de cuidado | 228 |
| Gráfico 29: Número de viajes en relación al tener | 229 |
| Gráfico 30: Tipo de trabajo- mujeres y hombres..... | 230 |
| Gráfico 31: Número de viajes según el tipo de trabajo | 231 |
| Gráfico 32: Número de viajes según el tipo de trabajo, mujeres y hombres | 231 |
| Gráfico 33: Actividades de cuidado – hombres Actividades de cuidado - mujeres | 233 |
| Gráfico 34: Duración de los viajes - mujeres y hombres..... | 234 |
| Gráfico 35: Duración de los viajes de cuidado..... | 234 |
| Gráfico 36: Viajes de cuidado según área de residencia | 235 |
| Gráfico 37: Viajes de cuidado hombres y mujeres según área de residencia..... | 235 |
| Gráfico 38: Motivaciones para elegir el lugar de residencia | 244 |

ÍNDICE TABLAS

| | |
|---|-----|
| TABLA 1: Motivo de los desplazamientos según tipo de actividad y género..... | 98 |
| TABLA 2: Diferencias de género en el tiempo de desplazamientos al trabajo | 100 |
| TABLA 3: Tiempos de desplazamiento según modo de transporte, edad y género.. | 101 |
| TABLA 4: Tiempo destinado al transporte de personas entre los 20 y 40 años, por género, país y modo de transporte | 102 |
| TABLA 5: Modo de transporte según tipo de actividad y género, 2004 | 106 |
| TABLA 6:Diferencia de género en el modo de transporte/UE 27 | 108 |
| TABLA 7: Diferencia de género en el modo de transporte por países de la Union Europea | 108 |
| TABLA 8:Cuantas veces usas el coche | 108 |
| TABLA 9: Evolución de los conductores en España por género..... | 110 |
| TABLA 10: Evolución modos de transporte 1988-2004 | 111 |
| TABLA 11: Formas de transporte según la disposición de vehículo privado y sexo en Cataluña | 114 |
| TABLA 12: Lugares donde mujeres y hombres británicos se sienten inseguros al anochecer | 117 |
| TABLA 13: Modo de los desplazamientos según nacionalidad y género, 2004 | 119 |
| TABLA 14: Motivo de los desplazamientos según nacionalidad y género, 2004 | 120 |
| TABLA 15: Mujeres y hombres ocupados por rama de actividad..... | 123 |
| TABLA 16: Distribución de los trabajadores por categoría profesional | 125 |
| TABLA 17: Actuaciones llevadas a cabo en materia de igualdad de género | 126 |
| TABLA 18: Desplazamientos realizados en la Región Metropolitana de Barcelona (2004)..... | 165 |

| | |
|---|-----|
| TABLA 19: Desplazamientos realizados en la Región Metropolitana de Barcelona (2012)..... | 165 |
| TABLA 20: Desplazamientos realizados en las Regiones Urbanas de Andalucía (2011)..... | 166 |

ÍNDICE IMÁGENES

| | |
|---|-----|
| Imagen 1: Flujograma de la Metodología | 28 |
| Imagen 2: Un día normal de la mujer (Europa Occidental) | 78 |
| Imagen 3: Ejemplo de mapeo de los viajes diarios | 84 |
| Imagen 4: Complejidad de los viajes | 85 |
| Imagen 5: Primera mujer conductora de autobús en India..... | 134 |
| Imagen 6: Accesibilidad peatonal en barrio de Mariahilf, Viena | 141 |
| Imagen 7: Malmö, Suecia | 145 |
| Imagen 8: Entrada Estación de metro, Plaza Cataluña, Barcelona | 149 |
| Imagen 9: Mujer subiendo al autobús con carrito, Madrid | 152 |
| Imagen 10: Parada de Autobuses, Montreal | 155 |
| Imagen 11: Parada de autobuses en Ha Noi, Vietnam | 157 |
| Imagen 12 : Motivos de los desplazamientos en día laborable, Movilia 2006 | 196 |
| Imagen 13: Ejemplo de la encuesta general | 205 |
| Imagen 14: Ejemplo de encuesta cuantitativa | 207 |
| Imagen 15: Ejemplo de sección censal – Madrid..... | 213 |
| Imagen 16: Distritos seleccionados dentro de Madrid | 214 |
| Imagen 17: Barrios elegidos dentro del distrito Centro | 215 |
| Imagen 18: Secciones censales en el barrio de Chueca | 216 |
| Imagen 19: Ejemplo de viajes durante el día y viajes encadenados | 220 |

1. INTRODUCCIÓN

Las pautas y normas que rigen la planificación urbanística actual siguen, en gran parte, los principios del urbanismo moderno de comienzo del siglo XX, el cual reconoce cuatro funciones fundamentales que determinan el uso y el funcionamiento de la ciudad. Las dos principales son el habitar y el trabajar: la primera representa los espacios residenciales y la vivienda, mientras que la segunda representa el empleo y las actividades económicas, y estas dos funciones tienen que estar localizadas en lugares separados.

Según este pensamiento, las dos funciones urbanas principales corresponden a cada uno de los dos géneros: la función habitar se asocia a la mujer y la función trabajar se asocia a los hombres. Y estas funciones, concebidas en un contexto histórico que le reconocía validez y racionalidad, siguen siendo la base del urbanismo de hoy en día. Una concepción claramente androcéntrica del urbanismo, que opone la función habitar a la función trabajar, pero la función habitar cuyo contenido es el del descanso diario, del dormir, del comer, etc., adquiere ese sentido de manera plena para los hombres y no para las mujeres. El espacio del habitar es también un producto del trabajo, el trabajo de las mujeres, que ni siquiera recibe tal consideración. Para ellas el habitar es trabajo, pero para la percepción social dominante el cuidado del hogar es lo opuesto a la función trabajar porque el punto de vista que se impone como general es el de los hombres, para quienes, efectivamente, trabajo y hogar son términos antitéticos. (Tobío, 1995)

Esta diferenciación considera que existen dos maneras muy diversas de vivir la ciudad y la consecuente forma de moverse en ella: una en lo que respecta a la función trabajar y la otra a habitar. Este pensamiento no toma en consideración los

procesos sociales y los comportamientos humanos que determinan las reales funciones del espacio. Todo lo que concierne el ambiente doméstico implica unas labores relacionadas a la esfera reproductiva que, aunque no reconocidas por la sociedad, representan una parte importante de la economía de un país y para ser desarrolladas necesitan de recursos y medios adecuados.

Con el termino doméstico se indica todo lo que está relacionado con la vivienda en sentido estricto, es decir como espacio físico. El calificativo doméstico no debe entenderse en función del lugar donde se realizan, sino en función de su finalidad: el bienestar de las personas que habitan en una misma vivienda y, por extensión, de la familia en sentido amplio. Si se piensa en algunas de estas tareas se entiende que a menudo se realizan fuera del hogar, implicando numerosos desplazamientos y ajustándose a horarios establecidos (de los comercios y servicios, de los centros escolares, de la Administración, etc.).

Estos desplazamientos implican un tipo de movilidad que tiene pautas específicas y que no pueden ser reconducidas a la manera de moverse sobre la cual las administraciones públicas ordenan y organizan su territorio y sistema de transporte. Para ellos, el mayor problema de la ciudad son los viajes al trabajo, que representa una manera de moverse típicamente masculina, más lineal, en un único sentido, de larga distancia y que se realiza en transporte motorizado.

Pero existe otra forma de moverse, la típicamente femenina, relacionada con los trabajos de la esfera reproductiva, y es una movilidad que por lo general se basa en el corto alcance, con un radio reducido en torno a la vivienda, la diversificación de los destinos (compras, escuela, gestiones, etc.) y el desplazamiento a pie, y donde entran en juego una serie de variables que condicionan la manera y los medios para llevarla cabo. El ciclo de vida o la situación familiar, por ejemplo, son un aspecto

esencial cuando se analiza la movilidad desde el género femenino, mientras que apenas quedan reflejadas en el comportamiento y la manera de moverse de los varones.

Aunque estos dos tipos de movilidad estén reconocidas, las administraciones otorgan más importancia a una con respecto a la otra, las tratan de manera diferentes como si fuesen dos entidades aisladas o simplemente consideran en sus estudios solo una de las dos.

Sin embargo hoy en día hay muchos factores que desmontan los fundamentos básicos de estos procesos; uno entre todos es el ingreso de la mujer en el mundo laboral, que hace que en un mismo individuo se superpongan a lo largo del día más tipos de desplazamientos.

Así, las mujeres que además de ocuparse del hogar tienen un empleo (doble jornada), presentan pautas de movilidad más complicadas que las amas de casa y los hombres. Los compromisos laborales se traducen en más desplazamientos – entre lugar de residencia y el lugar de trabajo, más aquello que implique el trabajo en sí – y en mayores esfuerzos por compaginar los diferentes horarios en los que cada tarea debe ser atendida¹.

La movilidad está estrictamente relacionada con la actividad del individuo, independientemente de que se trate de trabajo remunerado o no. Todas las labores relacionadas a la esfera reproductiva son actividades que necesitan ser llevadas a cabo en distintos lugares de la ciudad, y son tan necesarias como lo es el trabajo remunerado.

¹ En un intento de conciliar mejor vida familiar y vida laboral, algunos estudios han puesto de relieve como las mujeres tienden a trabajar más cerca del hogar que los hombres. Como señalan Jaekel y Van Geldermalsen (2006), las mujeres necesitan espacios urbanos multifuncionales para lograr el equilibrio de sus realidades cotidianas multitarea.

Pero todos los viajes relacionados a estas tareas no son reconocidos en la terminología de la movilidad que se utiliza en planificación del transporte, que en la mayoría de los casos los encubre con el pretexto de la neutralidad técnica y es frecuente que en las encuestas de movilidad se haga una clasificación entre “viajes obligados” y “viajes no obligados”, donde, los viaje obligados son los desplazamientos al lugar de trabajo o estudio, y todos los demás son viajes “no obligados”. Lo cierto es que hacer la compra, acompañar a un mayor al médico o transportar a menores es tan “obligado” como acudir al trabajo o a la universidad; de tal manera que en el enfoque metodológico de los estudios y encuestas de movilidad que adoptan este modelo, hay viajes que no se recogen y viajeros que no existen (Sanz Alduán, 2005).

Diferentes estudios demuestran la escasa validez de este modelo. Mediante estas investigaciones se averigua que los “viajes obligados”, los realizados para ir al trabajo o al lugar de estudio, no representan ni una quinta parte del total de los desplazamientos; ya que muchos desplazamientos de vuelta a casa no se realizan desde el trabajo o el lugar de estudio, y es igualmente presumible que parte de los viajes al lugar de trabajo o estudio no provengan de casa. Los “viajes obligados” quedan mejor registrados que los incluidos en la categoría de “no obligados”, asumiendo un porcentaje superior al que realmente les corresponde, y priorizándose frente al resto. Eso demuestra que el modelo de movilidad obligada explica solamente una parte de la movilidad, y en el caso de las mujeres esta distorsión es aún más acusada.

Toda la maquinaria de la planificación de los transportes y las infraestructuras, la gestión y la inversión focaliza sus esfuerzos en favorecer estos viajes que socialmente se consideran prioritarios, minusvalorando u omitiendo la esfera del

trabajo no remunerado; mientras que los viajes generados por el trabajo doméstico, el cuidado, el acompañamiento, el aprovisionamiento o la crianza pasan a un plano secundario, no sólo sin valor económico, sino también sin visibilidad ni reconocimiento social.

De esa manera no se prevé en la planificación de transportes la opción de viajes encadenados, poligonales, que enlazan distintos recorridos para realizar distintas funciones; lo que cuenta es el patrón de viaje de los varones, un tipo de viaje que suele ser de tipo pendular.

Pero el trabajo remunerado no es el único factor que define las pautas de movimiento de las personas.

En la demanda de movilidad, concretamente de las áreas metropolitanas, influyen diversas variables socioeconómicas como el sexo, el estado civil, la edad, la etnia, el nivel de renta o el tener personas dependientes a cargo; todas ellas condicionan la elección del modo de transporte, las distancias recorridas, el encadenamiento de viajes, los viajes que no se hacen o pautas especiales de movilidad, etc. Se demuestra cómo estos factores no son suficientemente conocidos y que los datos de los cuales se dispone y el método que se utiliza para recogerlos no son adecuados para describir estas pautas diferenciales. Se señala entonces la exigencia de modificar la forma de efectuar las encuestas de movilidad y, consecuentemente, la necesidad de un cambio en las políticas de transporte.

Se propone una metodología donde se repiensen las categorías que habitualmente se usan en las encuestas de movilidad, y se definen unas variables fundamentales que realmente están enfocadas a conocer las vidas y los hábitos de las personas, incidiendo en modo particular sobre el género.

Para ello se introduce el concepto “movilidad del cuidado”, forjado por Inés Sánchez de Madariaga (2009a y 2009b), mediante el cual se reconoce la necesidad de cuantificar, evaluar y hacer visible el desplazamiento diario asociado con el trabajo del cuidado. Donde por trabajo del cuidado se entiende el trabajo no remunerado, realizado por los adultos para los niños u otras personas dependientes, incluido el trabajo relacionado con el mantenimiento del hogar.

Las estadísticas actuales fragmentan los desplazamientos poligonales en múltiples viajes y motivos, de forma que cada tipo de viaje representa solo un pequeño porcentaje del total, siempre por debajo de los viajes que se denominan “obligados”. Sin embargo una visión conjunta de estos desplazamientos poligonales permite constatar que el peso real de la movilidad de cuidado es equiparable al de la movilidad que se considera obligada.

Cuando los responsables del transporte público hacen encuestas para comprender los patrones de movilidad existentes y poder consecuentemente planificar un servicio mejor de tal infraestructura, suelen categorizar los viajes de acuerdo al fin que tienen. Analizando estas encuestas podemos ver como los viajes relacionados al trabajo remunerado tiene categorías específicas y en algunos casos más de una en los instrumentos de sondeo que se utilizan; mientras, los desplazamientos relacionados al trabajo del cuidado no son “categorizados”, sino encubiertos bajo otros motivos.

Se observa, así, la importancia de recoger todos los motivos que llevan a emprender un viaje y todos los tipos viajes, como los cortos hechos a pie o los viajes encadenados, especificando los desplazamientos vinculados al trabajo o estudio, los desplazamiento vinculados al ocio y los desplazamientos vinculados al cuidado.

Efectuar cambios en la manera de realizar análisis de movilidad es necesario si las administraciones públicas quieren realmente proporcionar un servicio que se adapte a las necesidades reales de sus usuarios, tanto hombres como mujeres.

1.1 OBJETIVOS PREVISTOS

Este trabajo pretende estimar el peso que la movilidad del cuidado tiene en el total de la movilidad y describirla de manera precisa en un contexto geográfico determinado, en el caso específico de Madrid. Se quiere construir una base de conocimiento más amplia de los patrones de movilidad, comportamientos y necesidades, junto con la mejora de los conceptos operacionales y de políticas de transporte más equitativas, que mejor respondan a las necesidades de género, beneficiando así a toda la sociedad.

Se aspira a que la metodología de análisis desarrollada en este contexto pueda ser utilizada en diferentes escenarios, lo que en un futuro permitirá establecer comparaciones con otras realidades territoriales y sociales.

Para ello se va a desarrollar una metodología específica con una parte cuantitativa y una cualitativa, y se pondrán en cuestión algunas categorías utilizadas habitualmente en las encuestas de transporte.

En el tratamiento de esta metodología se ha constatado que analizar el género con las fuentes disponibles resulta una tarea ardua y a veces estéril, ya que el objeto del análisis no ha sido tenido en cuenta de una manera adecuada o valorable en muchas herramientas de uso común. Por lo tanto los resultados son escasos y, en ocasiones, poco representativos. De tal manera que detectar estas cuestiones metodológicas es también parte de este trabajo, estudiando los sesgos de género que se suelen encontrar en las encuestas de movilidad. En el caso español en modo específico, ya que el ámbito de la investigación es Madrid, se evidencia cómo la investigación de género conlleva cuestionar herramientas y métodos de análisis que

han conseguido mostrar como neutralidad técnica una forma androcéntrica de medir y de pensar la movilidad.

Cuantificar la movilidad de cuidado exige ciertos cambios significativos en las formas de recoger datos estadísticos. No se trata sólo de sumar los desplazamientos que actualmente aparecen en las estadísticas como viajes de compras, acompañamiento, gestiones, cuidado de otros, etc. El problema es que los datos sobre movilidad se recogen con una serie de sesgos que infravaloran los viajes de cuidado: las estadísticas no recogen los viajes cortos a pie y tampoco reflejan bien los viajes encadenados, ambos típicamente femeninos; no se deslindan con precisión los viajes de cuidado de otro tipo de viajes, de manera que muchos viajes de cuidado aparecen como viajes personales o de ocio; finalmente, bajo el concepto ‘otros motivos’ a menudo se ocultan viajes de cuidado (Sánchez de Madariaga, 2009).

Las encuestas de actividad, por ejemplo, minusvaloran todas las actividades relacionadas con la esfera reproductiva, y éste es un ejemplo de cómo los presupuestos implícitos en la formulación de las técnicas investigadoras pueden quitar importancia a ciertas actividades, relegándolas a un segundo plano, haciéndolas menos visibles y de esta manera reduciendo su importancia como objeto de las políticas públicas.

El análisis del transporte con perspectiva de género tiene el desafío de sacar a la luz conceptos escondidos y, como ya se ha adelantado, señalar limitaciones y sesgos en la forma en la que se recogen los datos. Por otro lado también se evidencia la necesidad de introducir nuevos conceptos y teorías que se ajusten a las rutas complejas y reales que emprenden las personas.

1.2 METODOLOGÍA

La investigación llevada a cabo ha sido subdividida en tres partes:

1.- La primera teórica para la cual se ha desarrollado un estudio bibliográfico para conocer el estado de la cuestión sobre transporte y género, tanto en España como en otros países.

2.- La segunda parte ha consistido en la puesta a punto de las herramientas metodológicas para el trabajo de campo que se realizará en la tercera parte. Se han analizado distintos modelos de encuestas en el ámbito de los transportes, movilidad, tiempo y género que puedan ser relevantes para este trabajo. Se ha diseñado una encuesta ad-hoc que ha permitido medir correctamente y visibilizar la movilidad vinculada al cuidado en el área metropolitana de Madrid. Se han definido herramientas de análisis cualitativo que complementen los datos obtenibles a través de la encuesta. Los entrevistados han sido sometidos a una entrevista individual, que podrá ser tanto en formato informal, es decir una exploración general de los temas preestablecidos, como con una estructura marcada por una guía específica. Esta distinción de entrevista cualitativa se hizo en función del entrevistado. Ambas entrevistas han contemplado preguntas que ayudan a entender, por ejemplo, el estado económico del entrevistado, las motivaciones que le han llevado a escoger un determinado lugar de residencia, la situación familiar, la disponibilidad de vehículo propio, el tipo de empleo, etc.

3.- En la tercera parte se ha llevado a cabo el trabajo de campo, es decir, la encuesta cuantitativa y los análisis cualitativos complementarios identificados, y se han analizado sus resultados poniendo en práctica todas las informaciones y los conocimientos teóricos y conceptuales recogidos durante el desarrollo del primer

bloque. Este apartado ha incluido no sólo la realización de ambos trabajos empíricos de campo, cuantitativo y cualitativo, sino también el análisis de los datos obtenidos.

Finalmente se han hecho recomendaciones para una mejora de la recogida de información en el sector de transporte desde una perspectiva de género.

De manera más detallada, en la primera fase se ha realizado un estudio bibliográfico para conocer el estado de la cuestión sobre transporte y género, tanto en España como en otros países, y en modo específico se ha efectuado una revisión de estudios concretos sobre los viajes que recogeremos bajo el concepto de movilidad del cuidado. Se han estudiado las iniciativas y políticas públicas relativas al tema que se están desarrollando en Europa y en otros países, para efectuar una comparación entre contextos territoriales, en modo particular con España.

Una segunda fase del proyecto ha profundizado el tipo de encuestas existentes en el ámbito de los transporte, la movilidad y de uso del tiempo. Por medio de este análisis se identifican las lagunas existentes con respecto a la integración de la dimensión de género en las encuestas actuales. Se ha revisado la consistencia de los análisis efectuados, mediante la consulta con expertos de género, transportes y encuestas. A tal propósito parte de la investigación ha sido desarrollada en el marco del programa COST Action 1201, por medio del cual se ha efectuado una estancia de dos semanas en el Departamento de Transportes de la Universidad de Leeds (UK) para trabajar con especialistas del sector, en modo particular con la Profesora Frances Hogdson, reconocida experta en movilidad y transporte.

De la misma manera se cuenta con la colaboración de expertos en encuestas por parte de la universidad UNED de Madrid.

El siguiente paso ha previsto la elaboración de una encuesta cuantitativa para la que se han definido: unas hipótesis de partida; la muestra a entrevistar; la tipología de encuesta, según la metodología de actuación; el diseño, estructura y organización del cuestionario; y la determinación de los métodos de recogida y producción de los datos.

Trabajo de campo relativo y análisis de los resultados.

De la misma manera se ha elaborado una encuesta cualitativa, para poder tener informaciones más completas y globales sobre la relación entre transporte y género.

Se ha querido efectuar una investigación básica y crear las bases para cuantificar la movilidad del cuidado, que pueda servir como input para desarrollar estudios y actuaciones que mejoren la movilidad en general.

En modo específico, las encuestas han contemplado variables como:

- Situación en el empleo
- Edad
- Responsabilidades familiares
- Estado civil
- Acceso al vehículo privado
- Seguridad y percepción del riesgo
- Discapacidad
- Recursos económicos
- Nivel de estudio
- etc.

Se han definido preguntas claras, específicas y detalladas que han sido formuladas con precisión, diferenciando los viajes a partir de la relación con el empleo, cotejando de manera adecuada todas las acciones que se reúnen bajo el concepto de movilidad del cuidado, y considerando viajes de una duración inferior a 15 minutos o más cortos de 1 Km. Obviamente se ha incluido el concepto de viaje encadenado, explicitando el medio de transporte, la dirección del viaje, el tiempo empleado y todas las paradas que se hacen, con relativo objetivo.

Un análisis del tipo de encuestas que los sistemas de transportes y las políticas públicas han utilizado hasta hora es un punto substancial de este trabajo, ya que nos enseña la importancia que tiene la metodología de segregación de los datos. De la misma manera se verifica la repercusión que las tipologías de las demandas, los conceptos, la manera de preguntar y su interpretación tienen en los resultados de una encuesta.

Se han diseñado también unas instrucciones explicativas tanto para los entrevistados como para los entrevistadores, para aclarar el concepto de “movilidad del cuidado”, con el fin de que los viajes relacionados a este tipo de trabajo fuesen reconocibles de manera inmediata.

Todos los datos han sido segregados por sexo.

La encuesta ha sido efectuada en diferentes zonas del área metropolitana de Madrid, para poner en relación los diversos comportamientos con el contexto geográfico ya que el análisis espacial permite indagar los efectos que el modelo metropolitano actual y el sistema de los transportes ejerce en las diferencias de género según el motivo de los desplazamientos. Por ello, para efectuar las encuestas sobre citadas, se han elegido cinco distritos de la Comunidad de Madrid, algunos

localizados en el centro de la ciudad y otros a las afueras, para abarcar un amplio espectro de posibles actuaciones con respecto al transporte. Las personas entrevistadas, en modo particular para la encuesta cuantitativa, han sido elegidas dentro de las secciones censales de Madrid; eligiéndose 100 secciones y en modo aleatorio entrevistando un número específico de personas por cada sección.

Considerando que la falta de homogeneidad entre fuentes a la cual nos hemos enfrentado es un aspecto que dificulta realizar comparaciones, independientemente de las especificidades de cada zona que requieren preguntas específicas, se establecen unos criterios homogéneos para obtener información básica, que sea comparable en el tiempo y en el espacio y que pueda influenciar el progreso de las herramientas para la mejora de la planificación de transporte.

Otra tarea muy importante efectuada para desarrollar las encuesta de manera eficiente y eficaz, ha consistido en introducir aspectos valorativos de las personas encuestadas sobre motivaciones para utilizar un medio u otro, grado de satisfacción, valoración de los costes, disponibilidad del permiso de conducir y de vehículo privado, en sus distintas formas: posesión personal, familiar o uso como acompañante. Ésta es una valiosa herramienta para conocer mejor el perfil de usuarias y usuarios, así como sus distintas percepciones y opiniones.

La realización de estudios cualitativos anteriores a la elaboración de encuestas resulta esencial para:

- abrir el campo de análisis a la diversidad de usuarias y usuarios;
- incorporar y poner al día los conceptos;

- e introducir temas que habitualmente quedan fuera de estas herramientas de análisis, pero que resultan esenciales para diseñar un modelo de movilidad más igualitario.

IMAGEN 1: Flujograma de la Metodología

| PLAN DE INVESTIGACIÓN | 1ª PARTE | | | | | 2ª PARTE | | | | | 3ª PARTE | | | | |
|--|----------|--|--|--|--|----------|---|--|---|---|----------|--|--|---|--|
| Análisis Bibliográfico: | | | | | | | | | | | | | | | |
| * Estudio Bibliográfico en el ámbito Español y extranjero | | | | | | | | | | | | | | | |
| * Análisis de los viajes de la "movilidad del cuidado" | | | | | | | | | | | | | | | |
| * Iniciativas y políticas públicas de transporte y género (Europa y Otros Países) | | | | | | | | | | | | | | | |
| * Comparación iniciativas y políticas públicas entre contextos territoriales | | | | | | | | | | | | | | | |
| Creación Herramientas Metodológicas: | | | | | | | | | | | | | | | |
| * Estudio Encuestas Existentes (transporte, movilidad, tiempo) | | | | | | | | | | | | | | | |
| ✓ Tipos de encuestas: Cualitativas y Cuantitativas | | | | | | S | | | | | | | | | |
| ✓ Método de actuación/desarrollo y recogida de datos | | | | | | | S | | | | | | | | |
| ✓ Género en las encuestas actuales | | | | | | | | | | | | | | | |
| * Diseño/planificación de la encuesta | | | | | | | | | | | | | | | |
| ✓ Definición de Variables | | | | | | | | | S | S | | | | | |
| ✓ Muestra y Contexto territorial donde efectuarla | | | | | | | | | | S | | | | | |
| ✓ Instrucciones | | | | | | | | | | S | | | | | |
| ✓ Criterios Homogéneos recogida de datos | | | | | | | | | | S | | | | | |
| Trabajo de Campo: | | | | | | | | | | | | | | | |
| * Encuesta Cuantitativa Face to Face (mínimo 800 personas y max 15 minutos) | | | | | | | | | | | | | | | |
| * Entrevistas Cualitativas Face to face (mínimo 100 personas y max 45 minutos) | | | | | | | | | | | | | | | |
| Análisis de los Resultados: | | | | | | | | | | | | | | | |
| * Segregación de los datos por sexo | | | | | | | | | | | | | | | |
| * Identificación y aislamiento de los viajes relacionados al cuidado | | | | | | | | | | | | | | | |
| * Cruce de Variables para la definición de Patrones de Movilidad | | | | | | | | | | | | | | | |
| * Elaboración de gráficos representativos de el análisis de datos recogidos | | | | | | | | | | | | | | S | |
| * Análisis de los comportamientos de los entrevistados | | | | | | | | | | | | | | | |
| * Individuación de cambios necesarios en modelo de transporte en relación a las necesidades rescontradas | | | | | | | | | | | | | | | |
| Conclusiones: | | | | | | | | | | | | | | | |
| * Estudio y elaboración de los análisis efectuados | | | | | | | | | | | | | | | |

S: Soporte por parte de expertos en el campo para el desarrollo de esta fase.

2 RELEVANCIA DEL CONCEPTO DE GÉNERO EN EL URBANISMO

Partiendo del concepto que los agentes de producción del espacio son las clases sociales o bien fracciones de las mismas o grupos de clases como define Racine (1981), hay que preguntarse si todas tienen necesariamente un impacto espacial o si es posible diferenciar el impacto espacial de las mujeres como fracción de una clase social o si son consideradas como clase dominada.

Según Rochefort (1961) es indispensable analizar cómo cada sociedad humana tiene su proyecto vital y de acuerdo a él modela su espacio. Ese proyecto vital es el resultado de un sistema de valores, tradiciones, actitudes culturales, sociales y políticas, como señala Isnard, es el resultado de la ideología en la que cada sociedad toma sus motivaciones y sus razones de obrar.

Obviamente no todos los grupos y las clases sociales pueden imponer de la misma manera su proyecto. El detentor de los medios de producción será quien consiga tener un dominio sobre la sociedad y hacer que el espacio sea organizado según su propia lógica e intereses. Obviamente estarán presentes otras clases sociales, que en cualquier caso no pueden estar contrapuestas a la principal.

Ese mecanismo hace que se cree una constante dialéctica entre espacio-sociedad y las tensiones entre los grupos dominantes y los dominados que se refleja en la organización del espacio y de las relaciones sociales que se llevan a cabo en él; todo ello hace que se pueda definir el ambiente social sobre la base de las relaciones que caracterizan el individuo y su comportamiento en el espacio. (García Ballester, 1989). Entonces, entre otros elementos, es fundamental proyectar en la organización del espacio, el papel de la mujer.

El espacio no puede seguir siendo considerado como un soporte neutro, homogéneo y asexuado (García – Ramón, 1998); hay que considerar las variables que lo caracterizan y constituyen, para explicar los desequilibrios en el territorio y la reproducción de los mismos en las sociedades.

El género se vuelve de esa manera fundamental para entender el espacio y la sociedad, y consecuentemente las necesidades de esta última en el territorio.

Estudios sobre este tema empiezan a aparecer a principio de los años 70, cuando emergen las primeras reivindicaciones feministas; los primeros trabajos enfocados sobre tal argumento han sido realizados en geografía, y constituyeron un punto importante sobre estos tipos de investigaciones, mediante trabajos descriptivos sobre las relaciones sociales entre mujeres y hombres y la repercusión que tenían en el espacio, intentaron crear conocimientos sobre el binomio mujer-territorio.

Como subraya Mireia Baylina, durante estos comienzos eran las mujeres en sí el objetivo de estudio y se dedicaba poca atención a las relaciones de género entre mujeres y hombres. Se trataba de elaborar material de información sobre las mujeres y sus actividades en diferentes partes del mundo, se investigaba sobre sus vidas y se las consideraban un grupo homogéneo en contraposición con las vidas de los hombres. El enfoque que se le daba a estos primeros estudios era ilustrar la exclusión de las mujeres de la disciplina y en general de la esfera pública del trabajo asalariado y de la política. En esta etapa se sacó a la luz una amplia gama de áreas nuevas de investigación, tanto en temas como en escalas espaciales. Por ejemplo, aparecieron estudios sobre las diferencias espaciales en el status social de las mujeres, la relación entre hogar y trabajo, el cuidado de los hijos, el trabajo doméstico, el ciclo de la vida de las mujeres y el trabajo informal. Fue un período fundamental que hizo que también las mujeres se hicieran visibles como autoras

académicas, cuestionando la implícita masculinidad de la disciplina, y surgieron muchos interrogantes sobre la identidad de género y de lugar. Sin embargo, todo el conocimiento que aportaron las mujeres mediante sus estudios e investigaciones se sumó al de los hombres, sin poner en cuestión el porqué de los resultados de sus trabajos; es decir sin discutir las bases sociales de las relaciones de género y los roles de poder que hombres y mujeres tienen en la sociedad, aspecto que representa el fundamento sobre el cual se basa la subordinación de las mujeres.

A finales de los 80, gracias al cambio de enfoque que tuvieron las mujeres hacia las relaciones de género, se produjo un trabajo teórico más complejo sobre la diversidad de la constitución espacial según el género hasta llegar a los años 90, cuando se reconoce que las experiencias de las mujeres varían según su raza, clase social, edad, preferencia sexual e identificación cultural, al igual que los hombres (England, 1994; Koboyashi 1994).

Con todo ello, el *lugar* se convierte en un elemento clave en el análisis de los roles de las relaciones de género; el concepto de *lugar* pasa a adquirir un significado muy amplio representando la suma del contexto geográfico y del contexto cultural (Mireia Baylina, 1996).

A finales del siglo XX, gracias a las aportaciones científicas nacionales e internacionales, empiezan a reinterpretarse desde la perspectiva de género temáticas que son de fundamental importancia para la sociedad².

En primer lugar se realizan estudios que analizan e investigan el estado de la cuestión, las teorías y las metodologías desde la perspectiva de género. Aparecen trabajos enfocados en modo especial a las mujeres y las ciudades, que examina todos los aspectos relativos a ese tema, como por ejemplo las políticas urbanas en el

² A. Sabaté, 1984; M.D. García, 1998; Little, 2007

colectivo femenino. Otro tema que empieza a ser investigado es la mujer en el mercado del trabajo, con todo lo que conlleva; es decir las situaciones salariales, el acceso al empleo, las desigualdades con respecto al lugar de trabajo, la compaginación de la vida laboral con la vida familiar, etc. Finalmente se desarrollan también trabajos que estudian la mujer en relación al espacio rural, e investigaciones vinculadas a los análisis de la población, relacionadas con la distribución territorial de las variables socio-demográficas.

La investigación con perspectiva de género ha sacado a la luz temas previamente considerados como periféricos o de escaso interés, como son la vida cotidiana de las personas y el ámbito doméstico o privado, cruciales para demostrar que las identidades de género, espacialmente específicas, son construidas en la unidad familiar, en el lugar de trabajo y en la comunidad, se reconoce así como estas relaciones condicionan el espacio físico y el uso que se hace de la ciudad.

Así mismo se reconoce la ciudad como un principio de espacio de vida. El conjunto de la arquitectura y la disposición de las ciudades, de los barrios y de los diversos servicios urbanos, se traducen en la cultura, los valores, la forma de vida, el tipo de relaciones que las personas mantienen y en general en la manera de “vivir en conjunto”.

“Las ciudades se construyen con planos, calles, casas, pero también con múltiples y diferentes formas de vivir en ellas. Las ciudades pertenecen a aquellos y aquellas que las habitan y es en primer lugar a la escala de la ciudad que las personas son ciudadanos y ciudadanas. La distribución del espacio y de las infraestructuras de la vida urbana debe favorecer el pleno ejercicio de la ciudadanía para todos, mujeres y hombres.” (Michaud, 2004).

Pero a pesar de estas nociones básicas el ordenamiento urbano demuestra tener dificultades en compaginar las heterogéneas vivencias, itinerarios y prácticas que crean vínculos entre las personas y el espacio.

El origen del problema puede ser reconducido al hecho de que la enseñanza de las carreras técnicas considera el individuo como un neutro universal, sobre todo en el urbanismo. Un ejemplo muy fácil de citar es Le Corbusier (y muchos otros), que en su tratado de la mitad del siglo XX teoriza y defiende que las necesidades humanas son iguales para todo el mundo, pudiendo así plantear un modelo único que responde a las diversas funciones. Concibe a este sujeto como un ser libre que se mueve por el espacio con división de tiempos y funciones: trabajar, dormir, divertirse y circular.

Es cierto que Le Corbusier ha elaborado esas ideas en una época y en un momento particular de la historia y que en aquel entonces sus “indicaciones” respondían a necesidades específicas, y que también ha sido contestado y contrastado posteriormente; pero es innegable que sus publicaciones siguen reflejando la forma de concebir la ciudad para la mayor parte de los urbanistas a día de hoy.

En muchos casos, los operadores parecen no acordarse que ciudadanos y ciudadanas no son lo mismo y, además de esa básica división que conlleva desigualdades que afectan a toda la sociedad, hay que considerar y subrayar que existen también diferentes clases, edades, orígenes culturales, religiones, etc., que deben ser contempladas en el planeamiento urbanístico para acercarse lo máximo posible a un espacio urbano que permita una verdadera igualdad y que todos puedan partir de oportunidades reales para escoger y llevar a cabo diferentes elecciones de vida.

“Para la mayor parte de la historia de la planificación urbana, las diferencias de género han sido invisibles. Siendo fieles a sus raíces de la tradición moderna, los planificadores han buscado un acercamiento universal que no distingue entre los diferentes grupos de pertinencia de las personas. [...]Históricamente, el trabajo de los planificadores y gestores políticos ha tenido un tono universal, cuando en realidad muchos de estos trabajos han asumido un sujeto masculino. La utilización del género como categoría de análisis nos permite desmontar los supuestos que han marcado la teoría y la práctica. Como resultado, podemos cuestionar y modificar estos supuestos y alterar la manera en que teoría, decisiones y políticas se hacen para alcanzar y considerar un amplio rango de conocimiento. Hacer esto requiere formular diferentes grupos de preguntas ampliando el rango de métodos que utilizamos y reevaluando el tipo de información que incluimos en los análisis” (Fainstein, Servon, 2005).

Es innegable que la introducción del concepto de género marca una clara especificidad en el análisis espacial de la ciudad: hay que repensar las clásicas dicotomías tales como público-privado, abierto-cerrado, centro-periferia, producción-reproducción; que permite visibilizar entramados de relaciones de poder que cruzan diferentes escalas espaciales como: los puestos de trabajo, los espacios domésticos, los lugares de entretenimiento, los centros comerciales, las plazas, el barrio y la comunidad.

Es un tipo de análisis que obliga a replantear los conceptos básicos que hasta ahora han sido el fundamento de la ordenación urbana, pero partiendo del hecho que el urbanismo es una disciplina que toma decisiones sobre la vida que las personas desarrollan en la ciudad mediante la configuración del espacio público, del espacio privado, de los edificios y sobre las características de los sistemas de transporte,

tiene la obligación de crear oportunidades vitales iguales para todos.

Tiene que ofrecer medios y espacios adecuados que permitan el desarrollo de las diferentes actividades que se hacen durante el día, asegurar el acceso de las personas y de los grupos sociales a lugares de empleo, equipamientos y servicios, la comodidad del uso de estos y el transporte para acceder a ellos.

Sin embargo, hoy en día, estos conceptos básicos del urbanismo, siguen sin cumplirse y las necesidades de la población vienen definidas a través de valoraciones cuantitativas, en base a las cuales se proyecta una ciudad homogénea, que se moldea sobre las experiencias y características vitales masculinas.

Hombres y mujeres tienen necesidades y pretensiones diferentes en el uso del espacio urbano y también tienen diferentes posibilidades para acceder a los recursos de la ciudad. Causa principal de esta diferencia es lo que se llama “división sexual del trabajo”, de los papeles diferentes que todavía estadísticamente realizan hombres y mujeres en la esfera privada y en la esfera pública.

Las encuestas Europeas HETUS de uso del tiempo muestran que la asunción todavía mayoritaria por parte de las mujeres de las tareas de la vida cotidiana supone un obstáculo para su incorporación al mercado laboral en condiciones de igualdad con los hombres.

Neil Smith afirma que la desigualdad en la forma de producción y distribución del espacio responde y se apoya en un sistema de producción capitalista, lo que influye en la forma de cómo se asigna, utiliza, distribuye y transfiere el espacio entre los hombres y las mujeres; y en cada una de las formas de concebir, asignar y experimentar el tiempo, se construye y se manifiesta el género.

Estudios, sobre todo de estampo feminista, proclaman que la organización del sistema urbano se ha hecho y se está fundando en un proceso de planificación que no

tiene en cuenta la situación y condición social de las mujeres, las necesidades e intereses específicos derivados de su ubicación en la división sexual del trabajo y su status de género, poniendo en tela de juicio la planificación y el diseño urbano por su carácter eminentemente sexista. En este sentido el debate se sostiene en la hipótesis de que la invisibilidad de las mujeres dentro de las ciudades, ha producido barrios, calles, transportes y servicios inapropiados para sus necesidades.

Dolores Hayden, sostiene que la afirmación de que “el lugar de las mujeres es la casa” ha sido el principio más significativo para el diseño arquitectónico en la planeamiento de todos los Estados Unidos en el último siglo. La crítica al diseño espacial de las ciudades y a la distribución de los servicios dentro de estas, tiene su fundamento en el paradójico supuesto que existe en los arquitectos y diseñadores entre la división de la vivienda privada y el lugar de trabajo, entre casa y economía de mercado.

La división sexual del trabajo hace que las mujeres sean las mayores responsables de las tareas relacionadas con el hogar, así como del cuidado de las personas dependientes, tanto menores como mayores; mientras los hombres se ocupan principalmente del trabajo remunerado en el ámbito de la reproducción.

2.1 LOS ROLES DE GÉNERO, EL TRABAJO NO REMUNERADO Y LA DOBLE CARGA DE TRABAJO

El trabajo no remunerado, aun no siendo tomado en consideración de forma adecuada por parte de la sociedad, es un trabajo que genera una gran cantidad de desplazamientos en el ámbito urbano, y aunque se le llame trabajo domestico, requiere realizar tareas en muchos lugares de la ciudad, distintos de la vivienda.

Es cierto que en los últimos años se ha empezado a investigar el fenómeno del trabajo no remunerado, en España, en modo particular gracias a las investigaciones llevadas a cabo por la socióloga María Ángeles Duran (2000; 2014).

El trabajo no remunerado, finalmente, se reconoce como el “gigante escondido” de la economía.

Recientes estudios desarrollados en España, revelan que el porcentaje mayor de este tipo de trabajo se concentra en actividades para los niños, los enfermos y los mayores, y equivale a un 53% del PIB. Dentro de ello, el 27,5% son trabajos destinados a los mayores, que según las previsiones, podrían alcanzar hasta el 46% en 2050.

En España la carga de trabajo recae principalmente en las mujeres, que son las que siguen encargándose mayoritariamente del cuidado de los niños, enfermos y mayores de sus familias.

La última encuesta del INE muestra como un 91,1% de las mujeres participan en el trabajo no remunerado, frente a un 74,7% de los hombres; en tiempo se estima que como media las mujeres españolas dedican por lo menos dos horas diarias más al trabajo del hogar que los varones; así que de manera lógica se reconoce la necesidad de una mayor implicación por parte de los hombres y también de la población joven.

Algunos estudios demuestran que el rol que desempeñan hombres y mujeres dentro del hogar, quien se responsabiliza de los trabajos domésticos y de cuidado de las personas dependientes, y el tipo de “contrato” que se establece entre ellos y el consecuente acceso a medios de transportes privados, influye directamente en la entrada de las mujeres al mercado laboral.

Uno de estos estudios es el elaborado por Ana Gil, en Suecia, que sobre la base del concepto “contratos de género” desarrollado por Hirdman (1990, 1993, 2003), realiza una serie de entrevistas cualitativas por medio de las cuales individúa dos tipos de relación que se establece entre las personas que componen un hogar, en el ámbito de investigaciones para las políticas Suecas enfocadas a la ampliación del mercado laboral de la región.

Se reconocen dos tipos de contrato, el tradicional o de “desigualdad de género”, y el moderno o de “igualdad de género”.

Según el contrato tradicional las mujeres son quienes desempeñan todos los trabajos domésticos y de cuidado, y cuando hay un solo coche en la familia su uso por parte de ellas está subordinado a las necesidades del hombre. Eso implica una completa dependencia y una reducción de las posibilidades de desarrollo personal y laboral de la mujer.

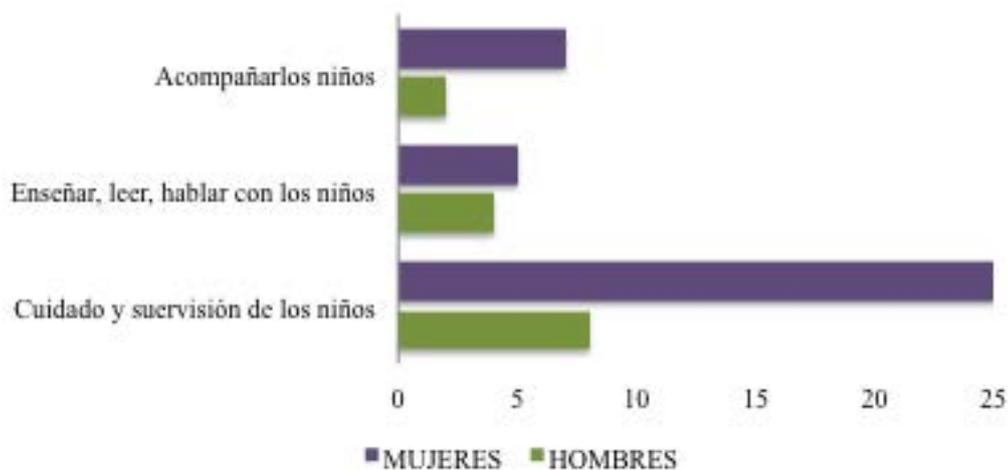
Por otro lado, en las familias donde hay un contrato de igualdad de género, el hombre y la mujer siguen teniendo unos roles bien definidos dentro del hogar pero se reconoce asimismo una complicidad entre ellos, tanto en el desarrollo de las labores domésticas y de cuidado de las personas dependientes, como en el acceso al coche; de esta manera también las mujeres pueden elegir el tipo de trabajo remunerado y su localización.

Por ello, la igualdad de género en el hogar demuestra ser uno de los pilares fundamentales para el desarrollo de una economía igualitaria y un impulso de la población activa en el mundo laboral.

En Europa, la paridad de género dentro del hogar es una condición que caracteriza sobre todo los países del Norte, donde desde hace décadas se han impulsado políticas de igualdad de género, tanto a nivel social como económico. El ejemplo nos viene de los varones suecos, que son los únicos que dedican un tiempo sustancial al trabajo doméstico, con alrededor de veinte horas semanales. Mientras en los países del Mediterráneo, donde ese tipo de políticas no han sido un tema que llamara la atención de las administraciones, la situación se presenta bastante problemática.

En la encuesta Europea del Uso del Tiempo se utilizan 49 categorías y se ofrecen datos desagregados por sexo sobre el uso del tiempo en 15 países. En España se aprecia que las mujeres dedican mucho más tiempo que los hombres a las tres categorías que en la encuesta se refieren al cuidado de los niños.

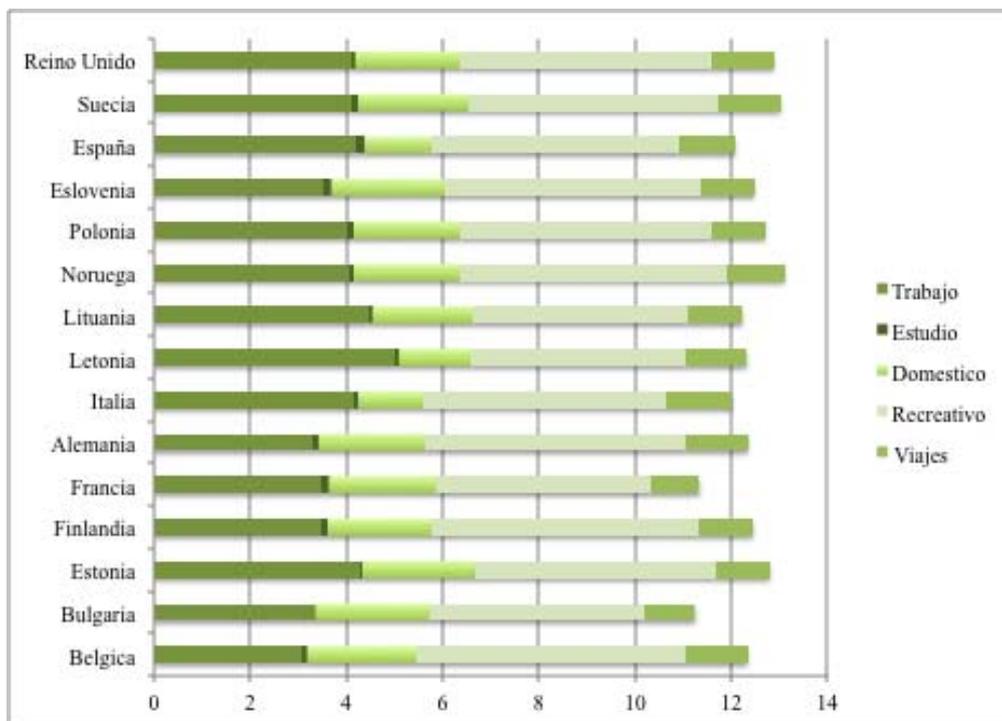
Gráfico 1: Media de tiempo pasado en cuidar a los niños (minutos - Mujeres y Hombres Españoles 2007)



Fte. Inés Sánchez de Madariaga

En cualquier caso, los datos de España son similares al promedio de los datos recogidos en toda la Unión Europea. En los 15 países encuestados, las mujeres dedican una media de 32 minutos diarios al cuidado de niños, contra los 12 minutos de los hombres. En todos los países de la UE encuestados, las mujeres pasan significativamente más tiempo que los hombres en llevar a cabo actividades relacionadas con el cuidado de los niños. Por ejemplo en Suecia 1,7 veces más, y en Letonia 4,8 veces más que los hombres; y ese patrón se mantiene en todos los Estados. En EEUU la situación no cambia; las mujeres dedican una media de 32 minutos a los niños durante el día, el doble que los hombres, que les dedican solo 16 minutos (Oficina de Estadística de Estados Unidos, 2011). De todas maneras es importante precisar que el tiempo que los hombres ocupan en el cuidado de los niños menores de 5 años ha aumentado con el tiempo, por ejemplo en UK se ha registrado un aumento de 9 veces desde el 1961 hasta el 1999 (O’Brien et al. 2003).

Gráfico 2: **Distribución en horas de las actividades diaria – Hombres (horas)**



Fte: HETUS 200

Gráfico 3: Distribución en horas de las actividades diaria – Mujeres (Horas)

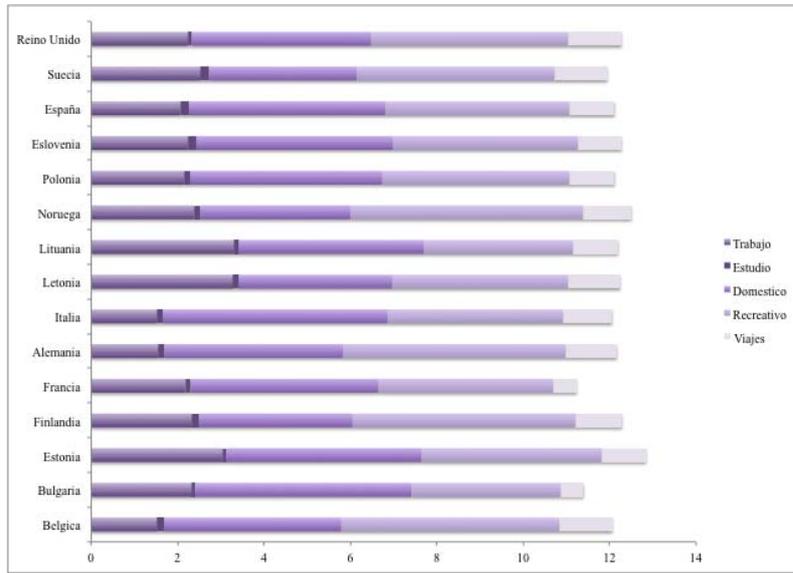
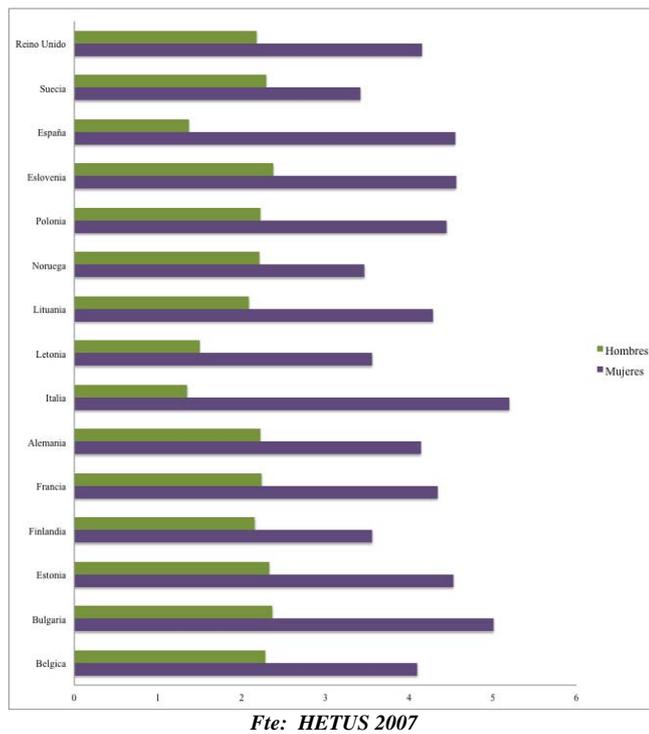


Gráfico 4: Comparación horas dedicación domestica entre mujeres y hombres (Horas)



Los datos presentados en los gráficos anteriores, muestran las dedicaciones en horas a las distintas actividades que hombres y mujeres desarrollan durante el día, destacándose en la tercera imagen el tiempo que se asigna a los trabajos domésticos.

La descompensación mayor de distribución de trabajo se registra en Italia, con 1,35 horas para los hombres y 5,20 horas para las mujeres, y en España, con 1,37 horas para los hombres y 4,55 horas para las mujeres.

Las diferencias menores, en cambio, se pueden ver en Suecia, con 2,29 horas para los hombres y 3,42 horas para las mujeres, en Noruega, 2,21 horas para los hombres y 3,47 horas para las mujeres, y Finlandia, con respectivamente 2,16 horas y 3,56 horas.

La misma fotografía se presenta cuando se analizan las horas dedicadas al trabajo remunerado, pero de la manera inversa, en este caso son los hombres los que dedican más tiempo a este tipo de actividad con respecto a las mujeres, aunque hay que subrayar que la brecha entre los datos no es tan importante como la que se encuentra en relación a los trabajos domésticos.

En España e Italia la rapidez de los cambios demográficos y familiares, y la incorporación de las mujeres al mercado laboral en los últimos años, se combinan con una inadecuación de los servicios urbanos necesarios que permitirían compatibilizar el trabajo y la atención a la familia y una mínima colaboración masculina. En esas circunstancias no debería sorprender que España e Italia tengan las tasas de natalidad más bajas del mundo. Las consecuencias de esta situación van por tanto más allá del problema de la calidad de vida de las propias mujeres, o del desaprovechamiento del potencial humano femenino en los mercados laborales. Podrían, de hecho, tener graves repercusiones en el sistema económico en su

conjunto, derivadas de una reducción tan significativa de la población activa. Reconocer la importancia que tiene el trabajo no remunerado en la economía y en el desarrollo de la sociedad, tiene por lo tanto fundamental importancia. Quienes se ocupan de ello es como si fuesen invisibles a los ojos de las administraciones públicas, pero éste es un trabajo indispensable para el progreso de un país y, al mismo tiempo, su desenvolvimiento cierra las puertas a los trabajos remunerados para las personas que lo llevan a cabo.

Es cierto que en muchos casos es complicado identificar el trabajo no remunerado, es decir el que se presta sin una contrapartida de dinero y sin la expectativa de quien los recibe vaya a remunerarlo de forma proporcionada al tiempo que se ha dedicado a dicho trabajo. Durán explica que en sus estudios incluye el autocuidado o la alimentación, pero esencialmente, la prestación de cuidado a terceros, cuyo principales destinatarios son niños, enfermos o mayores sanos que requieren atención.

La investigadora, señala también que se da un constante proceso de trasvase entre el trabajo remunerado y no remunerado, por lo que es “imprescindible” que cualquier política sepa en qué dirección van estos trasvases.

En España, la situación en relación al trabajo del cuidado es peculiar con respecto a otros países europeos ya que los cuidados dependen más de la familia y la oferta de servicios para niños, enfermos o mayores es inferior.

Por lo tanto, las autoridades tienen que repensar las políticas sociales, y ofrecer unos servicios eficaces y más baratos.

El cuidado es una actividad esencial en todas las sociedades y, paradójicamente, quienes más lo necesitan, niños, enfermos y mayores, son quienes menos pueden adquirirlo por sí mismos a través del mercado. Así, cada sociedad tiene que elegir el

modelo de reparto de la carga global de trabajo sin que el argumento de división sexual del trabajo tenga validez ni soporte por parte de la opinión pública.

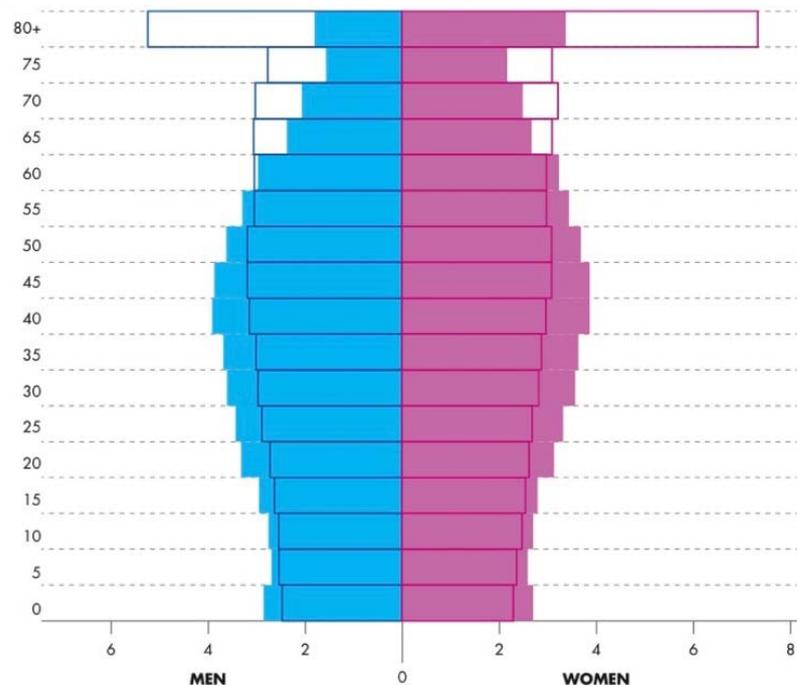
Además el envejecimiento de la población tiene unas repercusiones importantes en ese aspecto. La tasa de crecimiento de la Unión Europea es la más baja entre las principales regiones del mundo y la estructura demográfica de la población, ya desequilibrada en 2012, será completamente redibujada en 2060, en modo especial por lo que concierne a las mujeres. De todas maneras hay diferencias entre los países nórdicos y los del sur de Europa y los centrales; mientras los dos primeros muestran un crecimiento urbano, los últimos están caracterizados por una disminución de la población. Estas tendencias tienen repercusiones importantes en las diferencias de género, ya que las mujeres representan la mayoría de las personas en edad avanzada. Además, la mayor expectativa de vida al nacer de las niñas en relación a la de los niños, hace que el número de mujeres que vivirán solas, con grandes problemas de movilidad y dificultad para el acceso a los servicios, sea aún mayor.

Gráfico 5: **Estructura demográfica de la población (%) de EU-27 en 2012 y proyección para el 2060**

EDAD

Color Solido: 2012

Borde: 2060



Fte. European social statistics, 2013 edition- Eurostat Pocketbooks

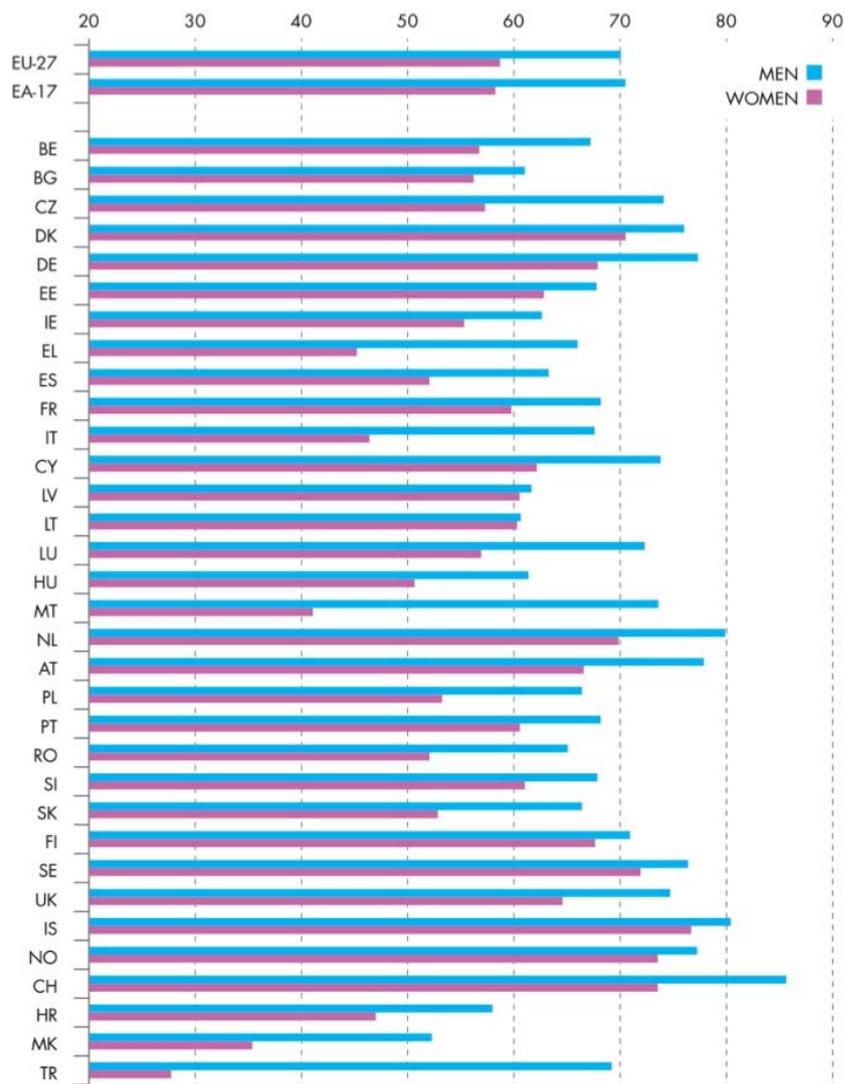
No obstante las tendencias en Europa muestran que la participación de las mujeres en el mercado laboral es cada vez mayor, las brechas de género siguen siendo evidentes aunque a ritmos diferentes en cada país. En 2011, la tasa de empleo de los hombres se situó en el 70,1 % en la UE – 27, en comparación con 58,5 % para las mujeres³.

La tasa de empleo de las mujeres es sólo uno de los elementos clave a tener en cuenta en relación con los patrones de movilidad de ellas; otra es la distinción entre empleo a tiempo completo y empleo a tiempo parcial, así como el saldo diario entre el trabajo remunerado y no remunerado. Según los datos de Eurostat, en la UE- 27,

³ Eurostat

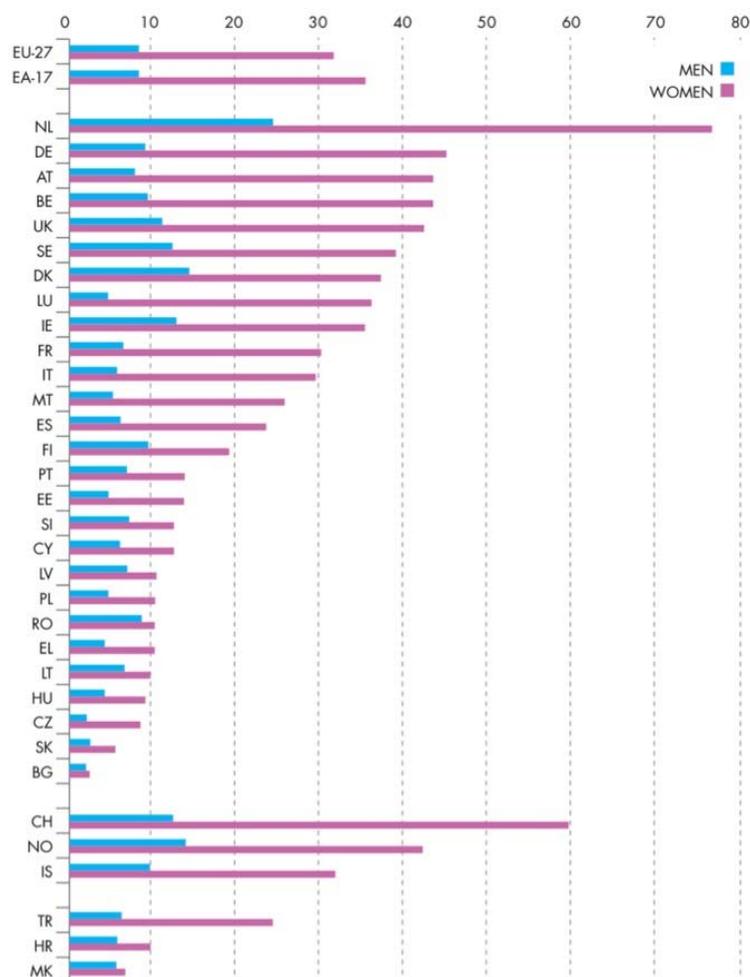
el 32% de las mujeres empleadas estaban trabajando a tiempo parcial en 2011 en comparación con el 8,7 % de los hombres.

Gráfico 6: Tasa de empleo por género (personas entre 15 y 64 años) 2011 (%)



Fte. European social statistics, 2013 edition- Eurostat Pocketbooks

**Gráfico 7: Personas empleadas por género (personas entre 15 y 64 años)
2011 (%)**



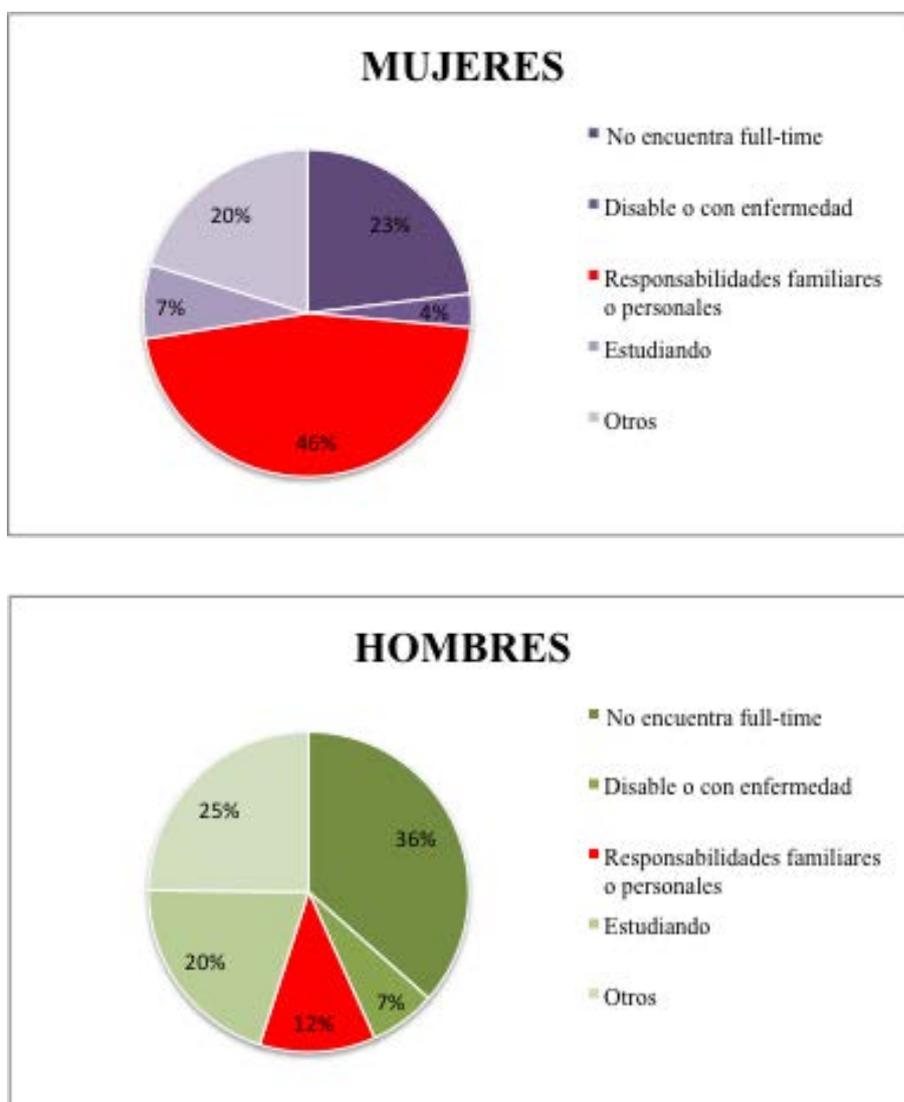
FTE. EUROPEAN SOCIAL STATISTICS, 2013 EDITION- EUROSTAT POCKETBOOKS

Las mujeres presentan una tasa de empleo más baja, debido a su mayor participación en el hogar y las responsabilidades de cuidado. En Europa, como expuesto anteriormente, hay una muy elevada diferencia de género en la división de los roles dentro del hogar, siendo las mujeres las que desempeñan el trabajo domestico (no remunerado) y el cuidado de niños y adultos dependientes. En las familias con niños pequeños en promedio, los padres trabajan más horas y en más

días de la semana, mientras que las madres dedican más tiempo al cuidado de los niños, incluyendo el acompañamiento de los mismos a diferentes lugares.

Sobre todo si se consideran las estadísticas tanto nacionales como europeas, cada vez más, las mujeres, desempeñan también un trabajo en la esfera productiva; en la mayoría de los casos son trabajos part-time, pero en muchos otros son trabajos a tiempo completo.

Gráfico 8: Principales razones por las cuales se trabaja a tiempo parcial, por género (personas entre 15 y 64 años)
EU-27 2011 (%)



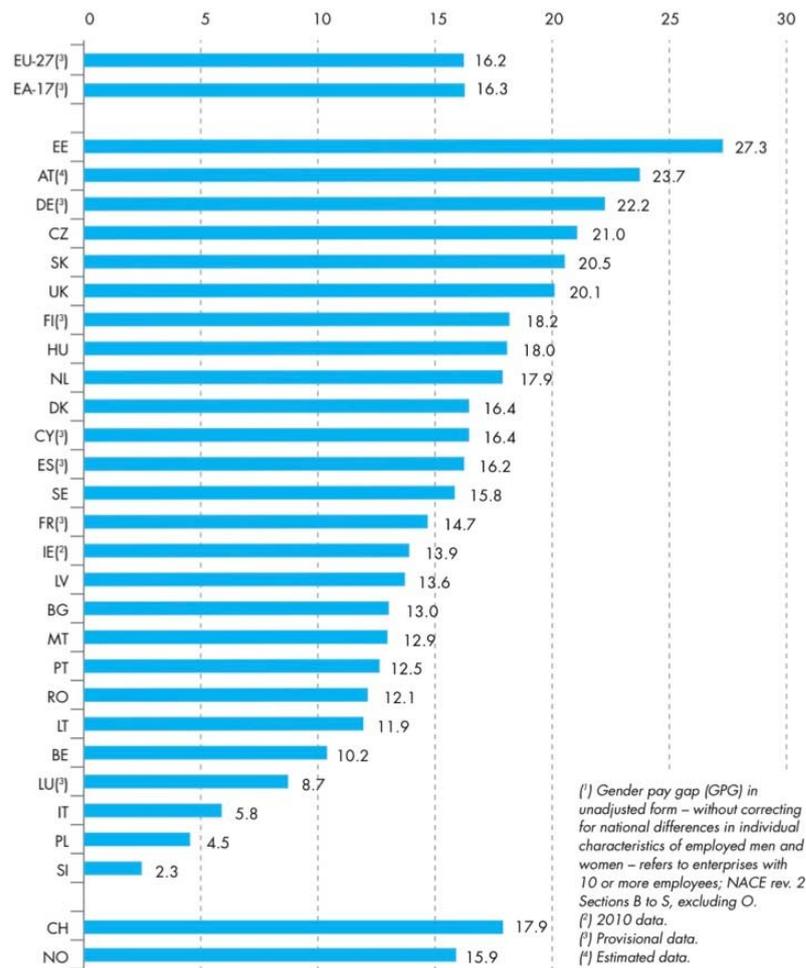
Fte. European social statistics, 2013 edition- Eurostat Pocketbooks

Debido al aumento de las mujeres en puestos de trabajos a tiempo parcial, es fácil entender por qué ellas están más concentradas en profesiones con salarios bajos con respecto a los hombres. La brecha salarial de género en la Unión Europea es del 16,2%, y ese dato tiene un impacto negativo en términos del desarrollo de carrera, de las rentas derivadas del trabajo y de la disposición a pagar mejores servicios de transporte y de acceso a los modos de transporte privado, como por ejemplo el coche.

Eso demuestra que las personas que tienen una doble carga de trabajo o personas dependientes a su cargo, en su mayoría mujeres, necesitan servicios y equipamientos que sean accesibles tanto a nivel de localización como de coste.

Como demuestran los datos, para muchas mujeres es difícil o imposible pagar estos tipos de servicios, por lo que tienen que organizar su jornada en función del tiempo y de las actividades que tienen que llevar a cabo, de manera mucho más complicada que los hombres. Además, en el caso de madres solteras, la situación se dificulta aún más.

Gráfico 9: Diferencia de sueldo entre hombres y mujeres, 2011



Fte. European social statistics, 2013 edition- Eurostat Pocketbooks

Además, mientras las mujeres, sí se están incorporando al mundo del trabajo de manera masiva, no se verifica la situación inversa; es decir, los hombres siguen manteniendo un papel superficial en relación al desenvolvimiento de los trabajos del cuidado. Por lo tanto al final de la semana las mujeres dedican muchas más horas al trabajo (remunerado y no remunerado) que los hombres. De tal manera, como han ampliamente demostrado los gráficos, también hay que señalar que aunque ellas trabajen más horas que ellos, siguen teniendo un nivel salarial mucho más bajo, ya que la proporción que dedican al trabajo remunerado es inferior que la de ellos.

2.2 USOS DIFERENCIADOS DE LA CIUDAD SEGÚN LOS ROLES DE GÉNERO. IMPACTO EN LA PLANIFICACIÓN URBANA

El hecho que las mujeres sean las principales responsables del trabajo no remunerado, demuestra y reafirma cómo ellas hacen un uso de la ciudad más diverso y menos lineal, ya que la doble carga de trabajo que desarrollan cada día se realiza tanto dentro del hogar como fuera del él. De tal manera que las mujeres realizan una gestión del tiempo basándose en el principio de máxima eficacia y, para que ello sea posible, se precisan unos espacios urbanos complejos que combinen usos y que, a la vez, estén conectados con otras áreas de la ciudad mediante unos servicios de transportes públicos eficientes y variados.

Lo que todavía hace que este aspecto fundamental no sea tomando en la debida consideración es que la sociedad occidental sobrevalora todo lo que pertenece al mundo productivo y menosprecia todas las labores relacionadas con el trabajo no remunerado, es decir las de la esfera reproductiva. (Muxí y Casanovas, 2009).

Si en los procesos decisionales se incluyese el punto de vista de las mujeres se tendría una visión más amplia de la diversidad de experiencias que caracterizan la vida urbana, las cuales podrían ser aplicadas al diseño del espacio urbano y del espacio arquitectónico.

“El argumento central de la crítica feminista al urbanismo es que las personas profesionales del urbanismo tienen un marco conceptual basado en los valores de la Ilustración y en una visión masculina del mundo. Para algunas autoras no importa tanto si quienes diseñan la planificación urbana son hombres o mujeres, puesto que la mayoría comparten un marco conceptual similar, adquirido en su educación y a través de la cultura de las organizaciones urbanísticas. Sin embargo, las mujeres no profesionales «hablan con una voz diferente» a la de los hombres debido a sus

socializaciones diferenciales y experiencias vitales...”⁴.

Un urbanismo con perspectiva de género redefine los objetivos del mismo de acuerdo con las necesidades de una nueva sociedad que incluye, además de las diferencias de género, la diversidad de situaciones de que forman parte los hombres y las mujeres, distintos orígenes culturales y geográficos, edades con capacidades y necesidades particulares, conformaciones familiares diversas etc., esto conlleva la creación de nuevos tipos de equipamientos que permitan socializar las tareas de reproducción para compartirlas y visibilizarlas. Estos equipamientos proporcionarían a las personas responsables de tales tareas una mayor libertad de elección y, por consiguiente, una igualdad de oportunidades.

Por lo tanto urbanismo con perspectiva de género significa incorporar la cotidianidad a los programas que caracterizan el proyecto urbano. Todas las recomendaciones presentes en los Planes Generales no pueden ser suficientes, si han sido pensadas y proyectadas sin análisis y estudios previos específicos de un lugar, tanto a nivel espacial como temporal.

La ciudad, como se ha demostrado, no se puede dividir en funciones simplificadas, tales como habitar, trabajar, descansar y moverse; hay que repensar los barrios según el entramado complejo de la vida cotidiana.

“Habitar es muchos más que la suma de la residencia, el trabajo, las tareas del hogar, el ocio, el transporte, la educación, la cultura, los deportes y la sanidad. Habitar es poder desarrollar las distintas vertientes de la vida de cada persona en igualdad de oportunidades, con intensidad e integridad” (Muxí, 2011).

Se reconoce así la necesidad de pensar una ciudad que facilite el desarrollo de

⁴ Sánchez de Madariaga, Inés, et al. (2004). Ciudades para las personas. Género y urbanismo: estado de la cuestión. 84. Ministerio del Trabajo y Asuntos Sociales, Instituto de la Mujer: Madrid.

todas las actividades que se llevan a cabo durante el día, y poner las personas, independientemente del sexo, la clase, la raza o la edad, en igualdad de condiciones en el uso del espacio urbano.

Según el artículo I de la Carta Europea de Salvaguardia de los Derechos Humanos de la Ciudad, los espacios físicos condicionan el derecho a la ciudad, que es un espacio colectivo que pertenece a todos los hombres y mujeres que viven en él, y que tienen derecho a encontrar en dicho espacio las condiciones necesarias para su realización política, social y ecológica, asumiendo deberes de solidaridad.

Mejorar la calidad de la vida de los ciudadanos y en especial modo de las ciudadanas se ha convertido en una preocupación internacional. En 1994, la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE) reúne por primera vez a las delegaciones de 27 países para hablar sobre el tema de *Las mujeres y la ciudad: vivienda, servicios y medio ambiente urbano*. Esta conferencia permite a todas las participantes y a todos los participantes compartir sus experiencias y sus prácticas y comparar las políticas nacionales destinadas a favorecer la contribución de las mujeres en el desarrollo de las ciudades.

La Cumbre de las ciudades (Habitat II), organizada por la ONU en Estambul en junio de 1996, marca un momento decisivo al abrir un amplio espacio para el análisis de los temas relacionados con las mujeres. Sirviendo como una continuación de la *Conferencia mundial sobre las mujeres* (Pekín, 1995), la Cumbre logra una serie de compromisos que adquieren los estados miembros. Estos compromisos se inscriben en el cuadro del *Programa para el hábitat* teniendo por objetivo común la igualdad entre las mujeres y los hombres en la administración y la gestión de los centros de establecimiento humano y a nivel de las ciudades y de las comunidades.

Así, cuando se analiza la ciudad como un todo es posible ver las diferencias en

distribución de equipamientos y transportes, de conectividad y accesibilidad, y también la posibilidad de relación entre áreas. Esto implica que las personas no puedan hacer un uso de la ciudad de manera igualitaria, sino que algunos elementos facilitan las vidas de pocos y complican las de muchos.

Como explica Zaida Muxi, en la ciudad lo mejor que puede pasar es la promiscuidad de funciones; es decir, efectuar una planificación que permita la mezcla de usos. No es suficiente que un espacio público esté muy bien diseñado si no tiene un contenedor de actividad, (comercios, pequeñas industrias, equipamientos abiertos al espacio público...) y no permite las relaciones y la socialización entre las personas.

Un entorno amable, seguro y de calidad fomenta un mayor uso del espacio público; por ejemplo en el caso de las mujeres un entorno urbano que no permita transitar con un coche de bebé hace la vida muy difícil así como un entorno inseguro inhibe sus movimientos en el espacio. En el caso de las persona mayores un entorno de calidad alarga el tiempo de autonomía física y de salud mental. Durante la infancia y la adolescencia el entorno físico es un espacio fundamental para el desarrollo y la adquisición progresiva de autonomía de las personas. La mejora de las condiciones de autonomía de las personas mayores y menores redunda en beneficio de las mujeres, que son quienes en caso contrario se ocupan de ellas.

Además, en el tema de la seguridad existe una clara diferenciación de género que ha ido haciéndose más evidente en los últimos años, a medida que las mujeres han ido progresivamente integrándose a la vida pública y por tanto utilizando los espacios públicos. Según datos de Montreal, el 60% de las mujeres frente al 17% de los hombres tiene miedo a salir de noche en su propio barrio; el 90% de las mujeres frente al 14% de los hombres tiene miedo en los aparcamientos.

El incremento de la inseguridad en las ciudades está relacionado con la transformación de las relaciones de vecindad en los barrios. La dispersión de las actividades en el territorio, la separación cada vez mayor entre usos y la necesidad que tienen las personas de desplazarse a esos lugares distantes en coche o en transporte público han reducido la intensidad de uso del espacio público, que antes acogía un número mayor de desplazamientos a pie y de actividades no relacionadas con el transporte.

La seguridad de las mujeres en la ciudad es uno de los temas principales que se ha tratado y se está tratando en muchos países, y diferentes son las iniciativas que se han llevado a cabo, algunas de ellas han sido ejemplares para otros.

Entre ellas, sin duda hay la que se ha puesto en marcha en Montreal (Canadá).

En Montreal, a partir de las consultas públicas sobre la tendencia en la distribución y planificación urbana dentro del plan director de la administración del distrito Centro, las ciudadanas y los grupos de mujeres han señalado la necesidad de lograr una ciudad segura. Estas mujeres también han dado conocer sus reivindicaciones en materia de vivienda, de servicios de guardería y de acceso universal a los servicios. De la misma forma se han inclinado por la distribución y planificación urbana que considere las adecuaciones necesarias para la conciliación entre familia y trabajo.

La ciudad de Montreal respondió a tales expectativas instaurando el programa *Mujeres y ciudad* en el año 1990 y la seguridad de las mujeres se convirtió de inmediato en la cuestión prioritaria. El primer paso de la administración de la ciudad fue el de elaborar un retrato de la situación, gracias al cual aparecieron importantes diferencias: cuatro veces más mujeres (60%) que hombres (15%) indicaron que habían tenido temor en atravesar su barrio o distrito durante la noche.

En 1992 el coloquio “J’accuse la peur” (yo acuso el miedo), que reunía a grupos de mujeres, instituciones públicas y grupos de profesionales (mujeres y hombres), se decidió explicar estas desigualdades y hacer comprensible el origen de la inseguridad de las mujeres en la ciudad. Como consecuencia de este coloquio, la administración municipal adquirió un cierto número de compromisos con el objetivo de mejorar la seguridad de las mujeres en el interior de su territorio y elaboró una estrategia de acción, inspirada sobre todo en las experiencias de la ciudad de Toronto (Comité de Ciudad Segura, Safe City Comitee, METRAC).

Durante los años 1990 al 2000, los logros de Montreal fueron objeto de un interés creciente a escala internacional. Las actividades de intercambio de información así como la transferencia de experiencias dieron lugar a la exportación e implantación de las estrategias seguidas en Montreal en otras partes del mundo, como Europa, África y Sudamérica.

Otras iniciativas de particular relevancia han sido emprendidas en los países en vía de desarrollo y una de ellas es la que se implementó en Nueva Delhi ⁵(India).

La ciudad de Delhi es considerada por la población como un lugar hostil hacia las mujeres, por el hecho de que tanto en los espacios donde se encuentra mucha gente, como en los espacios donde hay poca gente, las mujeres siempre tienen un sentimiento de inseguridad, ya que es muy frecuente que se presenten situaciones de acoso sexual.

En 2004, el centro para mujeres JAGORI, encargado de educarlas y de proporcionar información e investigaciones respecto a las mujeres, inició la Campaña Delhi Seguro, en la cual se considera que mujeres y niñas tienen derecho a

⁵ (1) Sitio web de JAGORI <http://jagori.org/> (2) JAGORI, *Understanding Women’s Safety: Towards a Gender Inclusive City, Research Findings, Delhi*. India, 2010. (3) Women in Cities International, *Learning from women to create gender inclusive cities: Baseline findings from the gender inclusive cities programme*. Fondo de las Naciones Unidas en el Soporte de Acciones para Eliminar la Violencia Contra las Mujeres.

vivir en la ciudad sin sentir miedo o inseguridad alguna. Tras la campaña que desarrolló, JAGORI formó parte del Proyecto de Ciudades con Inclusión de Género, llevado a cabo por Women in Cities International (WICI) y el Fondo Fiduciario de las Naciones Unidas para Eliminar la Violencia contra las Mujeres.

Este proyecto busca entender la magnitud de la iniquidad de género y la exclusión en las ciudades, de manera que se puedan implementar acciones encaminadas a eliminar esta situación.

En los países latinos en modo particular, la violencia contra las mujeres más que un tema a analizar es una “plaga” de la sociedad. Por ello las iniciativas en ese campo han sido variadas, aunque no todas han conseguido los objetivos que se habían propuesto.

Entre estas iniciativas, se señala el *Programa Regional “Ciudades sin Violencia hacia las Mujeres, Ciudades Seguras para Todas y Todos”*, llevado a cabo en Rosario⁶(Argentina).

El sentimiento de inseguridad de las mujeres dentro de la ciudad, y la creencia de un insuficiente nivel de inclusión de las necesidades de las mujeres dentro de la agenda pública, aunado a la existencia de programas enfocados al género y a la violencia contra la mujer⁷ hizo sí que el Fondo de las Naciones Unidas para la Mujer (UNIFEM) seleccionara en 2006 a Rosario para aplicar el Programa Regional “Ciudades sin Violencia hacia las Mujeres, Ciudades Seguras para Todas y Todos”,

⁶ (1) Sitio web de la Red Mujer y Hábitat de América Latina sobre el informe de Argentina del Programa Regional “Ciudades sin violencia hacia las mujeres, Ciudades seguras para todas y todos”: http://www.redmujer.org.ar/inf_arg.html (2) Women in Cities International, *Learning from women to create gender inclusive cities: Baseline findings from the gender inclusive cities programme*. Fondo de las Naciones Unidas en el Soporte

de Acciones para Eliminar la Violencia Contra las Mujeres. (3) Red Mujer y Hábitat de América Latina, *Construyendo ciudades seguras: experiencias de redes de mujeres en América Latina*, Chile.

⁷ Entre estos programas se encuentran: Programa de Atención a la Violencia del Área de la Mujer; y el Presupuesto Participativo (2002), donde la población debate acerca de las prioridades presupuestarias por áreas temáticas, así como a la existencia de organizaciones de mujeres, como las Redes Barriales de Mujeres (2004) impulsadas por el Presupuesto Participativo.

implementado por la Red Mujer y Hábitat de América Latina, Organizaciones No Gubernamentales y el gobierno local.

A partir de 2007, año en que las primeras acciones fueron realizadas, se han seguido implementando talleres, campañas y seminarios de concienciación y capacitación a la población en general, así como a grupos específicos e integrantes del ayuntamiento en cuanto a la seguridad de las mujeres en la ciudad.

Además, se han implementado estrategias específicas para fortalecer las redes de mujeres para la incidencia en la toma de decisiones, para que los elementos de la Guardia Urbana Municipal se vieran en la posibilidad de reconocer situaciones de violencia que viven las mujeres, enfocadas tanto en violencia física, como verbal o psicológica. De igual manera, se realizó y publicó en 2011 la Agenda de las Mujeres, *“Herramienta para la incidencia política”*, la cual reúne propuestas y demandas para garantizar el derecho a vivir y disfrutar de la ciudad en igualdad de condiciones.

Adaptar la ciudad a las necesidades de las mujeres implica crear espacios públicos que faciliten la proximidad y dentro de los cuales las personas están en primer plano, de esa manera es posible conocer las reales necesidades reales de la población y los equipamientos exigidos.

El estudio de la cotidianidad como base para la creación de infraestructuras eficientes, viene del concepto “nueva vida cotidiana”⁸. Basado en la experiencia de las mujeres escandinavas que, independientemente del apoyo a las personas

⁸ Sánchez De Madariaga, Inés; Bruquetas Callejo, María; Ruiz Sánchez, Javier: *Ciudades para las personas. Género y urbanismo: estado de la cuestión*, Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, Instituto de la Mujer, serie Estudios, n.o 84, 2004.

dependientes y otras medidas de ayuda a la familia, veían la necesidad de un entorno que facilitara el desarrollo de la persona desde todos los puntos de vista: la vida privada, el cuidado de los demás y el trabajo. Es un concepto que proviene de la tradición de la geografía del tiempo y del espacio, y se basa en la manera que tienen las mujeres de llevar a cabo el quehacer diario, teniendo su enfoque particular en el desarrollo de estructuras materiales y socioculturales de apoyo, llamadas “infraestructuras para la vida cotidiana”.

Este concepto prevé la integración de diversos elementos que actualmente están separados entre ellos en un ámbito temporal y espacial, como por ejemplo el barrio, o agrupaciones de edificios donde se puedan compartir tareas. Como se ha explicado antes, el proceso de aprender a compartir algunos elementos de la vida se puede reforzar mediante una arquitectura adecuada y que contenga espacios para la interacción y un modelo de acción dirigido a reorganizar las labores fundamentales que se lleva a cabo durante el día, reuniendo en el ámbito local empleos, servicios e infraestructuras para la realización de tareas que ahora se encuentran diseminadas en el espacio urbano.

Así que los equipamientos tienen que entretrejer el espacio público de la ciudad con la máxima permeabilidad, haciendo flexible su utilización con el fin de aprovechar el uso de los espacios lo máximo posible. Su distribución en el territorio en relación con los usos y las redes de movilidad garantiza la calidad de vida, porque puede fomentar redes sociales, generar intercambios de servicios y posibilitar diferentes tiempos de uso.

Una de las finalidades de los equipamientos es facilitar el desarrollo de las labores reproductivas y los espacios donde éstas vienen realizadas. Además,

teniendo en cuenta los datos demográficos actuales y su previsión, hay que prestar atención especial a los equipamientos destinados a las terceras y cuartas edades.

Pero hoy en día, con el nuevo modelo de ciudad, la mayoría de los servicios están diseminados a lo largo de territorio, sin una conexión real entre ellos, creando de esa manera calles sin vida y sin seguridad, y en muchos casos la situación se presenta aún peor ya que estas calles no están conectadas entre ellas.

Es necesaria una red que ofrezca diversas alternativas de itinerarios, donde pueda ser fácil encontrar distintas actividades a lo largo de estos; es decir que hay que crear recorridos urbanos útiles que puedan satisfacer las necesidades diarias, tanto relacionadas con funciones y actividades específicas como de tiempo.

Una red de comercio de proximidad puede crear conexiones significativas entre las distintas áreas de una ciudad y al mismo tiempo puede ser una fuente de trabajo para las mujeres que viven en estas áreas. Diferentes tipos de comercios crean diversos tipos de trabajos y distintas relaciones dentro del barrio creando, de tal manera, elementos de seguridad para quien habita estas zonas.

En el reconocimiento de la importancia que tiene la esfera reproductiva un papel sustancial lo tiene la vivienda. Los espacios son una representación directa de los valores sociales, por lo tanto se ve la necesidad de reconocer los trabajos domésticos y quien los realiza, proporcionando lugares aptos a su desarrollo.

La vivienda, en sus características básicas, ha cambiado poco y continúa respondiendo a una división según los géneros: las zonas interiores son de las mujeres, como amas de casa, mientras que las exteriores son en general del hombre.

En lo que se refiere a las tipologías residenciales, existe un gran desfase entre las formas contemporáneas de la vida familiar e individual, la evolución de los ciclos vitales de las personas, y las distribuciones interiores de las casas. Las normativas

urbanísticas y las formas de actuar de la industria inmobiliaria promueven un modelo de vivienda convencional basado sobre un estilo de vida que en la mayoría de los casos no refleja las reales necesidades de quien habitará estos hogares.

La inmensa mayoría de las viviendas que se construyen están pensadas para familias clásicas de parejas con hijos, mientras menos del 50% de los hogares españoles corresponden a ese modelo y la tendencia es una reducción aun mayor. No existe una oferta adecuada para las personas que viven solas, que son mayoritariamente mujeres y que son el grupo familiar que crece con mayor rapidez, tanto por abajo, persona entre 20 y 30 años, como por arriba, personas mayores. Ambos grupos tienen necesidades específicas y diferenciales que plantean un gran campo para la experimentación y la innovación en materia de vivienda.

En la primera mitad del siglo XX en Estados Unidos y en Suecia (véase referencia anterior) y desde la década de los 70 en Canadá, Austria y Alemania, se desarrollaron modelos de viviendas cooperativas para mujeres cabezas de familia, donde les era posible compaginar, sin mucho esfuerzo, la vida laboral productiva con la vida laboral reproductiva, ya que la mayoría de los trabajos relacionados con la vida cotidiana se realizaban de manera común. En Austria, en modo particular, se lanzó un proyecto de vivienda urbana para y por la mujer (Frauen-Werk-Stadt), con el fin de responder más adecuadamente a las necesidades cotidianas de ellas. Una parte de la ciudad ha sido especialmente re-planificada y rediseñada por mujeres urbanistas y arquitectas, además de haber sido integrada al esquema de expansión urbana de la administración municipal de la Ciudad de Viena.

Estos modelos de “convivir” podrían ser una de las soluciones a muchos problemas de vivienda para mujeres con carga familiar o mujeres mayores, que no tienen la posibilidad de pagar servicios externos y por lo tanto deficiencias en

compatibilizar empleo y cuidado de dependientes.

Las necesidades que tienen las mujeres en la organización espacial y en la localización de la vivienda difieren notablemente de la idea que los expertos en el sector creen pueda responder a las necesidades de todo el mundo. Un ejemplo de estas divergencias es el proyecto inglés denominado women@2020.living. Este proyecto, financiado por la National Housing Corporation y otras instituciones, demostró la existencia de una enorme discrepancia en cuanto a las prioridades expresadas por las mujeres y las expresadas por las y los profesionales. Se trataba de una encuesta que preguntaba a grupos de profesionales y a grupos de mujeres como veían las casa del 2020. Mientras los expertos y expertas veían las futuras viviendas como viviendas unifamiliares con un alto nivel tecnológico y con todo tipo de artefactos técnicos, las mujeres mostraron un interés prioritario por tipologías multifamiliares innovadoras en lugar de vivienda unifamiliar, y por disponer de equipamientos (tiendas de barrio, gimnasios, guarderías y servicios) en el entorno del barrio para que pudieran utilizar como oportunidades para generar vida social y redes de apoyo. En lugar de un hogar unifamiliar con todo tipo de tecnologías, muchas mujeres preferían que los lugares específicos destinados al “trabajo a domicilio” estuvieran en el barrio, pero separados de sus casas, sobre todo cuando su empleo no requería relaciones sociales directas o presencia en la sede de la empresa.

Fundamental resulta por lo tanto la participación en este tipo de procesos de toma de decisiones, donde el producto final tiene que respetar las exigencia del comprador y no del productor.

Como se ha visto en el experimento inglés, al día de hoy, la vivienda es para muchos un lugar de trabajo remunerado, que tendría que ser reconocido por parte de la legislación urbanística y considerado en la forma de promoción de las viviendas.

Tendría que ser objeto de investigación tanto para dar soluciones espaciales y arquitectónicas adecuadas, como para introducir en la legislación los cambios oportunos que permitan el trabajo remunerado en el hogar de manera controlada y con las limitaciones oportunas.

Así que utilizando el género como categoría analítica en los estudios, se pueden plantear preguntas, visualizar las necesidades y comprobar en qué medidas los proyectos urbanos, equipamientos, servicios, viviendas y transporte público colaboran en la disminución de las desigualdades entre mujeres y hombres. Es fundamental poder medir la calidad de los programas y proyectos, analizándolos exhaustivamente y comprobando en qué medida han sido efectivos o si necesitan cambios.

“Urbanismo y arquitectura estudian las relaciones entre las estructuras de la sociedad y su organización en el territorio o en el espacio, con el fin de realizar proyectos de desarrollo y de transformación del medio o del entorno. Por ello deben considerarse, por un lado, las estructuras físicas y, por otro lado, las personas que las ocupan y que las habitan cada día... Desde el feminismo se ha constatado que en estas disciplinas se excluyen a las mujeres como personas que habitan los espacios y como creadores de intervenciones urbanísticas y arquitectónicas... En definitiva, la planificación urbanística desde la perspectiva de género intenta valorar la experiencia femenina de la vida y situar a las personas, en toda su diversidad, en el centro de las acciones políticas y estratégicas de transformación del entorno y del territorio.”⁹

La experiencia de las mujeres es un conocimiento imprescindible para el

⁹ Bofill, Anna. (2005). *Planejament urbanístic, espais urbans i espais interiors des de la perspectiva de les dones*. Barcelona: Quaderns de l'Institut, Generalitat de Catalunya, Institut Català de les Dones.

proyecto urbano, permite añadir una capa de lectura, análisis y actuación que incorpora una visión cercana y cotidiana de las actuaciones urbanas.

Las mujeres son consideradas expertas de la vida diaria, ya que la mayoría de ellas debe conciliar las tareas domésticas y familiares con las exigencias de su vida profesional, y esta situación hace que, en consecuencia, tengan menos tiempo que los hombres para ocuparse de política, participar en consultas y tomar parte de las decisiones.

Las mujeres representan más del 50% de la población, sin embargo su presencia se presenta lejos de representar a la mitad de las decisiones políticas y administrativas de las ciudades y de las municipalidades.

La participación de las mujeres en la vida municipal encuentra varios obstáculos, entre ellos y en primer lugar, la conciliación entre familia y trabajo, sobre todo en el caso de las mujeres que son madres de niños pequeños; en segundo lugar enfrentan el obstáculo de la cultura organizacional que prolonga la división sexual del trabajo. Las mujeres, deben, en consecuencia, ser informadas y sensibilizadas acerca de la importancia de tomar el lugar al que socialmente tienen derecho, siendo dentro de esto igualmente esencial la concientización de los hombres en el sentido de que pueden y deben ser los primeros aliados a las acciones que lleven a alcanzar la igualdad de género.

Las municipalidades también ejecutan un papel importante en el acceso de las mujeres al poder decisorio. Es competencia y obligación de las autoridades municipales comprender la importancia de los elementos en juego y eliminar los obstáculos sistemáticos que limitan y restringen a las mujeres.

La representación igualitaria es un medio adecuado para asegurarse que las necesidades de las mujeres y de los hombres sean tomadas en consideración dentro

de la planificación y la gestión municipal. Sin embargo, lograr el equilibrio entre el número de mujeres y de hombres elegidos, no es suficiente si las mujeres quedan confinadas a ciertos sectores. El transporte, las finanzas, los servicios de vías y obras públicas, la distribución urbana, son también cosas de mujeres y la igualdad debe además reflejarse en el seno mismo de la gestión de la función pública municipal.

Es cierto que en los últimos años se han promovido numerosas iniciativas para integrar las mujeres en la toma de decisiones sobre el desarrollo y las organizaciones de las ciudades pero, muchas veces, aunque el propósito fuese el correcto, no se ha alcanzado el objetivo. Las pocas que lo han logrado, no son suficientes para que el rol de las mujeres en las políticas de la ciudad sea algo normal y no excepcional.

Una de estas iniciativas ha sido lanzada en España en la ciudad de Barcelona, mediante la cual se ha puesto en pie, a escala local, un *Concejo de mujeres* que surge de la comisión para el desarrollo social y de los Concejos de mujeres dentro de cada uno de los distritos.

Estas instancias consultivas sirven para asegurar la participación de los grupos de mujeres dentro de la puesta en práctica del “*Programa Municipal para las Mujeres*”, el cual pertenece al capítulo “Mujeres” del programa de acción municipal y del plan de acción contra la violencia hacia las mujeres.

Los principales objetivos que se persiguen son:

- Integrar la presencia y la participación de las mujeres en todas las actividades de la vida urbana, teniendo en cuenta su diversidad;
- Adaptar la ciudad a las necesidades de las personas en su vida cotidiana, reconociendo y valorizando los aportes y las expectativas de los grupos de mujeres;
- Disminuir la incidencia de la violencia de género y promover una ciudad no violenta;

- Tomar en consideración las necesidades específicas de las mujeres dentro de las diferentes políticas municipales.

Como explica Muxi, la planificación urbana debería enfocarse de modo que permita efectuar un trabajo transversal, transescalar e interdisciplinario constante; un trabajo transversal entre los profesionales implicados, tanto entre las áreas del propio Ayuntamiento, como entre las de otras instituciones, y también entre las poblaciones implicadas: una transversalidad horizontal y vertical. Un trabajo transescalar significa trabajar verificando siempre las propuestas desde la proximidad, efectuando un continuo de ida y vuelta entre la escala próxima y la escala más territorial. Los departamentos de urbanismo y vivienda deciden las formas, lo que representa un gran poder y una gran responsabilidad; el conocimiento urbano es compartido, pero difiere según las áreas de trabajo y las profesiones. Además, análisis y reconocimientos deben incluir a la población y tener en cuenta sus capacidades y conocimientos, así como las múltiples y diversas características las personas que la integran

Como ya hemos visto, el derecho a la ciudad y las posibilidades de acceso a los servicios, es algo imprescindible, pero no todos pueden disfrutar de ellos a la misma manera.

El hecho que la mujer siga siendo la mayor responsable del trabajo reproductivo, la coloca en un plan diferente que los hombres, tanto a nivel profesional como personal, por ello las políticas del tiempo aplicadas a la ciudad tiene que ser consideradas como una herramienta para conseguir la igualdad, como se define en la Ley Orgánica 3/2007.

El objetivo de la Ley Orgánica 3/2007¹⁰, denominada “Ley de igualdad”, es defender el derecho a la igualdad entre mujeres y hombres, como se proclama en el artículo 14 de la Constitución española, además de ser un principio jurídico universal reconocido en varios textos internacionales sobre derechos humanos. En el preámbulo de esta Ley se afirma:

“El pleno reconocimiento de la igualdad formal ante la Ley, aun habiendo comportado, sin duda, un paso decisivo, ha resultado ser insuficiente. La violencia de género, la discriminación salarial, la discriminación en las pensiones de viudedad, el mayor desempleo femenino, la todavía escasa presencia de las mujeres en puesto de responsabilidad política, social, cultural y económica, o los problemas de conciliación entre la vida personal, laboral y familiar muestran como la igualdad plena, efectiva, entre mujeres y hombres, aquella perfecta igualdad que no admitiera poder ni privilegio para unos ni incapacidad para otros, en palabras escritas por John Stuart Mill hace casi 140 años, es todavía hoy una tarea pendiente que precisa de nuevos instrumentos jurídicos.”

Con anterioridad a esta Ley, en las disposiciones adicionales del Decreto Legislativo 1/2005, de 26 de julio, que aprueba el Texto Refundido de la Ley de Urbanismo (Texto Refundido de la Ley de Urbanismo y de su Reglamento aprobado por el decreto 305/2006, de 18 de julio)¹¹, la disposición decimocuarta se titula *Incorporación de la perspectiva de género*, y afirma:

“El Departamento de Política Territorial y Obras Públicas debe incorporar la perspectiva de género en el desarrollo de esta Ley para garantizar la promoción de la representación paritaria en la composición de los órganos urbanísticos colegiados y

¹⁰ Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la igualdad efectiva de mujeres y hombres. («BOE» 71, de 23-3-2007).

¹¹ Bofill De Levi, Anna: *Guia per al planejament urbanístic i l'ordenació urbanística amb la incorporació de criteris de gènere*, Barcelona: Generalitat de Catalunya, ICD y DPTOP, 2008.

de la evaluación del impacto de la acción urbanística en función del género.”

La Ley de igualdad también define una serie de cuestiones que sirven para desarrollar un urbanismo con perspectiva de género.

Artículo 20, *Adecuación de las estadísticas y estudios*; artículo 22, *acciones de planificación equitativa de los tiempos*:

“Con el fin de avanzar hacia lo reparto equitativo de los tiempos entre mujeres y hombres, las corporaciones locales pueden establecer planes municipales de organización del tiempo de la ciudad. Sin perjuicio de las competencias de las comunidades autónomas, el Estado podrá prestar asistencia técnica para la elaboración de estos planes.”

Y, en el artículo 31, políticas urbanas, de ordenación territorial y vivienda:

1. “Las políticas y planes de las administraciones públicas en materia de acceso a la vivienda incluirán medidas destinadas a hacer efectivo el principio de igualdad entre mujeres y hombres. De mismo modo, las políticas urbanas y de ordenación del territorio tomarán en consideración las necesidades de los distintos grupos sociales y de los diversos tipos de estructuras familiares, y favorecerá el acceso en condiciones de igualdad a los distintos servicios e infraestructuras urbana.”

2. “El gobierno, en el ámbito de sus competencias, fomentará el acceso a la vivienda de las mujeres en situación de necesidad o en riesgo de exclusión, y en las que hayan sido víctimas de la violencia de género, especialmente cuando, en ambos casos, tengan hijos menores exclusivamente a su cargo.”

3. “Las administraciones públicas tendrán en cuenta en el diseño de la ciudad, en las políticas urbanas, en la definición y ejecución del planeamiento urbanístico, la perspectiva de género, utilizando para ello, especialmente, mecanismos e instrumentos que fomente y favorezcan la participación ciudadana y la

transparencia.”

Por lo tanto, para poder pensar y crear una ciudad sin discriminación de género, hay que desarrollar proyectos urbanos que reflejen las necesidades de quien la habita, escuchando los varios colectivos y tomando en consideración los momentos vitales de las personas; analizar y tratar esos aspectos de manera conjunta y simultanea en los diferentes ámbitos de decisiones políticas y técnicas.

Se trata de hacer un cambio de valoraciones ampliando los registros. Una herramienta imprescindible para valorar y cuantificar las necesidades diferenciadamente son las estadísticas, segregadas por sexo, edad, condiciones económicas y sociales, entre otras, que permitan construir indicadores de impacto de género de las políticas públicas y establecer las relaciones correspondientes con las transformaciones físicas de la ciudad.

3 DIFERENCIAS DE GÉNERO EN LA MOVILIDAD URBANA

Hasta aquí hemos visto como el espacio urbano se nos presenta como el resultado de una sociedad sin diferenciación entre hombres y mujeres, los hombres son la norma y de acuerdo a ellos se explican los funcionamientos espaciales dentro de la ciudad.

Este pensamiento se basa en la ausencia de la distinción genérica en la concepción del espacio urbano, como si las estructuras espaciales no fueran expresión de los procesos sociales y de los comportamientos humanos.

No se hace distinción de género y no se toman en cuenta los comportamientos diferentes de hombres y mujeres, se puede decir que no se consideran las mujeres como trabajadoras asalariadas, ni como trabajadoras domesticas, es más, tampoco se ven las desigualdades espaciales a las que son sometidas. Teresa del Valle sostiene que las generalizaciones que se hacen de “la mujer” tanto para situarla dentro o fuera, en lo público o en lo privado, estereotipan y reducen las posibilidades de conocer la movilidad de las mujeres en la vida social.

De esa forma se pierde la oportunidad de conocer la manera de vivir y el uso del tiempo y del espacio de una parte significativa de la población.

A nivel territorial hay indicadores relativos a los transportes que reflejan y determinan las formas y la calidad de la vida de las personas, como por ejemplo la oferta de medios y las características de los espacios de apoyo a la movilidad, el tiempo perdido en los desplazamientos y la consecuente realización de tareas cotidianas. Pero estos indicadores en la mayoría de las encuestas sobre movilidad no computan y no están visibilizados.

Aunque las administraciones públicas no se hayan todavía fijado y adentrado lo

suficiente en estas cuestiones, es desde la pasada década de los años 70 que la comunidad científica ha desarrollado estudios sobre el tema.

En aquel entonces la movilidad, entendida como la suma de desplazamientos habituales que realiza la población para acceder a bienes y servicios en un territorio determinado, representa una de las primeras ramas de investigación empírica realizada con perspectiva de género¹². Estos estudios tienen la finalidad de proporcionar un cuadro real de las interacciones entre hombres y mujeres en la sociedad, en modo particular en los diferentes patrones de movilidad, y consecuentemente el uso diferenciado que hacen del espacio y del tiempo (Feria y Susino, 2005)¹³.

Se reconoce que la capacidad de desplazarse es diferente según el sexo, la edad, el estado civil o el número de hijos e hijas, y también según niveles de estudios, renta o entre los distintos grupos étnicos.

Según declara Módonos (2007), la movilidad es un fenómeno complejo y por ello hay que considerar no solo al individuo, sino también, sus características demográficas (edad, sexo, contexto familiar..).

Lláráz explica que las pautas diferenciales de la movilidad entre hombres y mujeres pueden ser concentradas en tres grandes grupos.

En términos generales, la movilidad de las mujeres está fuertemente condicionada por el papel socio-económico que desempeñan. En la mayoría de los

¹² Díaz, 1989; Sabaté et al. 1995; Miralles - Gauth, 1998; Díaz y Jimenz, 2002

¹³ La mayoría de los trabajos de investigación llevados a cabo en distintas ciudades occidentales muestran resultados asimétricos en cuanto a los patrones de comportamiento de movilidad cotidiana de hombres y mujeres (Díaz, 1988, 1995; Little, 1994; Sabaté, Rodríguez y Díaz, 1995; Costras, 1997; Law, 1999; Ley, 1999; Cristaldi, 2003; Lee y McDonald, 2003). Hay un número relevante de investigaciones que se han centrado en el estudio de los desplazamientos al trabajo (Fagnani, 1977; Maddens, 1981; Howe y O'Connor, 1982; Clos, 1986; Hjorthol, 1998; Salom y Delios, 1998; Casado, 2000; Vandermissen, Villeneuve y Theriault, 2005; Hoz, 2008; Díaz, Rodríguez y Garcia, 2009), mientras otros estudios lo han hecho en analizar la influencia del uso del coche a diario (Polk, 2004; Best y Lanzendorf, 2005) comprobando que existe una menor movilidad por parte de determinados grupos que no pueden acceder al coche: las diferencias entre hombres y mujeres en la posesión del carné de conducir persisten en todos los grupos de edad y en todos los colectivos profesionales.

hogares, son ellas las que se ocupan de los trabajos domésticos; se trata de tareas muy diversas, como la limpieza de la vivienda, la preparación de la comida, el abastecimiento de productos de consumo, la crianza de las hijas e hijos, y el cuidado de otras personas dependientes, como por ejemplo: enfermas, enfermos, personas con discapacidad, personas mayores. El calificativo de domesticas no debe entenderse en función del lugar donde se realizan, sino en función de su finalidad: el bienestar de las personas que habitan en una misma vivienda y, por extensión, de la familia en sentido amplio. Si se piensa ad algunas de estas tareas, se entiende como a menudo se realizan fuera del hogar, implicando numerosos desplazamientos y ajustándose a horarios establecidos (de los comercios y servicios, de los centros escolares, de la Administración). Las mujeres, que además de ocuparse del hogar, tienen un empleo (doble jornada) presentan pautas de movilidad aún más complicadas que las amas de casa a tiempo completa. Los compromisos laborales se traducen en más desplazamientos – entre lugar de residencia y el lugar de trabajo, más aquello que implique el trabajo en sí- y en mayores esfuerzos por compaginar los diferentes horarios en lo que cada tarea debe ser atendida. En un intento de conciliar mejor vida familiar y vida laboral, algunos estudios han puesto de relieve como las mujeres tienden a trabajar más cerca del hogar que los hombres. Como señalan Jaekel y Van Geldermalsen (2006), las mujeres necesitan espacios urbanos multifuncionales para lograr el equilibrio de sus realidades cotidianas multitarea.

De la misma manera la Carta Europea de la Mujer en la Ciudad (1995), proclama, *“en el marco de vida en la ciudad (a nivel de barrio y la vivienda) influye y determina la realidad cotidiana de sus habitantes, hombres y mujeres, pero especialmente a las mujeres porque muchas tienen doble jornada de trabajo y dependen por eso más de la calidad de los servicios urbanos y de las opciones*

adoptadas para el transporte y el medio ambiente”.

El segundo grupo de factores que influye en la movilidad de las mujeres es el que tiene que ver con la gestión del territorio y la accesibilidad, accesibilidad significa el grado de dificultad con que se llega a un lugar en términos de distancia y tiempo empleados en el desplazamiento. La accesibilidad está determinada por tres factores: a) la ubicación de los hitos que configuran el itinerario que se quiere realizar, b) las vías de comunicación existentes entre ellos, y c) los medios de transportes disponibles para esos trayectos.

Otro elemento clave para entender la movilidad de las mujeres es la seguridad.

La mayor o menor seguridad de un lugar depende, en buena medida, de su diseño. Dado que el urbanismo, la arquitectura y la ingeniería han sido durante mucho tiempo disciplinas predominantemente masculinas, no es difícil entender porque los vehículos de transporte, las estaciones de trenes, las paradas de autobús y los espacios públicos en general suelen ser lugares pocos seguros para las mujeres.

Muchas mujeres se sienten frecuentemente amenazadas cuando se encuentran en lugares poco cuidados, sucios o en transportes públicos donde el personal o alguna/alguna de las viajeras/viajeros muestran un comportamiento antisocial o agresivo.

Por último, las consecuencias de un ataque no sólo las soportan las víctimas, sino que se extienden a su entorno social y a las/los propias/propios trabajadoras/trabajadores de los medios de transporte.

Por lo tanto la intersección del género con la movilidad permite reconocer como el primero influye sobre el segundo, por ejemplo en las necesidades de viajes individuales, actitudes y valoraciones de la movilidad misma, y se hace visible un conjunto de desigualdades en el acceso a las oportunidades de la vida en la ciudad.

Por todo ello el género ha sido considerado por muchos investigadores como un factor predictivo relevante de los patrones de viaje, ya que, aunque la mayoría de los trabajos realizados sobre el tema se centran en los desplazamientos al trabajo, los estudios realizados sobre la movilidad cotidiana por cuestiones no laborales señalan importantes diferencias entre hombres y mujeres, ya que ellas no son un grupo homogéneo, en el cual influyen diferentes variables socio-económicas (edad, renta, nivel de estudios, nacionalidad, relación con la actividad, etc.) (Rodríguez y García, 2012).

3.1 LOS VIAJES ENCADENADOS

Las labores y el quehacer desarrollados en la esfera reproductiva son elementos que condicionan y al mismo tiempo definen los patrones de movilidad, ya que este tipo de trabajo implica llevar a cabo diferentes tareas, por algunas de las cuales hay que estar suficientemente calificados, y sobre todo en diferentes lugares de la ciudad, como explican Hidding (2002) y Sánchez de Madariaga (2004):

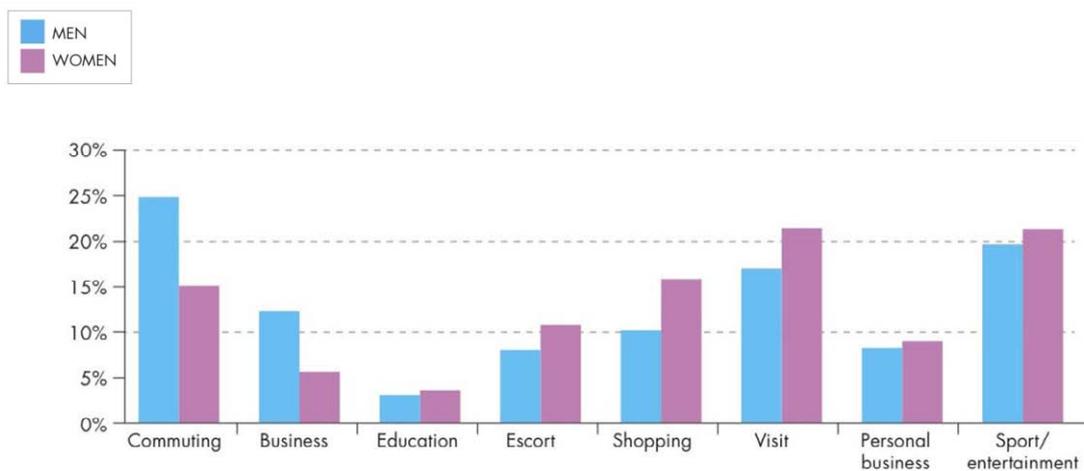
- tareas en la casa (Limpiar, cocina, ordenar, lavar);
- en los comercios (compras cotidianas y esporádicas, de comida y de todo tipo de objetos y servicios necesarios para la vida contemporánea);
- en las escuelas y centros educativos (llevar a los menores, hablar con los profesores);
- en los lugares donde se imparte formación extra-escolar (música, danza, logopedia, etc.)
- en los hospitales, dentistas, ambulatorios y otros centros sanitarios (llevar a los menores y a los mayores, hablar con los médicos, comprar los medicamentos, acompañar a revisiones y rehabilitaciones);
- en las dependencias administrativas (gestiones de papales oficiales, pasaportes, DNIs, impuestos, etc.);
- en oficinas y servicios privados (servicios legales, asesoría fiscal, asesoría informática, tintorería, etc.);
- en los lugares de ocio y deporte;
- en los centros y otros equipamientos culturales (acompañar a menores y/o mayores a cines, visitas a museos, exposiciones, conciertos, representaciones teatrales, etc.)

- en casa de amigos y familiares (llevar a los niños a fiestas, reuniones e amigos, acompañar personas mayores, etc.)
- en los jardines y parques públicos (pasear a los niños y vigilarlos mientras juegan).

Para llegar a todos estos lugares es necesario utilizar el transporte, y el tiempo de transporte forma parte del tiempo empleado en hacer cada una de estas tareas.

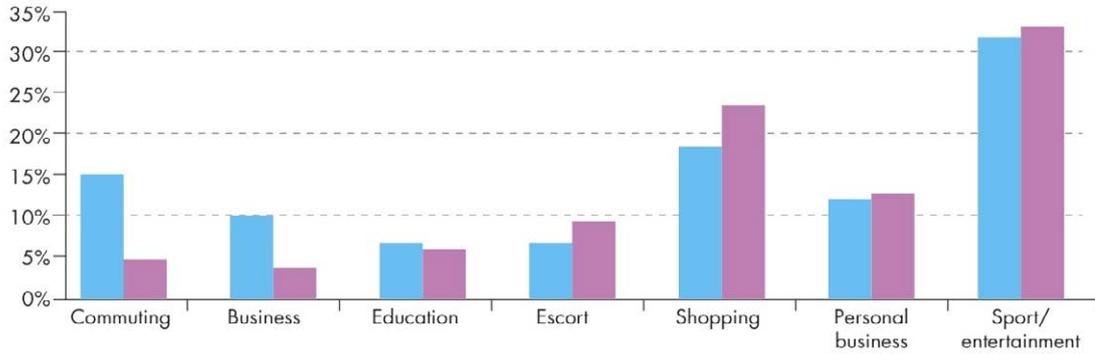
Otra vez más los datos recogido en Eurostat para algunos países Europeos, nos demuestran que esos tipos de viajes están hechos en la mayoría de los casos por mujeres.

Gráfico 10: Motivo de los desplazamientos por género – UK



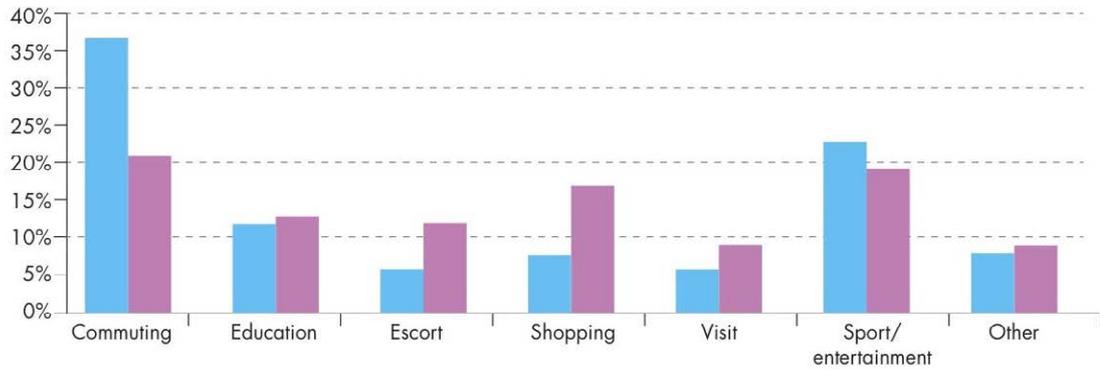
Fte. National Travel Survey, 2010 – department of transport

Gráfico 11: Motivo de los desplazamientos por género – Alemania



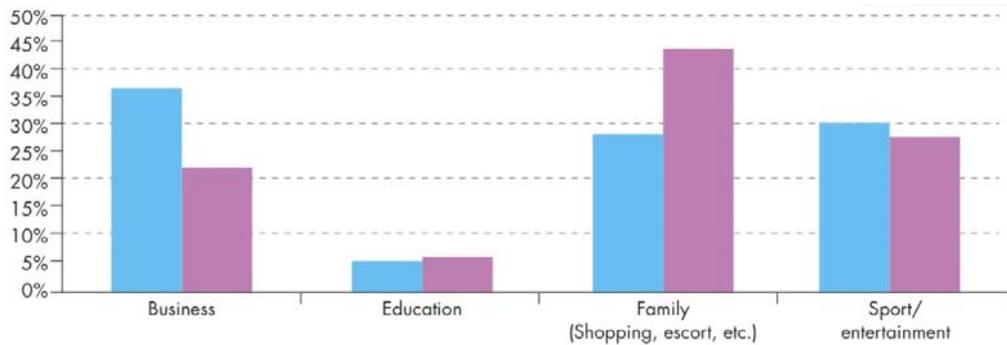
Fte. Mobilität in Deutschland 2008 Bundesministerium fuer Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Gráfico 12: Motivo de los desplazamientos por género – España



Fte. Encuesta de Movilidad de las personas residentes en España 2006-2007, Dirección General de Programación Económica del Ministerio de Fomento

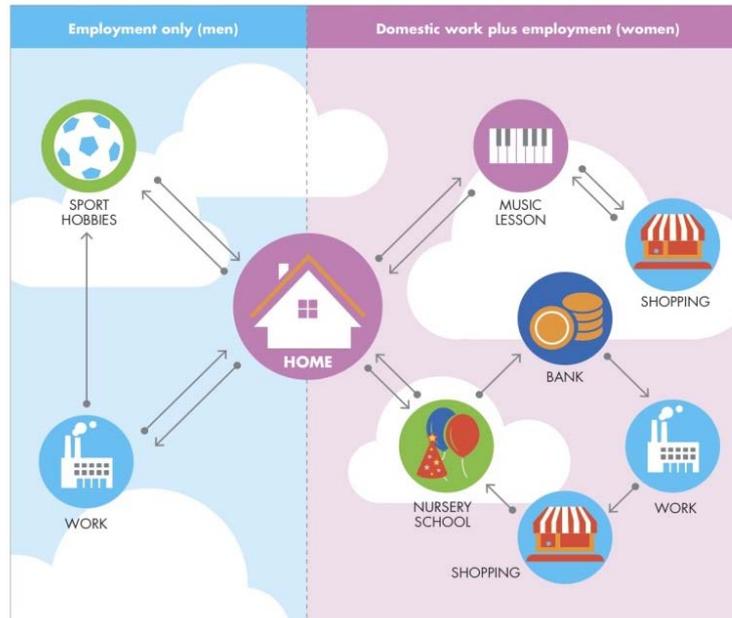
Gráfico 13: Motivo de los desplazamientos por género – Italia



Fte. ISFORT, 2011

Sobre la base de estos datos, podemos ver como las mujeres a lo largo del día tienen que moverse de un lugar a otro para poder llevar a cabo todas las actividades que las ocupan, por lo tanto el día normal de la mujer puede ser definido como una cadena de tareas.

Imagen 2: UN DÍA NORMAL DE LA MUJER (EUROPA OCCIDENTAL)



Fte. CIVITAS 2020, elaboración de Lehner Lierz (2003)

La imagen anterior explica de manera muy clara cuales son las diferencias de los patrones de movilidad entre hombres y mujeres, ya que los de ellas están caracterizados por las “cadenas de tareas”.

Podemos ver que las mujeres viajan por un mayor número de motivos que los hombres. En los desplazamientos de ellos predominan de forma abrumadora los motivos relacionados con el empleo, seguidos por el ocio y el deporte. En el caso de las mujeres a los desplazamientos laborales se suman la mayor parte de los desplazamientos relacionados con la compra cotidiana de alimentos, con el acompañamiento de personas dependientes, con las gestiones administrativas, así como otras tareas domesticas y de cuidado. Por lo tanto los desplazamientos que realizan las mujeres siguen una pauta espacial de tipo poligonal porque encadenan

varios viajes entre distintos lugares del espacio urbano, uno tras otro, para poder realizar todas las tareas relacionadas con el trabajo doméstico y de cuidado de personas y con el trabajo remunerado. Esta pauta de desplazamiento poligonal implica que las mujeres hacen cotidianamente un mayor número de viajes hacia lugares diferentes del espacio urbano. En contraste, las pautas de desplazamiento de los hombres tienden a ser de tipo pendular, es decir, de ida y vuelta, entre el empleo y la vivienda.

Se muestra que el trabajo no remunerado de cuidado, que crea estas cadenas de tareas, es un trabajo doméstico en el sentido etimológico de la palabra solo en una pequeña parte: cada vez más los asuntos relacionados con el hogar tienen que ser desempeñados en lugares diferentes a la vivienda, y también gracias a las nuevas configuraciones de las ciudades, en lugares siempre más alejados.

Compaginar las tareas y consecuentemente los viajes relacionados con el trabajo del cuidado con el trabajo remunerado es un escollo que las mujeres tienen que superar cotidianamente y muchas veces es imposible; así el trabajo a tiempo parcial ya no se presenta como una opción en las carreras de ellas, sino en muchos casos es una obligación dictada de las responsabilidades familiares¹⁴.

Además, las pautas de movilidad asociadas al desenvolvimiento de tareas de cuidado no son tan predecibles como la relacionada con el trabajo remunerado, ya que muchas veces dependen de acontecimientos no previsibles o imprevistos. Las cadenas de tareas pueden ser muy distintas entre sí y su composición variar de un día para otro. Resulta complicado llevar a cabo cadenas de actividades dentro de un marco temporal concreto.

¹⁴ Vease graficos capitulo anterior Eurostat

El tiempo y el espacio, dentro de estas cadenas, no pueden ser considerados como dos entidades separadas unas de otras; el hecho que una cadena concreta de actividades pueda ser realizada no depende solo de la ubicación respectiva y relativa de las distintas tareas, sino también de la posibilidad de salvar las distancias entre varias tareas (o “eslabones de la cadena”, Gepken, 2002) dentro de un plazo de tiempo dado.

Para que se puedan compaginar el trabajo y la vida familiar, es por lo tanto fundamental que las distintas tareas estén ubicadas en lugares bien comunicados, pero aun más importante es que el transporte público y privado y aquellas infraestructuras que permiten cubrir las distancias que separan ciertas tareas, sean accesibles, rápidos, seguros y cómodos.

Así que dos de los elementos más importante que influyen sobre el éxito de llevar a cabo las cadenas de tareas diarias son los aspectos temporales y espaciales, dos aspectos que se relacionan directamente al transporte que se utiliza para desarrollar estas actividades, y en la mayoría de los caso, el transporte público.

Además hay que tener en cuenta que las cadenas de actividades de las mujeres en modo particular, pero también de los hombres y familias, se desarrollan con una variedad amplia y creciente; a nivel colectivo los cronogramas diarios son cada vez más diversos, mientras que a nivel individual cada vez menos personas viven un día entre semana idéntico al siguiente. Asimismo, los esquemas físicos de las actividades individuales, ya solo por las diferencias de costumbres de vida, de trabajo, y sobre todo por la responsabilidades familiares que se tienen, son muy dispares; es evidente que cada mujer y hombre desarrollan cadenas de tareas muy específicas y muy personales.

Muchas son las variables que influyen en la construcción de estas cadenas de tareas, se tienen que contemplar aspectos como el tipo de casa, su emplazamiento, el tipo de empleo (a tiempo completo o parcial) y consecuentemente los ingresos, las responsabilidades del hogar, el tener hijas o hijos menores, el cuidar de personas dependientes, la edad, los equipamientos y el método de transporte utilizado, etc.

Todo ello muestra la necesidad de analizar los patrones de movilidad de manera más específica y diferenciada si realmente se quieren proporcionar servicios acorde a las exigencias de los usuarios.

Algunos estudios manifiestan como los datos que describen la movilidad por género y sobre todo la manera de recogerlos, muestran diferentes carencias.

Uno de los más recientes y explicativos es el desarrollado por Bente Knoll en Viena (Austria), donde demuestra que las informaciones y los datos sobre los comportamientos relativos a la movilidad de las personas no pueden ser recogidos y analizados de manera eficiente y eficaz mediante los métodos de investigación habituales.

En uno de sus trabajos usa como base de datos las encuestas relativas a los modos de viajar realizadas en Austria en 1995 y en la Baja Austria en 2005 y 2008.

Las encuestas recogen datos sobre los comportamientos en los viajes relacionados con actividades externas a la vivienda durante los días “laborales”, para todas las personas mayores de 6 años que viven en un mismo hogar. En ese tipo de encuesta se definen unos propósitos de viajes fuera del hogar, independientemente del tipo de transporte utilizado: un viaje empieza y acaba en un lugar determinado y tiene un propósito determinado. Con su trabajo Knoll demostrará que, en cambio, un viaje, sí empieza en un lugar determinado, pero puede ser realizado mediante diferentes tipos de transportes, y puede tener una variedad de propósitos.

Mediante una serie de entrevistas cualitativas señala cómo los patrones de movilidad que las administraciones dan por indiscutibles, no reflejan la realidad y sobre todo no respetan las necesidades de las personas.

Desde una perspectiva de género, además, demuestra como las encuestas “clásicas” fomentan estereotipos y cliché femeninos. Todos los propósitos relacionados con la esfera del trabajo reproductivo, como el trabajo domestico o la prestación de cuidado, no están contemplados dentro de las preguntas que forman este tipo de encuestas, y aun menos en los resultados. De forma contraria los viajes relacionados con el trabajo productivo representan más de una opción de respuesta.

No se recogen datos relativos a viajes cortos, o realizados para acompañar a otros, sino solo los que tienen un inicio y un fin muy concretos.

A raíz de los resultados de las entrevistas realizadas y del proyecto “Women’s Trips-men’s trips” (2006-2007) encargado por el Ministerio Federal de Transporte, Innovación y Tecnología de Austria, así como por los análisis de género de los modos comunes de viajes en Austria, Knoll ha ideado un nuevo cuestionario cuantitativo sensible al género.

La innovación del cuestionario está en el hecho que mediante preguntas abiertas relativas a los propósitos de los viajes, se pueden recoger informaciones sobre cualquier tipo de desplazamiento que se lleva a cabo durante el día, relacionado tanto con el trabajo productivo como con el trabajo reproductivo.

Se ha ideado, también, un método de recogida de datos que prevé un mapeo diario de todos los movimientos que se realizan (*“mapping everyday trips”*, 2004-2006) y por medio de ello se han podido desarrollar diferentes proyectos, como *“Mobility4job- Soluciones para la movilidad de género para conseguir mejores oportunidades de trabajo en las áreas rurales”* (2012-2014).

Ese tipo de investigación prevé encuestas cualitativas a través de las cuales se ilustran y describen todos los viajes que se llevan a cabo durante el día y señalan que en muchos caso las dificultades para acceder a un trabajo remunerado, a la formación, etc., dependen en buena medida de las deficiencias de los sistemas de transportes.

Otro proyecto llevado a cabo por Bente Knoll ha sido el “*Gender Module*”, igualmente comisionado por el Ministerio Federal de Transporte, Innovación y Tecnología de Austria, además de la encuesta cuantitativa para Austria sobre la movilidad (2013-2014). Este trabajo de investigación ha sido desarrollado en 5 regiones austriacas caracterizadas por diferentes condiciones geográficas y medios de transportes, mediante entrevistas cualitativas “face to face” a las personas que se encargan del trabajo no remunerado de cuidado de personas dependientes, como las hijas o hijos, familiares adquiridos y no, y otras personas relacionadas con la familia.

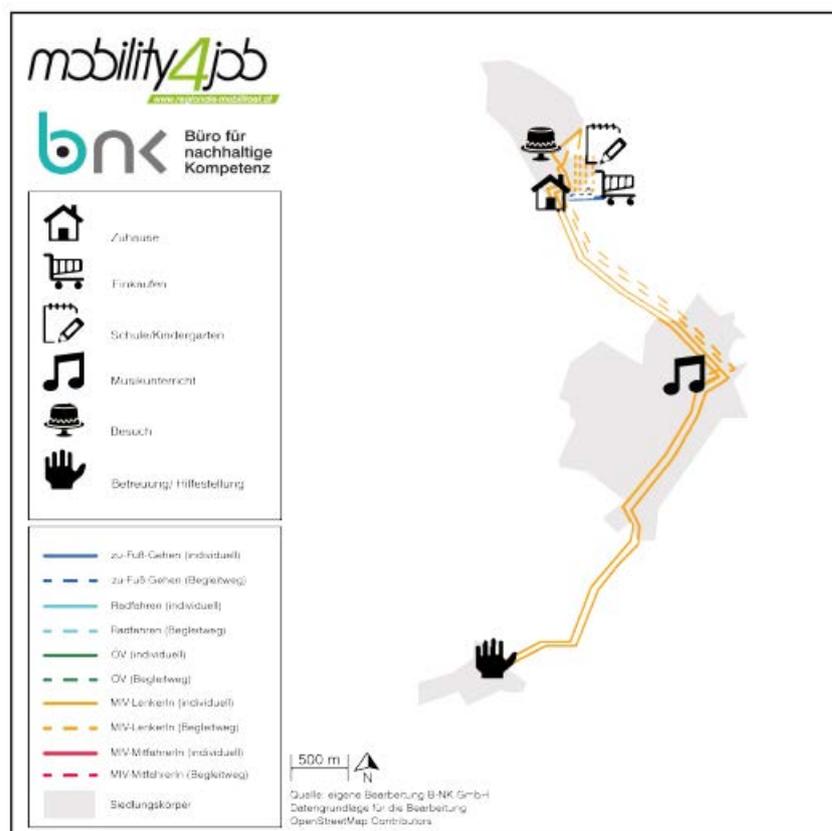
En el marco de estos proyectos se han realizado un total de 130 entrevistas, de una duración variables entre 45 y 90 minutos cada una. Las preguntas principales estaban focalizadas, por un lado en conocer la actitud de la entrevistada o entrevistado hacia la familia, la gestión del hogar, el empleo y la división de los trabajos remunerados y no remunerados entre los miembro de la familia, por el otro se hicieron preguntas para entender cuáles son los patrones de movilidad en el día a día y los propósitos de los viajes que se emprenden.

Al final de la investigación se señala, sobre todo para las personas que desenvuelven trabajos de cuidado, algunas restricciones fundamentales que hay que tener en cuenta en los desplazamientos que se hacen y en la organización del día. La responsabilidad hacia las personas que se cuidan es uno de los elementos fundamentales y que condicionan los tipos de viajes y el transporte que se tiene que

usar, las características físicas y espaciales de los lugares, los aparcamientos y los acceso, entre algunos, son elementos que hay que tener en cuenta cada vez que se realiza un viaje de “cuidado”.

También la flexibilidad y el tiempo son unas componentes que influyen en modo determinante en el desarrollo de las labores de cuidado ya que como hemos visto las cadena de tareas relacionadas con el trabajo no remunerado y de cuidado pueden variar de un momento a otro, según las necesidades que se presentan (enfermedades, actividades recreativas no previstas, etc.) y a veces es casi imposible prever el tiempo que se emplea en desarrollarlas.

Imagen 3: EJEMPLO DE MAPEO DE LOS VIAJES DIARIOS



Fte. Bente Knoll, Mobility4Job, 2012-2014

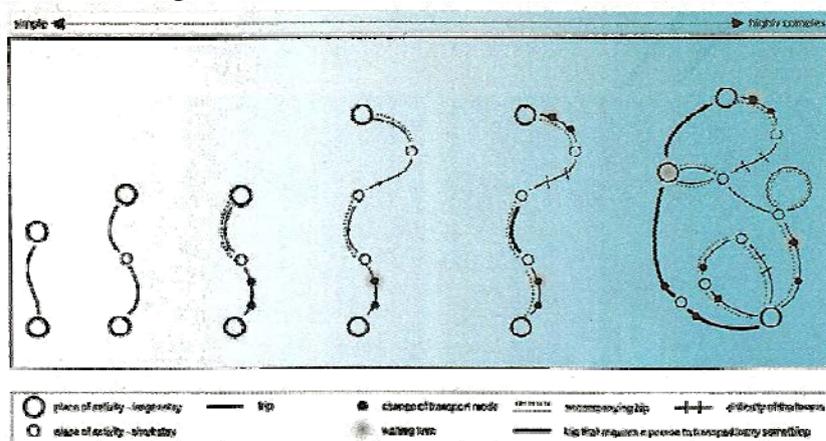
La investigaciones de Bente Knoll, nos enseñan como los patrones de movilidad de las personas no son tan simple como aparecen según las encuestas que suelen

utilizar las administraciones públicas, sino que tienen diferentes niveles de complejidad, y cada uno de ellos necesita ser recogido y analizado para poder explicar de manera exhaustiva la movilidad.

Reconoce distintos factores de complejidad, a partir de las actividades que se desarrollan durante el día, y muchas de las cuales están dirigidas al cuidado de personas dependientes, como acompañarlas, hacer recados para ellas y a veces esperar mientras ellas llevan a cabo sus tareas o asuntos. Otro factor de complejidad se refiere a el acceso al transporte, tanto público como privado, a las dificultades que se pueden encontrar para ello, sobre todo si se efectúan viajes encadenados, y también las seguridad de los transportes y las necesidades específicas que tienen algunas personas en moverse. La flexibilidad de tales medios resulta ser fundamental, para poder compaginar la vida laboral con la multitud de tareas que las personas tienen que cumplir a diario.

Todos estos factores no están contemplados en las encuestas “normales”, se necesita por lo tanto una revisión de los métodos utilizados hasta hora, para poder fornecer un servicio eficiente y eficaz.

Imagen 4: COMPLEJIDAD DE LOS VIAJES



Ft. Bente Knoll, engendering cities, Rome, 2014

Estos proyectos sacan a la luz la ineficiencia de los métodos habituales para analizar los patrones de movilidad de las personas, mediante los resultados que ellos nos proporcionan será muy difícil poder responder a las reales necesidades de la población. También ponen de manifiesto que muchos problemas proceden básicamente de la desatención, de no haber tenido en cuenta estas realidades concretas que salen a la luz cuando se pregunta a las persona interesadas.

Esa “desatención” es muy explícita cuando se empieza a analizar en profundidad la movilidad desde la perspectiva de género, saber que datos hay, como se han tomado y como se han medido. No siempre los datos de movilidad se recogen o se analizan segregados por sexo. Este es un primer escollo para abordar la movilidad diferenciada entre hombres y mujeres, faltan datos y muchas veces no se pueden elaborar series temporales o no hay estadísticas homogéneas para hacer comparaciones entre ciudades o países.

En muchos casos, aunque se incorpore la variable sexo en las encuestas, se diseña la muestra a partir de un universo indiferenciado de “usuarios”, por lo tanto, el margen de error se incrementa cuando se analizan las respuestas por separado. La mayoría de las veces no se consigue averiguar si la muestra es representativa de la proporción real de mujeres y hombres en el uso del transporte, ya que su diseño no ha contemplado el peso de cada grupo por separado.

Por eso el análisis de la movilidad con perspectiva de género exige una revisión no solo de los datos estadísticos, sino también de los conceptos que guían este análisis y de los métodos de medición de la movilidad, una de las cuestiones y problemas más importantes con las que hay que enfrentarse en el estudio de la movilidad es la invisibilidad de algunos de los viajes que no vienen analizados o no son tomados en consideración en las encuestas.

Es necesario mejorar o cambiar las metodologías de investigación y estudio para poder abarcar muchos viajes que, hasta ahora, han sido desatendidos y, por lo tanto, se han realizado con dificultades o, incluso, no se han podido emprender.

“ La renovación, reforma y afinación de las estadísticas se demanda con una necesidad primordial y urgente para la tarea primera de hacer visible el trabajo y el papel de las mujeres en las sociedades, y para elaborar estudios que permitan programar planes de acción para la mejora de la situación de la mujer en los casos en que sufra desventajas añadidas a la situación general de la población masculina” (T. Vicente, 2000:121).

3.2 PATRONES DE MOVILIDAD SEGÚN EL GÉNERO Y SU INTERACCIÓN CON OTRAS VARIABLES

Hablar de perspectiva de género en el transporte significa observar el impacto diferenciado de prácticas, proyectos y políticas sobre los hombres y las mujeres y sobre las relaciones entre ambos. A nivel estadístico se registran diferencias significativas, lo que justifica el análisis de la demanda y las necesidades de transporte de las mujeres y los hombres de forma separada.

La literatura científica sobre género, urbanismo y transporte de las últimas tres décadas ha mostrado que hombres y mujeres hacen un uso significativamente distinto de los sistemas de transportes. En muchos estudios en España, en Europa y en EEUU se pone de manifiesto que las mujeres son las usuarias principales de los servicios de transporte público; hay diferencias entre países y zonas, en algunas su presencia supera el 70% y en otras supone algo más de la mitad, pero todos coinciden con el predominio femenino del uso de estos servicios colectivos. Las mujeres hacen viajes más cortos, más cerca de la casa, encadenan más viajes, usan menos el coche. También hay diferencias de género en los motivos de desplazamiento. Los viajes que realizan los hombres son, en general, más uniformes – prioritariamente de tipo pendular, de la vivienda al empleo – y por ello metodológicamente más fáciles de analizar que los viajes realizados por las mujeres. Situaciones como el ciclo de vida o la situación familiar, apenas quedan reflejadas en el comportamiento y en la movilidad de los varones, mientras resulta una variable esencial si se analiza desde el género femenino.¹⁵

¹⁵ Tobio Constanza (1995): Estructura urbana, genero y movilidad en la ciudad moderna. Conferencia en la escuela de Verano Jaime Vera, Galapagar (Madrid). Biblioteca Hábitat

Sobre todo si se considera que el género femenino, no es un grupo homogéneo, cuando se habla de diferencias de género en la movilidad, ya que las mujeres son un colectivo diverso y, por lo tanto, no tienen un comportamiento único y común en relación al transporte público.

Las principales necesidades diferenciadas entre mujeres obedecen a las distintas combinaciones del género con la edad, la raza, la clase, el estado civil, la localización de la vivienda y el tener personas dependientes a cargo, de manera que las necesidades son mayores para las mujeres con personas dependientes, para las mujeres cabeza de familia, para las ancianas, y para las inmigrantes, y se refuerzan en caso de coincidir en una misma persona más de una de estas características.

La movilidad femenina es más diversa que la de los hombres no solo para cada mujer a lo largo de un día, en el transcurso de una semana, o a lo largo de la vida, sino también para distintos grupos de mujeres. Es decir, la media de la movilidad femenina es comparativamente menos representativa de la diversidad de patrones de movilidad que tienen grupos distintos de mujeres, lo cual obliga a considerar las circunstancias y necesidades específicas de las mujeres según varias variables que además se deben cruzar entre sí. El entrecruzamiento de variables es importante para entender las razones que llevan a la toma de algunas decisiones, muchas veces obligadas, más que elegidas, de la movilidad de las mujeres. Además resulta ser un ejercicio fundamental, porque cuando en una misma persona coinciden los aspectos más desfavorables, se producen condiciones sistémicas negativas para el acceso al transporte, y como consecuencia de ello, de sus posibilidades de acceso al trabajo remunerado y de desarrollo personal.

Dado que muchas de estas diferencias están relacionadas con la localización

espacial de la vivienda, la literatura ha analizado las diferencias en el transporte por género y por ámbitos urbanos, destacando el hecho que los patrones de movilidad femenina varían notablemente cuando el lugar de residencia es el suburbio unifamiliar, frente al barrio urbano de mayor densidad.

A pesar de las últimas investigaciones desarrolladas, al día de hoy son escasas las estadísticas segregadas por sexo sobre la movilidad, por ello resulta complicado conocer las diferencia en los patrones de movilidad de hombres y mujeres, es por lo tanto imposible entender las razones por las cuales se elige un medio de transporte en lugar de otro, porqué se hacen tales recorridos, la frecuencia de los viajes y sobre todo los problemas relacionados con la movilidad que influyen en el acceso a los servicios y al empleo.

Para poder determinar los patrones de movilidad de las personas, a parte de la segregación por sexo, hay que analizar otras variables que, en general, marcan la manera de moverse y sus requerimientos de transporte, y que están relacionadas con las siguientes cuestiones:

- Situación en el empleo
- Responsabilidades familiares
- Estado civil
- Acceso al vehículo privado
- Seguridad y percepción del riesgo
- Discapacidad
- Recursos económicos
- Nivel de estudios

Si las encuestas reflejara estos aspectos, se vería con las pautas de movilidad masculina y femenina no se vislumbran tanto cuando se analiza el número de viajes

realizados, siempre y cuando se cuenten todos y no sólo una parte, sino sobre todo por los motivos que los promueven y la forma de moverse es la que marca la diferencia¹⁶.

Hay diferentes estudios y análisis que demuestran la importancia de tener en cuenta todas las variables citadas anteriormente, y sobre todo la importancia de segregar las encuestas por género, ya que las diferencias de movilidad entre hombres y mujeres son muchas, y tiene que ser considerada en la manera oportuna para proporcionar un sistema de transporte e infraestructura adecuado a las necesidades de quienes los usan.

Movilidad relacionada con el estado civil e hijos menores de edad

Trabajos comparativos realizados en Holanda, Francia y Estados Unidos, concluyen que la movilidad de las mujeres varía significativamente en función de la edad de sus hijos menores y está enormemente marcada por las necesidades de éstos. En familias con ambos cónyuges empleados, son las mujeres las que mayoritariamente hacen el ajuste de los horarios laborales y los patrones de movilidad en función de la crianza infantil.

Otros estudios apoyan estas afirmaciones, constatando que la situación familiar no afecta por igual a hombres y mujeres. Madden (1981) afirma que la presencia de niños en hogares en los que ambos cónyuges trabajan afecta significativamente a las pautas de movilidad, sobre todo laboral, de las mujeres. Prazy, Salomonón y Pintzov (1995) concluyen que en las mujeres con trabajos cualificados, la mayor resistencia a incrementar su tiempo de viaje para conseguir un trabajo mejor, es la presencia de

¹⁶ En cuanto a viajes realizados, los valores suelen ser superiores a tres desplazamientos diarios, tanto en el caso de hombres como de mujeres, si las encuestas muestran valores inferiores a tres desplazamientos diarios, seguramente esa fuente no contabiliza la totalidad de los viajes.

hijos pequeños. Hjorthol (1998), observa como la presencia de hijos menores de 6 años en el hogar explica con mucha fidelidad las pautas de movilidad de las mujeres, mientras que parece carecer de importancia en las de los hombres.

Rosenbloom muestra en sus estudios realizados en varios países que el 80% de las mujeres casadas hacen viajes exclusivamente de acompañamiento de menores, comparado con la mitad de los hombres; mostrando, a su vez, que los viajes de acompañamiento masculino son más infrecuentes y tienen una función básicamente de apoyo. En una encuesta realizada por esta autora en Estados Unidos sobre el modo más frecuente de viajar de los niños de todas las edades, abrumadoramente eran las madres las encargadas de transportar menores. Sólo el 5% de las madres y el 2% de los padres respondieron que era el padre de familia el encargado principal de esta tarea¹⁷. Una situación similar en Reino Unido donde se registra que las mujeres realizan el 67% de los viajes de acompañamiento infantil y viajan cinco veces más que los hombres con menores de 5 años. Asimismo, en la tarea cotidiana de ir a la escuela, ellas hacen el 77% de los viajes de acompañamiento¹⁸.

Cuando se analiza el estado civil de las mujeres con hijos, los estudios realizados al respecto en Canadá y Estados Unidos¹⁹, muestran que las madres solteras tienen unos patrones distintos que las casadas. Las que tienen hijos y son solteras son las que más viajes realizan a diario y, paradójicamente, son las que realizan los desplazamientos más largos para obtener empleo. Esta diferencia se explica por la necesidad de conseguir un trabajo de mejor calidad –que muchas veces no se puede encontrar en el propio barrio- y, a su vez, el mayor número de desplazamientos guarda relación con la obligación de atender y compatibilizar las esferas laboral y

¹⁷ Rosenbloom, Sandra y Burns, Geraldine (1998): Gender differences in commuter travel. The University of California. Transportation Center. Berkeley

¹⁸ Mayor of London (2004): Op. Cit.

¹⁹ Kostyniuk y otros; Johnson-Anumono; Rutherford y Wekerle.

familiar sin el apoyo de una pareja.

Una encuesta realizada en Córdoba a 1.500 mujeres²⁰ para conocer los viajes interurbanos, concluye que la edad, la ocupación y el estado civil explican la movilidad femenina. Las viudas son las que menos desplazamientos semanales entre localidades registran -2,3- las casadas prácticamente duplican esta cifra -4,5- y las separadas son las que registran un mayor número de viajes semanales interurbanos que llega a 7. De nuevo, parece que no contar con ayuda de otro adulto para las tareas cotidianas se refleja en la necesidad de abarcar ámbitos más lejanos a lo largo del día o de la semana.

Otra encuesta realizada en el País Vasco en el segundo semestre del 2009 en el ámbito del estudio “Igualdad de género en el sistema de transporte de Guipúzkoa, demuestra que las mujeres tienen una gran movilidad asociada al entorno familiar y social.

Las mujeres vascas se describen como las proveedoras del hogar y las encargadas de dar apoyo a los otros miembros del núcleo de convivencia. Ellas, igual que los hombres, se desplazan habitualmente para los motivos fundamentales de todos los desplazamientos (trabajo y estudio), sin embargo, el rol que las mujeres tiene en el ámbito familiar, provoca que existan desplazamientos obligados o casi obligados que suelen ser realizados por estas y no por su pareja, como el acompañar los hijos menores.

Esta situación, añadida a la ocupación laboral, si existe, y a la actividad en el tiempo de ocio, hace que en la mayoría de los casos se den muchos desplazamientos, y un 25% de las mujeres entrevistadas realiza más de tres desplazamientos diarios. Es cierto que hay diferencias en la movilidad vinculada a la edad, como las hay en

²⁰ ARCA: Estudio de la Movilidad de las Mujeres de la Provincia de Córdoba. Diputación de Córdoba.

función de la actividad laboral o de la estructura familiar, pero en todos los grupos se caracteriza por un gran dinamismo.

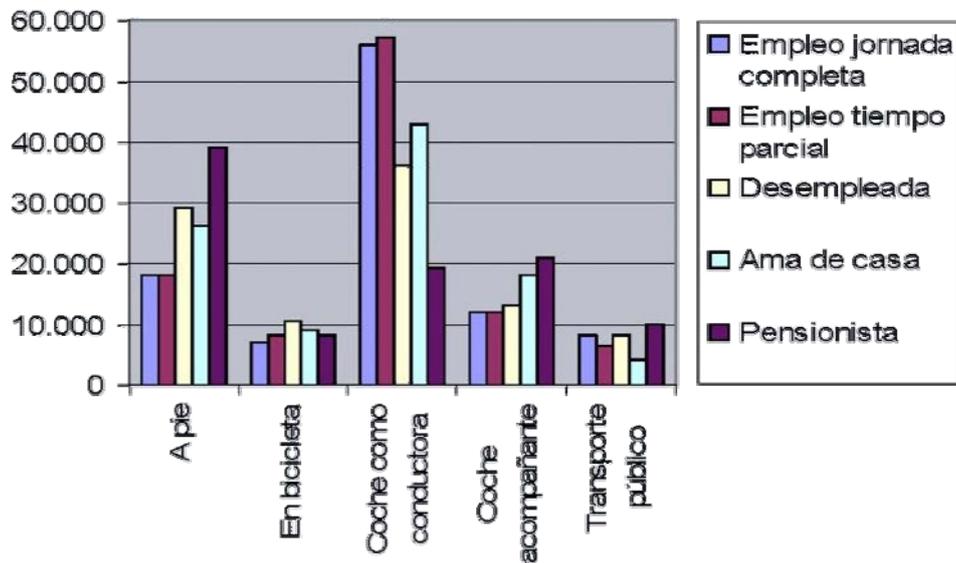
Movilidad e género relacionada con la ocupación

La misma encuesta realizada en el País Vasco demuestra que la movilidad es más acusada para las mujeres trabajadoras, aunque en algunos casos también para las jubiladas se perciben los desplazamientos como un elemento importante de su quehacer diario.

También en la encuesta cordobesa se ve cómo la ocupación es otro de los factores que explican estos viajes entre localidades: a mayor ocupación laboral, mayor movilidad. Las que tienen empleo realizan 2,19 viajes diarios entre localidades; paradas y estudiantes realizan una media de 2 viajes diarios y las amas de casa en torno a 1. Más adelante se verá que estas diferencias no sólo están referidas a las exigencias de la propia actividad que ejercen, sino también a la accesibilidad a los modos de transporte y, especialmente, al acceso al vehículo privado que, claramente, está muy vinculado al poder adquisitivo derivado de la ocupación.

A una conclusión similar llega un estudio alemán que muestra que las mujeres que están inactivas realizan menos desplazamientos y utilizan medios más lentos que las que están en el mercado laboral. Asimismo, muestra que las mujeres en paro, amas de casa o jubiladas viajan más frecuentemente como pasajeras en el vehículo privado, que las activas, que suelen conducir más.

Gráfico 14: Modo de transporte de las mujeres por actividad en Alemania



Fte. Spitzner (2006) con datos de movilidad de Alemania del año 2002

El acompañamiento y atención de las personas mayores es un motivo que, lejos de reducirse, con la estructura poblacional y la tendencia al envejecimiento, forzosamente se va a incrementar. En relación a este aspecto, de nuevo la presencia femenina es mayoritaria. En el censo de 2001 de Londres se registra que el 9% de los londinenses prestan ayuda a un familiar mayor o enfermo y el 57% de esta ayuda procede de las mujeres. A raíz de la aprobación de la nueva Ley de Dependencia, se puso al descubierto algo que estaba tras las fachadas: la ingente cantidad de cuidadoras, mayoritariamente mujeres, que en España destinan una media de 8 años y más de 10 horas al día en cuidar a personas con gran discapacidad.

En el caso de Madrid, la incorporación de la mujer al mercado laboral a mediados de los años 80, ha hecho sí que la tasa de ocupación femenina haya pasado del 27% en 1986 a superar el 50% en 2001 (Rodríguez y Díaz, 2007). De esa manera se comprueba que la movilidad de las mujeres es cada día más compleja,

modificando la organización de su vida cotidiana, como se puede ver en estudios realizados por J.M. Rodríguez y J.C. García, relativos a la diversidad de género en la movilidad de Madrid, para los cuales se ha utilizado la encuesta domiciliaria de Movilidad realizada por el Consorcio de Transportes de Madrid durante el mes de noviembre de 2004 (EDM '04). Según estos estudios las personas con empleo realizan una proporción muy elevada de desplazamientos laborales, pero como las mujeres siguen manteniendo su papel tradicional de cuidadoras, la proporción de desplazamientos por motivos de compras es el doble entre las mujeres con trabajo remunerado que entre los hombres en la misma situación.

Movilidad de género según los motivos de los desplazamientos

Los datos anteriores ya vislumbran la lista de responsabilidades domésticas y familiares que caracterizan los viajes de las mujeres y el mayor protagonismo que tienen los viajes vinculados al empleo en la movilidad masculina. Tomando como referencia los datos recientes de la encuesta catalana de 2006, entre los varones mayores de 16 años, predominan los viajes con motivo empleo y estudios -27%-, mientras que para las mujeres ese capítulo representa el 18% del total. Por el contrario, los viajes personales en ellos representan el 27% y en ellas el 37%, diez puntos superior. Mientras que el tercer capítulo –los viajes de vuelta a casa- es muy similar para ambos sexos: 45,5% para hombres y 45,3% para mujeres.

Cuando se desagregan un poco más estos grandes capítulos, se ve cómo las principales diferencia están entre los viajes para acudir al trabajo y realizar gestiones vinculadas al mundo laboral, donde para ellos suponen el 23% de sus desplazamientos frente al 14% de ellas. Las compras representan el 5% de los

desplazamientos femeninos y sólo el 1,1% de los viajes masculinos.

En el análisis de la encuesta del año 1988 de Madrid, Constanza Tobío recoge cómo el 83% de los viajes realizados a diario por hombres ocupados son desplazamientos entre la casa y el trabajo. Para las mujeres ocupadas, tres de cada cuatro desplazamientos son con destino trabajo, pero uno de cada cuatro se destina a otras finalidades como gestiones, compras y acompañamiento. En este sentido, el 8% de los desplazamientos cotidiano de este colectivo de mujeres empleadas es para atender a las compras, mientras que para los hombres esta actividad supone el 2%.

En los estudios relativos al EDM del 2004, vemos que aunque hayan pasado 26 años las diferencias de comportamientos en los motivos de transporte entre hombres y mujeres sigue siendo importante.

A parte las diferencias de desplazamientos entre hombres y mujeres con empleo remunerado que hemos visto anteriormente, son significativas las diferencias entre hombres y mujeres en paro. Un 20% de los desplazamientos de los hombres en paro es por motivo de trabajo (en principio desplazamientos por búsqueda de trabajo) frente al 9% de las mujeres; y también es mucho mayor entre los parados que las paradas el porcentaje de desplazamiento por ocio y deporte. Estas diferencias se mantienen entre las mujeres y los hombres que trabajan en labores del hogar, ellos tienen porcentaje de desplazamientos por estudio o por ocio y deporte mucho mayores que ellas, que dedican, por el contrario, una proporción mayor de sus desplazamientos a compras y a desplazamientos relacionados con las tareas reproductivas.

| MOTIVO DE LOS DESPLAZAMIENTOS SEGÚN TIPO DE ACTIVIDAD Y GÉNERO | | | | | | | | | | |
|--|---------|---------|----------|---------|---------|---------|----------------|---------|---------------|---------|
| Motivo | Trabajo | | Estudios | | Compras | | Ocio y Deporte | | Otros motivos | |
| Actividad | Hombres | Mujeres | Hombres | Mujeres | Hombres | Mujeres | Hombres | Mujeres | Hombres | Mujeres |
| Ocupado | 73,7% | 61,6% | 1,9% | 2,9% | 4,1% | 8,5% | 5,0% | 5,1% | 15,4% | 22,0% |
| Ocupado y estudia | 46,1% | 42,60% | 36,3% | 32,6% | 1,8% | 3,5% | 6,6% | 6,9% | 9,3% | 14,5% |
| Retirado/Pensionista/ Incapacitado | 2,2% | 0,9% | 0,9% | 2,8% | 23,2% | 32,2% | 28,2% | 18,2% | 45,5% | 45,9% |
| Parado | 20,0% | 9% | 14% | 8,8% | 12,3% | 20,2% | 14,1% | 7,4% | 39,6% | 54,7% |
| Estudiante | 0,3% | 0,5% | 79,7% | 77,7% | 1,7% | 3,7% | 10,2% | 8,6% | 8,2% | 9,6% |
| Labores del hogar | 0,4% | 0,5% | 11,4% | 2,6% | 29,4% | 33,4% | 18,1% | 11,9% | 40,7% | 51,6% |
| Otras situaciones | 24,8% | 27,2% | 16,6% | 9,4% | 11,2% | 21,1% | 6,2% | 4,7% | 41,2% | 37,5% |
| Total | 45,8% | 29,4% | 20,8% | 17,9% | 6,1% | 15,1% | 9,3% | 8,2% | 18,0% | 29,4% |

Tabla 1: Motivo de los desplazamientos según tipo de actividad y género
Fte. J.M. Rodríguez y J.C. Jarcias, “Diversidad de género en la movilidad cotidiana de Madrid”(2012); elaboración a partir de la EDM de 2004

Movilidad de género según recorridos y tiempos

Aunque hombres y mujeres viven en las mismas viviendas y barrios, una de las grandes diferencias en su movilidad reside en el significado y en la manera de superar las distancias. El acceso o no al vehículo privado, las formas de empleo –con una mayor presencia de empleo flexible o a tiempo parcial entre las mujeres-, las diferencias salariales entre hombres y mujeres y las tareas domésticas que asumen ellas, quedan reflejados en la distancia que recorren ellas y ellos a diario.

La movilidad de las mujeres europeas se caracteriza por ser más lenta y cubrir a diario unas distancias más cortas, mientras que la masculina tiene como patrón unas distancias mayores y unos medios de transporte más rápidos.

Es cierto que con la expansión urbana que ha caracterizado el devenir de nuestras ciudades y con los cambios en la economía y en el territorio, la distancia media recorrida a diario se ha incrementado para los dos sexos. En un estudio realizado en dos barrios de Madrid, se vio cómo para atender a las cuestiones cotidianas, en un barrio cohesionado se solucionaban recorriendo diariamente unos 4 kilómetros y, en cambio, en un barrio de nueva creación, había que recorrer más de

21 kilómetros diarios²¹ .

También vemos como fuera de la ciudad la movilidad se reduce y las diferencias de género aumentan. Esa reducción es especialmente llamativa en los espacios periurbanos, donde la necesidad de desplazamientos más largos y mecanizados para alcanzar las actividades, reduce el número de desplazamientos tanto en hombre como en mujeres. Además, en el espacio periurbano se aprecia como los hombres se mueven menos (1,8 desplazamientos diarios por 2 de las mujeres) concentrando su movilidad por trabajo y estudios y reduciendo otros motivos de desplazamientos.

A pesar de estas consideración sobre las distancias, en todos los estudios conocidos, se muestra cómo las mujeres recorren de media menos kilómetros que los hombres. Incluso en Estados Unidos con un nivel de motorización elevado y prácticamente equilibrado entre los dos sexos, los radios de acción en el acceso al empleo son siempre más reducidos para las mujeres que para los hombres.

Susan Hanson y Geraldine Pratt (*Gender, Work and Space*. Routledge Nueva York, 1995) se plantean si esta cuestión está asociada a que las mujeres tienen unos trabajos peor remunerados que los hombres y por eso sus viajes son más cortos. Sus investigaciones cualitativas les llegan a la conclusión inversa: las mujeres tienen peores salarios porque sus viajes al trabajo son más cortos. Esto es, tienen más limitadas sus oportunidades laborales al estar “atadas” al entorno doméstico. Estas autoras exponen en sus investigaciones un paralelismo entre ingresos y tiempos de viaje al trabajo, concluyendo que a ingresos similares, la distancia que recorren mujeres y hombres es muy parecida.

²¹ Ver información en prensa 20 Minutos “Las distancias son cinco veces más grandes en los PAU” Sobre una investigación de Madrid Camina. 20 de septiembre de 2005

| DIFERENCIAS DE GENERO EN EL TIEMPO DE DESPLAZAMIENTOS AL TRABAJO | | |
|--|---|---------|
| Ingresos (\$) | Tiempo de desplazamiento al trabajo (minutos) | |
| | Mujeres | Hombres |
| Menos de 12.000 | 11,2 | 11,1 |
| 12 - 19.000 | 15,6 | 19,3 |
| 20 - 29.000 | 19,1 | 19,4 |
| 30 - 39.000 | 20,3 | 19,3 |
| Más de 40.000 | 21,7 | 24,4 |

TABLA 2: Diferencias de género en el tiempo de desplazamientos al trabajo
Fte. Hanson, Susan y Pratt, Geraldine (1995). Datos obtenidos a partir de entrevistas personales. Estos datos no son estadísticamente significativos.

En muchos estudios se muestra la resistencia de las mujeres en recorrer a diario distancias largas para acceder al empleo, dado que entra en conflicto con sus responsabilidades familiares y domésticas. Hay referencias en diversos países que muestran esta realidad - Julia Ericksen (1977), Galinski (1993) y Hanson and Pratt – (...).Un estudio reciente, realizado en Inglaterra en 2005, sobre el comportamiento en el trabajo, muestra cómo sigue perviviendo ese patrón y los hombres manifiestan una mayor disponibilidad para hacer trayectos largos en su acceso al empleo, 56%, frente al 39% de mujeres²².

En el estudio realizado por J.M. Rodríguez y J. C. García sobre la movilidad de Madrid, se puede apreciar como los tiempos de desplazamiento dependen del modo de transporte utilizado. Los desplazamientos de las mujeres son más cortos en todos los modos, pero destacan las diferencias especialmente en los desplazamientos de las mujeres que usan el coche, así los desplazamientos andando son más cortos entre las mujeres de 31 y 40 años (hasta un 15%), pero estas diferencias aumentan cuando se usa el coche (7 minutos más cortos de media con los de los hombres, un 23%). Eso muestra que en estas edades las mujeres que tienen acceso al coche lo usan para encadenar más recorridos, pero más cortos. Aún, más de la mitad de las mujeres que

²² Citado en Women and Transport.

trabajan en labores del hogar realizan sus desplazamientos a pie: el barrio de residencia constituye el espacio de referencia en el funcionamiento cotidiano del hogar.

| TIEMPOS DE DESPLAZAMIENTO SEGÚN MODO de TRANSPORTE, EDAD Y GÉNERO (min.) | | | | | | |
|--|---------|---------|------------|---------|------------|---------|
| Edad | Total | | 26-30 años | | 31-40 años | |
| Modo | Hombres | Mujeres | Hombres | Mujeres | Hombres | Mujeres |
| A pie | 17,10 | 15,10 | 15,20 | 15,00 | 15,80 | 13,40 |
| Transporte público | 45,20 | 44,20 | 49,80 | 47,90 | 47,70 | 44,70 |
| Coche | 26,90 | 22,20 | 28,80 | 28,10 | 28,10 | 21,40 |
| Otros | 30,90 | 30,40 | 28,00 | 31,60 | 31,60 | 27,40 |

TABLA 3: Tiempos de desplazamiento según modo de transporte, edad y género
Fte. J.M. Rodríguez y J.C. Jarcías, “Diversidad de género en la movilidad cotidiana de Madrid”(2012); elaboración a partir de la EDM de 2004

Por lo tanto, en el caso de Madrid la distribución de los desplazamientos según el tiempo medio releva que los hombres emplean más tiempo en sus desplazamientos que las mujeres, pero desagregando esos tiempos según actividad se comprueba que, en general, las mayores brechas aparecen entre las mujeres y los hombres parados (-6,6) y los retirados (-3,1). Sin embargo, entre personas que trabajan y estudian, las mujeres emplean más tiempo que los hombres, debido al mayor empleo del transporte público.

De todas maneras, a nivel global, en la Unión Europea, los viajes cortos y a pie tienen mucha relevancia en la movilidad femenina en sus distintas etapas y situaciones vitales. Los viajes de larga distancia sólo son significativos entre varones en edad laboral. En el estudio sobre transporte y género realizado en diversos países europeos, se muestra cómo las mujeres tienen una mayor presión sobre el tiempo y requieren reducir el invertido en transporte, buscando estrategias de proximidad, por ejemplo, en la elección de vivienda y empleo. Mientras los hombres destinan más tiempo de media a los desplazamientos, ya que no tienen esa exigencia de compatibilizar esferas o estar disponibles para atender a emergencias domésticas.

| TIEMPO (min.) DESTINADO AL TRANSPORTE DE PERSONAS ENTRE LOS 20 Y 40 AÑOS, POR GENERO, PAIS Y MODO DE TRANSPORTE | | | | | | | | | |
|---|----|----|----|----|----|----|----|----|----|
| País | BE | DE | EE | HU | SI | FI | SE | UK | NO |
| Mujeres | | | | | | | | | |
| A pie o bicicleta | 17 | 19 | 28 | 26 | 30 | 17 | 22 | 18 | 15 |
| Transporte Público | 8 | 12 | 17 | 16 | 7 | 13 | 12 | 12 | 11 |
| Coche | 52 | 48 | 13 | 9 | 36 | 38 | 44 | 49 | 48 |
| Otros | 3 | 1 | 3 | 0 | 4 | 2 | 3 | 5 | 2 |
| Hombres | | | | | | | | | |
| A pie o bicicleta | 18 | 16 | 25 | 24 | 28 | 11 | 16 | 16 | 14 |
| Transporte Público | 10 | 12 | 14 | 16 | 4 | 12 | 14 | 12 | 12 |
| Coche | 65 | 60 | 30 | 21 | 52 | 61 | 60 | 57 | 63 |
| Otros | 3 | 1 | 3 | 0 | 4 | 2 | 3 | 5 | 2 |

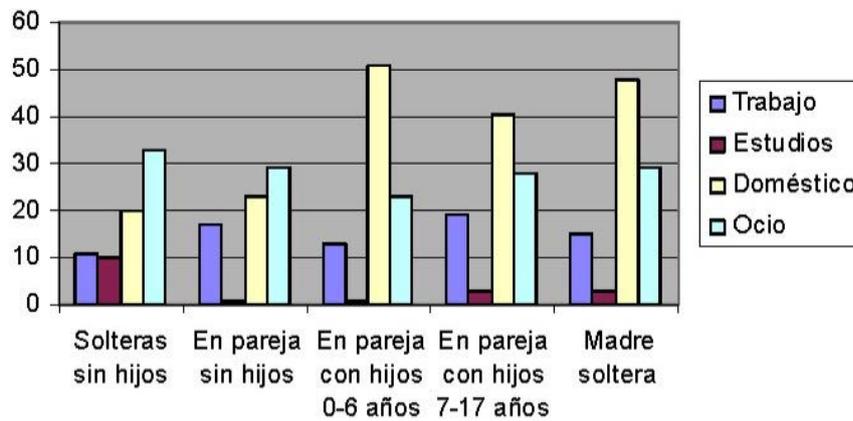
TABLA 4: Tiempo destinado al transporte de personas entre los 20 y 40 años, por género, país y modo de transporte

Fte. EUROSTAT. BE: Bélgica, DE: Alemania, HU: Hungría, SI: Eslovenia, SE: Suecia, UK: Gran Bretaña, NO: Noruega

En el citado estudio comparativo europeo, se muestra que de media, las mujeres dedican a diario 13 minutos menos que los hombres en sus desplazamientos. Esta disimetría en el tiempo invertido entre ellas y ellos se muestra en todos los países analizados y en las diversas situaciones socioeconómicas que atraviesan los antiguos y los recién incorporados países de la Unión. En todos los analizados se ve cómo las mujeres utilizan más medios lentos y el uso del coche es mayoritario en el caso de los varones. En cuanto a las mujeres, la gran diferencia entre países se observa en el uso del vehículo privado y el tiempo dedicado a este medio que oscila entre los 52 minutos de las mujeres belgas a los 9 de las húngaras.

Hay una vinculación entre el tiempo dedicado a los viajes y el ciclo vital. De nuevo, el hecho de tener o no hijos suponen para las mujeres, no para los hombres, un tiempo mayor dedicado a los desplazamientos con motivo doméstico, mientras que se reduce el tiempo de viajes vinculados al empleo. La investigación llevada a cabo en Inglaterra sobre ciclos vitales y género, muestra estas grandes diferencias entre los sexos que es especialmente relevante para las mujeres con hijos menores de seis años donde asumen un gran protagonismo los viajes relacionados con la actividad doméstica.

Gráfico 15: Tiempo de desplazamiento de las mujeres según el ciclo vital (Gran Bretaña)



Fuente: “Patrones de movilidad ten el transporte público de Andalucía” (2011), elaboraión a partir de datos Eurostat

Gráfico 16: Tiempo de desplazamiento de los hombres, según ciclo vital (Gran Bretaña)



Fuente: “Patrones de movilidad ten el transporte público de Andalucía” (2011), elaboración a partir de datos Eurostat

En Suecia, Polk (1998), a partir de los datos de la Encuesta Nacional de Transporte de 1994, concluye que, en hogares en los que viven los dos adultos de la pareja, la presencia o no de hijos no hace que varíe la diferencia en las distancias de desplazamiento al trabajo. Lo que sí parece variar las diferencias es la edad de los niños: mientras la mujer se desplaza más cerca cuando tiene hijos de entre 0 y 6 años, el hombre parece hacerlo cuando la edad de éstos oscila entre los 7 y los 18 años. Donde sí desaparecen las diferencias en las distancias de desplazamiento al trabajo es en los hogares monoparentales, en los que tanto ellos como ellas tienen de media trayectos al trabajo similares.

Aunque de media las mujeres inviertan menos tiempo de su día en desplazarse, tardan más tiempo en recorrer la misma distancia entre dos puntos. Diversos estudios²³ atestiguan que este hecho se debe, por un lado, al uso de medios menos eficaces y, por otro lado, a que realizan diversas actividades en la misma salida – compras y gestiones diversas-. También hay que apelar a aspectos vinculados a la seguridad que se traduce en la elección de rutas menos directas para evitar lugares desagradables o inseguros.

Movilidad de género según medio de transporte utilizado

Otra de las grandes diferencias en la movilidad masculina y femenina, es el medio de transporte utilizado. Los datos estadísticos de las distintas Comunidades Autónomas muestran que el vehículo privado está mayoritariamente en manos masculinas, mientras que la movilidad de las mujeres hay un mayor protagonismo

²³ Díaz Muñoz y Jiménez Gigante. (2002) “Transportes y movilidad: ¿Necesidades diferenciales según género?” Segundo Seminario Internacional sobre Género y Urbanismo Infraestructuras para la Vida Cotidiana ETSAM, UPM27 y 28 de mayo de 2002 - Publicación ALM en <http://www.generourban.org> Madrid 2003 y en Vega Pindado, Pilar. Mujeres y movilidad peatonal. Congreso Internacional de Peatones, Walk21. Donostia – San Sebastián (2002)

de los viajes a pie y del uso de los transportes públicos. Por ejemplo, en Cataluña, el 67% de los viajes que realizan las mujeres son caminando o en transporte público, mientras que el mayor porcentaje de viajes masculinos, 52%, se realiza en vehículo privado.

También en el País Vasco, la cercanía en los desplazamientos y la no disponibilidad del automóvil hace a las mujeres más proclives que los hombres a andar durante el desplazamiento o a utilizar el transporte público. Sin embargo se observan diferencias en las pautas de movilidad entre los motivos obligados o los que el usuario dispone de menos capacidad de acción – trabajo y estudios – y aquellos en que el propio usuario puede determinar la distancia de desplazamiento (gestiones, bancos, etc.); así como entre las mujeres que disponen de vehículo privado y aquellas que no disponen de él.

En general en el País Vasco son las mujeres las que utilizan más el transporte público; aunque hay que señalar que el 48% de ella no utiliza ningún medio de transporte colectivo habitualmente, sobre todo por motivos de seguridad o por mala conexión en la red de transportes.

Las mismas diferencias en el uso del transporte es evidente en Madrid. Las mujeres ocupadas se desplazan fundamentalmente en transporte público (41%) y a pie (22%) para ir al trabajo remunerado, mientras los hombres mayoritariamente en vehículo privado (55%). Mientras, como hemos visto antes, en el caso de mujeres que trabajan en labores domésticas, la mayoría de los desplazamientos son efectuados andando.

En esa encuesta, se observa también, que las diferencias en el uso medio de transporte no son dictadas solo sobre la base de la ocupación, ya que las mismas diferencias en el modo de moverse aparece también entre las mujeres y los hombres

en paro. Ellos usan muchos más los modos mecanizados, mientras ellas se desplazan mas andando. Eso se traduce en mercados laborales muchos más amplios espacialmente entre los hombres que entre las mujeres. Como ya hemos visto antes, estudios previos han argumentado que las mujeres buscan empleos cerca del hogar para poder compatibilizarlo con las actividades domesticas, por no disponer de coche o porqué su disponibilidad está condicionada a que no lo use el hombre de la unidad familiar (Fagnani, 1986; Hjothol, 1998; Casado, 2000). Sin embargo, cada vez más, las mujeres tienen mayor dificultad para encontrar empleos cerca del lugar de residencia y están obligada a utilizar transporte público para desplazarse. Este cambio, está relacionado, por un lado, con el desarrollo urbanístico actual, disperso y fragmentado, y por otro con la creciente inmigración, ya que las mujeres inmigrantes se ven obligadas a recorrer mayores distancias entre lugar de residencia y el lugar de trabajo (J.M. Rodríguez y J.C. Jarcias, 2012).

| MODO DE TRANSPORTE SEGÚN TIPO DE ACTIVIDAD Y GENERO, 2004 | | | | | | | | |
|---|---------|---------|--------------------|---------|---------|---------|-------------|---------|
| Modo | A pie | | Transporte público | | Coche | | Otros modos | |
| | Hombres | Mujeres | Hombres | Mujeres | Hombres | Mujeres | Hombres | Mujeres |
| Ocupado | 13,3% | 21,6% | 27,4% | 40,7% | 54,9% | 35,8% | 4,5% | 1,9% |
| Ocupado y estudia | 13,3% | 20,6% | 43,4% | 56,6% | 41,2% | 21,3% | 2,1% | 1,6% |
| Retirado/Pensionista/ Incapacitado | 44,6% | 48,1% | 34,7% | 37,7% | 18,8% | 11,2% | 1,9% | 2,9% |
| Parado | 29,3% | 42,1% | 37,30% | 29,7% | 31,3% | 26,8% | 2,1% | 1,5% |
| Estudiante | 46,4% | 45,0% | 26,10% | 29,7% | 22,6% | 20,7% | 4,9% | 4,7% |
| Labores del hogar | 51,4% | 55,3% | 28,7% | 23,0% | 18,1% | 20,3% | 1,8% | 1,4% |
| Otras situaciones | 23,1% | 31,0% | 35,3% | 44,4% | 22,8% | 11,2% | 18,8% | 13,4% |
| Total | 25,3% | 36,2% | 28,6% | 34,2% | 42,0% | 27,2% | 4,2% | 2,4% |

TABLA 5: Modo de transporte según tipo de actividad y género, 2004
Fte. J.M. Rodríguez y J.C. Jarcias, “Diversidad de género en la movilidad cotidiana de Madrid”(2012); elaboración a partir de la EDM de 2004

Hjorthol (1998), después de analizar los datos de las encuestas de 1977, 1984 y 1990 y constatar que, en el caso de Oslo, los hombres usan más frecuentemente el coche que las mujeres, aún en mismas condiciones de estatus ocupacional, zona de

residencia, edad y situación familiar que la mujer, llega a la conclusión de que, mientras la mujer escoge hacer uso del coche como mejor opción para sus necesidades, el uso del coche por parte del hombre no sólo obedece a razones objetivas: está siempre legitimado, mientras que la mujer necesita que sus obligaciones domésticas, como llevar / traer a los hijos, lo legitime; el uso del coche por parte de la mujer queda sometido pues al uso que de él haga el marido.

En el caso de Suecia los hombres realizan un 55% de los viajes como conductores de su propio vehículo, frente a un 35% en el caso de las mujeres. En los trayectos a pie y en transporte público, las mujeres realizan un 50% más de desplazamientos en estos modos (Polk, 1998). En Paris, las mujeres realizan un 49% más de trayectos a pie que los hombres, y un 26% más en transporte público (Bernard, Seguin y Bussiere, 1998).

Por lo tanto, también en el entorno europeo se mantiene esta pauta de un uso mayoritario del vehículo privado por parte de los hombres y de una mayor presencia femenina en los transportes públicos y en el caminar. Cuando se mira el tiempo invertido en transporte público, a lo largo de todas las etapas de la vida, las mujeres europeas destinan mucho más tiempo en estos servicios que los varones y éstos destinan un tiempo desproporcionadamente escaso en los servicios públicos, una pauta similar sucede con los viajes a pie. Mientras, el uso femenino del coche muestra una gran diversidad a lo largo de distintos países y situaciones y, en el caso de los varones europeos, éste es el medio de transporte más importante, independientemente de sus circunstancias vitales.

La encuesta de Eurobarometer²⁴ de 2007, que proporciona datos desagregados

²⁴ Esta encuesta cubre los 27 Países miembros y es basada sobre una muestra de 25.767 individuos. Los datos no están desagregados por país.

por sexo en la distribución modal de la Unión Europea indica las diferencias de género en relación a los diferentes modos de transportes. De acuerdo con estos datos, y con lo comentado anteriormente, la mayoría de los hombres utilizan el coche o la moto a diario para sus desplazamientos, mientras que las mujeres caminan, usan el transporte público y la bicicleta mucho más que los hombres.

| DIFERENCIA DE GENERO EN EL MODO DE TRANSPORTE / UE-27 | | | | | | |
|---|-------|------------|-------|------|------|-------|
| | Coche | T. Público | Pie | Bici | Moto | Otros |
| UE-27 | 51,4% | 20,5% | 14,7% | 8,7% | 1,8% | 2,7% |
| Hobre | 57,5% | 18,0% | 10,2% | 8,3% | 3,3% | 2,7% |
| Mujer | 45,8% | 23,1% | 18,8% | 9,1% | 0,5% | 2,7% |

TABLA 6:Diferencia de género en el modo de transporte/UE 27
Fte. Eurobarometer “Attitude on issues related to EU transport policy” 2007

| DIFERENCIA DE GENERO EN EL MODO DE TRANSPORTE POR PAISES DE LA UNION EUROPEA | | | | | | | | |
|--|--------------|---------|----------|---------|----------------|---------|---------------|---------|
| | Italia, 2011 | | UK, 2010 | | Alemania, 2008 | | Francia, 2008 | |
| | Mujeres | Hombres | Mujeres | Hombres | Mujeres | Hombres | Mujeres | Hombres |
| Coche | 60,6% | 72,7% | 37,5% | 47,2% | 36,3% | 49,2% | 62,8% | 67,0% |
| Pasajero coche | | | 26,7% | 17,4% | 18,8% | 11,3% | | |
| Transporte público | 16,5% | 12,7% | 10,3% | 9,8% | 8,8% | 8,2% | 8,5% | 8,1% |
| Pie y Bici | 22,9% | 14,6% | 23,6% | 23,2% | 36,1% | 31,3% | 28,1% | 21,7% |
| Otros | | | 1,9% | 2,4% | | | 0,6% | 3,2% |
| Total | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% |

TABLA 7: Diferencia de género en el modo de transporte por países de la Union Europea
Fte. Isfort 2011; UK National Travel Survey 2010; Bundesminister fuer Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, 2008; Ministère de l'Écologie, du Développement Durable et de l'Énergie, 2008

| CUANTAS VECES USAS EL COCHE (tanto como pasajero que conductor) ? | | | | | |
|---|----------------|---------------------------|----------------------|-------|-------|
| | Una vez al día | Algunas veces a la semana | Algunas veces al mes | Nunca | No se |
| UE-28 | 50 | 27 | 12 | 12 | 0 |
| Hobre | 57 | 24 | 9 | 10 | 0 |
| Mujer | 42 | 30 | 14 | 14 | 0 |

TABLA 8:Cuántas veces usas el coche
Fte.:Attitude of Europeans towards urban mobility, 2013

Además, según algunos estudios, las mujeres y los hombres perciben riesgos de manera diferente, incluyendo el riesgo ambiental y el cambio climático; hay mucha literatura que explica, que las mujeres, en comparación con los hombres, tienden a

tener valores que son más enfocados al ambiente, a la tasa de congestión y apoyan un sistema más sostenible del transporte.

Un estudio sueco muestra que los hombres consumen significativamente más energía en relación con el transporte, que las mujeres. En promedio, el 40% del uso total de energía de los hombres está relacionado con el transporte, mientras que la cifra para las mujeres baja al 25%.

Cuando se hace referencia a los índices de propiedad de vehículos por parte de mujeres, los números son muy pequeños. Aproximadamente el 75% de las mujeres en el Reino Unido no tienen vehículo, o tienen acceso restringido a él, mientras que sólo un 15% de los hombres tiene acceso restringido a un coche o no es dueño de uno. Es cierto que la situación, a nivel general, ha mejorado en los últimos años²⁵, y se puede ver la tendencia en la cantidad de licencias de conducir otorgadas a mujeres. En el Reino Unido, por ejemplo, ese incremento empezó en la década de los 70, en aquel entonces la proporción de hombres con licencias de conducir incrementó de 63 a 68% de 1972 a 1980, mientras que las de las mujeres con incrementó de 21 a 31% en el mismo periodo de tiempo²⁶.

En España, también, que las diferencias en el uso del vehículo privado entre hombres y mujeres se van reduciendo año tras año y, desde mediados de los 1990 el incremento en el número de nuevas conductoras es superior al incremento de los hombres conductores. En los 1980 en el conjunto del País, algo menos de 1 de cada cuatro permisos de conducir estaba en manos de una mujer y en el año 2000 se aproxima a 1 de cada 3. El permiso de conducir es un indicador de la posibilidad de

²⁵ En Nairobi, 9% de las mujeres cabeza de familia usan un vehículo particular, en comparación con un 24% de hombres. En Belo Horizonte, Brasil, 6% de las mujeres usan un coche para llegar al trabajo, en comparación con un 23% de hombres que lo utilizan con el mismo propósito.

²⁶ “Aunque esto implica un aumento significativo y progresivo de mujeres con carnet de conducir, sigue siendo menos de la mitad de la cantidad de hombres conductores con licencia” (Hamilton, Jenkins, Gregory, 1991).

uso autónomo del vehículo privado por parte de las mujeres, aunque, como se verá, este certificado no lleva aparejado un uso continuado o diario del vehículo y en los hogares donde sólo hay un vehículo es más frecuente que sea utilizado el varón.

| EVOLUCIÓN DE LOS CONDUCTORES EN ESPAÑA POR GENERO (1980-2000) | | | | | | |
|---|------------|-------|-----------|-------|--|-------|
| | Hombres | | Mujeres | | Conductores respecto a la población española | |
| | | % | | % | | % |
| 1980 | 7.581.712 | 77,14 | 2.246.623 | 22,86 | 9.828.335 | 26,08 |
| 1986 | 8.975.139 | 72,70 | 3.370.450 | 27,30 | 12.345.589 | 32,76 |
| 1990 | 9.969.898 | 69,49 | 4.377.241 | 30,51 | 14.347.139 | 38,07 |
| 1996 | 11.255.539 | 65,49 | 5.932.077 | 34,51 | 17.187.616 | 44,21 |
| 2000 | 11.944.220 | 63,10 | 6.986.043 | 36,90 | 18.930.263 | 47,32 |

TABLA 9: Evolución de los conductores en España por género

Fte. Pilar Vega. Mujeres y movilidad peatonal. Congreso Internacional de Peatones. Walk21. Donostia-San Sebastián. 2002. Elaboración a partir de las Encuestas Domiciliarias de la CAM, 1974, 1988 y 1996

Se han observado diferencias entre las mujeres en el uso del vehículo privado, según vivan en un área rural o urbana. En general, las mujeres del mundo rural tienen mayor acceso al vehículo que las mujeres en el mundo urbano. No hay datos a nivel global europeo, sino sólo el caso británico desagrega los permisos de conducción por zonas geográficas, resolviendo que en las zonas rurales tres de cada cuatro mujeres adultas tiene permiso de conducir y en áreas metropolitanas es dos de cada cuatro.

En la encuesta catalana también se llega a una conclusión similar en cuanto al uso del vehículo, que es superior en las zonas rurales a las zonas urbanas. En este caso, se habla de los viajes cotidianos realizados en vehículo privado, no de carnet de conducir, y concluye la encuesta que casi la mitad de los viajes de las mujeres mayores de 16 años de zonas rurales se realiza en transporte privado (oscilando entre el 40-49%), mientras que en las zonas urbanas y metropolitanas este uso es en torno al 28%.

En el caso del País Vasco, en los últimos años, la tasa de motorización de las mujeres ha subido notablemente, pero todavía son pocas las que pueden disponer del

automóvil para poderlo utilizar de manera habitual (solo el 38%). Además existe una importante correlación entre a posesión y la disponibilidad del vehículo privado y la situación laboral de las mujeres. Las mujeres jóvenes están igualando el comportamiento de los hombres en lo que respecta el carnet de conducir; son ya una gran mayoría las que disponen de él, lo que no impide que mantengan pautas tradicionales en cuanto a la subordinación de su uso al del resto de la familia.

Aunque la movilidad peatonal es muy importante a nivel global, como se ha explicado anteriormente, las nuevas formas de urbanismo diseminado en la mayor parte de nuestro país, deriva en que se está produciendo una reducción de la movilidad no motorizada hacia la motorizada. Por un lado, viajes que antes se realizaban a pie ahora se realizan en transporte motorizado, aumentando a principios del siglo XXI el protagonismo del transporte privado frente al transporte público, donde se observa una transferencia modal directa de los servicios públicos al automóvil.

| EVOLUCIÓN MODOS DE TRANSPORTE 1988-2004 | | | | | |
|--|------------|--------------|------------------------|------------------------|--------------|
| | Año | A pie | Transp. público | Transp. Privado | Otros |
| Mujeres | 1988 | 56,40 | 30,10 | 12,50 | 1,00 |
| | 1996 | 44,30 | 34,40 | 19,10 | 2,20 |
| | 2004 | 36,20 | 34,20 | 27,20 | 2,40 |
| Hombres | 1988 | 36,20 | 30,50 | 27,20 | 2,40 |
| | 1996 | 38,50 | 30,50 | 29,70 | 1,20 |
| | 2004 | 29,70 | 28,70 | 37,70 | 3,80 |
| Brecha de género | 1988 | 151,95 | 102,19 | 43,49 | 83,15 |
| | 1996 | 155,95 | 123,38 | 53,09 | 60,95 |
| | 2004 | 161,71 | 135,19 | 73,02 | 63,76 |

TABLA 10: Evolución modos de transporte 1988-2004

Fte. García Palomares, Juan Carlos y Rodríguez Moya, Juana (2005): Movilidad y Género en la Comunidad de Madrid. A partir de las Encuestas Domiciliarias de Movilidad 1988, 1996 y 2004

En 15 años la movilidad que más se ha transformado ha sido la de las mujeres. En el caso de Madrid, por ejemplo, se pasa de una inmensa mayoría de peatonas

(56,4% en el año 1988) a que las que caminan tengan un peso similar a las que van en transporte público (36,2% para viajes a pie y 34,2% para transporte público en 2004). La irrupción del vehículo privado en la movilidad femenina queda reflejada en unas cifras que duplican el número de mujeres que a diario utilizan el coche (de 12,5% a 27,2%).

Mientras, la movilidad masculina también cambia, pero con unos ratios más moderados. El coche incrementa en 10 puntos su protagonismo en estos 15 años (27,2% a 37,7%) y el peso de los viajes a pie y en transporte público se reduce, entre 8 puntos y 5, respectivamente. (García Palomares, Juan Carlos y Rodríguez Moya, Juana (2005): *Movilidad Cotidiana y Género en la Comunidad de Madrid*).

En la tabla también se recoge la brecha de género, indicador que representa el número de desplazamientos en las mujeres por cada 100 desplazamientos en los hombres. De manera que los valores iguales a 100 representan la igualdad de género, por encima de 100 indica un mayor número de desplazamientos entre las mujeres y por debajo de 100 un menor número de viajes entre éstas. En este caso, la brecha de género aumenta en los viajes no motorizados y en el transporte público y progresivamente disminuye en el uso del vehículo privado.

El coche parece ser un medio que responde bien a las necesidades de la movilidad femenina: enorme flexibilidad, posibilidad de llevar y traer a terceros, capacidad para transportar objetos y compras y percepción de seguridad cuando se viaja de noche.

Por ejemplo, Vance, Buchheim y Brockfeld (2005), concluyen que, en el caso de Alemania, la mujer hace un menor uso del coche. Sin embargo, esta diferencia se reduce significativamente con la presencia de hijos. Esto, no obstante, no parece responder a una equidad en las pautas de movilidad, sino a la mayor necesidad que

tienen del coche las madres como principales responsables en el cuidado de los hijos.

Otra circunstancia que hace que las mujeres usen menos el coche, según algunos estudios, es la diferencia de ingresos salariales entre hombres y mujeres, es decir que las pautas de movilidad de las mujeres con respecto al vehículo privado derivaban de un menor poder adquisitivo. Por ejemplo, en el caso de Suecia, los solteros sin hijos usan el coche un 82% más que las solteras sin hijos, mientras que las personas casadas o que vivían en pareja, también sin hijos, esta diferencia se reduce al 2%, lo que podría responder a la diferencia de poder adquisitivo de los hogares unipersonales frente a las parejas, sobre todo en el caso de las mujeres.

Un condicionante que hay que considerar también en las diferencias de uso del coche, es el significado que las personas le dan: mientras para el hombre el coche es un símbolo de estatus social y nivel económico, para la mujer es un modo de transporte (Hjorthol, 1998).

Aunque muchos estudios coinciden que las mujeres suelen mostrarse más sensibles que los hombres a las cuestiones ambientales y están más dispuestas a cambiar de modo de desplazamiento, lo cierto es que para ellas el coche se puede volver “imprescindible” cuando las condiciones urbanísticas y del entorno social no colaboran en la reducción de cargas, sino todo lo contrario.

Como muestra de esta dependencia del vehículo privado, un estudio realizado en Tucson (Arizona) sobre programas de gestión de la demanda, puso de manifiesto que el uso del vehículo privado por parte de mujeres solteras con hijos parecía una cuestión “irrenunciable”. Este estudio mostraba un dato infrecuente y es que mujeres de renta baja tenían un uso del vehículo superior a los varones de ese mismo nivel socioeconómico. Las autoras de este estudio explican cómo el coste de adquirir y

mantener un vehículo resulta más rentable para estas madres solteras que contratar ciertos servicios de cuidado o de transporte que, con este medio tan flexible, pueden asumir ellas.

En la encuesta cordobesa, se ve cómo las mujeres con coche se mueven mucho más que las que no lo tienen. En el mundo urbano esto también sucede, pero resulta especialmente relevante en entornos rurales mal abastecidos de transporte público, donde la posesión o no de vehículo privado hace variar enormemente las pautas de movilidad. Este factor también está muy vinculado al nivel educativo y de renta. De alguna manera, viajan en coche las mujeres más formadas y con más recursos y viajan en autobús las que tienen menos estudios (el 72,3% de las encuestadas que iban en autobús tenían estudios inferiores a bachillerato elemental).

En Inglaterra se ha analizado cómo los miembros de hogares con coche hacen de media 45% más de viajes que aquellos que no lo poseen y viajan dos veces y media más de distancia. Mientras, los hogares sin vehículo hacen cinco veces más viajes en autobús y dos tercios más a pie que aquellos que poseen vehículo.

En la encuesta del 2006 en Cataluña, se muestra esta misma relación, aunque matizada cuando se introduce la variable del género. Las mujeres que disponen de vehículo, obtienen unos porcentajes de uso algo más bajos que los hombres que disponen de este medio.

| FORMAS DE TRANSPORTE SEGÚN LA DISPOSICIÓN DE VEHICULO PRIVADO Y SEXO EN CATALUÑA | | | | | | |
|---|---------------------------------------|-----------------|-----------------|------------------------------------|-----------------|-----------------|
| | No dispone de vehículo privado | | | Dispone de vehículo privado | | |
| | No motorizado | Transp. público | Transp. Privado | No motorizado | Transp. público | Transp. Privado |
| Mujer | 70,90 | 30,40 | 69,90 | 84,10 | 59,30 | – |
| Hombre | 67,00 | 23,70 | 78,10 | 82,80 | 52,70 | – |

TABLA 11: Formas de transporte según la disposición de vehículo privado y sexo en Cataluña
Fte. Miralles-Guash, Carmen (2010): Op. Cit. A partir de los datos de la encuesta de movilidad de Cataluña

Seguridad

La seguridad es uno de los temas centrales cuando se aborda el uso de los transportes públicos en función del género. Un estudio realizado en Escocia²⁷ mostró que las mujeres eran mucho más propensas a sentir miedo cuando viajaban en autobuses o trenes que los varones: el 17% manifestó sentir malestar o inseguridad en los autobuses, mientras que menos de la mitad de esa cifra, 8%, representa a los hombres que manifestaron sentir temor. Así mismo, la percepción de inseguridad es uno de los motivos que más viajes evita, recortando la libertad y autonomía de quienes perciben peligro: 42% de mujeres escocesas, frente al 29% de hombres de ese país, comentó que nunca salían de casa después del anochecer.

La seguridad en las ciudades en general y en los transportes en particular ha sido uno de los temas que los movimientos de mujeres han conseguido situar en la agenda política en las últimas décadas del siglo pasado. Las pioneras fueron las mujeres de Montreal²⁸ que plantearon que no cabía hablar de equidad e igualdad, si la mitad de la población sufría temor o restringía el uso y disfrute de la ciudad a causa del miedo. Ellas comenzaron a redefinir el concepto mismo de seguridad, mostrando que esta cuestión tenía que estar integrada en la planificación y en la elaboración de proyectos y plantearon metodologías para realizar auditorías de los espacios y equipamientos públicos desde esta perspectiva.

A partir de esta iniciativa, se han llevado a cabo en muchas otras ciudades del mundo auditorías de la seguridad urbana, por parte de mujeres. En ciudades como

²⁷ Hamilton, Kerry; Jenkins, Linda Jenkins y Gregory, Abigail (2001-02) “The Scottish Household Survey” (SHS) Women and transport: bus deregulation in West Yorkshire (Bradford, 1991). Hamilton and Jenkins are two of the authors of The Public Transport Gender Audit.

²⁸ Biblioteca Hábitat (2002) “Integración de la política de género en el transporte público. Montreal (Canadá). Disponible en castellano en la web: <http://habitat.aq.upm.es/dubai/00/bp668.html>

San Sebastián, Durango o Basauri²⁹ , por citar algunas, se han realizado los llamados “Mapas de la Ciudad Prohibida” donde quedan registrados los espacios peligrosos y, junto con los equipos técnicos municipales, se proponen toda una serie de fórmulas de intervención.

También en la encuesta del País Vasco hemos visto anteriormente que casi la mitad de la población femenina no utiliza el transporte público por cuestiones de seguridad, ya que alguna veces la mala conexión de las redes de transporte implica que tengan que espera solas o moverse a largo recorridos aislados.

El ámbito de trabajo es toda la ciudad y la experiencia acumulada muestra que las infraestructuras y los servicios de transporte público representan un elemento fundamental de esta conquista de la ciudad. Por un lado, las mujeres son más dependientes del transporte público en sus desplazamientos y esto es hace que les afecten en mayor medida las condiciones en las que se desarrollan estos servicios. Las mujeres son, a la vez, las que más viajes dejan de realizar a causa del miedo, por lo que todo lo que tiene que ver con la seguridad debe ser un asunto importante al que hay que prestar atención.

Asimismo, las infraestructuras de transporte generan muchas veces cortes y heridas en el territorio difíciles de salvar, tanto a lo largo del recorrido de las grandes infraestructuras, como en el entorno de las estaciones. Las formas de salvar estos obstáculos no suelen estar bien resueltas desde la perspectiva de la seguridad femenina y es frecuente que túneles, pasadizos o rampas se conviertan en un mal trago por el que transitar.

Tener en cuenta este tema, significa atender y resolver cuestiones como los

²⁹ María Naredo y Praxágora Cooperativa (2010) Guía para la elaboración de diagnósticos sobre seguridad con enfoque de género tanto en el ámbito rural como urbano. Generalitat de Catalunya (Disponible en castellano y catalán).

accesos, las zonas de espera, los recorridos dentro de las estaciones, la iluminación, o la presencia de personal. Se ha visto cómo la reducción de personal de los servicios de transporte, siguiendo esquemas de reducción de costes, tiene un efecto perverso en la seguridad.

En estudios realizados al respecto, se muestra cómo las mujeres perciben una degradación en las condiciones de seguridad cuando se eliminan puestos de trabajo de venta de billetes en estaciones o en el interior de los vehículos. Por ello, en Inglaterra, grupos de mujeres han planteado como una medida de seguridad, la reincorporación de personal en las distintas tareas que se están sustituyendo³⁰.

Es interesante esta cuestión, porque muchas veces el vacío que deja el control difuso ejercido por las trabajadoras y trabajadores del sistema de transportes, tiene que ser sustituido posteriormente por personal de seguridad, por lo que tal vez, la reducción de costes no sea tan ventajosa para las cuentas de las empresas.

| LUGARES DONDE MUJERES Y HOMBRES BRITANICO SE SIENTEN ENSEGURO AL ANOCHECER | | |
|---|----------------|----------------|
| Acción Evaluada | Mujeres | Hombres |
| Caminar por un aparcamiento subterráneo | 62% | 31% |
| Caminar por un aparcamiento en superficie | 51% | 21% |
| Esperar en el andén de una estación de metro | 61% | 32% |
| Esperar en el andén del tren | 60% | 25% |
| Esperar en un parada de autobús | 49% | 20% |
| Caminar a la parada de autobús o estación | 59% | 25% |
| Viajar en tren | 51% | 20% |
| Viajar en autobús | 40% | 18% |
| Viajar en metro | 60% | 32% |

TABLA 12: Lugares donde mujeres y hombres británicos se sienten inseguros al anochecer

Fte: Department for Transport (2004), Londres

³⁰ En West Yorkshire, Inglaterra, se analizó la percepción de peligro en el transporte público. La eliminación de vendedores de billetes en autobuses y trenes, entre 1980 y 1990 fue percibido como una pérdida de calidad en los servicios, generando un incremento de la inseguridad.

En el cuadro adjunto se muestra una relación de lugares que generan miedo, tanto a hombres como a mujeres. En esta larga lista es interesante ver cómo, en el caso de las mujeres, más de la mitad percibe inseguridad en todas las situaciones expuestas, excepto en esperar y en el viaje del autobús que es algo inferior a ese porcentaje, aunque todavía muy elevado (49 y 40%, respectivamente). Los hombres se mueven en unos ratios de inseguridad mucho más moderados, manteniéndose en todas las situaciones valores inferiores a un tercio, es decir, siempre por debajo de los ratios de las mujeres.

Etnia

Entre las variables que influyen de manera determinante sobre el uso del transporte entre mujeres la etnia se revela una de las más importantes (Sabaté, Rodríguez y Díaz, 1995; Miralles y Cebollada, 2009).

La creciente inmigración extranjera ha proporcionado un grande incremento de la población en la Comunidad de Madrid (Pozo, 2005), que se traduce en un crecimiento de la movilidad cotidiana e incide en el reparto modal, al aumentar la demanda de transporte público en relación con un colectivo muy dependiente de estos modos de transporte (García y Gutiérrez, 2007).

La inmigrantes son usuarias principales del transporte público, y, dados sus menores recursos económicos, y el menor apoyo familiar, sus patrones de atención a los hijos defieren del los del resto de la población. Además, en algunos casos, las tradiciones de sus países de origen limitan el acceso de las mujeres al coche, con lo que las distintas formas de integración social o asimilación que se puedan producir en el futuro tendrán efectos diferenciados que hoy no se pueden prever, sobre el

transporte.

Las investigaciones de J.M. Rodríguez y J.C. García sobre la movilidad en la Comunidad de Madrid evidencian las diferencias de género entre hombres y mujeres extranjeros y entre los mismos y la población española.

Se observa que entre la población extranjera, en ambos sexos, se utiliza mucho más el transporte público que entre los españoles. Se reconoce como las mujeres extranjeras utilizan mucho más el transporte público que las españolas, las primeras suelen desplazarse más por motivo laborales, muchas veces para trabajar en el servicio doméstico y cuidado de personas mayores en espacios residenciales de altas rentas y alejados de sus lugares de residencia; mientras, las segundas se desplazan más a pie y, sobre todo, usan más el coche (15 puntos porcentuales más que las extranjeras). Además de estas diferencias entre mujeres, destaca como el uso del coche es mayor entre las mujeres españolas que entre los hombres extranjeros.

| MODO DE LOS DESPLAZAMIENTOS SEGÚN NACIONALIDAD Y GÉNERO, 2004 | | | | | |
|---|--------------|-------|--------------------|-------|-------------|
| Genero | Nacionalidad | A pie | Transporte público | Coche | Otros modos |
| Mujeres | Española | 25,3% | 27,4% | 43,1% | 4,2% |
| | Extranjera | 25,6% | 44,5% | 26,7% | 3,3% |
| | Total | 25,3% | 28,6% | 42,0% | 4,2% |
| Hombres | Española | 36,5% | 33,0% | 28,2% | 2,4% |
| | Extranjera | 32,8% | 51,5% | 13,4% | 2,4% |
| | Total | 36,2% | 34,2% | 27,2% | 2,4% |

TABLA 13: Modo de los desplazamientos según nacionalidad y género, 2004

Fte. J.M. Rodríguez y J.C. Jarcias, “Diversidad de género en la movilidad cotidiana de Madrid”(2012); elaboración a partir de la EDM de 2004

El motivo principal de los desplazamientos de las mujeres extranjeras es el trabajo (44%), por otro lado esa finalidad no es la más representativa para la española, ya que la proporción de estos desplazamientos descendió notablemente (28%). La situación se invierte en el caso del ocio y deporte (4,3% y 8,5% respectivamente), pero sobre todo en los desplazamientos por actividades

relacionadas con el mantenimiento del hogar y sus miembros (compra de alimentos, prestaciones sanitarias, gestiones administrativas y otras tareas domesticas y de cuidado), donde en las mujeres españolas casi duplica la proporción de desplazamiento por estos motivos. En este sentido, destaca el desigual reparto del trabajo reproductivo entre hombres y mujeres según la nacionalidad, involucrándose más los hombres españoles por motivos sociales y culturales.

| MOTIVO DE LOS DESPLAZAMIENTOS SEGÚN NACIONALIDAD Y GENERO, 2004 | | | | | | |
|---|--------------|---------|---------|---------|----------------|---------------|
| Genero | Nacionalidad | Trabajo | Estudio | Compras | Ocio y Deporte | Otros motivos |
| Mujeres | Española | 45,0% | 20,8% | 6,3% | 9,6% | 18,4% |
| | Extranjera | 57,9% | 20,9% | 3,6% | 4,8% | 12,9% |
| | Total | 45,8% | 20,8% | 6,1% | 9,3% | 18,0% |
| Hombres | Española | 28,3% | 18,0% | 15,4% | 8,5% | 29,8% |
| | Extranjera | 44,0% | 17,1% | 10,7% | 4,3% | 23,9% |
| | Total | 29,4% | 17,9% | 15,1% | 8,2% | 29,4% |

TABLA 14: Motivo de los desplazamientos según nacionalidad y género, 2004

Fte. J.M. Rodríguez y J.C. Jarcias, “Diversidad de género en la movilidad cotidiana de Madrid”(2012); elaboración a partir de la EDM de 2004

Las diferencias en el reparto modal y en los motivos de desplazamiento se traducen en tiempos medios en los desplazamientos superiores entre los extranjeros, tanto en las mujeres como en los hombres. Además de la mayor utilización de transporte público, la población extranjera suele realizar desplazamientos más largos y complejos.

El estudio sobre las diferencia entre la movilidad de las mujeres españolas y de las inmigrantes, evidencia una vez más las diferenciáis que hay en el utilizo de transporte entre mujeres.

Los datos expuestos más arriba muestran como las mujeres inmigrantes se mueven esencialmente en transporte público, y no obstante este estudio puede dar unas pautas generales de cuáles son los patrones de movilidad de las mujeres extranjeras, se reconoce la necesidad de efectuar una investigación profundizada

sobre el tema, ya que el comportamiento de esta parte de la población, en el futuro puede producir efectos diversificados sobre el transporte, y que al día de hoy quedan desconocidos e imprevisibles.

3.3 LA PARTICIPACIÓN DE LAS MUJERES EN EL SECTOR DEL TRANSPORTE

La importancia que tiene el transporte en la economía española (y en general de todo el mundo), puede ser mostrado por una serie de factores. En España, por ejemplo, la inversión pública para la infraestructura de transporte, en relación al PIB, ha sido superior a la media europea desde comienzos de siglo. Aún cuando en los últimos años se percibe claramente el mayor esfuerzo de consolidación fiscal que afecta a la economía española en comparación con resto de Países Europeos, la inversión pública en España, supera hasta el año 2012 a la inversión pública de estos, y el proceso de convergencia en stock de capital público per cápita continúa.

Las infraestructuras de transporte han sido el destino de aproximadamente el 50% de la inversión pública total.

Durante estos años, el sistema de transporte y su modernización han empleado un importante volumen de trabajo. Globalmente alrededor de 1 millón de personas cada año trabajan en algunos de los sectores relacionados con el servicio de transporte o con la ingeniería civil, según dato de la Encuesta de la Población Activa (EPA). Este empleo viene a representar casi el 5% de la ocupación total en España.

No obstante este valor tan elevado, la tasa de ocupación femenina en el sector de los transportes es muy reducida, especialmente en comparación con el global del total de servicios, puesto que llega apenas a un 24%, contra un 47%, una caída en conjunto de casi un 50%. Dentro de los diferentes conceptos de los transportes también hay diferencias significativas, variando entre un mínimo del 23% por el transporte de viajeros y mercancías y un máximo de 41 puntos por el sector postal. Entre los dos valores quedan las actividades anejas con un 31% (IBESTA, 2008).

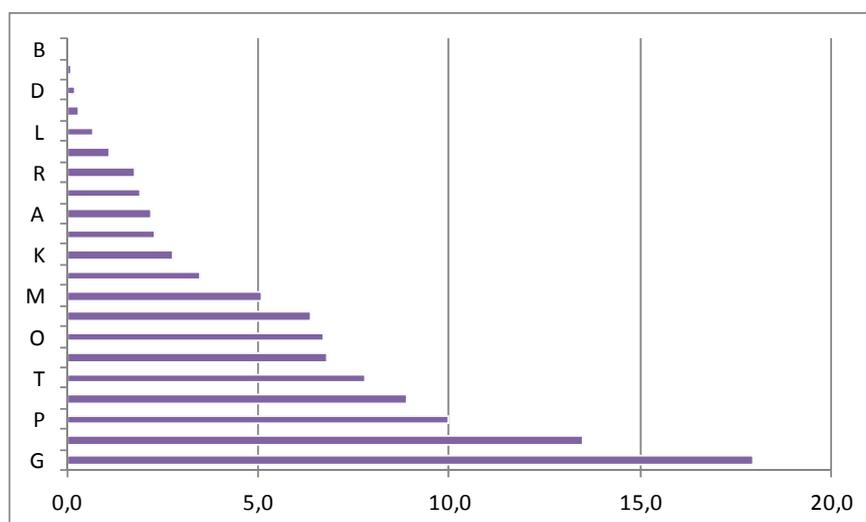
Los últimos datos sobre la ocupación segregados por sexo son del 2013, y aunque no desglosen en manera específica los diferentes conceptos del sector de los transportes, vemos como las mujeres siguen representando un porcentaje muy bajo en ese ámbito laboral, y, como en los años anteriores, la ocupación femenina tiene el más alto valor de participación en la actividad del comercio.

MUJERES Y HOMBRES OCUPADOS POR RAMA DE ACTIVIDAD, 2012/2013

| | 2013 | | 2012 | |
|---|---------|---------|---------|---------|
| | Hombres | Mujeres | Hombres | Mujeres |
| A. Agricultura, ganadería, silvicultura y pesca | 6,0 | 2,2 | 5,7 | 2,4 |
| B. Industrias extractivas | 0,3 | 0,0 | 0,3 | 0,1 |
| C. Industria manufacturera | 17,0 | 6,8 | 17,1 | 7,2 |
| D. Suministro de energía eléctrica, gas, vapor y aire acondicionado | 0,7 | 0,2 | 0,7 | 0,3 |
| E. Suministro de agua, saneamiento, gestión residuos y descontaminación | 1,1 | 0,3 | 1,2 | 0,3 |
| F. Construcción | 10,1 | 1,1 | 11,1 | 1,2 |
| G. Comercio al por mayor y menor, reparación vehículos motor y motocicletas | 15,4 | 18,0 | 15,1 | 17,6 |
| H. Transporte y almacenamiento | 7,3 | 1,9 | 7,2 | 2,0 |
| I. Hostelería | 6,8 | 8,9 | 6,6 | 8,7 |
| J. Información y comunicación | 3,7 | 2,3 | 3,7 | 2,3 |
| K. Actividades financieras y de seguros | 2,5 | 2,8 | 2,4 | 2,5 |
| L. Actividades inmobiliarias | 0,4 | 0,7 | 0,5 | 0,6 |
| M. Actividades profesionales, científicas y técnicas | 4,7 | 5,1 | 4,7 | 5,1 |
| N. Actividades administrativas y servicios auxiliares | 4,1 | 6,4 | 4,0 | 6,3 |
| O. Administración Pública y defensa; Seguridad Social obligatoria | 8,1 | 6,7 | 7,9 | 7,3 |
| P. Educación | 4,1 | 10,0 | 4,1 | 10,1 |
| Q. Actividades Sanitarias y de servicios sociales | 3,3 | 13,5 | 3,5 | 13,5 |
| R. Actividades artísticas, recreativas y de entretenimiento | 1,9 | 1,8 | 1,9 | 1,7 |
| S. Otros servicios | 1,5 | 3,5 | 1,6 | 3,4 |
| T. Actividades de hogares como empleadores de personal doméstico y como productores de bienes y servicios para uso propio | 0,8 | 7,6 | 0,7 | 7,3 |
| U. Actividades de organizaciones y organismos extraterritoriales | 0,0 | 0,1 | 0,0 | 0,0 |

TABLA 15: Mujeres y hombres ocupados por rama de actividad
Fuente: Encuesta de Población Activa (INE)

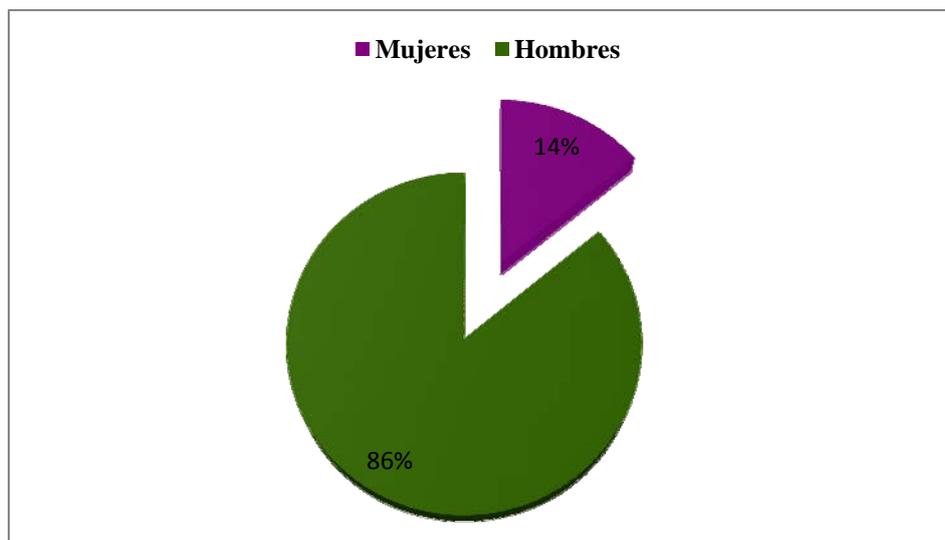
Gráfico 17: Mujeres ocupadas por rama de actividad, 2013- España



Fuente: Encuesta de Población Activa (INE)

Un ejemplo muy concreto de esta situación en España nos lo da la encuesta sobre la Igualdad de género en el sistema de transporte de Guipuzkoa. En esa encuesta vemos como el total de los empleados del sector del transporte de viajeros de Guipuzkoa, solo el 14% son mujeres, un dato significativamente bajo, si se tiene en cuenta que el total de empleados casi alcanza las dos mil personas. Llama a la atención que, incluso en las empresas con mayor numero de empelados (en su mayoría públicas), hay una proporción muy baja de mujeres trabajadoras. Solo dos empresas superan el 30%, y en siete de ellas, el porcentajes de puestos ocupados por mujeres es inferior al 15% del total.

Gráfico 18: Porcentaje de mujeres empleadas en las empresas consultadas



Fuente: Encuesta a Empresas de transporte N:13- La igualdad de género en el sistema de transportes de Guipuzkoa (TGG)

Por categoría profesional se observa que en todos los puestos de trabajo hay más hombres que mujeres, excepto entre el personal administrativo, donde casi las tres cuartas partes son mujeres. Ene l resto de los puestos, la proporción se invierte.

Además, en ninguna empresa hay alguna mujer que realice las funciones de mecánico, un puesto de trabajo que está más vinculado a los hombres.

En resumen, las mujeres apenas ocupan los puestos de trabajo que tradicionalmente han realizado los hombres (como conductores, mecánicos, o interventores), ni puestos calificados o de dirección.

DISTRIBUCIÓN DE LOS TRABAJADORES POR CATEGORIA PROFESIONAL

| Categoría Profesional | Hombres | Mujeres | % Hombres | % Mujeres |
|--------------------------------|----------------|----------------|------------------|------------------|
| Personal de gestión | 105 | 14 | 88 | 12 |
| Miembro consejo administración | 20 | 5 | 80 | 20 |
| Taquilleros | 99 | 35 | 74 | 26 |
| Personal de tráfico | 437 | 88 | 83 | 17 |
| Persona administrativo | 40 | 98 | 29 | 71 |
| Conductores | 962 | 48 | 95 | 5 |
| Personal directivo | 37 | 3 | 93 | 8 |
| Mecánicos | 13 | 0 | 100 | 0 |
| Auxiliares | 8 | 5 | 62 | 38 |
| Interventores | 55 | 6 | 90 | 10 |
| Otros | 64 | 4 | 94 | 6 |

TABLA 16: Distribución de los trabajadores por categoría profesional
Fuente: Auditoria de género a Empresas de transporte N:13 – La igualdad de género en el sistema de transportes de Guipuzkoa (TGG)

El estudio revela que la igualdad de género para muchas empresas no es un tema de interés: la mitad de ellas nunca ha realizado actuaciones en esta materia, ni tiene idea de hacerlo en un futuro próximo. Las que sí han realizado alguna hasta el momento (las empresas públicas y de gran tamaño), lo han hecho porqué tiene la obligación legal³¹, y son los planes y los diagnósticos de igualdad de género. Solo una empresa ha realizado un plan de igualdad sin estar obligada a ello, por no cumplir ninguna de las condiciones que marca la Ley (no es una empresa pública, y su número de trabajadores es inferior a 250).

³¹ La Ley Organica 3/2007, de 22 de marzo, para la igualdad efectiva de mujeres y hombres señala en su artículo 45 que las empresas con mas de 250 trabajadores deberá elaborar un Plan de Igualdad

ACTUACIONES LLEVADAS A CABO EN MATERIA DE IGUALDAD DE GÉNERO

| Actuaciones | % Empresas |
|--|------------|
| Plan de igualdad de género | 38 |
| Auditoria o diagnóstico de género | 15 |
| Acciones d formación en materia de igualdad de género | 8 |
| Otras medidas en materia de igualdad de género (especificar) | 8 |
| La empresa NO ha llevado a cabo acciones de igualdad de género hasta el momento | 54 |
| La empresa NO ha llevado a cabo acciones de igualdad de género hasta el momento, pero tiene previsto hacerlo | 0 |

TABLA 17: Actuaciones llevadas a cabo en materia de igualdad de género
Fuente: Auditoria de GENERO A Empresas de transporte N:13 –La igualdad de género en el sistema de transportes de Guipuzkoa (TGG)

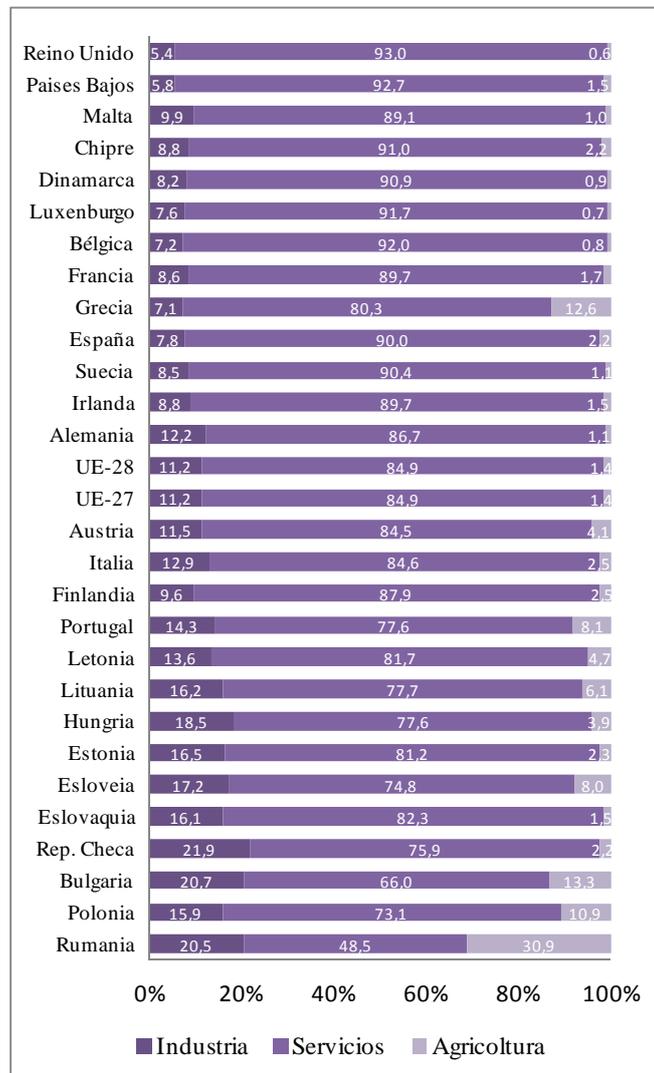
En Europa, el porcentaje de la ocupación que representa el empleo en el transporte es el 4,44%³², y el empleo en el transporte en relación al PIB es el 17,06%³³.

Estas grandes cifras no recogen el escaso empleo femenino en este campo. A pesar de ser las principales usuarias, las mujeres son minoría y están infra-representadas en todo el sistema de transporte. Esta situación se repite en todos los países de la Unión Europea, en donde, los análisis del mercado de trabajo con perspectiva de género muestran como las mujeres han estado ausentes de sectores técnicos estratégicos y se concentran en actividades que mantienen su rol de cuidadora: educación, sanidad, administración o comercio.

³² 4,02% EU15 y 4,44% EU27, Fuente: EUROSTAT 2010

³³ 14,828% eu15 y 17, 06% EU 27, Fuente: EUROSTAT 2010

Gráfico 19: Mujeres ocupadas por rama de actividad, 2013 – Europa



Fuente: Indicadores de Igualdad de género. Empleo, política social e igualdad. Eurostat

Además de la segregación sectorial, las mujeres que trabajan en el transporte lo hacen mayoritariamente, como hemos visto, en puestos de administración o de atención al público, quedando fuera de su competencia las tareas de gestión, planificación u operación del sistema de transporte.

Alemania es el único país occidental que tiene un ratio de empleo femenino en el sector de los transportes superior al 20%³⁴. Probablemente debido al hecho que una de las primeras iniciativas destinadas a intervenir en el transporte con perspectiva de género, surgió en Alemania a finales de los años 80, con la creación de una red nacional sobre transporte y género. Esta red de “Mujeres en movimiento”, que estuvo activa entre 1989 y 1999, puso en prácticas diversas iniciativas relacionadas con la adecuación de los servicios de transporte a las mujeres y también con la promoción de políticas de empleo dirigidas a incorporar a más mujeres en el sistema de transportes.

Aun así, el sector de transporte en Alemania sigue estando enormemente masculinizado y con una fuerte segregación vertical. Gracias a los estudios de género que se promovieron en esa época, se pudo detectar que en 1989 el 98,2% de los puestos de decisión en el sector de la planificación del transporte, estaba en manos de hombres.

No son muchos los estudios relacionados que traten el tema del empleo femenino en el sector de los transportes. En el año 2006, en el marco de la Unión Europea, se realizó un estudio comparativo sobre la integración laboral de las mujeres en el sector del ferrocarril³⁵. Se analizaron once compañías de ferrocarriles europeas y sus resultados vierten luz sobre problemas comunes que enfrentan las mujeres de éste y otros sectores masculinizados de actividad. Las principales conclusiones de este estudio son las siguientes:

- Las mujeres están infra-representadas en el sector de los transportes por ferrocarril y la tendencia no es hacia un incremento sino a que pierdan peso, dada la

³⁴ EUSROSTAT

³⁵ ETF. Federación Europea de Trabajadores del Transporte (2006): Representation and better integration of women in the different professions of the railway sector.

reestructuración que se está llevando a cabo en el sector. En las 11 compañías analizadas, las mujeres representan el 18,8% del empleo total.

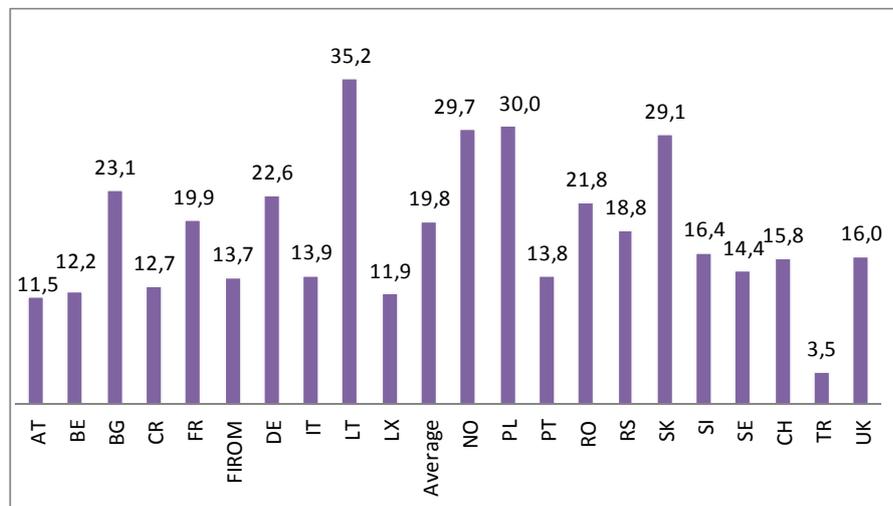
- El sector se caracteriza por una fuerte segregación vertical y horizontal. Así, las mujeres ocupan un “ghetto” en las tareas consideradas más femeninas, como las administrativas, mientras que los puestos técnicos y de decisión están en mano masculinas. Los puestos de mando intermedio están equitativamente distribuidos entre hombres y mujeres, no obstante, solo el 1% de los puestos de dirección ejecutiva está en manos femeninas.
- Se observa una clara dificultad para el ascenso profesional de las mujeres, que es más lento y costoso que el de sus compañeros varones.
- Hay diferencia salarial entre hombres y mujeres que varía de un país a otro y que oscila entre el 10% y el 30% de salario para las mujeres para trabajos iguales o similares.
- Los permisos de maternidad repercuten negativamente en la carrera profesional de las mujeres y en su salario.
- Los estereotipos culturales y los roles sexuales contribuyen a la segregación y discriminación, afectando al clima laboral y a las posibilidades de generar cambios.
- Las dificultades de conciliación entre la vida familiar y laboral se vincula principalmente con los horarios. Esta traba afecta más de lleno a las mujeres que trabajan allí y suponiendo una fuerte barrera para que se incorporen nuevas.

A raíz de estos estudios, nace WIR (Woman in Rail), iniciativa dirigida por la Comunidad Europea de Ferrocarril (CER) y la Federación Europea de los Trabajadores en los transportes (ETF), que desde el 2013 publica anualmente una revisión sobre el desarrollo de la ocupación femenina en las empresas de ferrocarril europeas.

El porcentaje de trabajadoras no ha subido de manera considerable, pero sí se pueden ver cambios con respecto al informe realizado en 2006, además ha aumentado el número de empresas que participan a este proyecto y que por lo tanto están dispuestas a modificar sus políticas empresariales para integrar las mujeres en sus plantillas. Se puede ver como en los últimos dos años el número de empresas ha pasado de 24 a 39 y el número de país involucrados ha pasado de 19 a 21.

Los resultados del último informe de 2015, muestran que el porcentaje medio de mujeres que trabajan en sector del ferrocarril ha tenido un ligero avance con respecto al año anterior, de 19,5% se pasa al 19,8%, desde el 2010, la proporción de mujeres en los países comparado, ha tenido un incremento del 1%.

Gráfico 20: Mujeres que trabajan en el sector del ferrocarril por país



Fuente: Second Annual Report WIR (2015)

Para superar las desigualdades entre hombres y mujeres, las empresas de ferrocarril que participan al programa WIR, han decidido concentrarse en soluciones que puedan conjugar mejor trabajo y asuntos familiares. Casi el 80% de estas

empresas, ofrecen, por ejemplo, flexibilidad y reducción en el horario de trabajo, oportunidades y apoyo a la organización del cuidado de niños y personas mayores.

En el 20% de las empresas de ferrocarril existen acuerdos objetivos con la finalidad de aumentar la cuota de trabajadoras en dichas sociedades.

Pero estas actuaciones siguen siendo todavía marginales, si se calcula el trabajo que aún por delante.

Para mejorar la situación de las mujeres que trabajan en el sector del transporte colectivo sobre carretera y también para hacer que más mujeres se sientan atraídas por ese ámbito laboral, en 2009, la sección de Trabajadores del Transporte por carretera de la ITF (Federación Internacional de los Trabajadores del transporte) creó un pequeño grupo de miembros del comité de mujeres para examinar los problemas a los que se enfrentan las mujeres trabajadoras del transporte por carretera y formular estrategias encaminadas a apoyar, crear y construir actividades para las mujeres.

Durante 2010-2012, este equipo investigó y mapeó el sector del autobús urbano para analizar el número de mujeres conductoras y revisoras empleadas en la industria, los problemas a los que se enfrentan en el lugar de trabajo, así como los índices de afiliación y las estrategias de organización de apoyo.

Este trabajo incluyó información general sobre el sector del autobús en determinados países, los índices de afiliación en el sector y las experiencias de organización. Se realizaron también breves entrevistas a los conductores y revisores de autobús (hombres y mujeres).

En el proyecto participaron: Australia, Barbados, Bermuda, Canadá, Ghana, Reino Unido, India, Lituania, los Países Bajos, Suecia, Tailandia y Estados Unidos.

Gracias a esta iniciativa, se pudo averiguar que aunque el número total de

mujeres empleadas en el sector del bus ha aumentado y más mujeres ocupan ahora puestos con funciones técnicas y operacionales que anteriormente se consideraban “solo de hombres”, la proporción de mujeres conductoras de bus continúa siendo baja. Por ejemplo, según una investigación realizada sobre las mujeres conductoras y revisoras de bus (2010-12), el 10% de los conductores de bus en Australia y el 4% en Barbados son mujeres.

En determinados subsectores de la industria, hay más mujeres empleadas como conductoras, por ejemplo, en los servicios de trolebús, de bus escolar y los servicios locales de transporte accesible “puerta a puerta” o comunitarios para personas mayores o personas con discapacidad que no pueden utilizar los transportes públicos colectivos.

Existen todavía barreras que impiden el empleo de las mujeres en la industria, barreras impuestas por la dirección de la empresa, pero a menudo estas barreras pueden ser “ocultas” y surgen de estereotipos; de las actitudes culturales de los compañeros, del desconocimiento de la disponibilidad de puestos de trabajo u oportunidades profesionales, de la falta de oportunidades para desarrollar las habilidades apropiadas para llegar a ser conductoras de bus y del intento de equilibrar la vida laboral y las obligaciones familiares.

En muchos países, no existe una legislación específica que promueva la profesión de conductora entre las mujeres. Sin embargo, algunas compañías sí han tomado medidas positivas para iniciar a más mujeres en puestos “móviles” y “no móviles” en el sector del autobús. En algunos casos, estas medidas son fruto de iniciativas conjuntas entre organizaciones específicas y la empresa, mientras que en otros son el resultado de actividades de formación y concientización dentro de la compañía. A veces, las mujeres pasan a ocupar puestos de conductora como

consecuencia de una reestructuración interna.

En el Reino Unido ha realizado iniciativas para atraer mujeres en el sector del transporte sobre carretera. En 2003, había ya más de 1.200 mujeres conductoras de bus en Londres (cerca del 6% de la plantilla). Al año siguiente, Transport for London (la compañía de autobuses) y el sindicato Unite establecieron un grupo de trabajo con el objetivo de atraer a más mujeres a la industria. Según este grupo de trabajo: “Conducir los autobuses modernos no precisa más fuerza física que la necesaria para los automóviles. Se acabaron los días en que era necesario ser el hombre más fuerte del mundo para conducir uno. En realidad, ya ni siquiera es preciso ser hombre”.

Otra iniciativa que ha nacido en el Reino Unido para reclutar mujeres en las empresas de autobuses, ha sido desarrollada por HCT (Hackney Community Transport) que es una empresa social ubicada en el barrio de Hackney, Londres. El proyecto ha obtenido financiación del Fondo Social Europeo y en él han participado la autoridad local en materia de transporte y los operadores. El objetivo de este proyecto es promover el empleo femenino en la industria del transporte por autobús, especialmente entre minorías étnicas.

Además de trabajar con mujeres demandantes de empleo para prepararlas en la obtención de un puesto de trabajo, el proyecto incide también en las políticas de igualdad en las empresas de transporte y en la cultura empresarial. Se atiende a cuestiones como las posibilidades de carrera y promoción, el equilibrio salarial o el clima laboral.

El programa se inició en abril de 2005 y, desde entonces, hay ya experiencias exitosas de empleo femenino en estas empresas.

Mejorar el acceso de las mujeres al empleo como conductoras de bus es

importante para borrar la imagen machista del sector. Las estrategias positivas de las compañías y/o los gobiernos para contratar activamente a las mujeres como conductoras de bus han tenido algún efecto, pero la proporción de mujeres conductoras y revisoras de autobús continúa siendo una minoría. Por lo tanto, también es importante hacer frente a otros obstáculos que impiden a las mujeres ser conductoras de bus, como son las cuestiones relacionadas con las condiciones de trabajo.

En la India, las mujeres afiliadas a Maharashtra State Transport Kamgar Shanghatna (MSTKS), pidieron que la organización se implicase más activamente en la lucha para mejorar sus condiciones laborales con su empleador, la compañía de autobuses Maharashtra State Road Transport Corporation (MSRC). Las mujeres vienen padeciendo carencias en diversos servicios, en especial los servicios de aseo, y son víctimas con frecuencia del acoso sexual de pasajeros y colegas de trabajo. Pero gracias a un programa educativo para sensibilizar a las mujeres sobre sus derechos, sobre la violencia y el acoso, sobre temas de salud y seguridad y cuestiones jurídicas, además de sobre la problemática del VIH/SIDA, las mujeres afiliadas se decidieron a exponer sus reivindicaciones. A través de la organización, exigieron a la dirección que examinara sus problemas.



Imagen 5: Primera mujer conductora de autobús en India
Fuente: New Delhy Times

Otro asunto que afecta de manera importante a las mujeres trabajadoras es la maternidad. Algunas mujeres no tienen derecho a permiso por maternidad retribuido, y a otras se les imponen restricciones tras volver del permiso por maternidad. Quedarse embarazada suele ser una causa frecuente de despido y discriminación de las mujeres que trabajan en todo el mundo. Durante la fase de selección de personal es frecuente que se invada la intimidad de las candidatas: algunas empresas exigen como requisito para conseguir el empleo, un test negativo de embarazo, mientras que otras tampoco ofrecen servicios de guardería infantil.

En algunos países, no hay disposiciones y protecciones legales relativas a la maternidad y paternidad, por eso muchas organizaciones sobre transporte han incluido en los convenios colectivos disposiciones relativas a la maternidad y a la familia, por encima de los mínimos legales. Por ejemplo, la organización FNV Bondgenoten de los Países Bajos ha negociado disposiciones en sus convenios colectivos para que el personal pueda cambiar los turnos de trabajo si necesitan cuidar de una persona dependiente.

El cuidado de los hijos e hijas es una de las prioridades de las asociaciones del transporte porque el interés del sector se ha centrado históricamente en los hombres trabajadores perpetuando la discriminación laboral en el sector.

Además, por el hecho que en la industria del transporte predominan los hombres, los empleadores han dedicado poca atención a las necesidades de sus trabajadoras en materia de uniformes y de la ergonomía de los vehículos en los que trabajan como conductoras o desempeñando otras funciones.

Una encuesta demuestra que el 63% de las trabajadoras de transporte por carretera, evidencia la falta de aseos para mujeres; aún cuando existen aseos y baños, las mujeres señalan repetidamente el bajo nivel de higiene y la su insalubridad de

estos.

La insuficiencia o carencia total de servicios de aseo ataca la dignidad de la persona en el trabajo, no tener acceso a los servicios de aseo puede causar una serie de problemas de salud, especialmente importantes para las mujeres trabajadoras, agrava este problema.

El sindicato Unite del Reino Unido ha lanzado una campaña “Free to Pee” (libertad para hacer pis) cuyo objetivo es mejorar los aseos para los hombres y mujeres conductores/as (de bus y de camión). La campaña se inició en 2005 y continúa por todo el país. En Londres, la asociación se reúne periódicamente con el organismo de gobierno local Transport for London y las empresas de autobuses para mejorar los aseos a lo largo de las rutas de autobuses.

Según una encuesta realizada en 2009 por las Secciones de Transporte Interior de la ITF a las mujeres trabajadoras del transporte ferroviario y por carretera sobre el acoso sexual y la violencia en el lugar de trabajo, aunque la mitad de las mujeres encuestadas que fueron víctimas de un incidente afirman que lo denunciaron, muchos de los resultados de la notificación de incidentes aparecieron como negativos. Además, casi la mitad de las mujeres encuestadas respondió que no existe una política en la empresa o que desconocen su existencia. Lo preocupante es que un elevado número dijo que no sabía si el sindicato había llevado a cabo alguna actividad sobre este tema.

Esos ejemplos señalan que hay una fuerte y necesaria propensión a modificar la situación laboral de las mujeres en el sector del transporte colectivo, pero al mismo tiempo se nota como todavía queda mucho por hacer. Estas intervenciones no pueden ser promovidas solo por organizaciones y sindicatos, sino las Instituciones públicas deben actuar para conseguir la igualdad de género en el mundo del trabajo,

sobre todo en un ámbito tan masculinizado como es el de los transportes.

Otro proyecto sobre transporte, empleo e igualdad de oportunidades, financiado por el Fondo Social Europeo³⁶, se llega a la conclusión de que, aunque en algunos lugares se ha empezado a introducir políticas de igualdad, hace falta un cambio en la cultura de las organizaciones porque estas siguen siendo enormemente masculinas, lo que se refleja en su sistema de jerarquías, valores, prioridades o formulas de ascenso.

A parte la escasa y casi nula presencia de mujeres en el transporte colectivo, todo lo que concierne motores es desde siempre considerado un mundo que pertenece exclusivamente a los hombres.

En toda Europa solo el 1% de los auto-transportadores es representado por mujeres. Aunque sea un número muy pequeño, aparte Estados Unidos, este es el panorama mundial en ese tipo de actividad.

En Estados Unidos, gracias a “Women in Trucking”, asociación fundada por Ellen Vaie en el 2007, el porcentaje de mujeres que trabajan como conductoras de camiones alcanza más del 5%, donde la comunidad de conductores es de 3.200.000 personas³⁷.

³⁶ www.fuirichtransport.com. Fuirich Transport Partnership is a Project partfunded by Equal, which is a part of European Social Fund's Community Initiative Programme.

³⁷ En los últimos años, sobre el modelo de EEUU, también en Europa han nacido organizaciones similares a Women in Trucking, como en el Reino Unido, Francia y Suecia, que ha desarrollado el proyecto más importante a nivel europeo: “Drive on the road”, finalizado a aumentar el número de jóvenes, inmigrantes y mujeres en ese sector.

De todas maneras, la presencia femenina en ese sector está empezando a hacerse un hueco, y aparte Estados Unidos, que cuenta con un porcentaje de mujeres auto-transportadoras del 5,3%, en Canadá, las mujeres que conducen camiones son el 3,5%, en Australia, Reino Unido y Dinamarca los porcentajes oscilan entre 1 y 2%.

3.4 INICIATIVAS DIRIGIDAS A PROMOVER LA IGUALDAD DE ACCESO AL TRANSPORTE

En la planificación y en las políticas de transporte, la dimensión de género en los patrones de movilidad y sostenibilidad, hasta el momento, ha recibido relativamente poca atención. Esa escasa atención a la cuestión se debe en parte a la falta de estadísticas segregadas por género, que hace complicado entender las diferencias en los patrones de movilidad entre hombres y mujeres, aunque muchas Instituciones Públicas contemplen ese tema en sus prioridades.

El Reglamento de los Fondos Estructurales pretende que se considere el impacto de género en todos los proyectos que se financian, y uno de los requisitos mencionado de manera explícita es el transporte (Consejo de la Unión Europea 1999, Comisión Europea, 2000). El OCDE ha hecho recomendaciones sobre edad y transporte (2001) y género y transporte, en relación con la ciudad y el urbanismo en general (1995).

La movilidad de género, también, es parte de la “Estrategia de igualdad entre mujeres y hombres 2010-2015”, donde la Unión Europea ha identificado un conjunto de acciones para avanzar hacia la igualdad social entre los géneros, con el objetivo de llenar algunas de las lagunas que aún quedan.

Las acciones propuestas siguen un doble enfoque:

- Integración de la perspectiva de género;
- Medidas específicas.

Con la incorporación de la perspectiva de género se entiende la integración de la misma en todas las etapas del proceso político (diseño, ejecución, seguimiento y evaluación) y en todas las políticas de Unión, con el fin de promover la igualdad entre mujeres y hombres.

La Unión Europea reconoce que la introducción de la perspectiva de género en los procesos políticos, es un valor añadido evidente, sobre todo en tres niveles específicos:

- Asegura la calidad de los procesos de planificación, ya que la perspectiva de género considera las necesidades de las personas que la mayoría de la veces no son tomadas en consideración;
- Uso de los recursos controlado, la planificación con perspectiva de género tiene en consideración una asignación equitativa de tiempo y espacio.
- Intercambio de información del conocimiento, ya que una perspectiva sensible al género favorece una planificación informada de las necesidades cotidianas y nutre una mayor conciencia de las distintas exigencias de mujeres y hombres en relación con las fases de la vida, las realidades de la vida y los orígenes culturales y sociales.

Sustancialmente se reconoce que la perspectiva de género en las políticas de transporte es importante no sólo para reducir las desigualdades en la movilidad, sino también para apoyar un desarrollo más respetuoso del medio ambiente. Esto no depende simplemente del hecho que teniendo una tasa de motorización más baja, las mujeres están obligada a utilizar el transporte público o ir a pie o en bici a los lugares, sino porque está comprobado que las mujeres están más dispuestas a disminuir el uso del coche y son más positivas hacia la reducción de los impactos ambientales y más sensibles hacia las cuestiones ecológicas. Las mujeres son mas “verdes” no solo porque tienen un acceso menor al coche, sino porque tienen una actitud diferente hacia la movilidad.

En los últimos años, son cada vez más frecuentes, las medidas específicas de género en la planificación del transporte, que las ciudades y las Instituciones

Públicas deciden adoptar.

Uno de los enfoques más prometedores ha sido desarrollado por las ciudades de Viena y Berlín, donde se promueve la perspectiva de género en la planificación urbana y del transporte. Reconocen que la igualdad de las oportunidades de movilidad se alcanza mediante la optimización del tráfico de peatones y bicicletas, proporcionando accesos cómodos a las zonas cercanas y las redes de transporte público, así como mediante el diseño de una red seguras de caminos para peatones y ciclistas.

En Viena, la perspectiva de género ha sido implementada en el Plan Estratégico, en el Plan de Desarrollo Urbano, en los programas sectoriales, en los masters plans y en el diseño urbano, así como en numerosos proyectos individuales. El objetivo es proporcionar un red principal de rutas para el tráfico “lento” y un cambio de prioridades que puedan facilitar el tránsito de los usuarios de esas rutas.

Las personas que desarrollan tareas del cuidado, las mujeres, los niños, las personas mayores o con bajos ingresos, son los que se mueven a pie, en bicicleta o en transporte público, y son especialmente dependientes de esos tipos de transporte. Por lo tanto, promover esos modos, contribuye esencialmente a la movilidad equitativa. Así que, el objetivo de la planificación en relación con la movilidad, radica en la optimización de las condiciones del tráfico de peatones y ciclistas, y del transporte público.

Sobre la base de estas observaciones, se han identificado algunos principios básicos de diseño:

- La distribución del espacio en la calle debe corresponder a las necesidades de los peatones. De tal manera que, con el fin de aumentar la seguridad, frente a los jardines de infancia, escuelas y otras instituciones públicas, se han previsto áreas de

velocidad controlada y aceras anchas. También se reconoce la necesidad de reducir el número de coches aparcados en la calle, y proporcionar espacios adecuado para el almacenamiento de las bicicletas, también en las viviendas.

Entre el 2002 y el 2006, han sido llevadas a cabo más de 20 iniciativas de planificación de transporte con perspectiva de género, con el objetivo de lograr, por ejemplo, ausencias de barreras, aceras más anchas, semáforos peatonales, cruces seguros y una general mejora de la sensación de seguridad.

- Las paradas del transporte público deben ser accesibles a pie y sin barreras físicas en una distancia de 500 m para la red de metro y de 300 m para los autobuses; además las paradas y las estaciones tienen que ser libres de obstáculos, acogedores y agradables.
- Las rutas tienen que estar libres de barreras y tener una calidad adecuada (árboles, asientos y bancos, y servicios sanitarios). Se prevé, además, la integración del carril bici y espacios suficientes para el estacionamiento de bicicletas cerca de los edificios, de los servicios principales como paradas de transporte público, escuelas y lugares de trabajo.



IMAGEN 6: ACCESIBILIDAD PEATONAL EN BARRIO DE MARIAHILF, VIENA

En Berlín, el Senado del Departamento para el Desarrollo Urbano decidió implementar la perspectiva de género en la planificación de la red de transporte

público local (Nahverkehrsplanung/NVP) para el período 2005-2009.

En 2006 se ha llevado a cabo la primera encuesta de género, que desde entonces ha sido realizada cada año, con el fin de identificar las lagunas y las necesidades en la oferta de infraestructuras. El objetivo de la encuesta era el de tener una respuesta para dos preguntas esenciales: “¿quién son los usuarios?”; ¿qué exigencias tienen?

De esa manera se han podido conocer las necesidades que grupos específicos de la población tienen en relación al sistema de transporte, por ejemplo las personas con horarios complejos y que hacen viajes con múltiples paradas, personas con limitaciones de movilidad, personas con responsabilidades familiares y personas que precisan requisitos de seguridad más altos.

A raíz de estas investigaciones se han establecidos unos principios base para la planificación del transporte local:

- Accesibilidad (paradas/estaciones/vehículos): el radio de influencia debe estar comprendidos entre 300 y 400 metros, de acuerdo con la densidad de la población de la zona, con un enfoque específico en los puntos de conflictos sociales. La accesibilidad es un requisito previo para las personas con discapacidades, y el diseño de vehículos adecuados en una necesidad imperiosa.
- Espacios amplios en lo vehículos: el acceso al transporte tiene que ser ágil para las personas que tienen una movilidad reducida o que necesitan la silla de ruedas, y al mismo tiempo hay que facilitar el transporte de carritos para bebés y niños. La NVP requiere que en los vehículos estén previstos espacios polivalentes.
- Seguridad: la seguridad en los espacios públicos y en los sistema de transportes es un requisito fundamental de calidad del transporte público local con perspectiva de género. La introducción de autobuses y taxis nocturnos y la coordinación con las

acciones de la policía y las empresas de transporte, han mostrado efectos benéficos en relación al aumento de la seguridad. Además es esencial mejorar la sensación de seguridad de los usuarios, ya que la encuesta ha demostrado que las Berlinesas en muchos casos se sentían inseguro o incómodos en el transporte público, sobre todo en horarios nocturno, de tal manera que muchos de ellos evitaban viajes en autobús, aceptando así las limitación de sus derechos movilidad.

Según el Ministerio de Transporte, en Suecia la igualdad de género ha sido un objetivo declarado de las políticas de transporte público desde finales de la década de los 90, cuando se estableció el Consejo de Igualdad de Género de Transportes y Tecnología de la información. Así en 2002 el Ministerio señaló que junto con los objetivos tales como proporcionar transportes públicos accesibles y de alta calidad , desarrollo regional y salvaguardia de los recursos, lo que el sistema de transporte requiere es ser planificado de acuerdo con valores y necesidades de hombres y mujeres. También establece que las mujeres y los hombres tienen que tener las mismas oportunidades de influir en el diseño, la estructura y la administración del sistema de transporte.

Uno de los ejemplos del seguimiento de esos principios es la iniciativa que se ha llevado a cabo en la ciudad de Malmö.

La ciudad de Malmö ha decidido incorporar la perspectiva de género en el desarrollo del sistema de transporte público, y en el otoño del 2011 ha comenzado el proceso de integración de igualdad de género en iniciativas destinadas al conseguimiento de un transporte más sostenible. El resultado fueron una serie de “dialogue meetings” con alumnos de secundaria, empleados en el sector del comercio y responsables de actividades para el tiempo libre; el proyecto comprendía también “focus group” con administradores y políticos para conocer sus puntos de

vista sobre género y transporte público.

La mayoría de los usuarios que participaron a este proyecto declararon que se sentían inseguros al utilizar el transporte público durante la noche, y los representantes de la policía confirmaron esta situación.

Sobre la base de estas informaciones, muchas municipalidades empezaron a trabajar para resolver los problemas de seguridad, y adoptaron medidas tales como el remover matorrales y arbustos al lado de las paradas de autobuses y la eliminación de vías de accesos oscuras como los túneles para llegar a las paradas de autobuses. En Kalmar, la seguridad nocturna ha sido mejorada gracias a la adopción de la iniciativa “nattstopp”³⁸, que prevé paradas intermedias no contempladas en las rutas normales.

Los problemas mayores que se presentaron en el desarrollo de este proyecto en la ciudad de Malmo, fueron los relacionados con las personas que tiene una doble carga de trabajo, el empleo remunerado y los trabajos del hogar y de cuidado, y que se mueven todos los días desde las grandes áreas suburbanas a diferentes lugares. Por lo tanto se ha visto la necesidad de seguir trabajando en esa dirección, sobre todo por lo que concierne la seguridad de estas personas.

Otro aspecto que ha surgido a raíz de este proyecto, es la necesidad de focalizarse en los hombres, tanto de mediana edad como mayores, para que se persuadan a seguir un patrón de movilidad más parecido al de las mujeres, que tienen un comportamiento mucho más sostenible.

³⁸ Ver ejemplo “entre dos paradas” de Montreal



IMAGEN 7: MALMÖ, SUECIA

El Reino Unido tiene una de las mejores “best practice” a nivel internacional, debido a la atención continua y bien estructurada que presta en las estadísticas nacionales sobre género y movilidad.

En el año 2000 el Departamento de Transportes publicó una guía para auditar los servicios de transporte público. Desde ese momento, se comenzó a desarrollar un conjunto de iniciativas llevadas a cabo por operadores de transporte para mejorar los servicios.

Entre estas medidas, destaca el Women’s Action Plan Development que fue presentado en el año 2004. Este programa de intervención con perspectiva de género va destinado a luchar contra las desigualdades en el acceso a los servicios públicos de transporte, erradicar los problemas que limitan la movilidad y autonomía de las mujeres en la ciudad y fomentar la participación femenina en el sistema de transportes londinense, incrementando su participación en el empleo en las empresas de transporte.

Se trata de un programa de largo alcance que incluye absolutamente todos los aspectos que entran en juego a la hora de abordar estos objetivos. El Plan incluye un estudio detallado de la movilidad femenina, plantea todo un programa de propuestas y finaliza con una metodología para auditar operadores y servicios de transporte desde la perspectiva de género. Una herramienta que tiene entidad en sí misma y que es transferible a otras ciudades.

Estos documentos, han sido creados con el asesoramiento de Women’s Transport Network, que incluye tanto mujeres como hombres, y promueve un acceso seguro al sistema de transporte y a las áreas peatonales, y al mismo tiempo impulsa la inclusión de las mujeres en el sector de los transportes.

Siempre en el Reino Unido Women and Design Service, ha elaborado varios manuales con recomendaciones para un diseño seguro y accesible del espacio público y de los espacios de transporte que facilite la movilidad de mayores y menores, de las personas que les acompañan, y de personas cargadas con bolsas de la compra o con capacidad física reducida (Canavagh 1998).

En 2006 el departamento de Transporte implementó el Plan Estratégico de Acción para la Igualdad de Género (2007-2010) como requisito de la Ley de Igualdad de 2006, que obliga todas las autoridades públicas a elaborar estrategias para la igualdad de género, con el objetivo de eliminar la discriminación y el acoso sexuales y promover la paridad.

Otro pilar importante de la estrategia es la publicación de estadísticas de transporte, que se desarrollan a nivel nacional de una manera muy detallada y desagregadas por edad, género, modo, distancia, profesión, nivel de satisfacción y motivo de desplazamiento. La publicación de la estadística “Focus on Personal Travel” recopila datos sobre las tendencias de movilidad en diferentes periodos a

partir de la década de los 80 hasta el 2003.

En cuanto a la movilidad de género, la encuesta muestra que los patrones han cambiado considerablemente con el tiempo en comparación con los hombres. Las últimas publicaciones se refieren al uso de autobuses públicos que has sido publicadas en marzo de 2010, y a los desplazamientos y viajes por negocio, publicada en abril de 2011. Ambas encuestas se basan sobre la Encuesta Nacional de Viajes, los datos de la cual han sido recogidos hasta el 2012 y actualizados en 2013, y se reflejan los hábitos de movilidad de hombres y mujeres, diferenciados por edad, en relación a la red de autobuses públicos y el propósito de los viajes.

Una de las iniciativas pioneras sobre la movilidad con perspectiva de género desarrollada en el Reino Unido, es la de la ciudad de Sheffield, done en 1993 se creó el Foro de mujeres sobre el Transporte, siendo un programa promovido por el departamento de Ordenación del Territorio del Ayuntamiento con motivo de la puesta en marcha del Plan de Municipal para el Centro Urbano.

Tras la consulta un grupo de mujeres técnicas de la Administración se estableció un mecanismo para mantener un dialogo continuado con las mujeres mediante la creación de un Foro de Mujeres sobre Transporte. La finalidad era que las técnicas municipales recogieran las necesidades de las mujeres en el transporte ya que ellas eran el grupo mayoritario de personas usuarias; de esta forma, las mujeres comenzaron a participar en la planificación del transporte de Sheffield.

La experiencia tuvo un valor pedagógico y formativo importantísimo sobre las propuestas de planificación de la movilidad y sobre las políticas inversoras. La administración organizó algunas actuaciones específicas como campañas de seguridad vial o de reducción de la contaminación ambiental.

Sin embargo, no se logró superar la barrera racial, la representatividad de las

mujeres, a pesar de los esfuerzos por incluir a todas, fueron las mujeres blancas, de clase media y de mediana edad las que normalmente asistían a las reuniones.

El gobierno de Escocia, en 2008 ha realizado un informe – Women and Transport: Moving Forward – que se centra sobre las necesidades diferenciales de género y edad en el transporte, y dispone directrices para los planificadores de transporte a nivel estatal y local, destacando en modo particular los temas de seguridad, accesibilidad, recorridos, coste e información sobre los medios de transporte.

También España tiene algunos ejemplos de iniciativas tanto públicas como privada, que tienen como objetivo la mejora del sistema de transporte con perspectiva de género.

Como hemos visto uno de los obstáculos mayores para las mujeres es el acceso al transporte público y su seguridad, y las estaciones de metros de España no eran ajenas a esos problema, aunque es cierto que en las últimas décadas, el diseño y construcción de los espacios y las estaciones de metro ha mejorado enormemente en la mayor parte de las ciudades españolas e incluso han entrado en este campo arquitectos-estrella ya que las infraestructuras de transporte pueden ser iconos de la nueva era.

Una de las experiencias pioneras en vincular el diseño de estos espacios con los temas de seguridad fue la realizada por la arquitecta Anna Bofill que lo puso en práctica en el diseño de la estación de metro de Plaza de Cataluña (Barcelona), en un momento en el que las estaciones de metro eran muy funcionales y predominaban los pasillos angostos y zigzagueantes³⁹.

³⁹ Muxi, Zaida: Ciudad próxima, urbanismo sin género (2009) Disponible en web: <http://www.ciccp.es/revistaIT/textos/pdf/09>

Lo que ahora resulta común en la construcción de espacios del interior del metro, en su momento resultó algo novedoso. El diseño, desde esta nueva perspectiva, se traduce en la creación de espacios amplios y legibles. Esta estación situada en el corazón de la ciudad de Barcelona, tiene un diseño cuidado que facilita la orientación y se han eliminado recovecos o quiebros en los itinerarios que permiten en todo momento ver y ser visto, una de las claves en la percepción de seguridad.

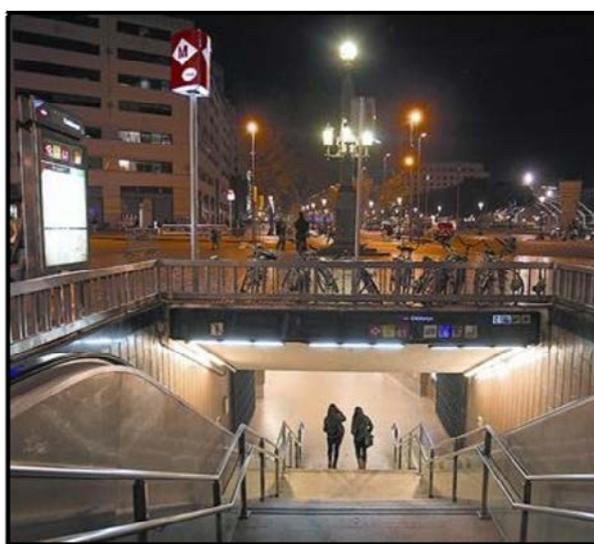


IMAGEN 8: *Entrada Estación de metro, Plaza Cataluña, Barcelona*

Otra experiencia que merece la pena ser mencionada es la llevada a cabo en Pamplona en el año 1998 cuando la Concejalía de la Mujer del Ayuntamiento suscribió un convenio con la Universidad de Navarra para elaborar un programa de investigación-acción sobre los transportes públicos en la comarca de Pamplona. En este programa participaron mujeres de los distintos barrios y zonas de la ciudad.

El estudio incluye un análisis de la movilidad de las mujeres en esta ciudad y un conjunto de medidas pormenorizadas dirigidas a incluirse dentro del Plan de Transportes de la Comarca de Pamplona.

Es interesante observar cómo muchas de las medidas expuestas por las mujeres navarras son coincidentes con otros muchos programas de intervención en movilidad con perspectiva de género y con programas de mejora de transporte público que en los últimos años se han implementado en muchas ciudades. Algunos de las propuestas que quedaron recogidas en el citado plan versaban sobre las siguientes cuestiones:

- Mejora de conexiones entre barrios y no sólo atender a los servicios centro-periferia.
- Incremento de servicios fuera de hora punta e incorporar nuevas paradas próximas a servicios o equipamientos que no los tienen.
- Cuidar la ergonomía, la accesibilidad y la comodidad de los autobuses. En este sentido, se habla de barras de sujeción horizontal situadas a una altura a la que no se llega o de asientos de altura desproporcionada. La incorporación de autobuses de plataforma baja y la posibilidad de portar bultos y carros, con espacios adecuados para ambas tareas, también se incluyó dentro de las propuestas.
- Hay muchas referencias a la información, comunicación y señalización no sólo en paradas y estaciones, sino también dentro de los autobuses sobre itinerarios y paradas.
- Hay propuestas vinculadas a las tarifas y formas de pago, reclamando un billete único para los distintos operadores de transporte de la ciudad.

En Madrid en 2004 el Colectivo de Mujeres Urbanistas inició la campaña “Carritos al Bus” en el ámbito de la Comunidad. En aquel momento las mujeres padecían diariamente los problemas de accesibilidad con carritos de bebe desplegados en los autobuses urbanos e metropolitanos. Esta situación era injusta al compararse con normativas de empresas de transporte público de otras ciudades

españolas. La campaña estaba dirigida a reclamar la posibilidad de subir desplegados carros de bebé en los autobuses urbanos e interurbanos de carácter metropolitano. La campaña fue acompañada de la recogida de firmas y de otro tipo de acciones en la calle, para poner de manifiesto las enormes dificultades que tienen quienes cuidan y transportan bebés en grandes ciudades, más aún cuando se ven penalizados por la prohibición en el acceso al autobús.

En aquel momento, en las compañías de transporte público de la Comunidad de Madrid, la presencia o no de carritos abiertos en el autobús era potestad del conductor, tal y como recogían los reglamentos de viajeros de las operadoras. Estos conductores en la mayoría de las ocasiones declinaban esta posibilidad ante el vacío normativo sobre la responsabilidad en caso de accidente; se trataba de una fórmula totalmente arbitraria que dejaba a las personas que lo necesitaban a merced del carácter o el humor del conductor.

Cuatro años más tarde del comienzo de la Campaña, en el 2008⁴⁰, y tras duros debates sindicales, técnicos y políticos la Asamblea de la Comunidad de Madrid aprueba la modificación de los Reglamentos de Viajeros de las empresas operadoras y donde se adjudica al Consorcio de Transportes de la Comunidad de

Madrid las modificaciones técnicas de los vehículos que permitieran poner en práctica esta decisión.

⁴⁰ Decreto 1/2008 de 17 de enero por el que se modifica el Decreto anterior 79/1997 de 3 de julio, y se publica en el BOCAM el 23 de enero del 2008.



IMAGEN 9: *Mujer subiendo al autobús con carrito, Madrid*

En Italia se puede señalar la experiencia de la ciudad de Bolzano, que en 2005 ha configurado una estrategia para ayudar los ciudadanos a conciliar el tiempo dedicado a la familia con el tiempo dedicado al trabajo. La implementación de esta práctica ha previsto la consulta y la implicación de actores de diferentes sectores políticos.

En línea con esta política, las autoridades de la ciudad han desarrollado una serie de iniciativas con un enfoque espacial a las necesidades de desplazamientos de las mujeres:

- Taxi rosa: un servicio de taxi dedicado a todas las mujeres en horarios de tarde y noche, desde las 22 horas hasta las 6 de la mañana (con una ampliación a partir de las 20 horas, para mujeres mayores de 65 años), con un descuento de 3 Euros por viaje.
- Aparcamientos Rosa: áreas de aparcamientos reservadas en la ciudad, caracterizadas por fácil acceso, bien iluminados y cerca de las salidas.
- Mayor flexibilidad de horarios y calendarios de actividades que tienden a ser relacionadas con las mujeres (por ejemplo, apertura de las guarderías), con el fin de distribuir de mejor manera los viajes que ellas realizan durante el día.

La iniciativa muestra que con poco esfuerzo económico, las administraciones locales podrían ser capaces de ofrecer beneficios tangibles a las mujeres y satisfacer sus expectativas en relación con la seguridad, proporcionando alternativas validas al modo privado o aumentando el nivel de seguridad en las opciones públicas.

En Estados Unidos el departamento de Transportes y la Administración de autopistas , dentro de su programa de investigación de las necesidades de los usuarios, ha elaborado el informe Women’s Travel: Consequence and Opportunities, que se centra en las restricciones de acceso al espacio urbano de aquellas personas que compaginan trabajo remunerado y trabajo no remunerado. En 1996, 2000 y 2004 esta Administración Federal de Autopistas ha realizado congresos sobre el tema de género y transporte, y ha publicado también directrices sobre cómo reducir las dificultades de movilidad de menores y mayores (FHWA 2003).

En Estados Unidos son numerosas y de fundamental importancia también las iniciativas privadas, sobre todo por lo que concierne la seguridad en los medios de transporte públicos, y que han sido de ejemplo para otros países.

Una de estas iniciativas es la promovida por Rightrides, que es una ONG que ofrece a mujeres y transexuales transporte nocturno gratis de vuelta a casa los sábados por la noche y las madrugadas del domingo en 45 barrios de la ciudad de Nueva York. La motivación principal de esta organización es que “volver a casa de forma segura no debe ser un lujo”.

La organización surgió en 2004 como respuesta al aumento de asaltos y agresiones contra mujeres que regresaban caminando a casa de noche. Esta organización provee servicio de transporte gratis a aquellas personas que no pueden pagar un taxi u otro medio privado de transporte y que se sienten inseguras en los transportes públicos.

La organización funciona gracias a conductoras y conductores voluntarios, acompañados de otros voluntarios de apoyo, teniendo que haber siempre una mujer entre los equipos de acompañamiento. Hay unas cien personas voluntarias dentro de la organización que se turnan para realizar este servicio y se contabilizan en más de 2000 los servicios realizados desde que se inició en 2004.

Los vehículos los presta gratuitamente una empresa de coches compartidos, que ofrece seis vehículos durante esas horas del fin de semana.

Canadá es uno de los países pioneros en tema de igualdad de género, en el sistema de transporte con un enfoque articular a la seguridad y la lucha de la violencia contra las mujeres.

Una de las experiencias más conocidas a nivel internacional y que ha sido de ejemplo por muchas otras ciudades es el servicio de descenso “Entre dos parada” (Entre deux arrêts).

En 1989 la sociedad de transporte de Toronto realizó una vasta evaluación de la seguridad, desde el punto de vista de las mujeres, en más de 65 estaciones de metro y de paradas de autobuses. Las conclusiones llevaron a la puesta en vigor el servicio de descenso entre dos paradas. Este servicio se ofrece al anochecer y permite a las mujeres aproximarse a su punto de destino. Posteriormente, esta medida fue adoptada por otros grupos de transporte en todo Canadá. En Montreal, donde las mujeres representan más del 60% de la clientela, tal servicio ha sido puesto en marcha gracias a la demanda de los grupos de mujeres, dentro del cuadro de un proyecto piloto y con una duración de seis meses. Siendo positiva la evaluación, STCUM (Sociedad de Transporte de la Comunidad Urbana de Montreal) y sus coparticipes miembros del CAFSU (Comité de Acción de Mujeres por la Seguridad Urbana), anunciaron en diciembre de 1996, que servicio sería, a partir de ese

momento, ofrecido de forma permanente. La ciudad de Laval puso en operación este servicio dentro de su territorio en 1999 y la ciudad de Lewis en el 2003⁴¹.



IMAGEN 10: *Parada de Autobuses, Montreal*

Asia, también tiene ejemplo de buenas prácticas focalizadas a la mejora de los transporte, sobre todo con perspectiva de género. Los países más desarrollados, como Japón han empezado a interesarse del tema ya hace algunas décadas, por ejemplo, el Comité de la Mujer del Colegio de Arquitectos e Ingenieros de la Construcción de Tokio y los Ministerios de Salud y Bienestar, y de la Construcción del Japón en el año 1993 comenzaron a preocuparse por la accesibilidad de la población (personas mayores, niños y niñas, discapacitados, etc.). Realizaron un estudio en profundidad sobre la accesibilidad y movilidad y diseñando propuestas que mejoraran el nivel de confort de los viajes. El estudio señalaba que existían recorridos y etapas del viaje en transporte público que requerían un gran esfuerzo: subir escaleras, acceder a las maquinas de billetes, información inaccesible para personas con discapacidad, ausencia de zonas de descanso, etc. Estos proyectos de “Ciudades Amables” se pusieron en marcha en más de 300 ciudades.

⁴¹ El proceso de coparticipación entre los grupos de mujeres y las instancias locales de la ciudad de Montreal, fueron seleccionadas por haber puesto en operación el servicio mencionado; y en el cuadro de experiencias exitosas del programa hábitat para el año 2002, bajo la categoría “Integración desde una perspectiva de género en el transporte público”.

Mientras que los países asiáticos que todavía están en fase de desarrollo, solo recientemente, han focalizados sus políticas sobre el tema de la igualdad de género y los transportes, tanto para mejorar el sistema mismo, como sobre todo para facilitar el la integración de la mujer en terminaos generales.

El Ministerio de Transporte (MOT) de Vietnam para el Comité para el Progreso de la Mujer (CAW), está intentando de integrar el género en las políticas y desarrollo del sector de transporte, incluyendo formación específica en ese sector. MOT – CAW han dirigido dos Workshops en octubre de 2010 sobre transporte y género en Ha Noi y Ho Chi Mhin City con el fin de ayudar el Ministerio de Transporte a integrar las cuestiones de género en sus actividades y programas. Entre los participantes había desde el personal decisonal a nivel nacional del MOT hasta los responsables de los departamentos provinciales de Transportes. Como resultado de los workshops, se ha decidido incluir en los programas de formación nacional del Ministerio de Transporte temas sobre el género, y también en los programas para transporte rural, con el fin de institucionalizar los enfoques de género en el transporte⁴².

⁴² Source: World Bank, 2011. Building capacity to make transport Work for Women and Men in Vitenam: Gender ans Transport Challenges. East Asia and Pacific Region Social Development Notes – Innovations, Lessons and Best Practice.



IMAGEN 11: Parada de autobuses en Ha Noi, Vietnam

Otro proyecto desarrollado en Ho Chi Minh, es el activado por Ho Chi Minh Urban Mass Rapid transit Line 2 Investment Program, que ha realizado un programa que tiene como objetivo favorecer y asegurar la movilidad de las mujeres, ayudarlas a entrar en el mercado laboral y mejorar sus ingresos, y apoyarla para que sea menos oneroso para ella llevar a cabo las labores domésticas y el cuidado de los niños. También prevé la incorporación de las mujeres en trabajo del sistema de transporte, un 20% para la construcción y un 30% para el empleo en las estaciones; áreas de esperas, en las plataformas, para mujeres; espacios para empresas femeninas; asientos preferenciales para mujeres con niños y sitios de almacenaje para los carritos y compras; luces de seguridad cerca de las paradas de autobuses; acceso fáciles de subida y bajada del medio de transporte; sistema de billetes y horario de trenes, que se adapte a múltiples viajes y uso intermodal de los transportes; marketing para las mujeres como usuarias del metro; especial atención y soporte para la reintegración de familias monoparentales de mujeres⁴³.

El Programa de Inversión para el Desarrollo del transporte Urbano en Mongolia

⁴³ Source: ADB, 2011. Viet Nam: Ho Chi Minh City Urban Mass Rapid Transport Line 2 Investment Program. Manila

tiene el objetivo de crear servicios de transporte urbano eficiente, seguro y accesible en Ulaanbaatar. Por ello tienen previsto incluir en el proyecto y desarrollo de la red de autobuses (BRT) un diseño que responda tanto a las necesidades de las mujeres como las universales. Se prevé la incorporación de salas de espera con áreas preferenciales para mujeres y niños, asientos para mujeres embarazadas y mujeres con niños, iluminación adecuada en las paradas de autobuses, para que sean más seguras para las mujeres, baños separados para hombres y mujeres, y elementos de diseño específicos para la seguridad de los peatones y de los discapacitados. Además, por lo menos el 30% de los puestos de trabajo en la red de autobuses, tienen que ser asignados a mujeres (conductoras, personal de apoyo en las estaciones y supervisoras)⁴⁴.

En Dhaka (Bangladesh), la Dhaka North City Corporation y Gazipur City Corporation, han realizado un informe de género sobre la accesibilidad y la seguridad para las mujeres al sistema de transporte de autobuses (BRT) en un área donde la mayoría de los usuarios son mujeres que se desplazan para ir a trabajar en fábricas del sector del textil. A raíz de estos estudios se ha previsto un plan de acción con las siguientes características: reservar el 20% de los asientos para las mujeres, reservar por lo menos el 15% de áreas de venta para mujeres, dar una ayuda para cubrir el 70% del coste de transporte a los trabajadores del sector textil (la mayoría de los cuales son mujeres); destinar el 20% de los empleos en la red de autobuses para mujeres; garantizar la participación de al menos el 30% de mujeres en la mejora de los mercados locales y el acceso a calle secundaria para los transportes no motorizados⁴⁵.

⁴⁴ ADB (Asian Development Bank) 2012. Mongolia: Urban Transport Development Investment Program. Manila

⁴⁵ Source: ADB 2012. Bangladesh: Greater Dhaka Sustainable Urban transport Project. Manila

Una iniciativa generalizada a muchas ciudades del mundo, para defender la seguridad de las mujeres, que a menudo son víctimas de acosos y agresiones en los transportes públicos, es el uso de vagones segregados o servicios donde las mujeres, junto con los menores, viajan sin entrar en contacto con los hombres.

Por desgracia, muchos son los lugares donde se ha tenido que acometer esta medida, muchas veces propuesta por las áreas de igualdad para evitar esos conflictos cotidianos. Existen autobuses, taxis y vagones sólo para mujeres en ciudades de Japón, India, Indonesia, Méjico, Brasil, u Honduras, por citar algunos. Lo paradójico de esta medida que se supone a favor de las mujeres, es que estas mismas fórmulas de segregación por sexos son aplicadas en algunos países con posiciones políticas ultraconservadoras y sexistas.

Se trata de una medida que indica un nivel de conflicto social y un nivel de violencia y falta de respeto hacia las mujeres que, más que una solución, es una fórmula paliativa para un grave problema al que se enfrentan millones de mujeres en ciudades de todo el mundo.

En algunos países estos programas van acompañados de otras políticas y medidas de igualdad dirigidas a luchar contra las raíces del acoso y las agresiones dentro de los transportes públicos. Se trata de todo un conjunto de acciones vinculadas a la educación, a la concienciación social, junto con acciones legislativas y punitivas para atajar la violencia contra las mujeres.

Un ejemplo de esos proyectos, de segregación de transporte para mujeres, ha sido desarrollado en Bangkok (Tailandia). Desde el mes de mayo 2000, el grupo de transporte Bangkok Mass Transit Authority (BMTA) ofrece un servicio de transporte colectivo exclusivamente reservado para las mujeres. Este bus de mujeres (lady bus) es una respuesta a numerosas quejas hechas por un gran número de mujeres, a

propósito de su seguridad, particularmente a las horas de máxima afluencia. Solamente las mujeres y sus hijos menores de 15 años están autorizados a utilizarlos. Los conductores y los controladores de estos autobuses son hombres, ya que la BMTA busca poder proteger a las pasajeras en caso de urgencia. Eso sí que la tercera parte de los autobuses sobre cada 10 proyectos diferente, se reserva para el uso exclusivo de las mujeres durante sus días 30, 31 y primero de cada mes, entre las 16 y las 21 horas; tal distribución considera los trayectos vespertinos correspondientes a los días de pago de salarios. De acuerdo con los resultados de esta iniciativa el servicio exclusivo se ha incrementado.

Otro ejemplo es el del metro de Tokio que, a pesar de que su sistema de metro es uno de los más grandes y eficientes, a veces tiene un sobre cupo del 200%. Esto ocasiona que las personas se transporten al trabajo en condiciones de muy alta congestión humana. Dichas condiciones son particularmente difíciles para las mujeres dado que con mucha facilidad los hombres las pueden tocar y acosar. Por tal motivo, en el Kanto (el metropolitano de Tokio) y en el área de Kansai (Osaka y Kobe) se han introducido vagones exclusivos para mujeres. Estos vagones fueron defendidos por un antiguo partido de oposición conocido por su preocupación por el bienestar. El jefe de gobierno organizó un comité para discutir el problema del acoso sexual a la mujer en los trenes, y el Ministerio de Suelos, Infraestructura y Transporte solicitó a las compañías privadas que introdujeran los vagones exclusivos para mujeres.

Estos ejemplos indican como en los últimos años se han desarrollado o se ha empezado a desarrollar propuestas y experiencias de adecuación de los transportes públicos a las mujeres. Esta situación demuestra un avance en el tema de igualdad de género en el sector de los transportes, pero estas iniciativas siguen siendo escasas si

se considera el panorama mundial, y en muchos casos son acciones puntuales y a veces controvertidas.

Es cierto que pero algunas de ellas han conseguido alcanzar sus objetivos con éxito, algunas son programas institucionales que han asumido las políticas de transversalidad y que están llevando a cabo acciones concretas para mejorar el sistema de transportes; otras son propuestas surgidas de grupos y colectivos de mujeres que han sido posteriormente aprobadas y puestas en funcionamiento por los organismos competentes.

Hay también acciones que tienen que ver con la autogestión de la seguridad en los servicios de transporte por parte de grupos y de organizaciones no gubernamentales, en modo específico, dos propuestas que han surgido desde colectivos de mujeres de Nueva York para luchar contra el acoso o la inseguridad en los transportes públicos y que posteriormente se han replicado en otros países.

3.5 CONCLUSIONES GENERALES DE LA PRIMERA PARTE DE LA INVESTIGACIÓN

La investigación llevada a cabo hasta ahora demuestra que:

- El uso de la ciudad y en modo particular la movilidad respecta pautas diferenciales según el sexo. En la mayoría de los países europeos son las mujeres las que más utilizan el transporte público, sin embargo la nueva configuración de la ciudad ha llevado a un número siempre mayor de mujeres a usar el medio privado, sobre todo porque es el que más se adapta a las exigencias de ellas, que necesitan horarios y recorridos más flexibles.
- Una de las grandes diferencias con respecto a la movilidad, entre hombres y mujeres es la diversa accesibilidad y dificultad en recorrer las distancias. Motivaciones de estas diferencias son la seguridad, que para ellas es un tema muy importante, el acceso o no a un medio privado, las diferentes formas de empleo (tiempo parcial o completo) y la consecuente diferencia salarial, pero la motivación más importante, que tiene como consecuencia buena parte de las nombradas anteriormente, es un reparto no equitativo de las tareas domésticas.
- Las mujeres son un colectivo diverso y no tiene un comportamiento único y común con respecto a la movilidad, cada una tiene sus exigencias dictadas por diferentes variables que condicionan su vida.
- Cuando se habla de transporte con perspectiva de género es necesario analizar en qué modo las políticas, los proyectos y las prácticas influyen sobre hombres y mujeres y la consecuente relación entre ambos.
- La política de transporte se basa sobre un modelo androcéntrico.

A raíz de estas conclusiones se enfoca la siguiente parte de la investigación sobre los modelos de medición de las pautas de movilidad, introduciendo nuevas categorías, proponiendo una metodologías diferente y aplicando esta metodología en el caso concreto de Madrid. Se demuestra como las encuestas de movilidad pueden ser igualitarias para mujeres y hombres y consecuentemente proporcionar un servicio objetivo e imparcial para todas las personas.

4. VISIBILIZANDO LA MOVILIDAD VINCULADA AL TRABAJO NO REMUNERADO. EL CONCEPTO DE MOVILIDAD DEL CUIDADO

Sobre la base de las consideraciones y análisis expuestas en los capítulos precedentes, se introduce el concepto “movilidad del cuidado” forjado por Inés Sánchez de Madariaga, que reconoce la necesidad de cuantificar, evaluar y hacer visible el desplazamiento diario asociado con el trabajo del cuidado. Donde, por trabajo del cuidado se entiende el trabajo no remunerado, realizado por los adultos para los niños u otras personas dependientes, incluido el trabajo relacionado con el mantenimiento del hogar.

Las investigaciones recientes demuestran como la terminología de la movilidad no contribuye a reconocer estos tipos de viajes, sino que en la mayoría de los casos los encubre con la excusa de la neutralidad y, frecuentemente, en las encuestas de movilidad se hace una clasificación entre “viajes obligados” y “viajes no obligados”(Sanz Alduán, 2005).

Podría pensarse que es simplemente una clasificación que ayuda a la planificación del transporte, dado que se puede considerar que los “obligados” son viajes recurrentes que tienen unas pautas y unos horarios marcados que se repiten a diario, pero, como se verá, esta designación no resulta neutral y da protagonismo y prioriza unos desplazamientos sobre otros.

El mismo carácter de “obligado” que el modelo de movilidad obligada atribuye a los desplazamientos al lugar de trabajo o estudio ya ilustra el sesgo que comporta. Lo cierto es que hacer la compra, acompañar al médico o transportar a menores es tan “obligado” como acudir al trabajo o a la universidad; de tal manera que en el enfoque metodológico de los estudios y encuestas de movilidad que adopta este modelo, hay viajes que no se recogen y viajeros que no existen (Sanz Aludan, 2005).

Un estudio que se ha realizado en Barcelona en 2004 sobre los motivos de desplazamientos pone de manifiesto la escasa validez empírica de este modelo (Miralles-Guash, 2005):

| DESPLAZAMIENTOS REALIZADOS EN LA REGIÓN METROPOLITANA DE BARCELONA (2004) | | | |
|--|---------------|---------------|---------------|
| | Hombre | Mujer | Total |
| Trabajo remunerado o estudio | 30,8% | 20,9% | 25,8% |
| Otros motivos | 25,5% | 35,0% | 30,4% |
| Vuelta a casa | 43,7% | 44,0% | 43,9% |
| Total | 100,0% | 100,0% | 100,0% |

TABLA 18: Desplazamientos realizados en la Región Metropolitana de Barcelona (2004)
Fte. EMEF, 2004 en Miralles-Gaush, 2005, p.58

De la misma manera, en 2012, la Enquesta de Mobilitat en Dia Feiner (EMEF) (IERMB 2012), demuestra que en la Región Metropolitana de Barcelona los tipos de viajes no cambian, sino que disminuyen los relacionados con trabajo remunerado y estudios o “viajes obligados”, y aumentan los “viajes no obligados”. En esa encuesta se presentan 16.125.464 desplazamientos en día laborales, que representan 3,8 desplazamientos diarios por persona. El 40,6 % de los motivos que generan estos viajes son personales y solo el 16% son por trabajo o estudio.

| DESPLAZAMIENTOS REALIZADOS EN LA REGIÓN METROPOLITANA DE BARCELONA (2012) | |
|--|-------------------|
| Motivo | Porcentaje |
| Trabajo remunerado o estudio | 16,0% |
| Otros motivos | 40,6% |
| Vuelta a casa | 43,4% |
| Total | 100,0% |

TABLA 19: Desplazamientos realizados en la Región Metropolitana de Barcelona (2012)
Fte. EMEF, 2012 Alejandro Ramón Mosquera

Así que:

- los desplazamientos realizados para ir al lugar de trabajo o estudio no representan ni una quinta parte del total de los desplazamientos;
- muchos desplazamientos de vuelta a casa no se realizan desde el trabajo o lugar de estudio, y es igualmente presumible que parte de los desplazamientos al lugar de trabajo o estudio no provengan de casa.
- El modelo de movilidad obligada explica solamente una parte de la movilidad, y en el caso de las mujeres esta distorsión es aún más acusada.

Otra encuesta realizada en las regiones Urbanas de Andalucía en 2011, nos lleva a las mismas conclusiones:

| DESPLAZAMIENTOS REALIZADOS EN LAS REGIONES URBANAS DE ANDALUCIA (2011) | | | |
|---|---------------|---------------|---------------|
| | Hombre | Mujer | Total |
| Trabajo remunerado o estudio | 21,0% | 14,9% | 18,0% |
| Otros motivos | 38,2% | 44,5% | 41,3% |
| Vuelta a casa | 40,8% | 40,6% | 40,7% |
| Total | 100,0% | 100,0% | 100,0% |

TABLA 20: Desplazamientos realizados en las Regiones Urbanas de Andalucía (2011)
Fte. IECA, 2011

Las encuestas habituales que se utilizan para analizar los patrones de movilidad, demuestran, de esta forma, que los “viajes obligados” quedan mejor registrados que los incluidos en la segunda categoría, asumiendo un porcentaje superior al que realmente les corresponde, y priorizándose frente al resto. Toda la maquinaria de la planificación de los transportes y las infraestructuras, la gestión y la inversión focaliza sus esfuerzos en favorecer estos viajes que socialmente se consideran prioritarios, minusvalorando u omitiendo la esfera del trabajo no remunerado. Mientras que los viajes generados por el trabajo doméstico, el cuidado, el acompañamiento, el aprovisionamiento o la crianza pasan a un plano secundario, no sólo sin valor económico, sino también sin visibilidad ni reconocimiento social.

Como se indicaba anteriormente, en muchas encuestas no se contabilizan algunos viajes realizados a pie, con la excusa de que duran menos de cinco o diez minutos y que no tienen como destino acudir al trabajo o a un centro de estudio. Esta decisión arbitraria excluye de la foto de la movilidad un amplio número de viajes que se desarrollan en el entorno de los barrios para realizar compras, acudir a equipamientos diversos, acompañar a menores o realizar gestiones. Todo un conjunto de actividades que mayoritariamente asumen las mujeres y que, al quedarse fuera de la fotografía, quedan al margen de la planificación dado que “no existen”.

De esa manera no se prevé en la planificación de transportes la opción de viajes encadenados, poligonales, que enlazan distintos recorridos para realizar distintas funciones; el patrón de viaje es el de los varones, una manera de viajar que suele ser de tipo pendular.

Con el concepto “movilidad del cuidado” se entienden los viajes del cuidado como un todo, ya que son desplazamientos derivados de las distintas tareas de atención y cuidado a la familia u otras personas dependientes. Las estadísticas actuales fragmenta los desplazamientos poligonales en múltiples viajes y motivos, de forma que cada tipo de viaje representa sólo un pequeño porcentaje del total, siempre por debajo de los viajes que se denominan ‘obligados’. Sin embargo una visión conjunta de estos desplazamientos poligonales permitiría constatar que el peso real de la movilidad de cuidado es equiparable al de la movilidad que se considera ‘obligada’.

Cuando los responsables del transporte público hacen encuestas para comprender los patrones de movilidad existentes y poder consecuentemente planificar un servicio mejor de tal infraestructura, suelen categorizar los viajes de acuerdo al fin

que tienen. Por ejemplo la Administración Federal de Carreteras de Estados Unidos utiliza las siguientes categorías (US FHA, 2009):

- Desde/al trabajo
- Otros trabajos
- Compras
- Otros familia/ Asuntos personales
- Escuela (Iglesia)
- Social y recreativo
- Otros

Las encuestas nacionales españolas para la movilidad metropolitana usan casi las mismas categorías (Ministerio de Fomento 2007):

- Trabajo
- Estudio
- Compras
- Recreativo
- Pasear
- Acompañar
- Visitar
- Otros

Mientras que las encuestas regionales desarrolladas en Madrid por el Consorcio de Transporte, consideran como propósito de viajes, los siguientes (CTM 2004):

- Trabajo
- Estudio
- Compra

- Recreativo
- Acompañar
- Otros

Según estas categorías podemos ver que la manera en que las estadísticas recogen los datos y los analizan hace que en muchos casos no se tengan en cuenta todos los desplazamientos que se efectúan para acudir los trabajos de cuidado.

Mediante el concepto “movilidad del cuidado” Inés Sánchez de Madariaga demuestra, con sus investigaciones (2009, 2010, 2013^a, 2013b), que las encuestas de transporte no evalúan el tiempo que se dedica a los desplazamientos para el trabajo del cuidado.

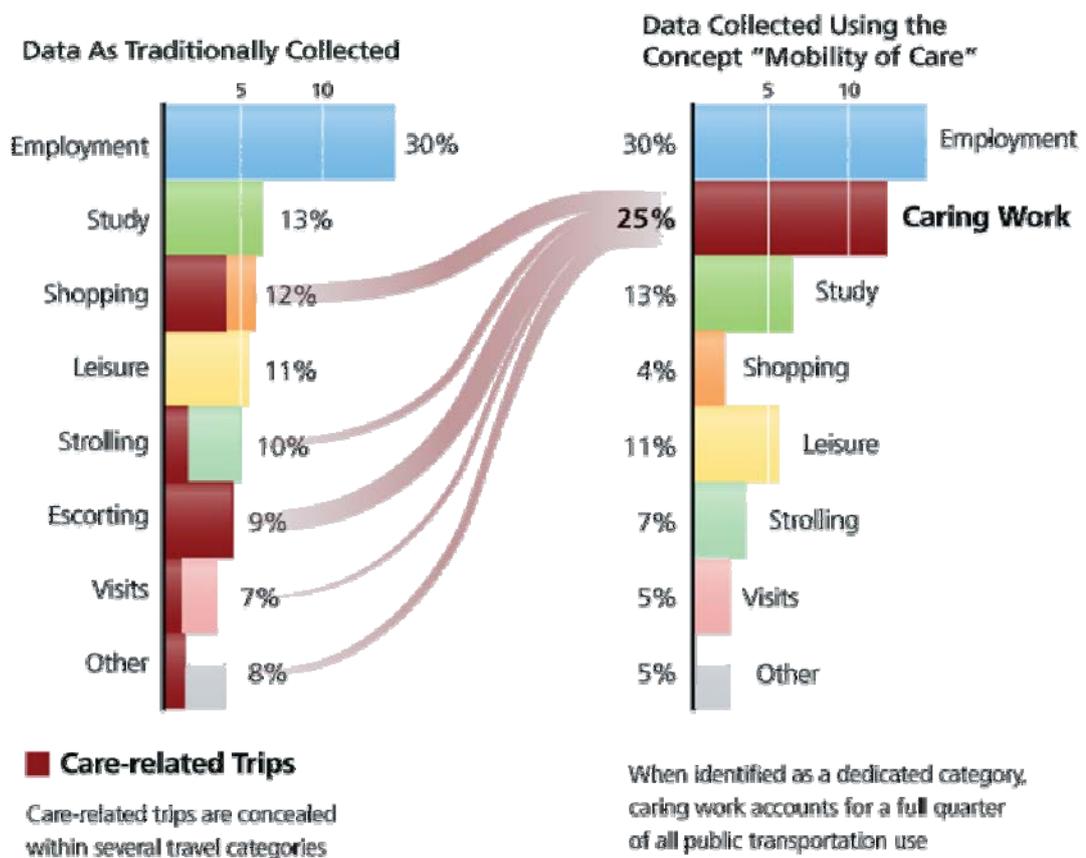
Las investigaciones desarrolladas en los últimos años señalan ampliamente que las mujeres dedican mucho más tiempo que los hombres en los trabajos de cuidado, lo que implica que un estudio profundizado de los desplazamientos realizados para este fin, sería un adelanto para la igualdad de género en el transporte, ya que la mayoría de los viajes para el trabajo de cuidado se realizan en transporte público.

El hecho que hasta ahora el modelo de medición de la movilidad haya sido el de los hombres, hace que se considere como pauta general de desplazamiento la lineal, mientras se ha demostrado que la movilidad de las mujeres es reticular, encadenado una mayor diversidad de destinos y actividades, y consecuentemente un mayor número de viajes entre distintos lugares del espacio urbano, uno tras otro, para poder realizar todas las tareas relacionadas con el trabajo doméstico y de cuidado de personas y el trabajo remunerado.

Siguiendo el análisis de las investigaciones desarrolladas sobre el tema, en base a los datos recogidos en la encuesta nacional de movilidad en España de 2007,

podemos ver como los viajes relacionados con el trabajo remunerado tienen categorías específicas y en algunos casos más de una en los instrumentos de sondeo que utilizan las administraciones públicas. Por el contrario todos los desplazamientos relacionados con el trabajo del cuidado no son “categorizados”, sino encubierto bajo otros motivos.

Gráfico 21: **Public Transportation Trips by Purpose (2006-2007 Spain)**



Sánchez de Madariaga 2009, 2010, 2013a, 2013b. Image by Erik Steiner.

El gráfico de la izquierda muestra los datos de transporte calificados de manera tradicional, se puede ver como en ese caso se privilegia el empleo remunerado, al presentarla como una sola, gran categoría. Mientras que los trabajos del cuidado (rojo oscuro) se dividen entre diferentes categorías, bajo otra calificación, como acompañar, visitar, ocio, etc.

El gráfico de la derecha relocaliza los viajes de transporte público mediante la calificación de “viajes del cuidado” en una sola categoría. Este gráfico nos enseña la importancia que tienen estos tipos de viajes en el sistema de transporte general, lo que permite rediseñar y repensar los sistemas de transporte, para que sean funcionales para todos los segmentos de la población, mejorando así la eficiencia urbana.

Los gráficos anteriores muestran de manera explícita que las encuestas, los análisis y las investigaciones efectuadas por parte de las políticas públicas, en la mayoría de los casos, no son un espejo de la realidad, no muestran de manera veraz cuáles son las problemáticas más importantes a resolver en materia de movilidad.

Además, las encuestas de actividad, han reflejado y a su vez han contribuido a la desvalorización de las actividades relacionadas con el mantenimiento del hogar y el cuidado de personas dependientes, al definir como “no trabajo” las actividades realizadas por las amas de casa. Este es un ejemplo de cómo los presupuestos implícitos en la formulación de las técnicas investigadoras pueden quitar importancia a ciertas actividades, relegándolas a un segundo plano, haciéndolas menos visibles y de esta manera reduciendo su importancia como objeto de las políticas públicas.

De tal manera que todo aquello que la administración pública o los operadores del transporte se “ahorran” cuando no invierten recursos en conocer en profundidad a la demanda y en realizar una planificación a “medida”, recae sobre las personas individuales, que tienen que invertir su esfuerzo, su dinero, su tiempo y su frustración en unir y darle un sentido a lo que está desconectado.

Las investigaciones desarrolladas hasta ahora, nos llevan a reconocer la necesidad de medir y evaluar la movilidad del cuidado y reconocer el peso que tiene en la

totalidad de la movilidad, para poder construir una base más amplia de los patrones de movilidad, comportamientos y exigencias, junto con la mejora de los conceptos operacionales y de políticas de transporte más equitativas, que respondan de manera más apropiada a las necesidades de género, beneficiando así a toda la sociedad.

En ese ámbito hay que tener en cuenta que cuantificar la movilidad de cuidado exige ciertos cambios significativos en las formas de recoger datos estadísticos. No se trata sólo de sumar los desplazamientos que actualmente aparecen en las estadísticas como viajes de compras, acompañamiento, gestiones, cuidado de otros, etc. El problema es que los datos sobre movilidad se recogen con una serie de sesgos que infravaloran los viajes de cuidado: las estadísticas no recogen los viajes cortos a pie y tampoco reflejan bien los viajes encadenados; no se deslindan con precisión los viajes de cuidado de otro tipo de viajes, de manera que muchos viajes de cuidado aparecen como viajes personales o de ocio; finalmente, bajo el concepto ‘otros motivos’ a menudo se ocultan viajes de cuidado.

Así que el análisis de transporte con perspectiva de género, tiene el desafío de sacar a la luz conceptos escondidos y señalar limitaciones y sesgos en la forma de que se realizan las encuestas y se analizan los datos.

Sobre todo, reconocer la diferencia de género en el uso de los transportes reconduce a la importancia de la perspectiva de género en el urbanismo. Atender las diferencias en el uso del espacio y los transportes en función de género, permite entender cuestiones claves del funcionamiento del sistema de los transportes, y se pueden evitar actuaciones desorientadas y parciales.

En estudios y planes con perspectiva de género vinculados al urbanismo y transporte, se ha demostrado como la simplificación en la gestión urbanística y en

los servicios públicos, genera una vida cotidiana difícil de gestionar para quienes tiene que compatibilizar distintas actividades y esferas a lo largo del día.

4.1 ANÁLISIS CRÍTICO DE LAS ENCUESTAS DE MOVILIDAD DESDE LA PERSPECTIVA DE GÉNERO

Para poder realizar una encuesta de movilidad con perspectiva de género, es importante individualizar una metodología que esté en consonancia con los datos y las informaciones que se quieren obtener: tiene que ser acorde a sus objetivos.

Cuando se habla de mujeres, los métodos cualitativos son los que mejor describen las experiencias diarias de ellas, permiten especificar sus acciones y el significado que tienen. Pero hay que reconocer que las encuestas cualitativas tienen un uso menos práctico que las cuantitativas, aunque los datos etnográficos son muy poderosos para entender los fenómenos sociales.

De tal manera que las técnicas cualitativas tienen que complementar las técnicas cuantitativas, ya que los resultados de una dan validez y refuerzan los resultados de las otras.

Así para definir unos patrones reales de la movilidad femenina relacionada con el trabajo del cuidado, es fundamental desarrollar investigaciones tanto cuantitativas como cualitativas.

Sin embargo la gran mayoría de las encuestas que se desarrollan para entender la movilidad, tienen solamente una validez desde el punto de vista cuantitativo, lo que lleva a proporcionar unos servicios que solo en pequeña parte se conforman a las necesidades reales de los usuarios.

En manera específica en el campo de los estudios de transporte con perspectiva de género se reconocen carencias de datos tanto desde el punto de vista cualitativo como desde el punto de vista cuantitativo, además de deficiencias en la recogida de los datos y su análisis e interpretación, y en manera particular se constata la presencia de sesgos de género.

Lo sesgos de género se pueden encontrar en varias partes de una encuesta, en la definición de la muestra, en la metodología utilizada para llevarla a cabo, en los títulos, en el contenido, en su interpretación.

Margrit Eichler individua 7 sesgos de género,

1. Androcentrismo
2. Sobregeneralización / Sobreespecificidad
3. Insensibilidad al género
4. Dobles estándares
5. Adecuación al sexo
6. Familismo
7. Dicotomía sexual

El problema del androcentrismo, en sentido amplio, se refiere a las formas de conocimiento e implica la adopción de una perspectiva masculina. Afecta tanto a la práctica de la investigación como a la construcción de planteamientos teóricos (Harding, 1996; Eichler, 1992, 2001) y está presente en todas las ramas del saber. Supone utilizar en cualquier investigación o análisis una posición que surge de la experiencia social masculina, y específicamente, de la de los varones occidentales, blancos y de clase media. El androcentrismo implica la identificación de lo masculino con lo humano en general, y a su vez, la equiparación de lo humano con lo masculino, lo que lleva a constituir lo masculino como norma (Ortiz, 2006). El androcentrismo contribuye a la invisibilización de las mujeres, a la omisión de su experiencia social y a la solidificación de estereotipos fundados en la naturaleza. Este obstáculo puede manifestarse bajo diferentes formas:

Consideración de los varones y sus experiencias y problemas como la norma frente a la cual las mujeres son valoradas.

Ginopía o invisibilización de las mujeres en la investigación, que se manifiesta en la infrarepresentación o exclusión de las experiencias de las mujeres en temáticas, espacios o problemas considerados tradicionalmente como masculinos.

Aceptación de la dominación masculina como “normal”. Esta aceptación proviene de una mentalidad que justifica y legitima la dominación del hombre sobre la mujer y la consideración de las mujeres como grupo subordinado y dependiente.

Un ejemplo de los conceptos que se suele utilizar en el ámbito de estudio de esta investigación es el término “ciudad dormitorio” referido a un tipo de ciudad en la que existe poco empleo remunerado, que adopta un punto de vista androcéntrico al referirse a la principal actividad que realizan los hombres en esos espacios. Obvia y oculta el hecho de que en esos lugares se realizan una multitud de trabajos relacionados con el mantenimiento de la vida y de la familia, el trabajo de cuidado, que, aunque no sea remunerado y esté realizado fundamentalmente por mujeres, es trabajo y no descanso (Sánchez de Madariaga, 2013).

La sobregeneralización ocurre cuando un estudio analiza solamente la conducta del sexo masculino y presenta los resultados de ese estudio como válidos para ambos sexos. Esta práctica se ha llevado a cabo sistemáticamente por los científicos, deformando ramas de la ciencia tan importante como la Historia, la Antropología, la Sociología, la Medicina, la Criminología, etc. Esta forma de sexismo se da cuando se analizan las necesidades de un grupo de trabajadores del sexo masculino y se presentan como válidas para toda la clase trabajadora.

La sobrespecificidad se da cuando se presenta una necesidad o comportamiento humano como específico de uno de los dos sexos. Por ejemplo, se habla de la necesidad que tienen los y las hijas del cuidado materno, cuando en realidad tienen necesidad de ambos progenitores.

El lenguaje que se utiliza en los textos públicos, como puede ser una encuesta, es, generalmente, otro ejemplo de sobreespecificidad-sobregeneralización, ya que se utiliza el masculino para referirse a ambos sexos, haciendo casi imposible saber cuándo está excluida la mujer.

El sesgo de la insensibilidad de género consiste en no contemplar el sexo como variable ni la dimensión del género en contextos donde son significativos. Supone no cuestionar que situaciones aparentemente similares o idénticas puedan tener efectos diferentes y desiguales en mujeres y en hombres. La insensibilidad de género tiende a perpetuar los desequilibrios existentes entre mujeres y hombres, y puede tomar varias formas, como por ejemplo la Descontextualización. Consiste en ignorar el contexto social, económico y cultural en el que se desenvuelven las relaciones sociales entre mujeres y hombres y cuya consideración ayuda a conocer la influencia de las desigualdades de género. En algunos casos, la insensibilidad al género puede ser más bien la forma exagerada de androcentrismo que llamamos ginopia. Esto porque generalmente se está tomando al hombre/varón como modelo de lo humano e invisibilizando totalmente a la mujer. Pero también puede suceder que la insensibilidad al género no sea una forma de androcentrismo, sino simplemente la ignorancia de la variable.

El sesgo de los dobles estándares consiste en utilizar diferentes criterios para tratar y evaluar situaciones o problemáticas sustancialmente parecidas o idénticas para los sexos, que es el problema inverso a la insensibilidad de género. Los dobles estándares pueden manifestarse en diferentes maneras, una de ellas en la reproducción de estereotipos sexistas que trata los estereotipos y prejuicios sexistas como si fueran una característica sexual parte de la naturaleza humana, y no una construcción social.

En la interpretación de los datos: “las mujeres optan por la movilidad sostenible, (caminando o en transporte público), mientras los hombres prefieren siempre el automóvil para cualquier desplazamiento” para indicar que las mujeres eligen positiva y activamente el transporte público o a pie, y que lo hacen porque tienen una mayor conciencia medioambiental, cuando la razón más bien es que lo hacen porque no tienen acceso a un vehículo privado, y que ello limita significativamente su movilidad y por tanto su acceso al empleo y a los servicios (aunque es cierto que un efecto secundario de esta desventaja comparativa en el transporte de las mujeres redanda en un beneficio general, al tener el efecto de reducir las emisiones contaminantes a la atmósfera) (Sánchez de Madariaga, 2013).

En la adecuación al sexo, el sexismo que se manifiesta en el establecimiento de un deber ser para cada sexo, como su nombre lo indica, consiste en partir de que hay conductas o características humanas que son más apropiadas para un sexo que para el otro. Por ejemplo, se considera “normal” que un adolescente afirme su identidad mostrando un comportamiento abiertamente agresivo hacia su padre, al tiempo que se considera “anormal” que una adolescente afirme la suya mostrando un comportamiento similar hacia su madre. Vemos que se espera que el varón sea agresivo en la afirmación de su yo, mientras que de ella se espera que no lo afirme del todo. También se considera propio de las mujeres cuidar niños y llevar a cabo las labores del hogar, así cuando se habla de “cabeza de familia”, “ama de casa”, se atribuyen a personas de sexo masculino o femenino respectivamente y de manera excluyente el uno del otro. Un atributo auténticamente específico de un sexo sería el dar a luz, pero cuidarlos es una capacidad humana que tienen ambos sexos.

El sesgo de familismo, según Eichler (1991), es una forma específica de insensibilidad de género que consiste en tomar a la familia como la unidad de

análisis más pequeña, cuando son los individuos quienes en realidad llevan a cabo las acciones objeto de estudio. Como señala esta autora, la utilización de la familia o del hogar como la menor unidad de análisis no siempre es sexista, de hecho, se pueden contabilizar cuántas familias son de un tipo o de otro, o a cuántas familias les afecta un fenómeno determinado. El problema aparece cuando se atribuye a la familia una acción o experiencia que llevan a cabo los individuos que la integran o que afecta de manera diferente a sus miembros. Así, analizar la “capacidad de compra de las familias” en base al salario masculino o al salario medio familiar esconde diferentes consecuencias sobre los distintos miembros del hogar, porque el acceso al control de ese dinero no es igual para ambos cónyuges. Como la adecuación al sexo, es un sesgo sexista muy común y aceptado, considerado todavía legítimo en muchos ámbitos científicos.

El dicotomismo sexual consiste en tratar a los sexos como diametralmente opuestos y no con características semejantes. Lleva a una exageración de las diferencias de género de todo tipo, a expensas de reconocer, tanto las diferencias, como lo que hay en común, y se utiliza a veces como solución al problema de la insensibilidad de género. Ejemplos de este caso son las dicotomías: público – privado, producción – reproducción, sujeto – objeto, articulado-inarticulado, activo – pasivo, autoridad – influencia, competitividad- solidaridad, seguridad - indefensión.

El doble estándar, el dicotomismo sexual y la adecuación al sexo son manifestaciones del sexismo que se relacionan estrechamente con lo que las feministas llaman el proceso de socialización patriarcal en donde se le atribuyen características dicotómicas a cada sexo (por ejemplo la mujer, pasiva, emotiva,

dependiente; el hombre agresivo, racional, independiente, etc.), se jerarquizan esos atributos considerándolos superiores los que están del lado masculino y se forman expectativas de conducta para cada sexo basadas en ese dualismo.

Estas formas de sexismo son muy generalizadas e internalizadas de manera que hay que ponerles especial atención.

A parte la importancia de reconocer los sesgos de género en los análisis relativos al transporte, hay que individuar las limitaciones en las formas en las que se recogen los datos e introducir nuevos conceptos y teorías que se ajusten a las rutas complejas y reales que emprenden las personas.

Siendo Madrid el ámbito de estudio de la investigación, se analizan en modo particular encuestas de movilidad llevada a cabo en el territorio español. En España lo primeros análisis estadísticos sobre la movilidad surgen en la década de los años 80 y 90 (Módenes, 2008), pero fue a principio del 2000 cuando hubo una reproducción de estudios que presentaban importantes cambios en los diseños metodológicos, estos estudios, es cierto que permitieron conocer en manera más profunda la movilidad de la población, pero no alcanzaron a reflejar de forma exhaustiva la complejidad que la caracteriza.

Una de las primeras fuentes que permitió un acercamiento más o menos fiable fue el Censo de 2001 del Instituto Nacional de Estadística (INE) a través de cuestionarios individuales, por medio de los cuales se analizaban los desplazamientos al trabajo o al lugar de estudio.

La encuesta mas importante sobre movilidad que se ha hecho en España es Movilia, que estudiaba la movilidad de toda la población española, este sondeo ha tenido dos oleadas, la primera en los años 2000-2001 y la segunda en los años 2006-2007, el objetivo de esta encuesta era estudiar en profundidad la movilidad cotidiana

de la población (desplazamientos) y otros tipos de movilidad (de larga distancia).

También se ha desarrollado encuestas centradas en áreas metropolitanas que se han realizado por parte de distintos organismos en diferentes ámbitos territoriales, como por ejemplo la Encuesta de Movilidad Cotidiana (EMQ), promovida por la Autoridad del Transporte Metropolitano, Departamento de Política Territorial y Obras Públicas y Generalitat de Cataluña, que estudia la movilidad de la Región Metropolitana de Barcelona. Las dos primeras ediciones han sido llevadas a cabo en 1996 y 2001, mientras la tercera, que amplía su alcance territorial al conjunto del territorio catalán, es del 2006. Siempre en Catalunya a partir del año 2003 se llevan a cabo Encuestas sobre la Movilidad en Día Laborables (EMEF), impulsada por el Ayuntamiento de Barcelona y la Generalitat de Catalunya. De la misma manera en 2004 el Instituto de Marketing y Opinión Pública (IMOP) y El grupo Consultor TARYET llevan a cabo la Encuesta de la Movilidad de Madrid (EDM), para el consorcio de transporte de Madrid.

Estas encuestas, que son los principales instrumentos que las instituciones públicas utilizan para analizar y consecuentemente responder a las necesidades de la población en tema de movilidad, presentan sesgos recurrentes relativos al enfoque general, a la metodología a los conceptos y al lenguaje.

Todas ellas consideran los desplazamientos al trabajo o al lugar de estudio como el factor de principal interés para la planificación del transporte, minusvalorando, consecuentemente, toda la movilidad relacionada con la esfera reproductiva; los viajes de cuidado no son categorizados en este tipo de sondeos. Este enfoque hace que el análisis desarrollado no esté compuesto por datos detallados y precisos sobre la real movilidad de la población. No contemplan los desplazamientos relativos al trabajo no remunerado, a parte infravalorar una actividad fundamental para la

sociedad, no estudian la manera de moverse de una parte considerable de los habitantes, en modo particular de las mujeres, ya que en la mayoría de los casos son ellas las que se ocupan de las actividades de cuidado.

Por ejemplo, según los datos de Movilia, la media de viajes diario de hombres y mujeres es de 2,9 para ellos y 2,7 para ellas, mientras muchos estudios han largamente demostrado que son las mujeres las que realizan mas desplazamientos durante el día.

Además, siempre en Movilia, se da por hecho que los lugares de empleo son los donde se desarrolla un trabajo remunerado, no considera los lugares donde se realizan labores de cuidado, tanto del hogar como de otras personas. Substancialmente, las actividades más importantes en ese tipo de encuesta son las que tienen una compensación económica, todo lo demás no es trabajo. Esa manera de formular el cuestionario refleja sesgo de tipo androcéntrico y sobregeneralista.

En general todas la encuestas nombrada anteriormente cuando hablan de trabajo, se refieren al trabajo remunerado, y en algunos casos no se hace distinción entre trabajo a tiempo completo o trabajo a tiempo parcial, que como hemos vistos en los análisis anteriores de esta investigación, es una característica importante del tipo de ocupación de las mujeres. En muchos casos ellas tiene un empleo a tiempo parcial para poder compaginarlo con las labores de la esfera reproductiva. Además en algunas de estas encuestas nos e da la posibilidad de marcar más de un tipo de ocupación, por ejemplo persona trabajadora a tiempo parcial más trabajo domestico.

“Movilia 28:

Centro de trabajo o estudio principal”

“EMQ Cataluña

Q1. En relación con la actividad, ¿cuál es su situación actual?

- a) Escolar/estudiante*
- b) Trabajo domestico no remunerado (trabajos del hogar)*
- c) Persona jubilada*
- d) Pensionista (con discapacidad/sin discapacidad)*
- e) Persona ocupada*
- f) No ocupada*
- g) Otros*
- h) NS/NC”*

De la misma manera se definen los viajes que tienen como motivación el trabajo remunerado o el estudio como viajes obligados, todo los demás viajes, según este enfoque no son obligados, pero lo cierto es que hacer la compra, ir al médico, etc, son tan obligados como los otros.

“Movilia 24:

Motivo por el que no realizó ningún desplazamiento relacionado con el trabajo:

- a) Ese día no tenía que trabajar*
- b) Tenía otras cosas que hacer*
- c) Enfermedad*
- d) Atención a familiares*
- e) Centro de trabajo a menos de 5 minutos*
- f) Otros”*

“Cataluña Q7

Origen del desplazamiento hacia el trabajo del día anterior.
Descripción del desplazamiento hacia el lugar donde inicia su actividad laboral diaria o lugar donde recoge el vehículo de trabajo.

¿A qué hora salió de casa u otro lugar para ir hacia el trabajo?

¿Cuánto tiempo en minutos tardó para ir desde su casa u otro lugar hasta el lugar de trabajo?

¿cuál o cuáles fueron los medios de transporte que utilizó para ir de casa u otro lugar al lugar de trabajo?

Si el medio es coche/moto/furgón como conductor, ¿dónde aparcó el coche?

Si el medio es coche/furgón/moto como conductor, ¿qué itinerario hizo de casa u otro lugar al lugar de trabajo?”

Estos son tipos sesgos androcéntricos, donde se da más importancia a una actividad en lugar de otra, que por lo general suele ser llevada a cabo por los hombres.

Sesgos de género se encuentran también en la descripción de la estructura del hogar, en modo específico en la encuesta de Madrid, donde se contraponen el concepto “ama de casa” al de “cabeza de familia”. Con la palabra “ama” se da por sentado que quien se ocupa del hogar son las mujeres, mientras quien desempeña un trabajo remunerado son los hombres. No se considera que se puede ser amas de casa y cabeza de familia al mismo tiempo, no se toma en consideración que muchas amas de casa también tiene un trabajo remunerado, y que una cosa no excluye la otra. De la misma manera no se piensa que también el hombre pueda ser quien lleva a cabo las labores del hogar.

“Madrid tarjeta 5. Estructura del hogar.

5. Estructura del hogar:

- a) Cabeza de familia*
- b) Ama de casa*
- c) Cabeza de familia y ama de casa*
- d) Hijo del cabeza de familia y ama de casa*
- e) Servicio domestico*
- f) Otro familiar*
- g) Otro no familiar*
- h) Piso compartido”*

En general, por lo que concierne la descripción del hogar, no se encuentra una opción que permita una descripción detallada de su composición y su estructura que pueda informar sobre la situación de las personas en relación a la vivienda y a las posibles afecciones a la movilidad derivadas de estos factores.

Otra deficiencia de estas encuestas, es la falta de preguntas directas sobre la elección del medio de transporte, no se entiende de manera clara el porqué se usa un medio en lugar de otros. Además, en el impedimento a moverse, se contemplan solo restricciones físicas, o por lo menos eso se entiende, mientras la opción de no tener acceso a un medio, sea por cuestiones económicas o por no disponibilidad de medios privados no es una posibilidad considerada. Tampoco se contempla la variable seguridad, que en el caso de las mujeres es un factor relevante en la decisión de emprender un viaje o no.

“Movilia 12:

Indique si tiene impedimentos para la movilidad. En caso afirmativo señales cuales:

- a) Para caminar*
- b) Para conducir un vehículo normal*
- c) Para ir en un vehículo normal*
- d) Para ir en transporte público normal”*

El análisis de estas encuestas, a nivel de conceptos, presentan muchos sesgos de género, en modo particular androcéntricos, de sobregeneralización y de insensibilidad al género.

Sesgos son presentes también en el lenguaje que se usa, el empleo de términos técnicos y la manera en la que se formulan las preguntas, puede ser de difícil comprensión por una parte importante de la población, en modo específico mayores

o personas que no tienen estudios formales. Además del uso de un lenguaje sexista, donde el género principal o el único empleado es el masculino. También el hecho de utilizar cuestionarios a respuesta cerrada, con múltiples casillas, preguntas cruzadas, sin definiciones claras, hace que muchas personas no sean capaces de responder.

“EMQ Cataluña:

3º Parte: Características del entrevistado:

¿Cuál es su situación profesional actual?

- a) persona asalariada con contrato indefinido*
- b) persona asalariada con contrato temporal*
- c) persona asalariada sin contrato*
- d) profesional autónomo y otros trabajadores por cuenta propia*
- e) empresario con personal a su cargo*
- f) miembro de cooperativa*
- g) presta ayuda a actividad familiar*
- h) no ha trabajado nunca pasar a Q15*

otros:..”

Substancialmente, las encuestas analizadas son caracterizadas por sesgos que impiden la recogida de datos veraces y sobretodo reales, en modo particular el hecho de definir trabajo solo el trabajo remunerado, hace que el trabajo de cuidado y todos los desplazamientos relativos a ello no sea contabilizados, ocultando una parte importante de la movilidad de la población.

4.2 CRITERIOS PARA LA MEJORA DE LA RECOGIDA DE DATOS CUANTITATIVOS Y CUALITATIVOS CON PERSPECTIVA DE GÉNERO EN EL DISEÑO DE ENCUESTAS DE MOVILIDAD

Tanto el anterior análisis de las encuestas de movilidad como estudios realizados por otros autores (Henar, Calvo, De Cabo, 2009) nos llevan a definir algunos de los criterios que tienen que contemplar este tipo de sondeo para mejorar los datos cuantitativos y cualitativos con perspectiva de género.

Cuando se diseña una encuesta con perspectiva de género uno de los primeros pasos a seguir es la definición de un marco analítico, que tiene el objetivo de contextualizar el análisis, reconociendo la realidad social existente y las potenciales desigualdades que existen entre hombres y mujeres en el ámbito de estudio (distintos roles de género y división sexual del trabajo). Es importante reconocer las necesidades y exigencias diversas entre los dos grupos de la población para poder desarrollar categorías y variables que permitan estudiarlas.

Para poder definir modelos de demanda de transportes reales, se requiere un mayor conocimiento de las estructuras sociales de la vida diaria de las personas, puesto que implícitamente se especula y se predice acerca de ella cuando se usan largos horizontes de tiempo (Axhausen et al., 2002).

En encuestas con perspectiva de género el lenguaje, como hemos visto, tiene que ser medido minuciosamente. Tanto la metodología como el cuestionario tienen que ser redactados con lenguaje de género, y al margen de ello, en general, el lenguaje utilizado tiene que ser correcto y sensible a cualquier colectivo. Se tienen que evitar los estereotipos de género, que son muy frecuentes en las encuestas. Además es importante no utilizar términos ambiguos, tecnicismos y otras expresiones que pueden impedir la comprensión del cuestionario; hay que emplear un lenguaje claro

y entendible para las personas encuestadas, teniendo presente la diversidad de público al que va dirigido.

Las preguntas tienen que ser neutrales, no pueden tener ninguna influencia sobre la posible respuesta. Igualmente las respuestas a múltiple casillas, tienen que recoger todas al opciones posibles acordes con las diferentes situaciones de mujeres y hombres, y también hay que hacer si que la clasificación de las propuestas en las preguntas se adapten a las diferentes realidades existentes.

Así, por ejemplo, los motivos de los viajes se deben preguntar de manera suficientemente detallada y desglosada para describir adecuadamente la movilidad del cuidado, distinguiéndola de la movilidad del empleo, del ocio, de las visitas a amigos y familiares, de los viajes personales, y de los de estudios.

Se tienen que contemplar los viajes encadenados y los viajes de acompañamiento tienen que ser descrito de manera más completa, contemplando por ejemplo las motivaciones que causan el acompañamiento y quien se acompaña.

Hay que recoger todos los tipos de viajes, independientemente de su duración o de la distancia que se hace. En las encuestas analizadas, los viajes de menos de 5 minutos no eran considerados viajes.

Es importante contemplar los viajes que no se hacen y las motivaciones del porque no se hacen, por ejemplo la literatura científica muestra cómo muchas mujeres dejan de hacer viajes simplemente por imposibilidad física de llegar a los sitios en el tiempo del que disponen y con los medios de transporte a los que tienen acceso. Además si se considera el desigual acceso al transporte de hombres y mujeres, la mayor demanda de los viajes de cuidado sobre las mujeres, y el menor

tiempo de que estas disponen, las mujeres dejan de hacer viajes con mayor frecuencia que los hombres. También las personas mayores y los menores dejan de hacer viajes con mayor frecuencia que los hombres cuando no disponen de alguien que les acompañe. Finalmente es muy importante comprender mejor que viajes no se hace y el porqué no se hacen.

De la misma manera es significativo individualizar lo que lleva a elegir un medio de transporte en lugar de otro. Sobre todo porque muchas veces no se trata de una elección, sino de una necesidad o imposibilidad de elegir otros modos alternativos.

Otras preguntas que pueden esconder sesgos de género son las que están referidas a la descripción del hogar, por lo tanto se ve la necesidad de formular las demandas de manera que sea posible dar una descripción precisa de la estructura del hogar, sus características, las personas que lo componen y los vínculos existentes.

Como también hay que contemplar todas las opciones posibles cuando se describe el tipo de ocupación de los entrevistados, por ejemplo si se trabaja a tiempo completo o a tiempo parcial.

La metodología utilizada para llevar a cabo la encuesta también tiene que ser pensada y dirigida a todas las personas que se quieren entrevistar.

Por ejemplo el uso de combinación de diferentes técnicas de recolección de datos suele ser muy útil para elevar la tasa de respuesta y sobre todo para la credibilidad de los resultados. Los métodos suelen ser muchos, pero sin duda el más “apreciado” es el de la encuesta telefónica o la entrevista personal, en todo ello hay que subrayar que la encuesta telefónica funciona solo cuando quien la lleva a cabo es una autoridad oficial.

En general hay que tener en cuenta que, incluso con incentivos, no se puede obligar a los encuestados a participar, por lo tanto las encuestas sobre transporte tienen que ser formuladas para despertar el interés de la población y alimentar su participación. Las encuestas tienen que ser diseñadas para el encuestado y no para el entrevistador.

La manera mejor para obtener datos que sean reales y útiles es la de combinar encuestas cualitativas con encuestas cuantitativas, y cuando posible con datos biográficos de los entrevistados.

Un aspecto muy importante en la realización de encuestas con perspectiva de género, está también en la selección de las personas que la llevan a cabo. Hay que tener en cuenta que en determinados contextos, especialmente delicados, la cultura y la educación propias de la mujer encuestada (por ejemplo algunas mujeres de etnia gitana o de religión musulmana) la inhiben a hablar de ciertos asuntos con los hombres.

Por otro lado, las personas que se encargan de realizar la encuesta, además de recibir formación sobre cómo realizarla, deben estar formadas y sensibilizadas en cuestiones de género. Es fundamental que sean conscientes de su rol así como de los potenciales errores que pueden cometer en el proceso de la entrevista. Hay que tener en cuenta que a la hora de realizar las preguntas a la persona encuestada, en algunos casos, pueden aplicar sus propias percepciones y estereotipos de género y, por tanto, condicionar las respuestas. De esta forma, se van introduciendo sesgos de género aunque sea de manera inconsciente.

Además, las personas que encuestan han de manejar con destreza y habilidad un lenguaje neutral al género, más allá de dirigirse a la persona entrevistada en función del sexo de ésta. Elegir las palabras adecuadas para expresarse es un factor crítico

para reflejar, sin sesgos, las situaciones de mujeres y hombres.

Asimismo es importante aclarar el ámbito del estudio, y términos como “trabajo”, “empleo” o actividad principal, ya que pueden ser susceptibles de diferentes interpretaciones.

En algunas ocasiones, dependiendo de la envergadura de la encuesta, es aconsejable informar con antelación los encuestados. Se puede enviar información previa o utilizar publicidad que al mismo tiempo sensibilice las personas sobre la terminología específica o cuestiones relativas al género.

Finalmente, el diseño de la muestra es un aspecto fundamental para obtener datos de calidad. Cuando se desarrolla una encuesta con perspectiva de género es importante lograr una muestra que sea representativa de determinadas variables claves, que están a la base de las desigualdades entre hombres y mujeres. En este sentido es fundamental que la muestra sea lo suficientemente grande para poder disponer de la información necesaria que pueda ser estratificada en función de ambos sexos.

Todos los datos recogidos tendrán que ser segregados por sexo.

4.3 PROPUESTA PARA UNA RECOGIDA DE DATOS SIN SESGOS DE GÉNERO

Una encuesta de movilidad sensible al género, a parte seguir todas las indicaciones expresadas en el capítulo anterior que hacen que se eviten los sesgos de género más frecuentes, tiene que reconocer y contabilizar todos los viajes que hace la población. Se propone por lo tanto introducir los viajes de cuidado y todas las variables consecuentes en el análisis. Hay que realizar una encuesta que describa de manera sensible las diferencias en la forma de moverse entre los distintos grupos sociales.

El primer paso para tener datos reales es contabilizar todos los desplazamientos relacionados con la esfera reproductiva como un todo, y no encubrirlos en otras categorías, como el acompañamiento en sentido general o los viajes personales.

Para que esto pueda producirse, también es importante sensibilizar las personas sobre este tema, por ello se reconoce como fundamental la creación de instrucciones o apartados explicativos anexos a las encuestas, donde se define lo que se entiende por trabajo de cuidado y se puntualizan todas las actividades relacionadas con ello.

Las encuestas tendrían que dar a las labores de cuidado la misma importancia que al trabajo remunerando y así se constataría que la movilidad del cuidado tiene un peso sobre la movilidad general que es casi equiparable con la finalizada a la esfera productiva.

Para poder estudiar este tipo de desplazamientos es importante definir todos los motivos que están a la base del emprendimiento de un viaje, los viajes que se llevan a cabo para el cuidado tienen que ser tan fácil de individuar como los otros.

Se puede crear una categoría específica para ellos, dentro de la cual se recogen todas las posibles actividades que se realizan, y así, las compras, los viajes de

acompañamiento de niños o personas mayores, los recados hechos por terceros y otras labores relativas a la esfera reproductiva serán recogidas bajo una única clase.

De tal manera se reconocen 4 categorías esenciales: las que están relacionadas con el trabajo remunerando, las que están relacionadas con el cuidado, las del estudio y las personales y ocio, aparte del regreso a la vivienda. En ese caso la primera categoría recoge los desplazamientos exclusivos para ir al lugar de empleo y todas las gestiones que se hacen relativas a esto. La segunda, la del cuidado, recogería viajes destinados a compras cotidianas y compras extraordinarias, viajes de acompañamiento de personas dependientes, tanto menores como mayores, gestiones para el hogar, recados para terceros, visitas, actividades recreativas, asistencias que se realizan bajo el papel de cuidadoras o cuidadores. Para la categoría de estudios, las opciones serían las mismas que para el trabajo remunerado, es decir ir al lugar de estudio y hacer gestiones relacionadas con esto. Finalmente, dentro de la categoría de viajes personales y ocio cabrían todos los otros motivos que justifican un viaje, como por ejemplo el deporte, la salud propia, actividades culturales, visitas, paseos, etc.

Contabilizar los viajes relacionados con el cuidado supone considerar todos los viajes, independientemente del tiempo de duración, del medio de transporte que se utiliza y de la distancia recorrida. Muchos de los desplazamientos del cuidado se efectúan en el barrio de residencia, lo que implica moverse andando y en muchos casos se emprenden recorridos inferiores a un Km, para los cuales se tarda entre 5 y 10 minutos. Excluir este tipo de viajes de los datos a estimar significa dejar de lado una parte importante de los desplazamientos relativos a la esfera reproductiva.

Una vez que se ha cuantificado y visibilizado el peso real que tienen los viajes de cuidado sobre la movilidad general, se puede llevar a cabo un análisis relativo a sus

características, cruzándola con las otras variables recogidas en la encuesta.

Las variables que se considerarán serán por un lado socio-económicas, como la edad, el sexo, el lugar de residencia, la situación familiar, el estado civil, el nivel de renta, el tener o no personas dependientes a cargo, el tipo de empleo (tiempo completo o parcial), la etnia, etc.; y por otro lado las variables directamente relacionadas con la movilidad, como el medio de transporte, el número de viajes, las distancias recorridas, el tiempo empleado, etc.

Mediante este análisis será posible determinar los factores que mayoritariamente influyen en la movilidad de cuidado.

Para poder obtener datos veraces y que tengan una aplicación real, hay que efectuar todos los entrecruzamientos que sean posibles. Por ejemplo, se puede ver cómo la situación familiar y el hecho de tener hijos o no condicionan la forma de moverse de las personas. De la misma manera, el tipo de empleo que se tiene, a tiempo completo o parcial, influye en la movilidad y de modo específico en la movilidad del cuidado, o al revés se puede averiguar de qué manera el tener que llevar a cabo tareas de cuidado con sus consecuentes desplazamientos afecta a las posibilidades de empleo.

También es importante averiguar, de modo especial con datos cualitativos, el reparto de las labores dentro de un hogar, y de modo particular la diferencia de asignación de viajes entre hombres y mujeres en función de los diferentes tipos de hogar.

Así una encuesta de movilidad sensible al género y que estudia y describe la forma de moverse de los diferentes grupos sociales, presentará tablas que recogen datos obtenidos mediante un análisis detallada de todos los factores que condicionan esta actividad.

Se examinarán, por ejemplo, los motivos de los desplazamientos cruzados con el sexo y la edad, como con el sexo y la actividad económica, el sexo y el tipo de trabajo, el sexo y la nacionalidad, el sexo y el lugar de residencia, o los motivos de desplazamiento con la edad y la actividad económica, la edad y el nivel de renta, la edad y el estado civil, etc.

Los mismos cruces tendrán que ser realizados también utilizando las características temporales y espaciales. Por ejemplo el tiempo dedicado a los desplazamientos según el sexo y edad, según sexo y actividad económica, según sexo y personas a cargo, duración media de los desplazamientos según edad y nivel de renta, según edad y estado civil, etc.

Asimismo, se realizarán estas intercesiones con los modos de transporte empleados.

Una vez desarrollado este análisis de la movilidad en general y de la movilidad del cuidado en particular, se tendrán datos que reflejen la realidad de la situación, sin sesgos de género.

Finalmente, para que los resultados de la encuestas sean divulgados e interpretables para todos, hay que prestar especial atención a la representación gráfica que se utiliza. Es fundamental tener en cuenta que los gráficos son instrumentos que tienen que simplificar lo que es difícil de entender, tienen que comunicar ideas complejas con claridad, precisión y eficiencia, hacer que grandes conjuntos de datos tengan coherencia e inducir los ojos a comparar diferentes partes de ellos. (Tufte, 1983).

Por ejemplo, los colores que se utilizan pueden ayudar a percibir los datos de manera diferente. Habría que servirse de colores específicos por cada segmento porcentual, para que las categorías y los valores que les corresponden sean

fácilmente reconocibles.

De la misma manera es aconsejable que se eviten en las representaciones gráficas las perspectivas y los volúmenes, ya que distorsionan la visión de los datos reales. También el tamaño y la posición relativos debe responder a la relación conceptual entre las categorías diferentes o equiparable que se pretende reflejar. En este caso se tienen que utilizar gráficos de un mismo tamaño y tipo, en posiciones relativas similares o simétricas.

Cuando se usa una perspectiva, se deforma la información, desde el primer momento lo que el ojo percibe es la superficie que representa un dato y no el porcentaje que realmente se está indicando. Las elipses que Movilia 2006 usan en la representación de sus datos, son un ejemplo de esta distorsión (Sánchez de Madariaga, 2013).

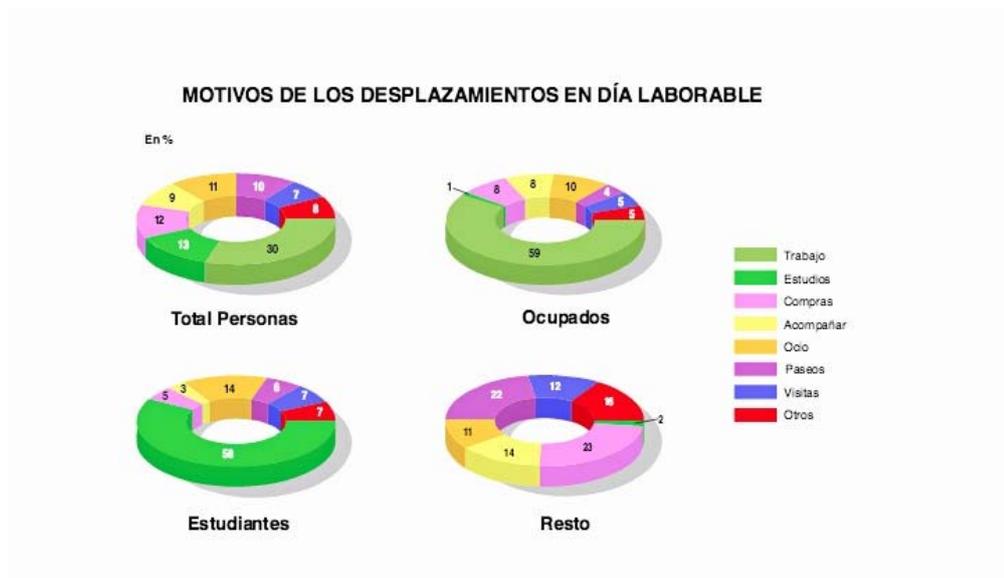


Imagen 12 : Motivos de los desplazamientos en día laborable, Movilia 2006

En los gráficos de arriba, se puede ver cómo las categorías relativas a empleo y estudios están representados de tal manera que la percepción de su porcentaje es mucho mayor de lo que es en realidad.

5 ANÁLISIS CUANTITATIVO: APLICACIÓN DE LA ENCUESTA DESARROLLADA AL CASO DE MADRID

Los análisis efectuados hasta ahora nos han permitido sacar a la luz las deficiencias que tienen las encuestas actuales que se desarrollan para conocer los patrones de movilidad de las personas, de modo particular la movilidad de las mujeres, ya que como hemos visto una de las carencias más importante que presentan las encuestas de movilidad actuales es el sesgo de género.

También se ha demostrado cómo las categorías que se utilizan habitualmente en la recogida de datos son bastante cuestionables y, en muchos casos, no proporcionan informaciones claras y veraces, sobre todo cuando se realizan estudios con perspectiva de género y sobre todo cuando se investigan los viajes relacionados con la esfera reproductiva.

Una vez individuadas las cuestiones fundamentales que tienen que aparecer en las bases de datos para poder analizar de manera exhaustiva la movilidad, es decir la introducción de la categoría “movilidad del cuidado” como punto de partida del análisis, se han podido desarrollar herramientas metodológicas que permiten la realización de una encuesta que captura patrones de viajes significativos.

Mediante estos métodos se obtienen datos que pueden ser utilizados para hacer el transporte público más equitativo y sensible a las necesidades de todos sus usuarios.

Como demostración de la metodología propuesta, se ha diseñado una encuesta cuantitativa, que ha sido realizada en el área metropolitana de Madrid.

5.1 METODOLOGÍA DESARROLLADA: DEFINICIÓN DE PAUTAS PARA LA REALIZACIÓN DE LAS ENCUESTAS

Para desarrollar una metodología de encuesta que pudiese recoger datos significativos para la tesis, se ha contado con el apoyo de expertos en el sector de los transportes, entre ellos, Frances Hogdson de la Universidad de Leeds (UK).

El trabajo llevado a cabo gracias al apoyo y la experiencia de la Profesora Hogdson, se ha centrado en la definición de criterios base para el desarrollo de una encuesta que utiliza el género como categoría analítica, poniendo particular atención en evitar suposiciones implícitas que impidan las identificaciones de los patrones de movilidad relacionados con las tareas del cuidado. La encuesta diseñada tenía que incluir preguntas claras, específicas y detalladas para poder identificar con precisión los viajes relacionados con el cuidado, los relacionados con el empleo y también los específicos del pasear, ir de compras de ocio, etc, que suelen ser recogidos bajo el concepto más amplio de “personal” o “ocio”. Las preguntas diseñadas tenían que contemplar las opciones de viajes inferiores a los 10 minutos de duración y menores a un kilómetro, para asegurarnos que todos los viajes que una persona hace durante el día fueran recogidos.

Para poder desarrollar este trabajo se han estudiado diferentes encuestas finalizadas a definir los patrones de movilidad de una población específica, de modo particular se ha analizado la estructura de las investigaciones llevadas a cabo en Estados Unidos, como la Household Activity Analysis Report PSRC 2006, para la región metropolitana de Shattle. Una encuesta de tipo cuantitativo, que prevé diferentes métodos de acercamiento y diferentes modelos de recogida de datos, según el tipo de entrevistado. Para esas encuestas se ha escogido una muestra tipo que ha contestado a las preguntas durante 2 días, en forma de diario. A algunos de

ellos, además se les ha proporcionado un GPS que pudiese registrar todos los viajes que hacían durante el día.

De la misma manera se han estudiado trabajos e investigaciones focalizadas a desarrollar encuestas eficientes para definir los patrones de movilidad de las personas. Estudios como el de Kay W., Axhausen, (Lessons from an Overview of National Transport Surveys, from Working Group 3 of COST 355: “Changing Behavior Toward a More Sustainable Transport System”), explican los diferentes métodos de sondeo y la instrumentación necesaria para recoger datos relativos al modo de viajar de las personas.

En la definición del método a desarrollar se ha podido contar también con el apoyo de expertos en encuestas de la Universidad UNED de Madrid, de modo especial ha sido fundamental la ayuda proporcionada por la Prof. Yolanda Agudo Arroyo. Gracias al soporte proporcionado por tales especialistas se ha podido definir de manera clara y específica cómo se desarrollan las encuestas, qué herramientas e instrumentos son necesarios para poder sacar datos que tengan validez y cuáles son los costes, tanto económicos, como temporales para poder realizar estudios exhaustivos. Y sobre todo, el tipo de encuesta que hay que desarrollar según el objetivo que se quiere conseguir.

Lo primero para poder crear una encuesta es tener claro su objetivo. Con la encuesta que caracteriza esta investigación se pretende estimar el peso que la movilidad del cuidado tiene en el total de la movilidad y describirla de manera precisa en un contexto geográfico determinado, en ese caso específico Madrid. Se quiere construir una base de conocimiento más amplia de los patrones de movilidad, comportamientos y necesidades, junto con la mejora de los conceptos operacionales

y de políticas de transporte más equitativa, que mejor respondan a las necesidades de género, beneficiando así a toda la sociedad.

Partiendo de la hipótesis que en la demanda de movilidad, concretamente de las áreas metropolitanas, influyen diversas variables socio – económicas como el sexo, el estado civil, la edad, la etnia, el nivel de renta o el tener personas dependientes a cargo que condicionan la elección del modo de transporte, las distancias recorridas, el encadenamiento de viajes, los viajes que no se hacen o pautas especiales de movilidad, etc.; se demuestra cómo estos factores no son suficientemente conocidos y que los datos de los cuales se dispone y la manera de recogerlos no son adecuados para describir estas pautas diferenciales.

Para poder corroborar esta hipótesis se ha diseñado una encuesta cuantitativa de tipo transversal, es decir una encuesta única realizada en un determinado momento, que representa un corte transversal en el tiempo donde se capta una situación en un momento dado.

Una vez determinado el tipo de investigación a desarrollar, se ha creado el cuestionario, que es el punto más decisivo de todo el proceso, ya que en esta fase se determinan las variables mediante las cuales se pone a prueba la hipótesis. Las hipótesis siempre hacen referencia a que la variación entre los valores de una determinada variable se mueve en un determinado sentido.

Se han pensado y elegido variables que, cruzadas entre ellas, nos proporcionan datos sobre las pautas de movilidad de las personas y el porqué se siguen estas pautas.

Las variables contempladas en las encuestas son:

- Situación en el empleo
- Responsabilidades familiares

- Estado civil
- Acceso al vehículo privado
- Seguridad y percepción del riesgo
- Discapacidad
- Recursos económicos
- Nivel de estudio
- Localización de la vivienda

La edad no aparece entre las variables tratadas en la encuesta, ya que la muestra elegida está compuesta por una población comprendida entre los 30 y 45 años, y por lo tanto, al ser un factor característico de los entrevistados, no ha sido necesario añadirlo a las variables analizadas.

Dada la población de referencia para este tipo de sondeo y la metodología a utilizar para llevarlo a cabo, se ha optado por un cuestionario que fuese administrado por el entrevistador. En este caso el entrevistador tiene que comportarse de manera estandarizada, reproduciendo las preguntas del cuestionario en su orden, tal y como están planteadas, sin ninguna variación, tratando de no ejercer ninguna influencia en la respuesta del entrevistado. El efecto del entrevistador en la recogida/producción de los datos debe de ser nulo.

Otro factor que se ha tenido en cuenta en el diseño del cuestionario ha sido la extensión de este. Se ha pensado una serie de preguntas que pudiesen ser efectuadas en un tiempo máximo de 20 minutos, ya que es muy importante no agotar al informante, ya que en caso contrario se podría reducir la calidad de la información. El tiempo que se tarda en cumplimentar un cuestionario es un agente primordial que

puede llegar a confinar la disposición del entrevistado para responder a todas las preguntas.

Para lograr la colaboración del informante, en primer lugar, es imprescindible hacer una presentación de la encuesta que evite las suspicacias y aclare la situación de entrevista. Se debe indicar al encuestado cuál es la institución que realiza el estudio, así como cuáles son los objetivos que se persiguen con él; esto a veces se hace de una manera muy genérica, ya que el conocimiento expreso de estos puede llegar a distorsionar las respuestas, aunque a veces se hace necesario explicitar la necesidad de colaboración del encuestado con el fin de mejorar determinados servicios, como en el caso de la presente investigación. En este caso específico, además, han sido muy importantes las instrucciones a seguir para contestar de manera exhaustiva a las preguntas, este aspecto se explicará más adelante en un apartado específico.

Para conseguir la mayor calidad posible en las respuestas es aconsejable dividir las preguntas por bloques y para ello se ha previsto un bloque de preguntas introductorias, que han sido fundamentales para romper el hielo y despertar el interés del encuestado, alejando, en algunos casos, el retraimiento inicial.

En general, en la formulación del cuestionario, se ha seguido directrices universales para la formulación de las preguntas, a estas reglas se ha añadido el proceso de eliminación de los sesgos de género explicado en el capítulo anterior.

- Las preguntas de las encuestas han sido formuladas para que pudiesen ser relevantes y que indagaran acerca de la hipótesis de partida de la investigación.

- Se ha utilizado un lenguaje correcto y claro, carente de jergas y abreviaciones.
- El enunciado de la pregunta no ha influido de ninguna manera en la respuesta de los encuestados y no ha inducido la misma en una dirección predeterminada: las preguntas han sido imparciales.
- Se ha evitado, en los términos posibles, hacer dos preguntas conjuntamente en un mismo enunciado.
- Se han evitado preguntas que tuviesen más de un sentido o significado.
- La formulación de las preguntas no ha sido demasiado larga y sobretodo no ha sido complicada de enunciar y entender.
- Ni las preguntas ni las respuestas han tenido connotaciones emotivas que pudiesen influir en la respuesta del encuestado.
- Las categorías ofrecidas en las preguntas cerradas no han sido muy numerosas. Han sido formuladas de tal manera que fuesen exhaustivas, es decir que abarcaban todas las posibilidades de respuesta existentes; y excluyente, cada categoría era independiente de las demás, se ha evitado solapamiento entre ellas con el fin de no crear indecisión en el encuestado para responder a uno u otra.

En el diseño del formulario para el estudio cuantitativo se ha visto la necesidad de tener informaciones más detalladas sobre los individuos encuestados. Así que antes de efectuar la encuesta cuantitativa, se ha sometido el entrevistado a una serie de preguntas de carácter general, para poder averiguar cuáles son las variables que más influyen en la manera de moverse de las personas y la elección de un medio de transporte con respecto a otro.

Este cuestionario recoge preguntas relativas a las características socio-económicas del entrevistado, algunos autores aconsejan hacer este tipo de preguntas al final de la encuesta, ya que para algunos entrevistados pueden suponer una actitud invasiva por parte del entrevistador, y necesitan instaurar una “relación” de confianza con el antes de dar detalles de su vida. Sin embargo, en esta investigación era importante conocer estos datos a priori para entender mejor las respuestas sucesivas y poder actuar de manera consecuente.

Las contestaciones a estas preguntas han demostrado que, por ejemplo, el hecho de tener hijo es un factor muy importante en el estudio de la movilidad, como el tipo de trabajo (parcial o a tiempo completo) y la localización de la vivienda.

Muchas de estas informaciones no suelen ser recogida en las encuestas “normales” de movilidad, pero las respuestas a estas preguntas fornecen un cuadro más amplio y definido de cómo está organizada la vida de las personas y consecuentemente las reales necesidades de transporte de la población.

Imagen 13: EJEMPLO DE LA ENCUESTA GENERAL

| Encuesta | | |
|--|---|--|
| Sexo: | | |
| Edad: | | |
| Nivel de estudio: | | |
| Estado Civil ? | Single | |
| | En una relación | |
| | Casado/a | |
| | Divorciado/a | |
| | Viudo/a | |
| | Ninguna respuesta | |
| Tienes Trabajo? | Si | |
| | No | |
| Que tipo de trabajo? | Tiempo completo | |
| | Tiempo parcial | |
| Tienes hijos? | Si | |
| | No | |
| | Ninguna respuesta | |
| Con quien vives? (marca todas las respuestas que te corresponden) | Solo | |
| | Familia | |
| | <i>hijos (cuantos?)</i> | |
| | <i>Marido/Mujer</i> | |
| | <i>Parientes ancianos (cuantos?)</i> | |
| | <i>Padres (cuantos?)</i> | |
| | <i>Otros Parientes</i> | |
| | Pareja | |
| | Amigos | |
| | Ninguna respuesta | |
| Donde vives? | Area urbana | |
| | <i>Codigo Postal</i> | |
| | Suburbio | |
| | Rural/Exurbana | |
| | Ninguna respuesta | |
| Cuale es la razon por la que has escogido ese lugar? (marca las 3 respuestas mas importantes, definiendone el orden 1º-2º-3º) | Tipo de vivienda | |
| | <i>Casa/Chalet</i> | |
| | <i>Piso/Apartamento</i> | |
| | <i>Propiedad</i> | |
| | <i>Alquiler</i> | |
| | Cerca del trabajo | |
| | Cerca de la escuela | |
| | Cerca de zonas comerciales | |
| | Cerca de area religiosas (iglesia, comunidad..) | |
| | Acceso | |
| | Cerca de amigos y parientes | |
| | Otro (especificar) | |
| | Ninguna respuesta | |

Para diseñar la encuesta cuantitativa ha sido fundamental saber el método que se iba a utilizar para realizarla. En la definición de encuestas es determinante conocer de qué manera estas serán llevadas a cabo, si se harán las preguntas por teléfono, si se enviará el formulario por correo o si se harán entrevistas cara a cara. Cada metodología requiere un tipo de preguntas específicas, en algunos casos más detallados que otras, a múltiple respuesta o a respuesta abierta, organizadas bajo forma de diario, etc.

En el caso de esta investigación, la encuesta a realizar sigue la técnica “cara a cara”, es decir mediante entrevista personal. Esta modalidad implica que el entrevistador haga personalmente las preguntas al entrevistado, esto supone que la manera de actuar de aquél frente a este sea determinante de la calidad de la información que se obtiene, además la encuesta presencial garantiza un mayor número de respuestas a un mayor número de preguntas.

Sobre la base de las reglas expresadas anteriormente, la encuesta contemplaba preguntas cortas y claras y reunían de manera muy sencillas todas las opciones posibles de respuestas necesarias

De esa manera, las posibles contestaciones recogen diferentes tipos de medio de transporte; diferentes motivos que hacen emprender un viaje, incluyendo los trabajos de cuidado; diferentes distancias y sobre todos diferentes tiempos.

Una de las novedades principales de este formulario es el hecho que en ellos se contemplan y se analizan los viajes encadenados y cada viaje que compone la cadena viene contabilizado y analizado, independientemente de la distancia recorrida, del tiempo empleado y del medio de transporte utilizado.

Las personas entrevistadas han podido rellenar tantos formularios cuantos fuesen necesarios, ya que ningún viaje podía ser dejado de lado.

Imagen 14: EJEMPLO DE ENCUESTA CUANTITATIVA⁴⁶

| Movilidad del cuidado- Encuesta | | | | |
|---|---|---|---|---|
| VIAJE Nº .. |
| Desde casa hasta am/pm | Desde hasta am/pm | Desde hasta am/pm | Desde hasta am/pm | Desde hasta am/pm |
| Lugar | Lugar | Lugar | Lugar | Lugar |
| Casa | Casa | Casa | Casa | Casa |
| Trabajo | Trabajo | Trabajo | Trabajo | Trabajo |
| Otro... | Otro... | Otro... | Otro... | Otro... |
| Proposito (marca todas las que te corresponden) |
| Cuidado de niños y menores |
| Cuidado de otras personas |
| Trabajo | Trabajo | Trabajo | Trabajo | Trabajo |
| Acompañar | Acompañar | Acompañar | Acompañar | Acompañar |
| asuntos Personales |
| Compra | Compra | Compra | Compra | Compra |
| Pasear | Pasear | Pasear | Pasear | Pasear |
| Visitar | Visitar | Visitar | Visitar | Visitar |
| Salud(Farmacia, Doctor, Hospital...) |
| Recados | Recados | Recados | Recados | Recados |
| Recreativo | Recreativo | Recreativo | Recreativo | Recreativo |
| Social | Social | Social | Social | Social |
| Otro... | Otro... | Otro... | Otro... | Otro... |
| Transporte | Transporte | Transporte | Transporte | Transporte |
| Coche | Coche | Coche | Coche | Coche |
| Moto | Moto | Moto | Moto | Moto |
| Bicicleta | Bicicleta | Bicicleta | Bicicleta | Bicicleta |
| Andar | Andar | Andar | Andar | Andar |
| Bus | Bus | Bus | Bus | Bus |
| Metro | Metro | Metro | Metro | Metro |
| Taxi | Taxi | Taxi | Taxi | Taxi |
| Treno | Treno | Treno | Treno | Treno |
| Otro... | Otro... | Otro... | Otro... | Otro... |
| Distancia | Distancia | Distancia | Distancia | Distancia |
| 0-0,99 Km |
| 1-1,99 Km |
| 2-2,99 Km |
| 3-4,99 Km |
| 5-9,99 Km |
| 10-19,99 Km |
| mas de 20 Km |
| Tiempo | Tiempo | Tiempo | Tiempo | Tiempo |
| 0-10 min |
| 11-20 min |
| 21-30 min |
| 31-45 min |
| 46-60 min |
| mas de 60 min |

El cuestionario desarrollado, a parte usar preguntas a respuesta cerrada, presenta también preguntas semicerradas, como es el caso de la categoría “Otros (especificar)”, esta respuesta necesita una codificación específica una vez que se tengan todos los resultados, y en caso de esta investigación esta categoría tiene una importancia particular. Como se ha demostrado mediante los análisis anteriores, la categoría otros, en la mayoría de los casos recoge un gran número de viajes de cuidado que hasta ahora no han sido contabilizado y reconocidos, por ello la encuesta ha sido diseñada con el fin de que esta categoría fuera la menos importante y sobre todo la menos numerosa

⁴⁶ En la encuesta cuantitativa diseño no aparece la categoría “Estudio” debido a la edad de la muestra elegida.

con respecto a las demás. En cualquier caso ha sido analizada y estudiada de forma separada y detallada.

5.2 ÁMBITO DE ESTUDIO DE LOS ANÁLISIS EFECTUADOS

La configuración metropolitana de Madrid ha ido cambiando desde la segunda mitad del siglo pasado, hoy en día la capital española se presenta como un núcleo principal rodeado de barrios o ciudades suburbanas en constante desarrollo. Desde el años 1996 la población ha ido aumentando de manera constante, pero, al igual que ha sucedido en otras ciudades europeas, este incremento se ha centrado en las coronas metropolitanas y regionales, manteniéndose relativamente estable la población residente en Madrid ciudad. Este crecimiento no ha sido exclusivamente de la población, sino que ha venido acompañado de una descentralización del empleo y servicios, desde Madrid capital a áreas industriales, tecnológicas y comerciales de la corona metropolitana y regional.

Esos cambios territoriales y demográficos han llevado a modificar la manera de vivir de las personas. Se transforman los hábitos de la población, como los que tienen que ver con las pautas de consumo y ocio, o los concernientes a otras actividades de relación, pero sobre todo se ha visto un cambio importante en la movilidad diaria, en su intensidad, en los motivos de desplazamientos o la distancia o el tiempo dedicado a los mismos (P.M. Rodríguez Moya, J.C. García Palomares, 2012).

En el año 2004 se registraron 12.000.000 desplazamientos en el área metropolitana de Madrid, contra los 18.000.000 previstos para el 2015, de los cuales el 51% se efectuará en coche. Cada día entran y salen de Madrid 1.000.000 de vehículos⁴⁷.

Sobre la base de estos datos, uno de los objetivos del Gobierno es la mejora del transporte público para fomentar su uso.

⁴⁷ Fte. Área de Gobierno de Seguridad y servicios a la Comunidad

Para conseguir estos objetivos, es importante conocer de manera exhaustiva los patrones de movilidad de las personas y sobre todo el porqué se elige un medio en lugar de otro, con el fin de proporcionar un servicio que responda a las necesidades de los usuarios. Además, considerando que más de la mitad de la población de Madrid son mujeres, se demuestra la importancia de efectuar encuestas segregadas por sexo.

Para desarrollar la investigación, dentro de la ciudad e Madrid, se han seleccionado de modo particular 5 distritos, dislocados en áreas diferentes dentro de la ciudad. Dos de ellos están localizados en el centro, uno se encuentra al límite de la zona central, mientras los restantes dos están situados en un área más periférica. Se ha decidido escoger dichos distritos para poder averiguar de qué manera influye el lugar de residencia sobre la movilidad de las personas, ya que como hemos visto la nueva configuración de la ciudad ha cambiado los hábitos de movimiento de las personas. También las diferentes localizaciones y las diferentes tipologías de barrios en muchos casos son un índice del poder adquisitivo de las personas y eso es determinante en la elección de los medios de transporte que se eligen. De la misma manera, la elección del lugar de residencia implica motivaciones que dan vida a variables determinantes en los patrones de movilidad.

5.3 DISEÑO DE LA MUESTRA PARA LA ENCUESTA CUANTITATIVA

El primer paso para diseñar la encuesta es definir la muestra que se quiere analizar: localización, número de entrevistados, sexo, edad, etc.

En ese caso específico, como se mencionó anteriormente, se he elegido la ciudad de Madrid como escenario del trabajo.

Dado el tipo de investigación que se ha querido desarrollar se ha optado por una muestra por cuotas. Es un tipo de muestra que se utiliza frecuentemente en estudios de mercado o de opinión pública. Mediante esta muestra se especifican una serie de características definitorias de los individuos a explorar, en este caso el sexo y la edad. Según la proporcionalidad en el conjunto de la población, los habitantes de Madrid, se ha fijado la cuota de cada característica de la muestra. Así, sabiendo que en la población de Madrid hay un 51% de mujeres y un 49% de hombres, y dado el fin de la investigación llevada a cabo, se ha decidido dividir en partes iguales la muestra a estudiar, es decir un 50% de mujeres y un 50% de hombres. De la misma manera se han definido rutas en la ciudad donde se han recogido los datos, esta restricción para cubrir el cupo de los individuos estudiados no ha supuesto grandes dificultades, aunque no siempre ha sido fácil encontrar personas que correspondieran a las características definidas anteriormente y que estuviesen dispuestas a realizar la encuesta.

Una vez definido el tipo de muestra a utilizar y cuáles tienen que ser sus características básicas, se establecen un nivel de confianza y un margen de error que estamos dispuestos a admitir en el estudio. El nivel de confianza deseado es el 95%, es decir que si se repitiera 100 veces la encuesta, seleccionando una muestra aleatoria del mismo tamaño y tipología, 95 veces la proporción buscada estaría

dentro de los mismos parámetros y 5 veces fuera. Dado que el estadístico muestral está representado por una población bastante heterogénea, donde se considera que el 50% dará una respuesta diferente al restante 50%, se admite un error de $\pm 3,5\%$, de esa manera los datos que se quieren medir del universo seleccionado se moverán en este intervalo.

Así sabiendo que la población de Madrid es de 3.165.000 personas, y el nivel de confianza requerido es del 95% con un margen de error de $\pm 3,5\%$, la muestra necesaria tiene que tener una medida entre 780 y 800 personas.

$$n = \frac{N \cdot Z^2 \cdot p \cdot (1-p)}{(N-1) \cdot e^2 + Z^2 \cdot p \cdot (1-p)}$$

Donde:

n = El tamaño de la muestra que se quiere calcular

N = Tamaño del universo (población de Madrid 3.165.000 personas)

Z = Es la desviación del valor medio que se acepta para lograr el nivel de confianza deseado. En función del nivel de confianza que se busca, se usa un valor determinado que viene dado por la forma que tiene la distribución de Gauss. Los valores más frecuentes son:

Nivel de confianza 95% $\rightarrow Z=1,96$

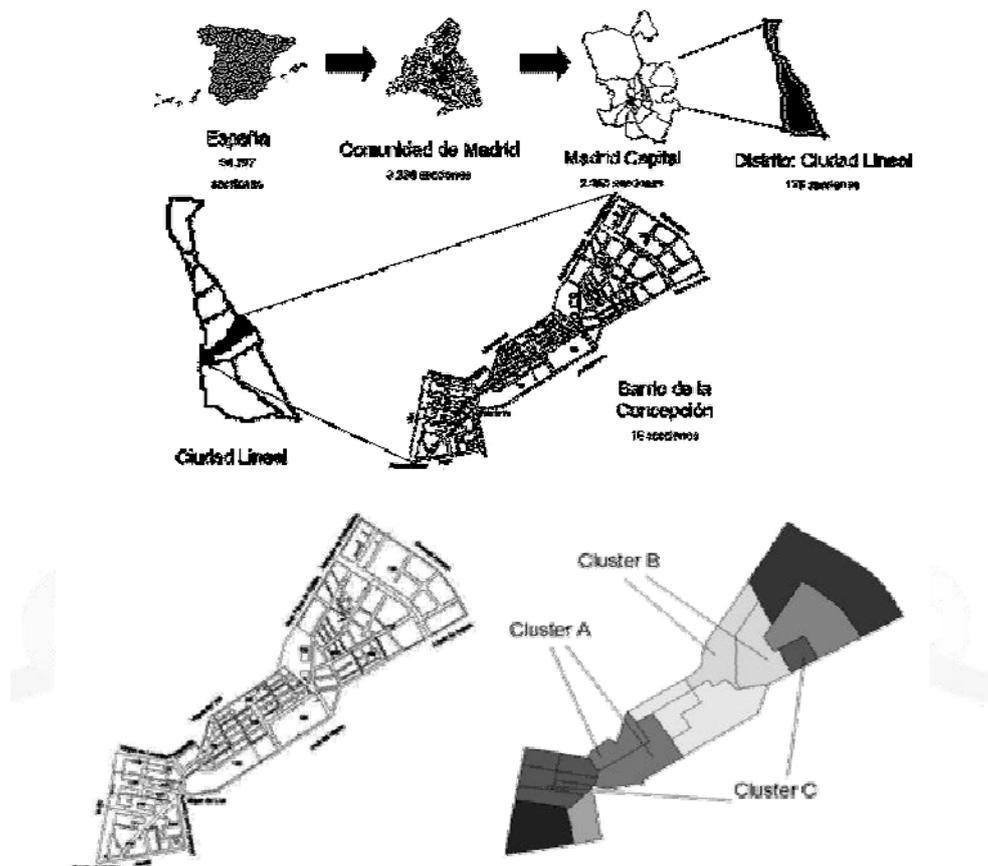
e = Es el margen de error máximo que se admite (3,5%)

p = Es la proporción que esperamos encontrar (50%)

Una vez efectuado los cálculos adecuados, se ha definido una muestra de 800 personas, mitad mujeres y mitad hombres, de edad comprendida entre los 30 y 45 años

Los encuestados han sido elegidos dentro de las secciones censales de Madrid, de las cuales se han escogido 100 secciones de modo aleatorio y se han entrevistado 8 personas por cada sección. Una sección censal es una unidad territorial que define y delimita un área que se determina, fundamentalmente, por un criterio de volumen de población. Las secciones censales habituales comprenden un “área de población” de entre 500 y 1.500 habitantes.

Imagen 15: EJEMPLO DE SECCIÓN CENSAL – MADRID



Dentro de la ciudad de Madrid se han elegido 5 distritos, algunos localizados en el centro de la ciudad, mientras otros en el área suburbana.

Imagen 16: DISTRITOS SELECCIONADOS DENTRO DE MADRID



Los distritos escogidos son:

1. *SAN BLAS*
2. *VICALVARO*
3. *CENTRO*
4. *ARGANZUELA*
5. *CARABANCHEL*

Dentro de cada distrito se han elegido diferentes barrios, por un total de 9.

Imagen 17: **BARRIOS ELEGIDOS DENTRO DEL DISTRITO CENTRO**



los barrios elegidos dentro de los distritos son:

SAN BLAS: CANILLERAS Y REJAS

VICÁLVARO: CASCO HISTÓRICO DE VICÁLVARO

CENTRO: CHUECA Y EMBAJADORES

ARGANZUELA: PALOS DE MOGUER Y DELICIAS

CARABANCHEL: SAN ISIDRO Y VISTA ALEGRE

FINALMENTE, DENTRO DE CADA BARRIO SE HAN INDIVIDUADO LAS SECCIONES CENSALES DONDE SE HAN DESARROLLADO LAS ENCUESTAS.

Imagen 18: SECCIONES CENSALES EN EL BARRIO DE CHUECA



5.4 INSTRUCCIONES PARA LA REALIZACIÓN DE LAS ENCUESTAS

Dada la importante interacción que se tiene que crear entre el entrevistado y el entrevistador, se han definido instrucciones para ambos, poder conseguir datos exhaustivos y veraces, era esencial que las dos partes tuviesen muy claro que se entiende con movilidad del cuidado, y de modo particular que todos los viajes realizados durante el día tenían que ser recogidos y analizados, independientemente de su fin.

Además las instrucciones han sido necesarias para que el entrevistador pudiese mantener una posición firme y no invasiva con respecto al entrevistado. Si por el contrario esta situación se hubiese verificado, probablemente hubiésemos obtenido resultados no reales o contaminados, probablemente se podía caer en lo que Converse ha llamado “no-actitudes”. En estos caso, sobre todo cuando las preguntas pueden entrar en la esfera personal de las personas, los encuestados se sienten presionados para responder, y lo hacen al azar, por desconocimiento del tema o por la presión del contexto que supone la entrevista, a veces el cuestionario es percibido como un test que pone a la prueba la inteligencia y capacidad de las personas.

Así las instrucciones explican de manera sencilla y inmediata el objetivo de la encuesta, la manera correcta de rellenar los formularios, especificando el intervalo temporal de análisis, y la distinción entre el fin del viajes, es decir si es relacionado con las actividades de cuidado o no.

Instrucciones:

Mediante las encuestas realizadas se quieren evaluar los viajes diarios asociados a la movilidad del cuidado. Por ejemplo trabajos no pagados hechos por adultos para niños o otras personas dependientes, incluyendo trabajos relacionados con el mantenimiento de la casa.

Antes de empezar con la encuesta, hay que rellenar unas preguntas relativas a informaciones generales sobre el entrevistado.

La segunda parte es la encuesta es específica de los viajes:

- Preguntar por los viajes hechos el día anterior. El lugar de comienzo es su CASA, y el día acaba a las 23:00.
- Rellenar una columna por cada lugar en los que van y el propósito del viaje. Si no se está seguros si hay que incluir un lugar donde se ha parado, incluirlo.
- Poner todos los lugares visitados.
- Escribir la hora exacta de llegada y la de cuando se ha dejado el lugar.
- Escribir que tipo de actividad se ha desarrollado en cada sitio.
- Si se aparca el coche y se anda más de 5 minutos para llegar a destinación, escribir todos los medios de transportes, por ejemplo antes coche y luego caminar.

Al final de la encuesta tenemos que identificar cuáles son los viajes se hacen para trabajos de cuidado.

Trabajos de cuidado: niños y menores

- Acompañar a:
 1. Escuela.
 2. Guardería.
 3. Otras actividades (social: ej. Jugar a baloncesto..).
 4. Servicios (Hospital, Farmacia..).

5. Trabajo.

6. Pasear.

- Actividades para niños y menores.

1. Escuela

2. Compras

3. Visitas

4. Recoger/Acompañar

5. Dar una vuelta

6. Servicios (Hospital, Farmacia..)

7. Otros Servicios (homework..)

Trabajos de cuidado: otras personas (por ejemplos, padres o familiares.)

- Acompañar a:

1. Compras

2. Otras actividades (Social, Religión..)

3. Servicios (Hospital, Farmacia.)

4. Pasear

5. Recados

- Actividades por otras personas:

1. Recados

2. Compras

3. Visitas

4. Recoger/Acompañar

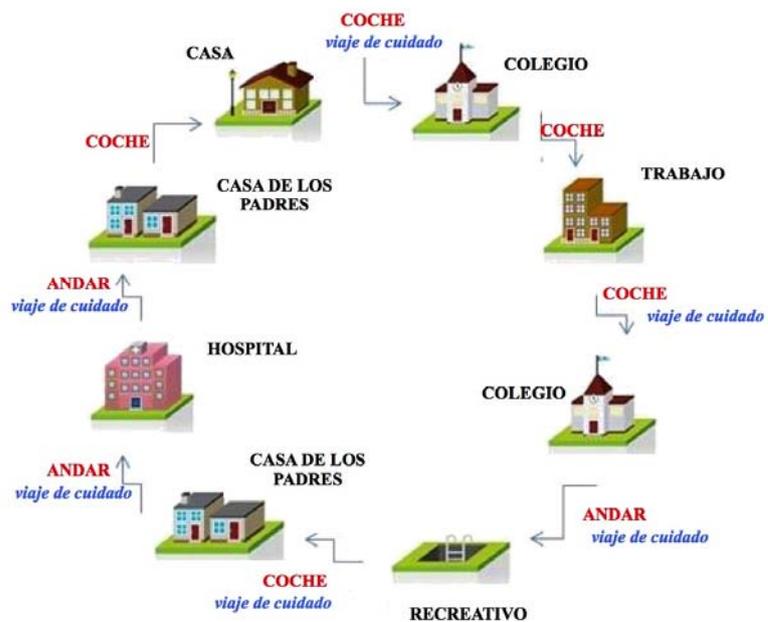
5. Dar una vuelta

6. Servicios (Hospital, Farmacia..)

7. Otros Servicios (limpieza..)

8. Trabajos no pagados

Imagen 19: **EJEMPLO DE VIAJES DURANTE EL DÍA Y VIAJES ENCADENADOS**

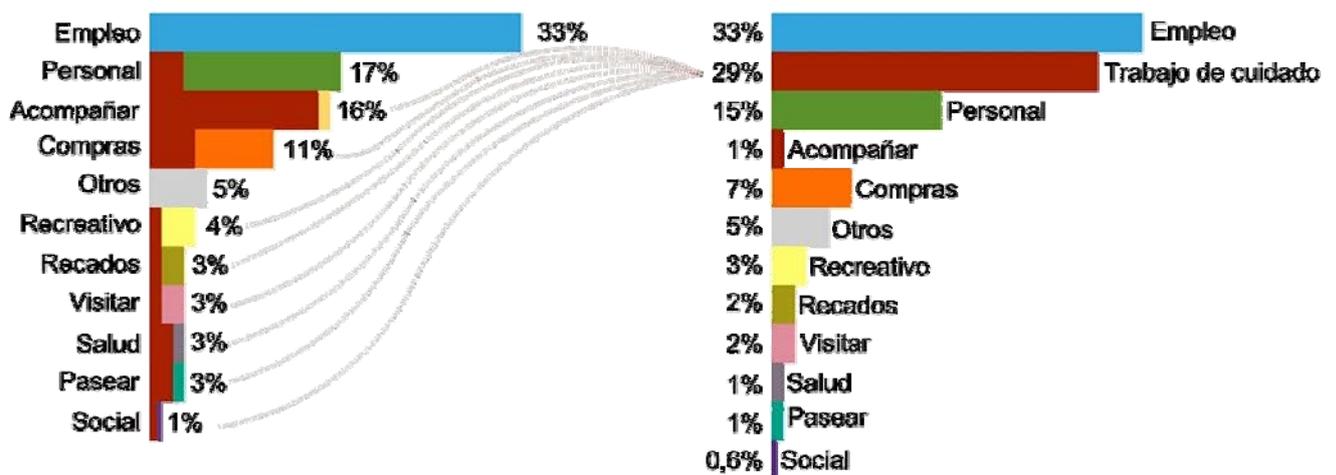


5.5 ANÁLISIS CUANTITATIVO: ENCUESTA CARA A CARA – EL CASO DE MADRID

Siendo objetivo de la investigación cuantificar la movilidad del cuidado y reconocer el peso que tiene en el total de la movilidad, el primer análisis se ha enfocado en reconocer como las actividades relacionadas con el trabajo reproductivo condicionan e influyen en la manera de moverse de la población.

Los grafico abajo representan los 3323 viajes realizados durante las 24 horas por parte de la población encuestada, calificados según el propósito de cada viaje.

Gráfico 22: Viajes según propósito



Fte.: Elaboración propia a partir de los datos de la encuesta desarrollada

El grafico de la izquierda muestra los datos de transporte que siguen la calificación tradicional, donde el trabajo remunerado es la categoría mayor, y destaca con una diferencia importante con respecto a los otros propósitos. Un tercio de la población se mueve esencialmente por el trabajo remunerado. Pero esta separación no tiene en cuenta todos los viajes que se hacen para los trabajos del cuidado (rojo oscuro), y los subdivide entre diferentes categorías, bajo otra calificación, como acompañar, visitar, ocio, etc.

El gráfico a la derecha hace una subdivisión mayor, o mejor, un análisis más profundizado de los viajes cotidianos y finalmente reúne en una única categoría todos aquellos desplazamientos que están relacionados con las labores de la esfera reproductiva. Se puede notar como muchas categorías, en ese caso, ven su porcentaje sobre la totalidad drásticamente reducido y, cosa más importante, el número de los viajes realizados para el trabajo remunerado es semejante a los del trabajo de cuidado.

Lo que enseña este gráfico es que los desplazamientos que se hacen para el trabajo remunerado no son los únicos significativos cuando se estudia el sistema de transportes, sino que hay otros viajes tan importantes y relevantes como estos.

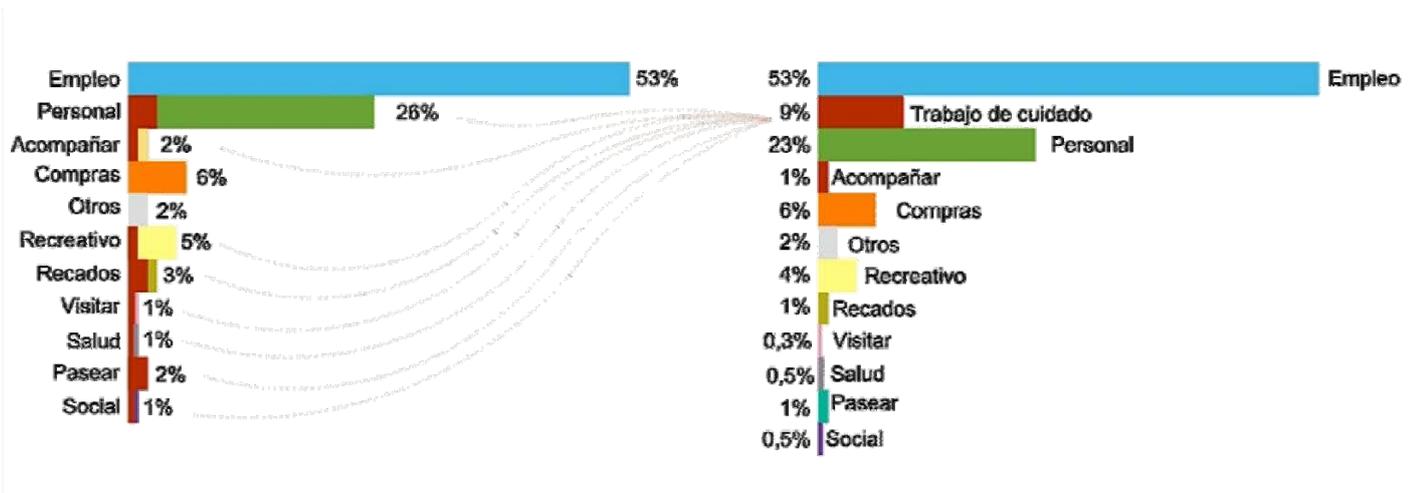
Si entramos más a fondo en este análisis y segregamos los resultados por sexo, podemos averiguar la diferencia de distribución de los viajes entre hombres y mujeres.

El dato más evidente, a parte la diferencia entre los viajes que se realizan para ir al trabajo, que registra una brecha del 10%, es el contraste entre los viajes relacionados con los trabajos del cuidado. Mientras para las mujeres estos desplazamientos suponen un 40% del total de sus viajes, para los hombres, representan solo el 9%. Sobre el total del 26% de los viajes dedicados al cuidado, por lo tanto las mujeres llevan a cabo un 24% de ellos, mientras los hombres solo el 2%.

Para los hombres, una vez efectuada esta calificación, las otras categorías se ven reducidas de muy pocos puntos porcentuales, no hay una que destaca sobre las otras. Al revés pasa en el caso de las mujeres, la categoría acompañar, casi desaparece a raíz de este análisis. Sobre un 23% de los viajes generales, acompañar se reduce al 1%, es decir que casi la totalidad de estos viajes (22%) la llevan a cabo para

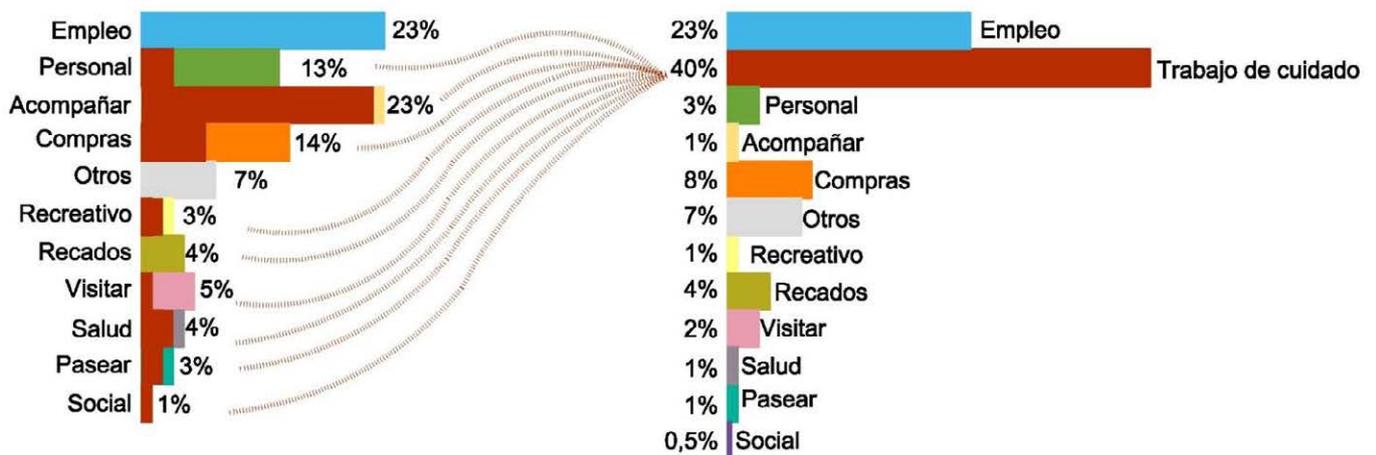
responder a las necesidades de otras personas. Otra categoría que se ve reducida casi de la mitad es la de las compras, el 6% de estos movimientos ellas los dedican al cuidado, mientras no se registra ninguna diferencia para los hombres.

Gráfico 23: Viajes según propósito - Hombres



Fte.: Elaboración propia a partir de los datos de la encuesta desarrollada

Gráfico 24: Viajes según propósito - Mujeres



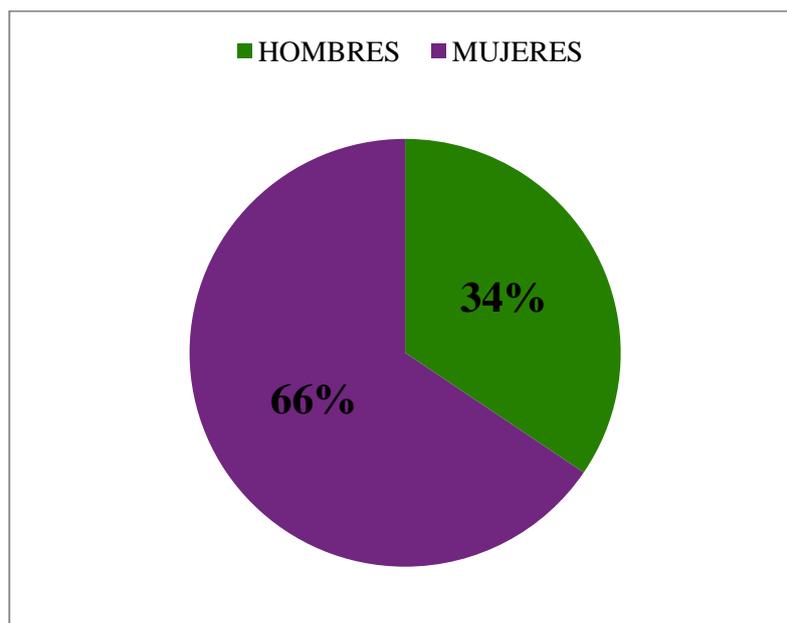
Fte.: Elaboración propia a partir de los datos de la encuesta desarrollada

Los grafico anteriores, señalan una diferencia importante en la manera de moverse entre hombres y mujeres, mientras las pautas de desplazamiento de ellos

tienden a ser de tipo más pendular ya que la mayoría de sus viajes tiene como fin último el trabajo remunerado (casa-trabajo), ellas, aparte de el trabajo remunerado, se mueven para responder a las necesidades de personas dependientes, tanto niños como adultos. La movilidad de las mujeres, por lo tanto, se presenta más compleja y diversificada, caracterizadas por las numerosas actividades que llevan a cabo a lo largo del día.

Los desplazamientos pendulares en el caso de las mujeres no alcanzan el 30%, mientras en el de los hombres superan el 50%.

Gráfico 25: Desplazamientos mujeres y hombres sobre el total de los viajes.



Fte.: Elaboración propia a partir de los datos de la encuesta desarrollada

Del total de las 800 persona encuestadas, sobre 3323 viajes, el 66% es de las mujeres, con una media que supera de poco los 5 viajes diarios, mientras el restante 34% es de los hombres, con una media de 2,8 viajes al día.

Estas diferencias tan marcadas, tanto en el número de viajes en general como en los dedicados al cuidado, son debidas a la edad de la muestra que se ha elegido.

Como dicho anteriormente, los entrevistados tienen una edad comprendida entre los 30 y los 45 años, edad en la que se entra en el mundo laboral, edad de matrimonio y, al día de hoy, edad de la maternidad.

La etapa de la vida en la que existen menos diferencias entre hombres y mujeres es la infancia. Hasta los 17 años los movimientos de niñas y niños se realizan en el espacio local (el barrio) y se organizan en el entorno inmediato de la vivienda. Los desplazamientos son fundamentalmente a pie, seguidos por desplazamientos en coche, ya que necesitan ser acompañados por adultos (normalmente sus madres) para ir al colegio, actividades extraescolares, médico, etc. Entre los 18 y 25 años se incrementan los desplazamientos fuera del barrio, se diversifican las actividades diarias, y crecen los modos mecanizados. El uso del transporte público es mayoritario entre mujeres y hombres jóvenes, pero empiezan a aparecer diferencias.

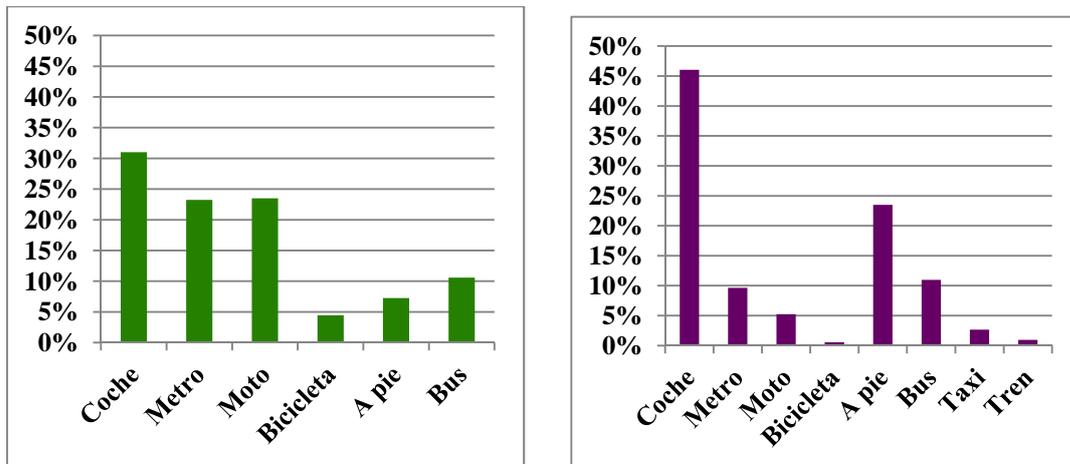
También entre la población de 26 a 29 años las diferencias entre hombres y mujeres no son tan marcadas, debido a la prolongación de la educación y a la progresiva incorporación de la mujer al mundo del trabajo.

De 50 a 65 años las tasas de actividades descienden significativamente, el trabajo reproductivo es menor y las mujeres vuelven a desplazarse fundamentalmente a pie y en transporte público. Solo a partir de los 65 es cuando hombres y mujeres se acercan en proporciones similares a desplazarse a pie o en transporte público⁴⁸.

Las diferencias en la manera de desplazarse entre hombres y mujeres son más evidente entre los 30 y 45/50 años, sobre todo en relación a los medio que se utilizan.

⁴⁸ J.M. Rodríguez Moya y J.C. García Palomares, 2012

Gráfico 26: Medios de transporte – Hombres Medios de transporte - Mujeres



Fte: Elaboración propia a partir de los datos de la encuesta desarrollada

Los gráficos arriba, muestran los medios de transporte utilizado por los hombres y por las mujeres sobre el total de los viajes que realiza cada grupo. Las mujeres usan más medios de transporte con respecto a los hombres, y destacan entre ellos el coche y andar. Los hombres, en cambio usan más el coche, el metro y la moto.

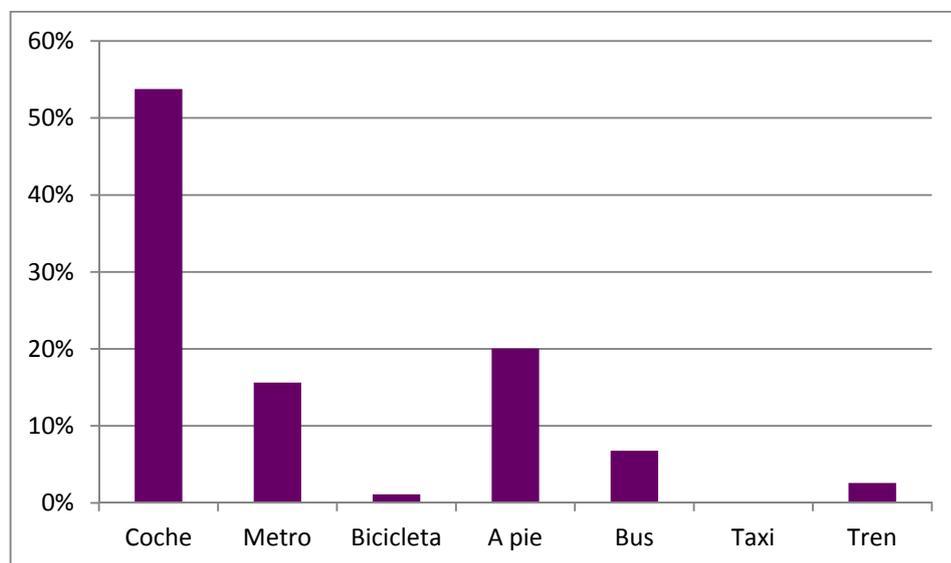
Hay una diferencia substancial en el uso del coche, es cierto que para ambos es el medio más utilizado, pero las mujeres alcanzan un 46% sobre el total de los viajes y los hombres poco más del 30%.

Hay diferentes razones que justifican estos datos, como ya se ha dicho, una de ellas es la incorporación de la mujer al mercado laboral que se ha verificado en las últimas décadas que unido al aumento de nivel de vida de la población ha hecho sí que las mujeres de clase media y alta tengan más fácil acceso a un segundo coche en el hogar. Además la nueva estructura de la ciudad, que contempla la dispersión de los servicios educativos, de salud, deportivos, etc., hace que el uso del coche sea mayoritario si no necesario.

Pero la razón más importante que lleva a las mujeres a utilizar de manera tan predominante el coche, es que es el medio que más se adapta a sus exigencias o a las

exigencias de las labores de cuidado. El coche permite moverse de manera rápida y se pueden hacer mucho mas desplazamientos en un tiempo reducido, y de esa manera es más fácil atender a todas las actividades, tanto como acompañante que como conductoras, de las personas que dependen de ellas, como pueden ser sus hijas e hijos o personas mayores.

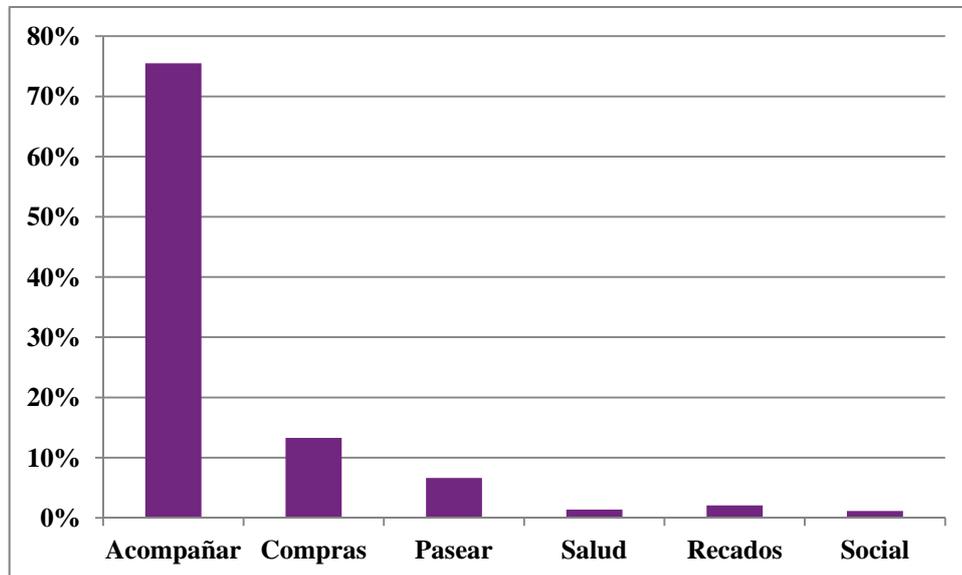
Gráfico 27: Uso de los medios para los viajes de cuidado mujeres



Fte: Elaboración propia a partir de los datos de la encuesta desarrollada

De esa manera se explica el desigual reparto modal entre hombres y mujeres de esta edad (30-45 años), las responsabilidades domesticas y de cuidado se asocian a una movilidad peatonal, dado que muchos viajes se hacen en un radio de distancia bastante restringido con respecto al hogar, pero sobretodo se asocia a una movilidad en coche, ya que tiene que ser combinada en gran medida con los desplazamientos que se hacen para el trabajo remunerado.

Gráfico 28: Uso del coche según la actividad de cuidado
mujeres

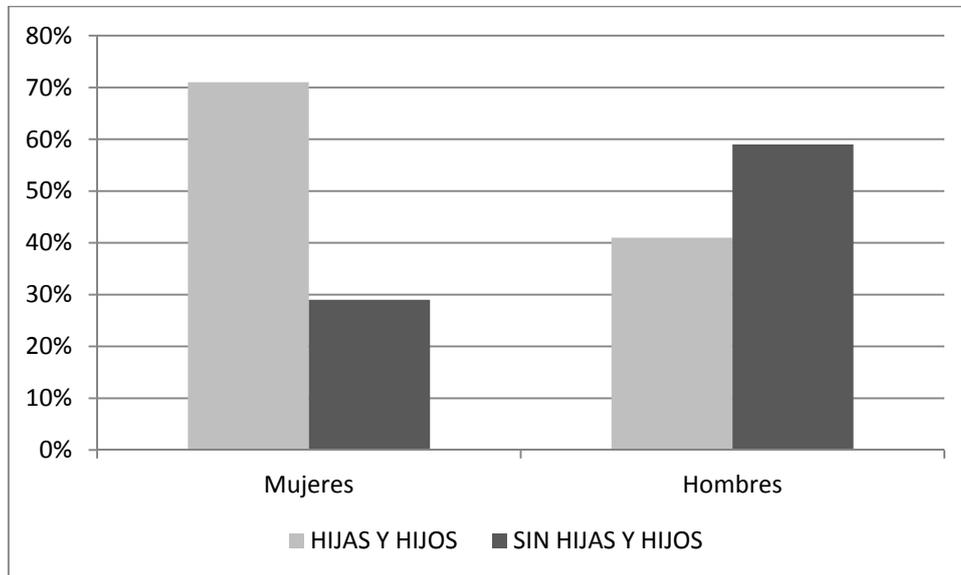


Fte: Elaboración propia a partir de los datos de la encuesta desarrollada

El gráfico arriba, explica de manera muy clara el porqué las mujeres utilizan tanto el coche, podemos ver que sobre el total de los viajes de cuidado que ellas realizan a lo largo del día, más del 70% están destinados a acompañar, sobre todo hijas e hijos al colegio y a actividades extraescolares, pero también personas mayores, y se registra una brecha considerable con respecto a las otras actividades.

Eso demuestra que el matrimonio y de modo particular la maternidad repercuten notablemente sobre las diferencias de movilidad y sobre el reparto de los trabajos de cuidado al interno de la familia.

Gráfico 29: Número de viajes en relación al tener hijas e hijos



Fte: Elaboración propia a partir de los datos de la encuesta desarrollada

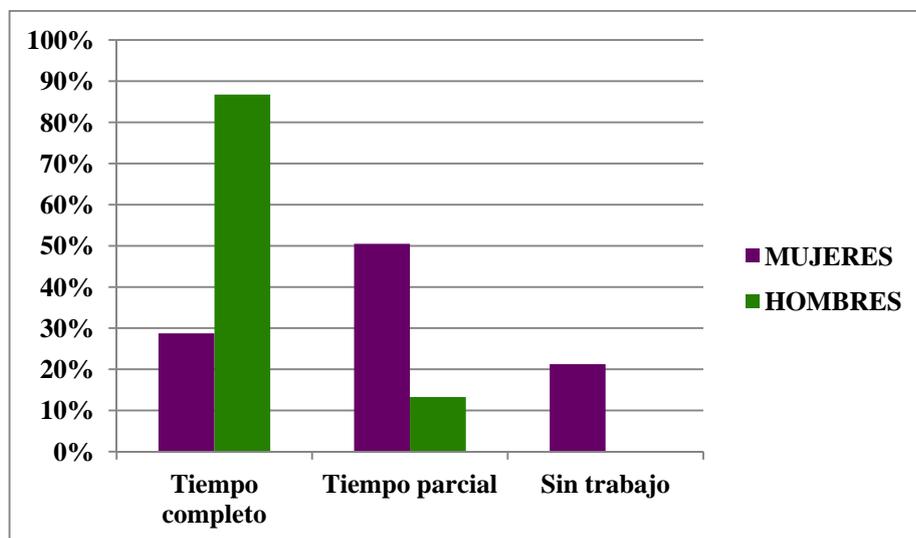
Las mujeres que tienen hijas e hijos hacen más del 70% (calculado sobre el 66% de los viajes totales) de los viajes analizados, mientras los hombres en la misma situación alcanzan solo el 41% (calculado sobre el 34% de los viajes totales). El hecho de tener hijas e hijos y por lo tanto acudir a sus necesidades de desplazarse, señala una importante diferencia en la manera de moverse entre hombres y mujeres, también desde el punto de vista del tiempo.

Para las mujeres, los viajes de duración inferior a los 10 minutos representan el 54% del total de sus desplazamientos, y el 75% de estos viajes los hacen mujeres que tienen hijas e hijos menores. Para los hombres, en cambio, la situación es bastante diferente, los viajes de menos de 10 minutos son el 21% sobre el total, y solo el 10% de este 21% está hecho por hombres con hijas e hijos menores.

El análisis señala que los viajes de las mujeres resultan ser más cortos, y destacan las diferencias especialmente en las que usan el coche, eso demuestra que las mujeres que tienen acceso al coche, lo usan para encadenar mas desplazamientos, pero más breves.

Un factor muy importante que afecta la movilidad son las actividades que se llevan a cabo durante el día. Las personas con empleo realizan una proporción muy elevada de desplazamientos, casi el 90% del total de los viajes, pero en el reparto de las actividades de la esfera reproductiva es significativa la diferencia que se registra cuando se trata de trabajo a tiempo parcial o a tiempo completo, sobre todo desde el punto de vista del género.

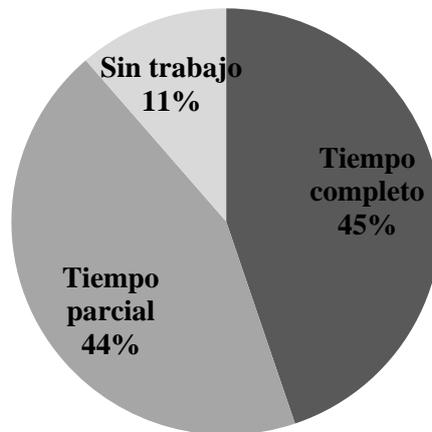
Gráfico 30: Tipo de trabajo- mujeres y hombres



Fte: Elaboración propia a partir de los datos de la encuesta desarrollada

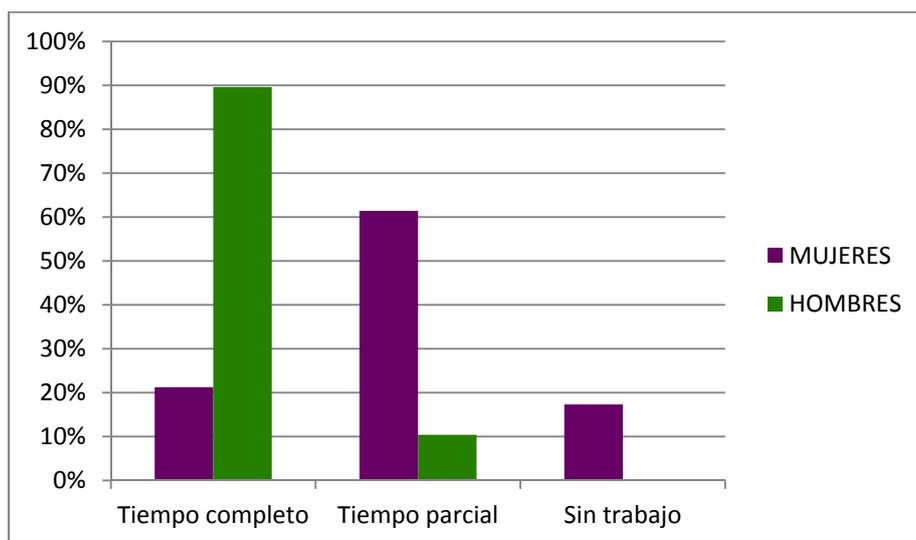
Los viajes de quien trabaja a tiempo parcial son equivalentes a los viajes de quien trabaja a tiempo completo, pero mientras estos últimos viajes son por la mayoría imputables a los hombres, los primeros lo son a las mujeres.

Gráfico 31: Número de viajes según el tipo de trabajo



Fte: Elaboración propia a partir de los datos de la encuesta desarrollada

Gráfico 32: Número de viajes según el tipo de trabajo, mujeres y hombres



Fte: Elaboración propia a partir de los datos de la encuesta desarrollada

Sobre el total de los viajes que hacen ellas, el 61% los llevan a cabo las que trabajan media jornada, y el restante 39% es dividido en partes casi iguales entre las que trabajan a tiempo completo y las que no tienen trabajo.

Es muy importante notar la diferencia de porcentajes que hay entre los tipos de trabajo entre hombres y mujeres: en el “grupo” de ellos, solo un porcentaje muy bajo

tiene un trabajo a tiempo parcial, mientras ellas son la mayoría. Este dato, junto con los de los viajes segregados por tipo de empleo, es una confirmación más de que las mujeres eligen un trabajo a tiempo parcial para poder acudir a las labores del hogar y de cuidado.

Así, como las mujeres siguen manteniendo su rol de cuidadoras, la proporción de desplazamientos relacionados con las tareas de la esfera reproductiva, entre las mujeres con trabajo remunerado es tres veces más que entre los hombres en la misma situación.

Para entender los diferentes patrones de movilidad, son significativas también las actividades relativas al cuidado que hombres y mujeres llevan a cabo. Estas actividades influyen directamente en el reparto modal, y eso nos explica porqué los hombres utilizan mas medios de transportes que las mujeres, ya que sus labores no se concentran de modo específico en una sola, sino su dedicación es equiparada entre las diferentes categorías. Mientras las mujeres necesitan medios más ágiles para poder acudir a sus tareas.

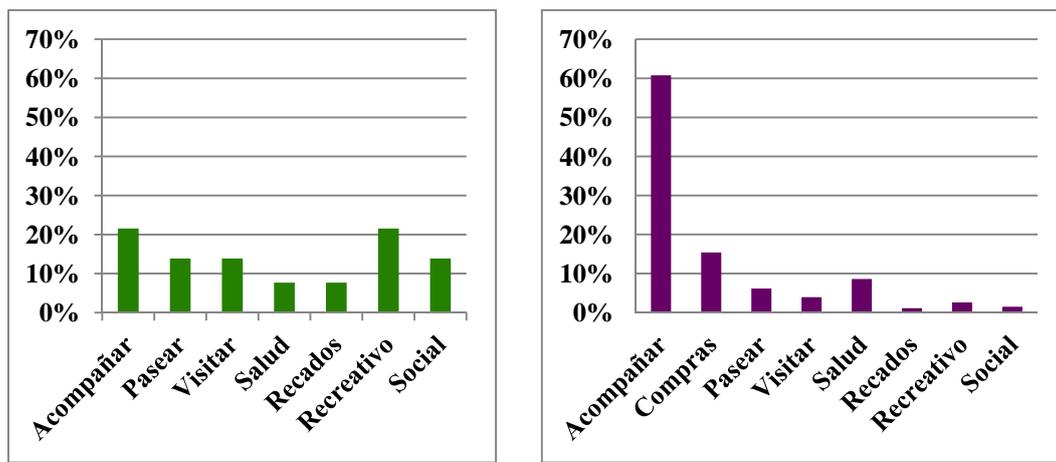
De todas maneras, en general, se registra que la actividad más desarrollada, para ambos, es la de acompañar. Una actividad que si no viene efectuada en coche, necesita un sistema de transporte que responda a las necesidades físicas y no solo, de todas las personas, tanto mayores como menores, independientemente del sexo; incluyendo horarios, localización de las paradas, precio, etc.

También la categoría compras representa una actividad que necesita el uso del coche para poder ser llevada a cabo, dado que el nuevo modelo de consumo que se ha promocionado en los ultimos años, también debido a la nueva configuración de la ciudad, está vinculado con las grandes superficies comerciales. La forma de

comprar diaria en el barrio ha sido sonstituida por una compra más grande y menos frecuente en los centros comerciales.

En cualquier caso es importante señalar que el reparto de actividades para el cuidado de los hombres, no aparece la voz compras, ya que esta sigue siendo una tarea exclusiva de las mujeres.

Gráfico 33: Actividades de cuidado – hombres Actividades de cuidado - mujeres



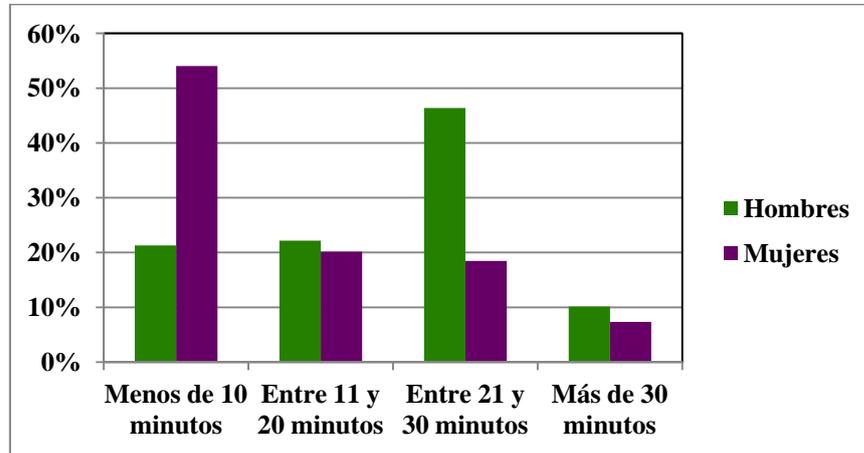
Fte: Elaboración propia a partir de los datos de la encuesta desarrollada

La distribución de los desplazamientos según el tiempo medio, revela que los hombres hacen viajes más largo que las mujeres, pero al final del día son ellas las que han dedicado más tiempo a moverse, ya que, aunque los viajes sean más cortos, son muchos más y encadenados uno con los otros.

Además, la distribución de los tiempos medios de los desplazamientos según motivo y género, está influenciada por las diferencias espaciales. En el centro urbano se favorecen los desplazamientos en transporte público pero con distancia relativamente altas y un consecuente mayor empleo de tiempo, tanto en el caso de los hombres como en el de las mujeres, mientras es en las zonas más periféricas se registra una diferencia mayor: las mujeres emplean menos tiempo en los

desplazamientos con respecto a los hombres, ya que se ven obligadas a utilizar el transporte privado dada la escasez del transporte público.

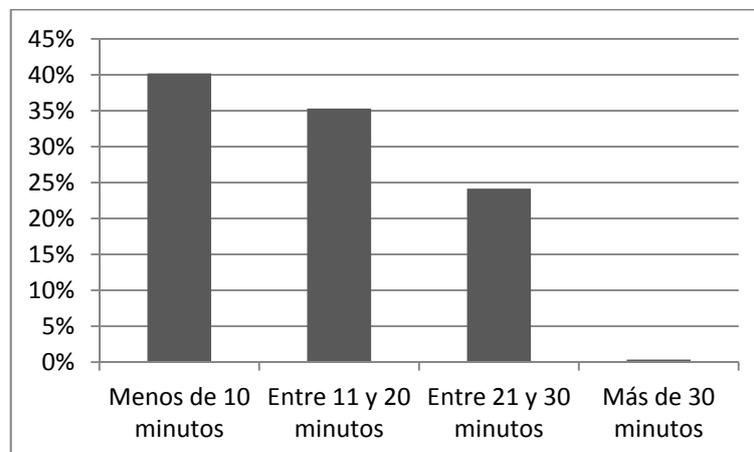
Gráfico 34: Duración de los viajes - mujeres y hombres



Fte: Elaboración propia a partir de los datos de la encuesta desarrollada

El tiempo es una variable importante en el análisis de la movilidad del cuidado. Más del 40% de esos viajes tiene una duración inferior a los 10 minutos, para la gran parte de las personas que llevan a cabo este tipo de tarea el barrio se vuelve el lugar de “trabajo”, quien tiene responsabilidades de cuidado elige su vivienda en base a la distancia a los servicios o a la familia, que en la mayoría de los casos representa el destinatario principal de estas labores.

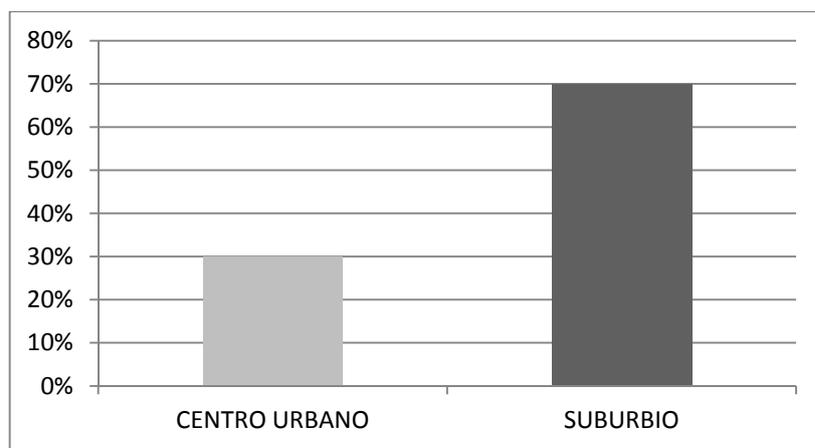
Gráfico 35: Duración de los viajes de cuidado



Fte: Elaboración propia a partir de los datos de la encuesta desarrollada

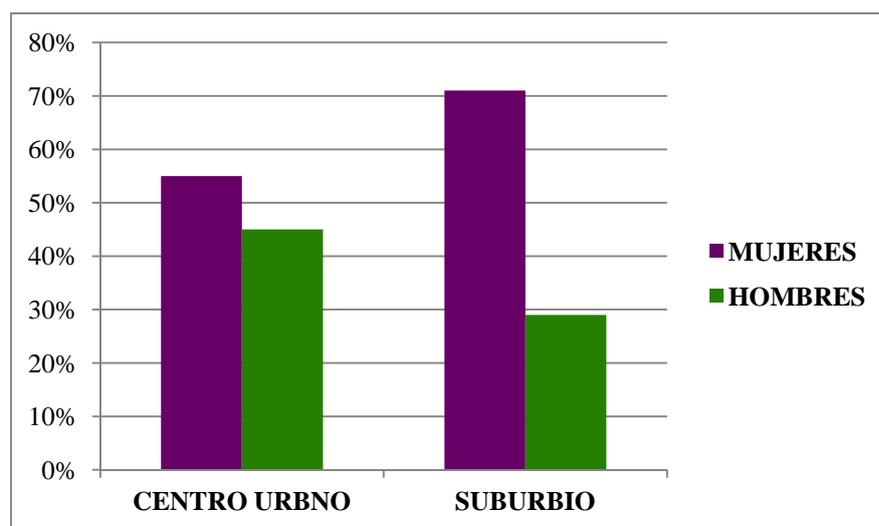
La diferencia de intensidad de la movilidad y el reparto modal cambian según motivos y localización. En los barrios centrales de Madrid, las diferencias se reducen bastante, la mayoría de las personas hacen gran parte de sus desplazamientos andando o en transporte público y la dedicación a los trabajos de cuidado no registra diferencias muy importantes según el género.

Gráfico 36: Viajes de cuidado según área de residencia



Fte: Elaboración propia a partir de los datos de la encuesta desarrollada

Gráfico 37: Viajes de cuidado hombres y mujeres según área de residencia



Fte: Elaboración propia a partir de los datos de la encuesta desarrollada

Significativa es la diferencia de dedicación a los trabajos de cuidado entre las zonas centrales de la ciudad con respecto a las zonas más periférica, donde se registra una dedicación predominante a ese tipo de actividad por parte de las mujeres. Estos datos aclaran también, el porqué las mujeres son las principales usuarias del coche. En las zonas periféricas es casi imposible moverse sin utilizar un medio privado, los servicios, en la mayoría de los casos, no se encuentran a una distancia que se puede recorrer andando y en esos tipos de barrios el transporte público no es una opción funcional para el desarrollo del quehacer diario.

6 ANÁLISIS CUALITATIVO DE LA MOVILIDAD DEL CUIDADO EN MADRID

Mediante el análisis de las encuestas existentes se puede averiguar que los comportamientos que están a la base de las elecciones de la manera y las pautas de moverse de las personas no pueden ser analizadas solamente mediante encuestas cuantitativas. Es cierto que si una encuesta cuantitativa contempla todas las respuestas posibles, se consiguen datos relevantes, y sobre todo se reconoce la validez de este tipo de sondeos en la codificación de las respuestas, mediante estos instrumentos se consiguen datos rápidamente y que pueden ser analizados en poco tiempo.

Pero, por otro lado, mediante las preguntas cerradas, se pierde la información adicional que el entrevistado puede dar a su respuesta, con el fin de contextualizarla o matizarla. Así la vida de las personas está caracterizada por diferentes factores que definen los comportamientos y la vida social de las mismas, y todos ellos influyen de forma mayor o menor en las decisiones que se toman en relación a la movilidad. Además muchos de estos factores, o porque se vuelven hábito en la vida cotidiana o porque no se le da mucha importancia, en muchos casos son invisibles también para el mismo sujeto. De modo particular, cuando se estudia el comportamiento de las mujeres en relación a los transportes, estos factores son de fundamental importancia, ya que pueden reflejar la adaptación del comportamiento de las mismas a las necesidades de otros, como en el caso del uso del coche⁴⁹.

Con el fin de completar y validar los datos obtenidos por medio de las encuestas cuantitativa y al mismo tiempo poder explicar o mejor entender estos comportamientos, se ha desarrollado un análisis cualitativo mediante entrevistas

⁴⁹ Véase casos estudios anteriores.

realizadas sobre una muestra de 40 personas, 20 mujeres y 20 hombres, de edad comprendidas entre los 30 y 45 años, escogidos al azar en las mismas áreas donde se ha llevado a cabo la encuesta cuantitativa.

El tipo de relación que se ha instaurado entre el entrevistador y el entrevistado ha sido de fundamental importancia para la obtención de datos exhaustivos. Las conversaciones han tenido una duración media de 30-40 minutos y han sido llevadas a cabo mediante un diálogo “confidencial” y sencillo, lo que ha permitido conseguir más informaciones posibles y de importante relevancia para el estudio efectuado. También en este caso ha sido necesario explicar las instrucciones al encuestado, para que pudiesen comprender de manera clara y simple que se entiende con viajes del cuidado.

Siguiendo las recomendaciones de algunos autores⁵⁰, las preguntas no han sido formuladas con un estilo perfecto, sino han mantenido en lo posible un carácter espontáneo, han sido elaboradas teniendo en cuenta el lenguaje que normalmente emplea el entrevistado.

Las entrevistas preveían unas preguntas base, que en alguna ocasión han tenido que ser modificadas a lo largo del diálogo dependiendo de la actitud y del comportamiento de la persona con quien se ha hablado, y dependiendo de las respuestas, que pueden modificar o eliminar la pregunta siguiente.

En muchos casos ha sido fácil poder sacar informaciones útiles sobre los patrones de movilidad de los entrevistados, pero es cierto que en otros los interlocutores eran un poco reacios a dar respuestas exhaustivas; por lo tanto resulta fundamental poder crear una relación de confianza entre entrevistado y

⁵⁰ Mayntz, R., Holm, K y Hubner, P., *Introducción a los métodos de la sociología empírica*, Alianza Universidad, 1993

entrevistador, para que los encuestados se sientan libres de responder abiertamente a las preguntas.

EJEMPLO ENCUESTA CUALITATIVA

A continuación se enumeran las preguntas base. Se podrán encontrar las entrevistas en su extensión completa en el Anexo 1 de esta investigación.

1. ¿Edad?
2. ¿Estado civil?
3. ¿Tienes trabajo?
4. ¿Qué tipo de trabajo? Donde trabajas?
5. ¿Tienes hijos?
6. ¿Con quién vives?
7. ¿Dónde vives? ¿Por qué has elegido esa vivienda?
8. ¿A qué hora has salido?
9. ¿Cuál es el primer lugar donde has ido?
10. ¿Qué medio de transporte has usado? ¿Por qué has elegido este medio? ¿Cuánto has tardado?
11. ¿Te ha acompañado alguien? ¿Quién?
12. ¿Has acompañado a alguien? ¿Quién?
13. ¿Qué distancia has recorrido?
14. ¿Has hecho paradas intermedias?
15. ¿Cuál ha sido el viaje sucesivo?

Estas preguntas se repiten para cada viaje que se hace durante el día.

Las encuestas cualitativas desarrolladas fortalecen los datos e informaciones que se han obtenido mediante la investigación cuantitativa.

Se confirma un porcentaje mayor de mujeres que se dedican a los trabajos de cuidado con respecto a los hombres. En más del 50% de los casos son ellas las que llevan a las hijas e hijos al colegio, que van a hacer la compra o que se hacen cargo de las necesidades de personas mayores.

De la misma manera se corrobora que el ser madre influye de modo determinante en la vida laboral y en la movilidad. Algunas de las mujeres que se han sometido a la entrevista ratifican que en el momento de la maternidad han tenido que elegir un trabajo a tiempo parcial y en algunos de los casos han tenido que dejar definitivamente el empleo. Para ellas resultaba muy complicado y a veces poco rentable a nivel económico, compaginar las labores del hogar con el trabajo remunerado; sobre todo cuando no son solo los hijos los que necesitan una dedicación especial, sino hay que acudir también personas mayores.

“Encuesta 17 - Mujer

....¿Tienes trabajo?

No, cuando me quedé embarazada las cosas se han complicado, así que me he quedado en casa para cuidar de mis hijos....”

En los matrimonios más jóvenes, de todas formas, esta situación no es dictada por una cuestión de machismo dentro de la pareja, sino por un machismo de la sociedad. Aunque se hayan verificados muchos avances en los últimos años, los sueldos de los hombres siguen siendo mayores que los de las mujeres, por lo tanto cuando hay que elegir uno, obviamente se prefiere el de ellos.

“ Encuesta 18 - Mujer

.....¿Tienes trabajo?

No, con el primer embarazo pasé a trabajar de jornada completa a parcial, y con la crisis he sido una de las primeras en ser despedida..... “

La diferencias de reparto modal y de actividades según el área de residencial, respecta los datos de la encuesta cuantitativa. En las áreas centrales de la ciudad, no se registra un brecha importante dentro de los dos grupos, mientras en las zonas periféricas la diferencias es substancial.

Así que hombres y mujeres que viven en el centro llevan a cabo un porcentaje muy parecido de labores en la esfera reproductiva, eso debido a la mezcla de servicios con los lugares de trabajo, que hace si que no haya que reservar un tiempo y un medio específico para desarrollar las actividades, aunque reconocen que el depender mayoritariamente del transporte público a veces complica el desarrollo de dichas actividades. La frecuencia de los medios, por ejemplo, y de modo particular de los autobuses hace que el llevar a cabo algunas labores ocupe un tiempo el doble de largo con respecto al utilizzo de un medio privado.

“ Encuesta 3 - Hombre

.....¿A qué hora has salido del trabajo?

He salido a las 19.

¿Qué has hecho luego?

He ido a casa y desde allí a visitar a mis padres. Viven en mi misma calle, un poco más arriba.

¿Cuánto te has quedado?

He estado con ellos una hora, les he ayudado con internet. Son mayores y tiene algunas dificultades con estas cosas.....”

En cambio, en los barrios más periféricos, de modo especial en los de nueva construcción, hay una desigualdad substancial, no tanto en el tipo de transporte que

se utiliza, ya que en la mayoría de las ocasiones es el coche, sino en el propósito de los viajes. En esas áreas es muy explícita la diferencia de reparto de las actividades relacionadas con la esfera reproductiva; en más del 70% de los casos, son las mujeres quienes se ocupan de estas tareas, mientras los hombres respetan más el patrón de movilidad de tipo pendular. Son lugares donde los servicios son mas dispersos, y acudir a ellos requiere una dedicación y una flexibilidad de tiempo mayores.

Además, hay que señalar que el porcentaje más alto de las personas que viven en estas zonas respetan los que se suele llamar el “matrimonio clásico”, es decir donde el hombre trabaja y la mujer se queda en casa para cuidar del hogar y de los hijos, y cuando trabaja busca un empleo cerca de casa, para poder compatibilizarlo con las actividades domesticas. Sin embargo, cada vez más, las mujeres tienen mayor dificultad para encontrar empleos cerca del lugar de residencia y para desplazarse se ven obligadas a utilizar el transporte público o volverse personas dependiente.

Igualmente se averigua que la elección de los medios de transporte, no siempre es una elección, en la mayoría de los casos estudiados, cuando hay solo un coche en la familia, a parte situaciones especiales, el uso de esto es destinado prioritariamente al hombre.

“Encuesta 7 - Mujer

.....¿Dónde vives? ¿Por qué has elegido esa vivienda?

Vivo en Vicálvaro, en un piso que hemos comprado mi marido y yo hace muchos años, pero seguimos pagando la hipoteca. Hemos elegido esta vivienda porqué tenía los colegios y centros recreacionales cerca para los niños.

La distancia son más o menos 5 km, he ido en autobús, y he tardado 30 minutos.

.....

¿Qué has hecho luego? ¿has vuelto a salir de casa?

Una vez arreglada la casa he ido a visitar a mis padres; mi padre no está muy bien de salud y así ayudo un poco a mi madre .He tenido que ir en autobús, he tardado más o menos 15 minutos, no viven muy lejos, pero andando es largo. El coche lo tiene mi marido, así que no tengo otra opción.....”

Mediante las entrevistas cualitativas se ha podido averiguar de manera más específica que con los datos cuantitativos, que muchas personas, cuando tienen que decidir el lugar de residencia valoran más la cercanía a la familia antes que la cercanía al empleo, a demostración de que los trabajos de cuidado tienen un peso muy importante en la vida de los individuos, tanto si se reciben como si se proporcionan. La mayoría de las personas entrevistadas han declarado que la elección del lugar de residencia está estrictamente relacionada con la localización de amigos y familiares.

“Encuesta 16 - Mujer

.....¿Dónde vives? ¿Por qué has elegido esa vivienda?

Vivo en un piso en el centro de Madrid, hemos elegido esta casa porque está cerca de la casa de mi madre, que es bastante mayor.....”

“Encuesta 1- Hombre

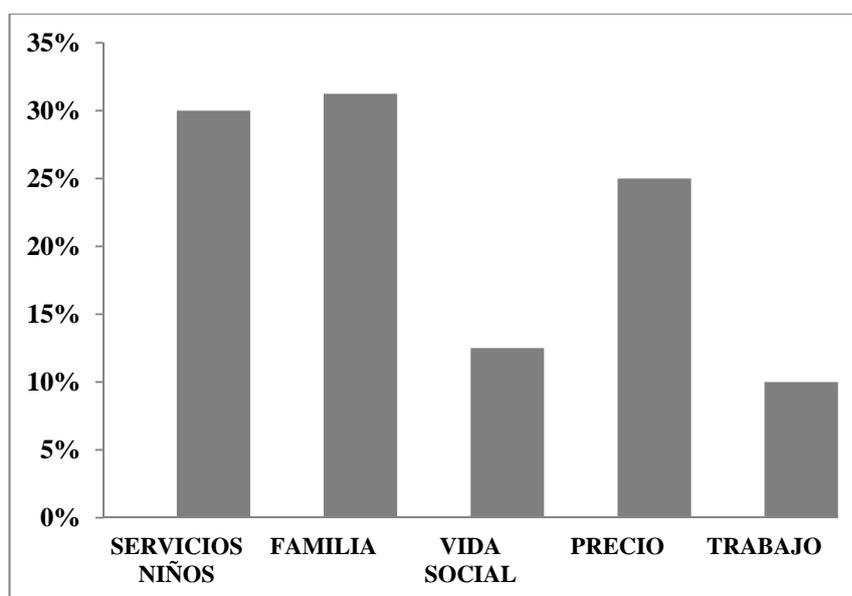
....¿Dónde vives? ¿Por qué has elegido esa vivienda?

Vivo en el centro de Madrid. Hemos elegido esta casa por qué nos gusta la zona, y mi familia vive cerca.....”

Se demuestra como muchas veces las elecciones personales está condicionadas por las distancias que hay que recorrer a lo largo del día y la disponibilidad de medios que se tiene, sobre todo en la selección de la vivienda.

Las dos opciones principales, son la cercanía a la familia, tanto si las personas que la componen necesitan apoyo de cuidado, como si son ellos mismo que lo proporcionan, por ejemplo en el caso de abuelos que cuidan de los nietos; la otra opción es la cercanía a los servicios, muchos eligen un sitio de residencia en lugar de otro sobre la base de los servicios educativos que hay en los alrededores, tener el colegio para los hijos cerca es un elemento muy importante para decidir dónde vivir. Mientras el trabajo es la última motivación en orden de importancia, para elegir la residencia.

Gráfico 38: Motivaciones para elegir el lugar de residencia



Fte.: Elaboración propia a partir de los datos de la encuesta desarrollada

Las entrevistas cualitativas, han sacado a la luz en manera detallada todas las labores de la esfera reproductiva que no se toman en consideración o se dan por hechas. A parte los viajes de acompañamiento, niños al colegio o mayores al médico o otros lugares, hay muchas otras actividades que se desarrollan durante el día y que implican una multitud de viajes. Se demuestra que en más del 90% de los casos es

la familia quien se hace cargo de las personas dependientes y que acude a cualquier necesidad de ellos.

“ Encuesta 19 - Mujer

.....¿Qué has hecho cuando has acabado de trabajar?

He ido a hacer la compra para mi madre, como ya te dije es mayor, y hay muchas cosas que no puede hacer sola.

¿Qué distancia has recorrido? ¿Cuánto has tardado?

La compra la he hecho en un supermercado de camino entre el trabajo y la casa de mi madre. Para ir al súper he tardado 10 minutos en coche, mas o menso 30 minutos para hacer la compra, y otros 10 minutos de coche para llegar a casa de mi madre.

¿Qué has hecho luego?

Me he quedado un poco con ella y hemos bajado a dar un paseo. Hemos estado fuera 45 minutos, hemos dado una vuelta por el barrio. Luego la he acompañado a casa otra vez.....”

Se reconoce que la movilidad de las personas, sobre todo de las mujeres, es muchos más complicada y compleja de lo que se refleja en la clásica encuestas de transporte. El 95% de los entrevistados, a lo largo del día lleva a cabo por lo menos una tarea relacionada con el cuidado, en el caso de madres de familia los desplazamientos relativos al empleo representan menos del 50% del total se los viajes que hacen y por algunas personas, las labores de cuidado son la única ocupación que tienen, y por lo tanto todos los desplazamientos que efectúan están dedicados a ellos.

Las entrevistas que se han llevado a cabo nos han permitido describir las acciones de hombres y mujeres en relación a la movilidad en general y sobre todo en relación a la movilidad de cuidado. Las informaciones de estas entrevista validan y complementan los datos que se han sacado mediante la encuesta cuantitativa y sobre

todo han permitido entender en profundidad las elecciones de las personas sobre el uso de un medio en lugar de otro y las motivaciones que están a la base del reparto de las tareas de cuidado. En algunos casos los medios de transporte público son la única opción para moverse, ya que si se tiene solo un coche este lo usa el hombre de casa, mientras en otros el coche es la única opción para moverse y llevar a cabo todas las tareas cotidianas.

7 RESULTADOS Y CONCLUSIONES

En la demanda de movilidad, concretamente de las áreas metropolitanas, influyen diversas variables socioeconómicas como el sexo, el estado civil, la edad, la etnia, el nivel de renta o el tener personas dependientes a cargo; todas ellas condicionan la elección del modo de transporte, las distancias recorridas, el encadenamiento de viajes, los viajes que no se hacen o pautas especiales de movilidad, etc. Hasta el día de hoy estos factores no son suficientemente conocidos, y tanto los datos de los cuales se dispone como los métodos que se utilizan para recogerlos no son adecuados para describir estas pautas diferenciales.

Muchos son los estudios que reconocen la necesidad de realizar encuestas de movilidad que tengan en cuenta las variables socioeconómicas que caracterizan la población. También se demanda la segregación de los datos recogidos por sexo y el uso del género como categoría analítica. Igualmente es indispensable atribuir la misma importancia que tienen los viajes relacionados con la esfera productiva a los que están relacionados con la esfera reproductiva.

Pero solo con la introducción del concepto de “movilidad del cuidado” se propone una nueva categorización de los motivos de desplazamiento al interno de las “clásicas” encuestas de movilidad, y por medio de esta investigación ha sido posible aplicar este concepto a un ejemplo práctico.

Para llevar a cabo este estudio se ha desarrollado una metodología de encuesta de movilidad sin sesgos de género, utilizando un método que se basa en el reconocimiento de las carencias que presentan las actuales encuestas en cuanto a conceptos, lenguaje y enfoque general.

A nivel general la investigación evidencia algunos puntos a tener en consideración para que se consideren las diferentes necesidades de la población en la planificación del sistema de transporte.

- Reconocimiento de la movilidad del cuidado

En las encuestas normales de movilidad se deja de lado una parte muy importante de los viajes que las personas realizan durante el día, y que tienen que ser objeto del mismo interés que los otros por parte de las administraciones públicas. El objetivo principal de las políticas de transporte ha sido responder a las necesidades de acceso al empleo en primer lugar y al ocio en segundo lugar, mientras que se ha prestado poca atención a las exigencias de las personas dependientes y de aquellas que realizan las tareas no remuneradas del cuidado de otros y de atención a la familia; éstas representan la parte de la población que más apoyo necesita por parte de las políticas públicas y sociales. Para las políticas de transporte, hasta el ocio en la mayoría de los casos tiene más peso que la movilidad del cuidado.

No se reconocen y no se distinguen de la misma manera que las necesidades de los hombres las exigencias y los hábitos de las mujeres, de los menores y de los mayores, y consecuentemente no se le da la misma importancia; en general se perciben como una desviación de la norma. Así que los más perjudicados, son los menos considerados.

Se propone por lo tanto el uso de una metodología que utiliza la movilidad del cuidado como categoría analítica; usando este concepto como punto de partida para un estudio más detallado de la forma de moverse de las personas se creará una base de conocimiento más amplia de los patrones de movilidad.

- Análisis cuantitativo de la movilidad del cuidado

La metodología planteada en la investigación ha sido aplicada a un modelo de análisis cuantitativo realizado en el área metropolitana de Madrid.

Mediante el uso de este método ha sido posible, también, averiguar la trascendencia de los modelos de tiempo utilizados en los resultados de una encuesta. Hasta ahora los modelos de movilidad son basados en datos provenientes de cortes transversales de tiempo, como ha sido en el caso de esta investigación, lo que implica que se consideren únicamente informaciones relativas a un único instante de tiempo. Este tipo de datos tiene la ventaja de ser simple de recolectar, y en situaciones específicas proporcionan unos datos demostrativos y relevantes, como en este caso, pero tiene también la importante limitación de no permitir el estudio de la variabilidad entre días. Por lo tanto, en las encuestas de movilidad que quieren conocer la variabilidad modal es indicado valerse de un modelo de corto plazo, que comprende un análisis que se desarrolla a los largo de más días. La forma mejor para ello es una encuesta de tipo diario de una semana de duración, donde el usuario describe todo los movimientos que hace durante el día, en algunos casos utilizando también medios electrónicos, como GPS y localizadores de posición.

Uno de los puntos clave en la aplicación de la herramienta utilizada han sido las instrucciones previas al cuestionario. Dado el objetivo de la investigación, se ha visto necesario explicar a los entrevistados y a los entrevistadores qué se entiende con la terminología “movilidad del cuidado”, ya que en muchos casos las actividades relacionadas a la esfera reproductiva, o bien porque se vuelven hábito en la vida cotidiana o porque no se le da la merecida importancia, son invisibles también para el mismo sujeto.

Finalmente, ha sido posible averiguar y demostrar el peso que los viajes relativos al cuidado tienen sobre la totalidad de la movilidad:

Se ha comprobado que mientras los viajes hasta ahora denominados “obligados” representan un 33% de los viajes totales, los relacionados con el trabajo no remunerado alcanzan casi el 30% (Gráfico 22). Estos tipos de viajes requieren una atención específica, ya que no respetan la norma; es decir, son viajes poligonales en muchos casos encadenados y a veces hechos con más de un medio de transporte.

Segregando los resultados por sexo, se ha podido averiguar que la movilidad del cuidado es una característica predominante en las mujeres y solo en algunos casos, y para actividades puntuales, en los hombres (Gráficos 23 y 24). Por el contrario, el patrón universal que se usa es el de ellos, una manera de moverse de tipo pendular, ocultando las necesidades del resto de la población.

A lo largo del estudio se ha demostrado que la vida cotidiana de hombres y mujeres es muy diferente; la vida de ellas se presenta más complicada, ya que en la mayoría de los casos tienen que compatibilizar el trabajo remunerado con el trabajo no remunerado, y consecuentemente la movilidad es muy diversa.

Uno de los factores que más influye en las diferencias de movilidad entre los grupos de los dos sexos es el tener hijos menores. Quien se hace cargo de los desplazamientos de los niños son por la gran mayoría mujeres. Y mientras se podría pensar que eso sucede porque es más común que ellas tengan trabajos a tiempo parcial, mediante las entrevistas se ha comprobado lo contrario. Ellas eligen, o tienen que elegir, un trabajo a tiempo parcial para poder desarrollar todas las labores de la esfera reproductiva. Así, el 40% de sus viajes diarios está dedicado a las

necesidades de otros, como niños y otras personas dependientes, y más de la mitad de ese 40% es dedicado a viajes de acompañamiento.

Todo ello lleva a que las mujeres, cuando tienen acceso a él, se ven obligadas a utilizar el coche, ya que es el medio que más cómodamente les permite acudir a varios lugares en poco tiempo y permite encadenar viajes con mayor facilidad; por otro lado el transporte público para muchos de estos viajes no es una opción, ya que no está estudiado y adaptado para este tipo de desplazamientos.

De todas maneras hay que considerar que este dato se presenta porque la muestra analizada está comprendida en una edad entre los 30 y 45 años, que representa la época más activa de la vida y donde es más fácil adquirir un coche, que en muchos casos es obligatorio dada la configuración de las ciudades modernas.

- Necesidad de realizar estudios cualitativos para completar los datos cuantitativos

Para tener un cuadro más amplio y veraz de los patrones de movilidad se ha desarrollado una encuesta cualitativa, dado que los datos etnográficos son una fuente muy importante de informaciones que ayudan a complementar los resultados que se obtienen a través de las encuestas cuantitativas.

Mediante las encuestas cualitativas se han confirmado los datos recogidos con las encuestas cuantitativas, y en general se ha podido averiguar que la mayoría de las personas a lo largo del día hacen por lo menos un viaje relacionado con la esfera reproductiva. Pero los datos más importantes que se obtienen de estas entrevistas son los relacionados con las motivaciones del porqué se escoge un medio de transporte en lugar de otro, y vemos cómo muchas de las elecciones personales están

condicionadas por la movilidad que supone el vivir en un sitio u otro. Las dos opciones principales son la cercanía a la familia y la cercanía a los servicios para los hijos, siendo el trabajo la última de las motivaciones en orden de importancia. Es cierto que con la crisis económica de los últimos años el trabajo ya no es algo seguro y fijo, así que su poder de condicionar las elecciones personales ha perdido mucho valor.

Sin embargo, mientras todas las políticas urbanísticas y de transportes basan sus decisiones sobre el trabajo productivo, en la vida de las personas, en la mayoría de los casos, ese factor no tiene tanta importancia, por lo menos por lo que concierne la localización de la vivienda y los medios de transportes a escoger.

Los resultados de las entrevistas, indirectamente, señalan que existen grupos cuyas opciones de transporte son más reducidas que las de los hombres o mujeres en edad laboral; los mayores, los menores y las personas con algún tipo de discapacidad requieren un sistema de transporte con características concretas que hoy en día existen solo en algunos casos muy puntuales, y por lo tanto se vuelven personas dependientes por lo que concierne a su movilidad. Estas informaciones son de fundamental importancia para organizar de manera eficiente el sistema de transporte.

Para una mayor comprensión de las pautas de movilidad de los grupos de personas señalados anteriormente, es necesario llevar a cabo estudios de tipo cualitativo.

- Recomendaciones para las políticas de transporte

A pesar del hecho de que esta investigación ha sido desarrollada sobre una muestra reducida de personas, que dada la edad de los entrevistados pertenecen a un

grupo social específico, se comprueba que los patrones de movilidad que las administraciones públicas consideran universales representan solo una parte de la población.

Se demuestra que para tomar decisiones acordes a las necesidades reales de las personas es necesario que las políticas públicas evalúen correctamente la situación. Es necesario desarrollar un conocimiento adecuado de la realidad de partida para diseñar las políticas, así como su consecuente monitoreo y seguimiento por medio de indicadores apropiados.

Por tanto, los datos que sirven de base para muchas decisiones tienen que haber sido recogidos y analizados mediante encuestas y sondeos que realmente estén enfocados a conocer los hábitos de las personas según el tema que se trata. Las variables son un factor de vital importancia a la hora de definir las investigaciones que se quieren llevar a cabo, y es fundamental escoger todas las que realmente pueden influir en los resultados de tales estudios. En este caso específico hemos visto que la edad, la situación de empleo, el estado civil y los recursos económicos entre otros, son indicadores que tienen que ser evaluados para comprender los patrones de movilidad, ya que hemos averiguado que la infancia, la juventud o la vejez tiene pautas específicas en los desplazamientos que difieren de las etapas centrales de la vida. Además, los datos recogidos necesitan ser segregados por sexo si se quiere tener una visión completa de la forma de desplazarse de la población.

Con este trabajo se reconoce la necesidad de una investigación más profunda de las razones que explican los comportamientos actuales y futuros en el sistema de transporte, de las mujeres en particular y del resto de la población en general, y cómo estos modelos se pueden adaptar a los “normalizados” de tipo pendular.

Como se ha podido averiguar, muchos de los desplazamientos que se realizan para la esfera reproductiva son realizados en coche, porque el sistema de transporte público no proporciona un servicio adecuado a este tipo de movilidad; de la misma manera hemos visto que el tráfico motorizado es una de las preocupaciones mayores de las administraciones pública. Estudiar e investigar estos tipos de desplazamientos, averiguar las necesidades de transportes de las personas que realizan este tipo de trabajo y de las que los reciben, e invertir en el sistema de transporte público y dar opciones validas a este tipo de movilidad es un paso importante para reducir el problema del tráfico, y todas las implicaciones medio ambientales que conlleva.

La nueva configuración de la ciudad ha amplificado la movilidad con medios privados, y al mismo tiempo ha perjudicado a quien no tiene acceso a ello, creando aún más dependencia por lo que concierne la manera de moverse. Se ve por lo tanto necesaria una política de transporte estrictamente vinculada a la políticas urbanísticas, para responder mejor a las necesidades de los varios grupo sociales y promover un crecimiento que tenga una cierta densidad, mezcla de usos y, obviamente, accesibilidad al transporte público.

- Diversidad en los métodos de toma de decisiones

A lo largo de la investigación se ha comprobado más de una vez que existen diferentes tipos de ciudadanos que reflejan todas las necesidades y situaciones con respecto a la movilidad. En ese sentido utilizar el género como categoría analítica en los estudios de transporte supone incorporar nuevos sujetos al panorama de la planificación, y esta incorporación supone también ampliar el campo de análisis e introducir nuevos métodos. Desde siempre la planificación de los transporte es un

campo preferentemente masculino, dominado por las disciplinas más técnicas, pero si se quiere realmente ofrecer un servicio acorde a las exigencias de la población es necesario abrirse a nuevas disciplinas como la sociología, la psicología o la antropología, para poder entender los distintos comportamientos y cambios sociales. Son disciplinas que incorporan un nuevo método de conocimiento de la realidad, permitiendo comprender situaciones y colectivos que hasta ahora no han estado contabilizados en los análisis de transporte.

En el análisis de la movilidad, una herramienta importante para emprender un cambio de ruta que lleve a resultados reales es la participación social.

La participación social, en la planificación urbanística, suele ser un medio de información más que un medio para escuchar opiniones; se recurre a la participación cuando ya se han tomado las decisiones más importantes, además de no ser accesible a todo el mundo como su significado supone. En ese tipo de “asambleas” suelen participar solo los directamente interesados a nivel económico.

En cambio, un análisis de la movilidad con perspectiva de género implica entender la participación como un recurso democrático que resulta inigualable para facilitar el conocimiento de la realidad y favorecer la toma de decisiones. Si se realizara la participación en paralelo a la planificación ésta podría demostrarse como una ayuda y un impulso substancial en definir las medidas a usar.

Como se ha visto en este estudio, hay experiencias interesantes de participación de mujeres en procesos de planificación de transportes que han beneficiado planes y han abierto nuevas perspectivas y nuevas soluciones.

En cualquier caso, es importante un cambio de mentalidad en los ámbitos políticos relacionados con el transporte y el urbanismo. Los métodos participativos, por ejemplo, no se pueden improvisar, ya que exigen buenos métodos, recursos y

compromisos, de la misma manera que necesitan iniciativas y estudios mirados a la comprensión de los patrones de movilidad.

Reconocer a priori estas necesidades, e invertir en ellas para poder desarrollar planes y proyectos eficientes, implica un ahorro económico y de conflictos, ya que se supone que de esa manera se tomarían las decisiones correctas y no necesitarían cambios a posteriori.

Escuchando las voces de los grupos sociales más afectados por el sistema de transporte se construye una herramienta de apoyo del trabajo técnico. Hay que realizar procesos de participación social teniendo en cuenta la equidad de género y generación y, cuando sea necesario, realizar proceso específicos para colectivos que habitualmente no participan en los planes y proyectos de transporte: mujeres, menores, mayores o personas con discapacidad.

Para que estas políticas sean efectivas y estos cambios reales, se necesitan métodos de evaluación y seguimiento de los procesos políticos, utilizando indicadores que permitan monitorizar y estimar las iniciativas emprendidas para reducir las desigualdades que se registran en el acceso al transporte entre hombres y mujeres, así como entre personas de distintas edades.

- Nuevas propuestas de investigación

Los análisis llevados a cabo en esta investigación presentan sin duda un resultado parcial de lo que son los patrones reales de movilidad de la población, debido a la muestra mínima que se ha estudiado y a la elaboración de los datos efectuada de manera individual sin medios profesionales. De todas formas ha proporcionado una visión diversa y más compleja de cómo hasta ahora se ha

representado la movilidad de las personas. Se ha podido averiguar el peso que las labores de la esfera reproductiva tienen en la manera de moverse y desplazarse a lo largo del día, cuáles son las motivaciones fundamentales que forman la base del reparto modal de transporte y las diferencias entre hombres y mujeres en su dedicación a las tareas de cuidado; factores todos ellos que implícitamente conllevan una manera diferente de organizar los viajes y los tiempo cotidianos.

Sobre la base de estos resultados, viendo de qué manera las actividades del cuidado repercuten en el sistema de los transportes, se demuestra una vez más la importancia que las labores relativas a la esfera reproductiva tienen sobre la sociedad y sobre la economía.

Se recomienda una investigación que siga las pautas de la presentada aquí, sobre una muestra de población más amplia, que comprenda más edades. En modo especial se ve la necesidad de dedicar ese tipo de estudios a los mayores de 60 años, ya que a día de hoy representan el colectivo que más labores de cuidado realizan, tanto con menores, por ejemplo las abuelas y abuelos con los nietos, como con los mayores de 80 años.

A la luz de los resultados de la aplicación de la herramienta, se ve la necesidad de desarrollar estudios empíricos para la movilidad del cuidado, en situaciones donde se presentan distintos niveles de renta, lugares donde la seguridad es uno de los principales problemas que condiciona la accesibilidad y lugares donde se registra un uso muy diferente del sistemas de transporte. En ciudades donde es predominante el uso del coche, o por el contrario donde se utiliza más el transporte público, se podrá averiguar cómo las actividades de cuidado influyen en el sistema de transporte y por otro lado reconocer que el sector de transporte tiene una importancia creciente en la economía del cuidado.

ANEXO 1

Encuesta 1. MUJER

1. Edad:

38

2. Estado civil:

Casada

3. ¿Tienes trabajo?

Si

4. ¿Qué tipo de trabajo? Donde trabajas?:

Trabajo como abogada en una empresa de Real Estate, desde las 8.00 de la mañana hasta las 16.00. He podido escoger este horario porque la empresa es pequeña y tengo mucha confianza con mi jefe; eso me permite compaginar mi vida laboral con mi vida familiar, ya que tengo 3 hijos.

5. ¿Tienes hijos?

Si tres, una de 6 años, uno de 2 años y medio y uno de 1 año.

6. ¿Con quién vives?

Vivo con mi marido y mis hijos

7. ¿Dónde vives? ¿Por qué has elegido esa vivienda?

Vivo a las afueras de Madrid, a unos 15 Km. He crecido y vivido toda mi vida en el centro de la ciudad, pero por cuestiones de trabajo y económicas (ya que los pisos eran mucho más baratos), me mudé donde vivo ahora. En principio la idea era cambiar de vivienda y volver al centro con mi pareja, pero cuando me quedé embarazada, las cosas se complicaron y resultó más fácil quedarnos allí. Por una temporada, hemos vivido en un piso muy pequeño, y luego finalmente hemos podido comprar uno más grande.

Mientras en principio la motivaciones mayores para vivir allí estaba relacionadas al trabajo, ahora están relacionadas con la familia. El hecho de tener tres hijos, complica mucho la movilidad, sobre todo si trabajas, y aquí tenemos las escuelas y todas las

actividades que conciernen a los niños muy cerca, aunque haga falta el coche para hacer cualquier viaje.

8. ¿A qué hora has salido?

He salido a las 7.40 de la mañana, después de haber preparado mis niños para llevarlos al cole, tarea que afortunadamente suele hacer mi marido, pero no siempre es así.

9. ¿Cuál es el primer lugar donde has ido?

Voy al trabajo.

10. ¿Qué medio de transporte usas? ¿Por qué has elegido este medio? ¿Cuánto tardas?

He ido en coche y he tardado unos 10 minutos, pero a veces, si tengo tiempo, voy andando, y en ese caso tardo unos 30 minutos.

11. ¿Te han acompañado? ¿Quién?

No, aunque a veces puede pasar, pero por lo normal no.

12. ¿Has acompañado a alguien? ¿Quién?

No

13. ¿Qué distancia has recorrido?

Para ir al trabajo tardo unos 5 Km

14. ¿Has hecho paradas intermedias?

No, no suelo hacer paradas intermedias

15. ¿Qué has hecho cuando has salido del trabajo?

Cuando salgo del trabajo voy a recoger los niños al colegio, los dos más pequeños están en la misma estructura, mientras que la grande está en otra.

Mientras he ido a casa he parado a comprar algo en la farmacia, y también un poco de fruta para hacer merendar los niños.

Una vez llegados a casa, he esperado que volviera mi marido para estar con los niños, y he salido para ir a hacer la compra.

16. ¿Cómo has ido? ¿Qué medio de transporte has utilizado?

He ido en coche, al centro comercial que está cerca de casa. Una vez hecha la compra, finalmente he vuelto a casa

Encuesta 2. MUJER

1. Edad:

39

2. Estado civil:

Casada

3. ¿Tienes trabajo?

Si

4. ¿Qué tipo de trabajo? ¿Donde trabajas?:

Trabajo como arquitecta en el IETCC (Instituto Eduardo Torrojas Ciencias de la Construcción), en Pinar de Chamartin. Trabajo de 9 a 15.

5. ¿Tienes hijos?

Si, una niña de 2 años

6. ¿Con quién vives?

Vivo con mi marido y mi hija

7. ¿Dónde vives? ¿Por qué has elegido esa vivienda?

Vivo en el barrio de Lavapiés, desde hace muchos años. Mi marido y yo, cuando todavía no éramos padres, hemos decidido comprar casa aquí, porque es una zona que nos gusta mucho, y cerca de actividades culturales, bares, gimnasios, etc.. qué pero ahora, con el hecho de ser padres, no disfrutamos mucho.

8. ¿A qué hora has salido?

He salido de casa a las 8.00 de la mañana.

9. ¿Cuál es el primer lugar donde has ido?

He llevado mi hija al colegio, que afortunadamente está al lado de casa, de tal manera que puedo ir andando, y tardo menos de 10 minutos

10. ¿Dónde has ido después?

Después de haber dejado mi hija, he ido a al trabajo.

17. ¿Qué medio de transporte usas? ¿Por qué has elegido este medio?¿Cuánto tardas?

He ido en metro, y he tardado 35-40 minutos. Viviendo en el centro es mucho mas cómodo utilizar el metro, además me deja cerca del lugar de trabajo.

11. ¿Qué distancia has recorrido?

Supongo unos 10 Km

12. ¿Qué has hecho cuando has salido del trabajo?

Cuando he salido del trabajo he ido a recoger mi hija al colegio, después la he llevado al parque, donde hemos estado más o menos una hora.

A la vuelta a casa me he parado a comprar algo de comida para la cena.

13. ¿Cómo has ido? ¿Qué medio de transporte has utilizado?

Desde el trabajo hasta el colegio de mi hija he ido en metro, he tardado unos 35-40 minutos, los demás viajes los hemos hechos a pié. Desde el colegio al parque he tardado unos 15 minutos andando, mientras a la vuelta he tardado más a causa de la parada intermedia. Por fin sobre las 18 de la tarde he llegado a casa.

Encuesta 3. MUJER

1. Edad:

37

2. Estado civil:

Casada

3. ¿Tienes trabajo?

Si

4. ¿Qué tipo de trabajo? ¿Donde trabajas?:

Trabajo en el departamento de administración de una pequeña empresa. Mi horario es de 9.30 a 13.30

5. ¿Tienes hijos?

Si, dos mellizos de 1 año

6. ¿Con quién vives?

Vivo con mi marido y mis hijos

7. ¿Dónde vives? ¿Por qué has elegido esa vivienda?

Vivo en uno de los PAU de Madrid, he elegido esta casa con mi marido porque es económica, y hemos podido comprarla, además de estar cerca de la M30 para poder movernos sin tener que entrar en la ciudad. Además, ahora que tenemos hijo, está es la opción mejor, ya que hay colegios y guardería muy cerca de casa.

8. ¿A qué hora has salido?

He salido de casa sobre las 8.15

9. ¿Cuál es el primer lugar donde has ido?

He llevado mis hijos a la guardería, he ido en coche y he tardado unos 10 minutos, lo bueno de el barrio donde vivo es que tengo servicios bastante cerca.

10. ¿Dónde has ido después?

Después de haber dejado mis hijos, he ido a al trabajo.

18. ¿Qué medio de transporte usas? ¿Por qué has elegido este medio? ¿Cuánto tardas?

He ido en coche, he tardado unos 15 minutos. No hay medios de transporte públicos cómodos que lleguen hasta mi trabajo, tendría que volver hacia el centro de la ciudad y luego volver hacia fuera, tendría que hacer tres transbordos y tardaría mas de una hora. No hay conexión directa entre el lugar donde vivo y la zona donde está mi oficina.

11. ¿Qué distancia has recorrido?

Mas o menos 10 Km

12. ¿Qué has hecho cuando has salido del trabajo?

Cuando he salido del trabajo he ido a hacer la compra y a casa a preparar la comida.

13. ¿Cómo has ido? ¿Qué medio de transporte has utilizado?

He ido en coche, desde el trabajo al supermercado he tardado 10 minutos, y después, del supermercado a casa he tardado 5 minutos.

14. ¿Has ido a algún otro lugar luego?

Una vez preparado la comida, he ido a la guardería a recoger mis hijos, esta vez he ido andando, tardo unos 15 minutos, así a la vuelta nos hemos parado en el parque. He estado con ellos una hora y media y luego hemos vuelto a casa, he tardado 10 minutos.

15. ¿Has ido a algún otro lugar luego?

Cuando he llegado a casa he estado con mis hijos y esperado que mi marido volviera para poder ir a la piscina. Voy en coche y tardo 10 minutos.

16. ¿Qué has hecho luego?

Cuando he acabado en la piscina he vuelto a casa.

Encuesta 4. MUJER

1. Edad:

35

2. Estado civil:

En pareja

3. ¿Tienes trabajo?

Si

4. ¿Qué tipo de trabajo? Donde trabajas?:

Trabajo como secretaria part-time por la tarde. De 14.30 a 18.30

5. ¿Tienes hijos?

No

6. ¿Con quién vives?

Vivo con mi pareja

7. ¿Dónde vives? ¿Por qué has elegido esa vivienda?

Vivo a las afueras de Madrid. He elegido esta vivienda porque es donde vive mi familia, mi pareja y yo nos conocemos desde que éramos pequeños ya que también su familia es del mismo sitio. Nos pareció lo normal quedarnos allí, además de ser mucho mas barato que Madrid

8. ¿A qué hora has salido?

He salido de casa a la 9.30 de la mañana

9. ¿Cuál es el primer lugar donde has ido?

He ido a hacer recados, a pagar recibos en el banco.

19. ¿Qué medio de transporte usas? ¿Por qué has elegido este medio? ¿Cuánto tardas?

He ido con la bicicleta, he tardado unos 5 minutos. Cuando me muevo cerca de mi casa suelo ir andando o en bicicleta, es mucho mas fácil que usar otros medios.

10. ¿Qué distancia has recorrido?

Menos de 1 Km

11. ¿Dónde has ido después?

Después del banco, he ido a hacer la compra diaria, para mí y para mi madre.

12. ¿Qué medio de transporte usas? ¿Cuánto tardas?

He ido con la bicicleta, he tardado unos 5-6 minutos.

13. ¿Qué distancia has recorrido?

1 Km más o menos

14. ¿Después de la compra donde has ido?

He llevado la parte de mi madre a su casa. He tardado unos 10 minutos a llegar, y me he quedado un poco con ella para hacerle compañía.

15. ¿Qué has hecho después de haber estado en casa de tu madre?

He estado con ella una media hora, y luego he ido a mi casa a prepara la comida, desde la suya con la bicicleta tardo unos 10 minutos

16. ¿Has ido a algún otro lugar luego?

A las 14 he salido de casa para ir a trabajar. Voy en coche por qué está un poco lejos, son unos 25 Km y tardo más de 20 minutos.

17. ¿Qué has hecho cuando has salido del trabajo?

A las 18.30 he salido del trabajo y he vuelto a casa. Una vez a casa he ido andando a recoger mi sobrino de la clase de inglés. Desde mi casa son unos 15 minutos andando. Luego lo he acompañado a casa de mi hermana, que vive a 5 minutos de la mía.

18. ¿Has hecho paradas intermedias?

Me he parado a comprar unos medicamentos para mi hermana, y se lo he llevado. Luego he ido a su casa para dejar mi sobrino y los medicamentos.

Finalmente he ido a la mía a prepara la cena.

Encuesta 5. MUJER

1. Edad:
31
2. Estado civil:
En pareja
3. ¿Tienes trabajo?
Si
4. ¿Qué tipo de trabajo? ¿Donde trabajas?:
Soy traductora free-lance para algunas revistas y también para otras empresas.
5. ¿Tienes hijos?
No
6. ¿Con quién vives?
Vivo con mi pareja
7. ¿Dónde vives? ¿Por qué has elegido esa vivienda?
Vivo en el centro de Madrid. Hemos elegido esta casa y este lugar porque está cerca de toda la oferta cultural y recreativa que nos puede dar la ciudad, y también porque muchos de nuestros amigos viven en esta zona.
8. ¿A qué hora has salido?
Como trabajo en casa, he salido sobre las 13.00 para ir a comprar algo de comida.
9. ¿Cuál es el primer lugar donde has ido?
He ido al mercado, está al lado y tardo 5 minutos andando
10. ¿Qué distancia has recorrido?
Menos de 1 Km
11. ¿Dónde has ido después?
Después del mercado he ido a casa a prepara la comida.
12. ¿Has hecho algo mas durante la tarde?

Sobre las 17.00 de la tarde he salido para ayudar una amiga que está haciendo la mudanza. He ido a su casa en metro, son 4 parada, está a unos 15 minutos. Además no tengo un medio de transporte privado. Viviendo en el centro no lo necesito.

13. ¿Qué has hecho después?

Después de haberla ayudada a empacar las cosas, he vuelto a mi casa donde he cenado con unos amigos.

Encuesta 6. MUJER

1. Edad:
36
2. Estado civil:
En pareja
3. ¿Tienes trabajo?
Si
4. ¿Qué tipo de trabajo? ¿Donde trabajas?:
Trabajo como comercial para una agencia inmobiliaria. Soy autónoma.
5. ¿Tienes hijos?
Si
6. ¿Con quién vives?
Vivo con mi pareja
7. ¿Dónde vives? ¿Por qué has elegido esa vivienda?
Vivo en el centro de Madrid. Hemos elegido esta porque la zona nos gusta mucho, la familia de mi pareja vive cerca y también muchos de nuestros amigos. Además el piso está muy bien y es bastante barato.
8. ¿A qué hora has salido?
Ahora mismo estoy de baja maternal, así que he salido de casa para llevar mi hija al médico, sobre las 10 de la mañana.
9. ¿Cuál es el primer lugar donde has ido?
El médico.
10. ¿Qué distancia has recorrido? ¿Cómo has ido? ¿Cuánto has tardado?
Algo más de 1 Km, he ido andando, ya que con el carrito es un poco complicado coger los medios públicos, he tardado casi 20 minutos.
11. ¿Cuánto tiempo has estado en el médico?
Me he quedado más o menos 45 minutos.

12. ¿Dónde has ido después?

Después del médico he ido con mi hija al parque y a la farmacia. Y luego a casa

13. ¿Cuánto has tardado?

Desde el médico al parque unos 10 minutos andando, el parque está justo a medio camino. Luego, incluyendo la parada en la farmacia, he tardado unos 15-20 minutos para llegar a casa. La farmacia está de camino entre el parque y mi casa.

14. ¿Has salido de casa después?

Me he quedado en casa, he esperado mi pareja y hemos comido juntos, y cuando él ha vuelto al trabajo yo he salido a visitar unas amigas. Obviamente me he llevado a mi hija. He ido andando, y he tardado 15 minutos, me he quedado una hora y luego he vuelto a casa a preparar la cena.

Encuesta 7. MUJER

1. Edad:
45
2. Estado civil:
Casada
3. ¿Tienes trabajo?
Si
4. ¿Qué tipo de trabajo? ¿Donde trabajas?:
Trabajo como dependienta a tiempo parcial en una panadería.
5. ¿Tienes hijos?
Si
6. ¿Con quién vives?
Vivo con mi marido y mis hijos
7. ¿Dónde vives? ¿Por qué has elegido esa vivienda?
Vivo en Vicalvaro, en un piso que hemos comprado mi marido y yo hace muchos años, pero seguimos pagando la hipoteca. Hemos elegido esta vivienda porque tenía los colegios y centros recreacionales cerca para los niños.
8. ¿A qué hora has salido?
He salido a las 7.00 de la mañana.
9. ¿Cuál es el primer lugar donde has ido?
He ido a trabajar.
10. ¿Qué distancia has recorrido? ¿Cómo has ido? ¿Cuánto has tardado?
La distancia son más o menos 5 km, he ido en autobús, y he tardado 30 minutos. Uso el autobús porque es bastante cómodo, tengo la parada muy cerca de casa.
11. ¿Qué has hecho cuando has salido del trabajo?
He ido a hacer la compra, en el súper cerca del trabajo, luego he cogido otra vez el bus y he vuelto a casa a prepara la comida. Uno de mis hijos come en casa algunos días a la

semana, dependiendo de las clases que tiene en la universidad. La otra tiene 15 y se queda en el cole.

12. ¿Qué has hecho luego? ¿has vuelto a salir de casa?

Una vez arreglada la casa he ido a visitar a mis padres; mi padre no está muy bien de salud y así ayudo un poco a mi madre .He tenido que ir en autobús, he tardado más o menos 15 minutos, no viven muy lejos, pero andando es largo. El coche lo tiene mi marido, así que no tengo otra opción.

13. ¿Has hecho alguna parada intermedia antes de llegar a casa de tus padres?

Me he parado al frutero debajo de su casa, porque me dijo de comprarle algo de fruta.

14. ¿Cuánto te has quedado?

Me he quedado una hora, luego he vuelto a casa, con el mismo autobús, y he ido a prepara la cena para mi familia

Encuesta 8. MUJER

1. Edad:

41
2. Estado civil:

Separada
3. ¿Tienes trabajo?

A veces
4. ¿Qué tipo de trabajo? ¿Donde trabajas?:

Mi familia tiene una empresa, así que de vez en cuando les ayudo, pero siempre a tiempo parcial.
5. ¿Tienes hijos?

Si
6. ¿Con quién vives?

Vivo mis hijas
7. ¿Dónde vives? ¿Por qué has elegido esa vivienda?

Vivo en una urbanización a las afueras de Madrid. Es una vivienda adosada, que compré con mi marido cuando nos casamos, nos pareció un buen sitio para crear una familia,
8. ¿A qué hora has salido?

He salido a las 8.00 de la mañana.
9. ¿Cuál es el primer lugar donde has ido?

He acompañado mis hijas al colegio
10. ¿Qué distancia has recorrido? ¿Cómo has ido? ¿Cuánto has tardado?

Está a unos 3 Km, he ido en coche y he tardado 10 minutos. Suelo moverme en coche, ya que el lugar donde vivo no tiene una buena comunicación de transporte público.
11. ¿Qué has hecho luego?

He ido a la empresa de mi familia para trabajar, está a 15 Km de mi casa, así que en coche he tardado 10-15 minutos.

12. ¿Qué has hecho cuando has salido del trabajo?

He ido a recoger mis hijas, una la he llevado a casa de mi prima para que la cuidara, mientras he llevado la otra al dentista.

13. ¿Cuánto has tardado?

Para ir a casa de mi prima he tardado 5 minutos desde el colegio, mientras que para ir al dentista he tardado casi 20 minutos en coche, está a unos 15 Km.

14. ¿Cuánto te has quedado?

Hemos estado en el dentista casi 2 horas, tenían que ponerle el aparato.

15. ¿Qué has hecho luego?

He ido a hacer un poco de compra, en el supermercado cerca del dentista, dista menos de 1 km, y luego he ido a recoger a mí otra hija en casa de mi prima. Luego hemos ido a casa y he preparado la cena.

Encuesta 9. MUJER

1. Edad:
43
2. Estado civil:
Casada
3. ¿Tienes trabajo?
Si
4. ¿Qué tipo de trabajo? ¿Donde trabajas?:
Trabajo para una empresa de limpieza.
5. ¿Tienes hijos?
Si
6. ¿Con quién vives?
Vivo con mis hijos y mi marido
7. ¿Dónde vives? ¿Por qué has elegido esa vivienda?
Vivo en Carabanchel, en un piso que era de mis padres.
8. ¿A qué hora has salido?
He salido a las 6.00 de la mañana.
9. ¿Cuál es el primer lugar donde has ido?
He ido a trabajar
10. ¿Qué distancia has recorrido? ¿Cómo has ido? ¿Cuánto has tardado?
He ido en autobús, porque el coche lo tiene mi marido. He tardado mas o menos 25 minutos, algunas de las oficinas que limpio estan a 10 Km de mi casa
11. ¿Qué has hecho luego?
Una vez acabado este trabajo, he ido en coche con mi compañera a limpiar otros locales, por los cuales nos han contratado. Por suerte mi compañera tiene coche, porque entre un lugar y otro hay como 15 Km, y es mucho más rápido. En 15 minutos estábamos ya. Finalmente he acabado la jornada de trabajo en unas oficinas en un polígono a las

afueras de Madrid. Hasta allí he ido con mi compañera, pero luego he tenido que volver en autobús. Y he tardado casi 40 minutos, hasta casa.

12. ¿Qué has hecho cuando has salido del trabajo?

He pasado a buscar a mis hijos a casa de una amiga, a veces se quedan con ella cuando salen del colegio, son amigos de sus hijos. Ella vive en mi misma calle, así ha sido bastante rápido.

13. ¿Qué has hecho luego?

Mientras iba a casa, me he parado con mis hijos a comprar cuadernos para el cole y luego hemos ido a casa.

14. ¿Cuánto has tardado?

Considerando la parada que ha durado unos 15 minutos, hemos tardado 20-25 minutos desde casa de mi amiga a casa. Obviamente hemos ido andando.

15. ¿Qué has hecho luego?

Una vez en casa, hemos esperado mi marido y hemos cenado.

Encuesta 10. MUJER

1. Edad:
33
2. Estado civil:
Soltera
3. ¿Tienes trabajo?
Si
4. ¿Qué tipo de trabajo? ¿Donde trabajas?:
Trabajo part-time como dependienta en una tienda del barrio salamanca.
5. ¿Tienes hijos?
No
6. ¿Con quién vives?
Con mis padres
7. ¿Dónde vives? ¿Por qué has elegido esa vivienda?
Vivo en el centro de Madrid, en casa de mis padres.
8. ¿A qué hora has salido?
He salido a las 11.00 de la mañana.
9. ¿Cuál es el primer lugar donde has ido?
He ido a hacer unos recados para mi padre, ya que trabajo solo por las tardes, a veces hago cosas de este tipo.
10. ¿Qué distancia has recorrido? ¿Cómo has ido? ¿Cuánto has tardado?
He ido en metro, he tardado unos 15 minutos, son más o menos 6-7 Km. Viviendo y trabajando en el centro de la Ciudad es mucho mas cómodo utilizar los medios públicos.
11. ¿Qué has hecho luego?
Luego he quedado con una amiga para tomar un café, cerca del la tienda done trabajo. He ido en metro y he tardado 10 minutos. Una vez tomado el café he ido andando al trabajo, en 5 minutos ya estaba.

12. ¿Qué has hecho cuando has salido del trabajo?

He alcanzado mi madre y hemos hecho la compra en el súper cerca de casa. He ido con el autobús, más o menos 15 minutos.

13. ¿Qué has hecho luego?

He llevado la compra a casa, y me he quedado allí.

14. ¿Cuánto has tardado?

He tardado 10 minutos, afortunadamente el súper está muy cerca y podemos ir andando.

Encuesta 11. MUJER

1. Edad:
39
2. Estado civil:
En pareja
3. ¿Tienes trabajo?
Si
4. ¿Qué tipo de trabajo? ¿Donde trabajas?:
Trabajo como camarera en un restaurante de mi barrio
5. ¿Tienes hijos?
No
6. ¿Con quién vives?
Con mis padres y mis abuelos.
7. ¿Dónde vives? ¿Por qué has elegido esa vivienda?
Vivo en Moratalaz. En el piso de mis abuelos.
8. ¿A qué hora has salido?
He salido a las 11.00 de la mañana.
9. ¿Cuál es el primer lugar donde has ido?
He ido al trabajo.
10. ¿Qué distancia has recorrido? ¿Cómo has ido? ¿Cuánto has tardado?
He ido andando, tardo más o menos 15 minutos.
11. ¿Qué has hecho cuando has acabado de trabajar?
He ido a casa y luego a dar un paseo con mi madre y mi abuela. La hemos acompañada al parque.
12. ¿Cuánto habéis tardado?
El parque está justo debajo de casa, así que hemos estado allí una media hora.
13. ¿Qué has hecho luego?

Luego he subido a casa, me he preparado y he esperado que viniera mi novio para salir a tomar algo.

Encuesta 12. MUJER

1. Edad:
37
2. Estado civil:
En pareja
3. ¿Tienes trabajo?
Si
4. ¿Qué tipo de trabajo? ¿Donde trabajas?:
Trabajo como administrativa en una clínica privada
5. ¿Tienes hijos?
No
6. ¿Con quién vives?
Vivo con mi pareja y con sus padres
7. ¿Dónde vives? ¿Por qué has elegido esa vivienda?
Vivo en una urbanización a las afueras de Madrid.
8. ¿A qué hora has salido?
He salido a las 8.05
9. ¿Cuál es el primer lugar donde has ido?
He ido al trabajo.
10. ¿Qué distancia has recorrido? ¿Cómo has ido? ¿Cuánto has tardado?
Mi novio me ha acompañado al metro en coche, desde casa son unos 10 minutos. Luego con el metro he tardado 45 minutos para llegar a la oficina, que está en el barrio de Salamanca. Yo no tengo coche y además trabajando en el centro es mucho mejor utilizar los medios públicos.
11. ¿Qué has hecho cuando has acabado de trabajar?
He esperado que mi novio viniese a recogerme, por la tarde pasa a buscarme a la oficina.

12. ¿Habéis ido en algún lugar luego?

Una vez que me ha recogido, hemos ido a casa.

13. ¿Cuánto habéis tardado?

Desde el centro de Madrid a casa son unos 15 Km, y hemos tardado más o menos 1-20 minutos.

14. ¿Has hecho algo más luego?

No, nos hemos quedado en casa, done he ayudado mi suegra a prepara la cena.

Encuesta 13. MUJER

1. Edad:
37
2. Estado civil:
En pareja
3. ¿Tienes trabajo?
Si
4. ¿Qué tipo de trabajo? ¿Donde trabajas?:
Trabajo como dependienta en la perfumería de un centro comercial.
5. ¿Tienes hijos?
si
6. ¿Con quién vives?
Vivo con mi pareja y mis hijos
7. ¿Dónde vives? ¿Por qué has elegido esa vivienda?
Vivo en una urbanización a las afueras de Madrid, hemos elegido esta vivienda porque tiene los colegios cerca y muchos otros tipo de servicios.
8. ¿A qué hora has salido?
He salido a las 8.45
9. ¿Cuál es el primer lugar donde has ido?
He llevado mis hijos al colegio
10. ¿Qué distancia has recorrido? ¿Cómo has ido? ¿Cuánto has tardado?
He ido en coche, he recorrido un par de Km, así que en 5 minutos estábamos
11. ¿Dónde has ido luego?
He ido al trabajo, el centro comercial está a uno 10 Km de donde vivo, y he tardado 10-15 minutos en coche.
12. ¿Qué has hecho cuando has salido del trabajo?
Como trabajo solo media jornada, he ido a recoger mis hijos y luego he vuelto a casa.

13. ¿Habéis hecho algo mas luego?

No, nos hemos quedado en casa y hemos esperado mi marido

Encuesta 14. MUJER

1. Edad:
30
2. Estado civil:
En pareja
3. ¿Tienes trabajo?
Si
4. ¿Qué tipo de trabajo? ¿Donde trabajas?:
Trabajo como esteticista en un salón de belleza.
5. ¿Tienes hijos?
No
6. ¿Con quién vives?
Vivo con mis padres
7. ¿Dónde vives? ¿Por qué has elegido esa vivienda?
Vivo en Arganzuela.
8. ¿A qué hora has salido?
He salido a las 9.15
9. ¿Cuál es el primer lugar donde has ido?
He ido al trabajo.
10. ¿Qué distancia has recorrido? ¿Cómo has ido? ¿Cuánto has tardado?
He ido en metro y he tardado más o menos 20 minutos.
11. ¿Qué has hecho cuando has acabado de trabajar?
He esperado que mi novio viniese a recogerme, y he ido a tomar algo con el. Luego he vuelto a casa en metro, he tardado 15 minutos.
Desde el centro de Madrid a casa son unos 15 Km, y hemos tardado más o menos 1-20 minutos.

Encuesta 15. MUJER

1. Edad:
39
2. Estado civil:
Casada
3. ¿Tienes trabajo?
Si
4. ¿Qué tipo de trabajo? ¿Donde trabajas?:
Trabajo como peluquera en un centro estético en un centro comercial
5. ¿Tienes hijos?
si
6. ¿Con quién vives?
Vivo con mi marido y mis hijos
7. ¿Dónde vives? ¿Por qué has elegido esa vivienda?
Vivo en uno de los Pau de Madrid, hemos elegido esta vivienda porque era bastante barata, y, cuando la compramos, nos dijeron que iba a tener muchos servicios.
8. ¿A qué hora has salido?
He salido a las 8.25
9. ¿Cuál es el primer lugar donde has ido?
He acompañado mis hijos al colegio
10. ¿Qué distancia has recorrido? ¿Cómo has ido? ¿Cuánto has tardado?
El colegio está a unos 5 Km de casa, he ido en coche y he tardado más o menos 10 minutos.
11. ¿Dónde has ido luego?
He ido a trabajar, desde el colegio hasta el centro comercial son otros 5-6 Km, así que con el coche he tardado otros 10 minutos. Suelo utilizar el coche, por que en la zona donde

vivo es muy complicado moverse con el transporte público. Las paradas están bastante lejos y la comunicación no es buena.

12. ¿Qué has hecho cuando has acabado de trabajar?

He ido a recoger a mis hijos.

13. ¿Dónde has ido luego?

He acompañado a uno de mis hijos al curso de inglés y la otra danza. Mientras esperaba que acabasen estas actividades he aprovechado para ir a hacer la compra. Las tiendas y los centros de actividades están dentro del barrio, así que con el coche es bastante fácil llegar a todos estos sitios. Con los medio sería muy complicado, ya que hay muy pocas parada, y para llegar a los lugar que me interesan tendría que andar mucho, y perdería mucho tiempo.

14. ¿Qué distancia has recorrido?

Entre un viaje y el otro habré hecho unos 8-10 Km, cada uno de 5-10 minutos.

15. ¿Has hecho luego?

Después de una hora, el tiempo que duran las actividades de mis hijos, y después de haber hecho los recado que tenía que hacer, he vuelto a recoger a los niños y hemos ido a casa, donde le he preparado la merienda.

16. ¿Cuánto has tardado para ir a casa?

Desde la escuela de inglés y la escuela de danza hay menos de 1 km, así que he tardado dos minutos. Pero desde la escuela de danza a casa hay unos 3 Km, y he tardado 5 minutos.

17. ¿Una vez que tus hijos han merendado has ido en algún otro lugar?

Los tres hemos bajado el perro y hemos dado un paseo por el parque que está justo debajo de casa. Hemos estado fuera casi 40 minutos.

18. ¿Has hecho algo más luego?

Hemos vuelto a casa donde he preparado la cena y hemos esperado a mi marido.

Encuesta 16. MUJER

1. Edad:

34

2. Estado civil:

En pareja

3. ¿Tienes trabajo?

Si

4. ¿Qué tipo de trabajo? ¿Donde trabajas?:

Trabajo como guionista free-lance

5. ¿Tienes hijos?

No

6. ¿Con quién vives?

Vivo con mi pareja

7. ¿Dónde vives? ¿Por qué has elegido esa vivienda?

Vivo en un piso en el centro de Madrid, hemos elegido esta casa porque está cerca de la casa de mi madre, que es bastante mayor.

8. ¿A qué hora has salido?

He salido a las 9.00

9. ¿Cuál es el primer lugar donde has ido?

He ido al trabajo.

10. ¿Qué distancia has recorrido? ¿Cómo has ido? ¿Cuánto has tardado?

He ido en coche, ya que los estudios televisivos están a las afueras de Madrid. He tardado unos 15-20 minutos, está a unos 15 Km del centro.

11. ¿Qué has hecho cuando has acabado de trabajar?

He ido a hacer la compra para mi madre, como ya te dije es mayor, y hay muchas cosas que no puede hacer sola.

12. ¿Qué distancia has recorrido? ¿Cuánto has tardado?

La compra la he hecho en un supermercado de camino entre el trabajo y la casa de mi madre. Para ir al súper he tardado 10 minutos en coche, mas o menso 30 minutos para hacer la compra, y otros 10 minutos de coche para llegar a casa de mi madre.

13. ¿Qué has hecho luego?

Me he quedado un poco con ella y hemos bajado a dar un paseo. Hemos estado fuera 45, hemos dado una vuelta por el barrio. Luego la he acompañado a casa otra vez.

14. ¿Dónde has ido luego?

He cogido el coche y he ido a casa, que tenía que limpiar y prepara la cena. Desde casa de mi madre son 5 minutos de coche.

Encuesta 17. MUJER

1. Edad:
44
2. Estado civil:
Casada
3. ¿Tienes trabajo?
No, cuando me quedé embarazada las cosas se han complicado, así que me he quedado en casa para cuidar de mis hijos
4. ¿Cuántos hijos tienes?
3
5. ¿Con quién vives?
Vivo con mi marido y mis hijos
6. ¿Dónde vives? ¿Por qué has elegido esa vivienda?
En Delicias, vivimos allí porque es el barrio donde mi marido y yo hemos crecido, así que cuando hemos tenido que comprar casa, nos parecía la opción mejor. Allí están nuestros amigos y nuestras familias.
7. ¿A qué hora has salido?
He salido a las 8.15
8. ¿Cuál es el primer lugar donde has ido?
He llevado mi hijo más pequeño a la guardería y los otros dos al colegio.
9. ¿Qué distancia has recorrido? ¿Cómo has ido? ¿Cuánto has tardado?
La guardería está a 5 minutos andando de mi casa, y el colegio está al lado. Así que en total he tardado unos 15-20 minutos, y habré recorrido 1,5 Km.
10. ¿Qué has hecho después de haber dejado tus hijos en el cole?
He ido al banco para pagar algunas facturas y a correos que tenía que devolver un paquete.

11. ¿Qué distancia has recorrido? ¿Cuánto has tardado?

El banco está cerca, he ido andando y he tardado 15 minutos, y para ir a correos desde el banco he tardado 5 minutos.

12. ¿Qué has hecho luego?

Una vez acabados estos recados, he ido al mercado a hacer la compra, y he vuelto a casa.

13. ¿Qué distancia has recorrido? ¿Cuánto has tardado?

El mercado está a medio camino entre correos y mi casa, para ir al mercado he tardado 5 minutos andando, pero luego, con las bolsas de la compra, he tardado un poco más para llegar a casa, por lo menos 10 minutos.

14. ¿Qué has hecho luego?

Una vez en casa he hecho algunas labores domesticas, y he preparado la comida para mi marido. El viene a casa, su trabajo está bastante cerca.

15. ¿Has ido a algún otro lugar durante el día?

Sobre las 16 he ido a recoger mis hijos al colegio, luego hemos vuelto a casa, donde han hechos los deberes y les he ayudado. Una vez acabados los deberes han merendado y hemos bajado al parque a jugar. Nos hemos quedado casi una hora, y durante la vuelta a casa nos hemos parado a la farmacia. Con tres hijos, siempre necesito algún medicamento.

16. ¿Qué distancia has recorrido? ¿Cuánto has tardado?

Para ir al parque se tardan 5 minutos andando, luego la vuelta ha sido un poco más larga ya que he parado en la farmacia, en total 10-15 minutos.

17. ¿Has hecho algo más luego?

Una vez en casa los he arreglado para la noche y hemos esperado mi marido para cenar

Encuesta 18. MUJER

1. Edad:
38
2. Estado civil:
Casada
3. ¿Tienes trabajo?
No, con el primer embarazo pasé a trabajar de jornada completa a parcial, y con la crisis he sido una de las primeras a ser despedida.
4. ¿Cuántos hijos tienes?
2
5. ¿Con quién vives?
Vivo con mi marido y mis hijos
6. ¿Dónde vives? ¿Por qué has elegido esa vivienda?
Vivo en Arganzuela. Vivo allí porque mi familia está cerca, y es un barrio bastante cómodo para tener una familia.
7. ¿A qué hora has salido?
He salido a las 8.30
8. ¿Cuál es el primer lugar donde has ido?
He llevado mis hijos al colegio.
9. ¿Qué distancia has recorrido? ¿Cómo has ido? ¿Cuánto has tardado?
El colegio está a menos de 10 minutos andando desde mi casa.
10. ¿Qué has hecho después de haber dejado tus hijos en el cole?
He ido a visitar mis padres, mi padre desde hace unos mese no está muy bien, así cuando puedo le echo una mano a mi madre.
11. ¿Cómo has ido? ¿Qué distancia has recorrido? ¿Cuánto has tardado?
He ido en autobús, son pocas paradas desde el colegio, he tardado entre 10 y 15 minutos.

12. ¿Qué has hecho luego?

Una vez en casa de mis padres he bajado a hacerle un poco de compra.

13. ¿Qué distancia has recorrido? ¿Cuánto has tardado?

He ido al frutero ya una tienda que están muy cerca de la casa de ellos, así que habré recorrido menos de un km, pero en total, entre el recorrido y las compras, he tardado más de media hora.

14. ¿Qué has hecho luego?

Les he subido la compra y me he quedado con ellos, les he preparado la comida y me he ido a casa. He cogido el autobús, y en menos de 15 minutos estaba.

15. ¿Has ido a algún otro lugar durante el día?

Cuando he llegado a casa he limpiado un poco y arreglado el desorden, luego he ido andando a buscar mis hijos al colegio.

16. ¿Habéis ido en algún sitio luego?

Una vez recogidos los niños en el cole, les he acompañado a clases de inglés, y he aprovechado para tomar un café con una amiga. La clase dura una hora y media, así que he tenido bastante tiempo.

17. ¿Qué distancia has recorrido? ¿Cuánto has tardado?

Para ir a la academia de inglés hemos tardado otros 5 minutos andando, y para ver mi amiga otros 10 minutos.

18. ¿Has hecho algo más luego?

Pasada la hora y media he ido a recoger los niños a la academia y hemos ido a casa, en el camino nos hemos parado a comprar un helado y lo hemos comido en el parque.

He llegado a casa después de casi 30 minutos.

Una vez en casa he empezado a preparar la cena.

Encuesta 19. MUJER

1. Edad:

36
2. Estado civil:

En pareja
3. ¿Tienes trabajo?

Si, trabajo en el departamento de marketing en una empresa. Trabajo media jornada.
4. ¿Tienes hijos?

No
5. ¿Con quién vives?

Vivo sola
6. ¿Dónde vives? ¿Por qué has elegido esa vivienda?

Vivo en el centro de Madrid, he elegido esta vivienda porque mis amigos viven cerca. Y también porque es un lugar donde hay cualquier tipo de servicio.
7. ¿A qué hora has salido?

He salido a las 7.30
8. ¿Cuál es el primer lugar donde has ido?

He ido a trabajar.
9. ¿Qué distancia has recorrido? ¿Cómo has ido? ¿Cuánto has tardado?

Mi trabajo está fuera de Madrid a unos 17 Km, y entre metro ya autobús tardo mas de una hora. A veces he pensado en comprar un coche, pero lo cierto es que no me lo puedo permitir.
10. ¿Qué has hecho cuando has salido del trabajo?

He vuelto al centro a Madrid, pero está vez afortunadamente me han acercado en coche, así que he tardado mas o menos 20 minutos.
11. ¿Qué has hecho luego?

He ido a buscar mi sobrina al colegio y la he acompañado a casa.

12. ¿Qué distancia has recorrido? ¿Cuánto has tardado?

Para ir desde mi casa al colegio he cogido el metro y he tardado 10 minutos. Mientras desde el colegio a su casa he tardado 10 minutos andando.

13. ¿Qué has hecho luego?

Una vez que la he llevado a casa he esperado que volviese su madre del trabajo.

14. ¿Una vez que ha llegado su madre, que has hecho?

He vuelto a casa en metro, como la casa de mi hermano está a medio camino entre le colegio y la mía, he tardado 5 minutos en metro, no me apetecía andar.

15. ¿Has hecho algo mas luego?

He ido a cenar con mi novio en mi barrio. Hemos salido andando. Esta es una de la motivaciones por lo que elegido esa casa, todo lo que necesito, a parte el trabajo, está en el barrio.

Encuesta 20. MUJER

1. Edad:
34
2. Estado civil:
Casada
3. ¿Tienes trabajo?
Si, trabajo en una óptica en el centro
4. ¿Tienes hijos?
Si
5. ¿Con quién vives?
Vivo con mi marido y mis hijos
6. ¿Dónde vives? ¿Por qué has elegido esa vivienda?
Vivo por palos de la frontera. Hemos elegido esta vivienda porque bastantes servicios, y es muy cómodo para las actividades de los niños
7. ¿A qué hora has salido?
A las 8.15
8. ¿Cuál es el primer lugar donde has ido?
He acompañado los niños al colegio
9. ¿Qué distancia has recorrido? ¿Cómo has ido? ¿Cuánto has tardado?
Los he llevado andando, hemos tardado 10 minutos.
10. ¿Qué has hecho luego?
He cogido el metro y he ido a trabajar. He tardado más o menos 15 minutos. El metro me resulta bastante cómodo para ir al trabajo, aparte no tener otro coche en familia que él que usa mi marido, trabajando en el centro no sabría donde aparcarlo.
11. ¿Qué has cuando has salido del trabajo?

He vuelto a casa donde estaba mi suegra con los niños. Por la tarde va ella a buscarles al colegio, ya que mi marido y yo trabajamos por lo menos hasta las 19-20. Es una gran ayuda, les da de merendar y les baja al parque.

12. ¿Has hecho algo mas luego?

No, he preparado la cena y cenado con mi marido y los niños.

He vuelto a casa en metro, como la casa de mi hermano está a medio camino entre le colegio y la mía, he tardado 5 minutos en metro, no me apetecía andar.

Encuesta 1. HOMBRE

1. Edad:
38
2. Estado civil:
En pareja
3. ¿Tienes trabajo?
Si
4. ¿Qué tipo de trabajo? Donde trabajas?:
Trabajo como Project Manager en una Consultora de Ingeniería y Arquitectura. Está en la Castellana, hacia el final de la calle.
5. ¿Tienes hijos?
Si, una niña de 6 meses
6. ¿Con quién vives?
Vivo con mi pareja y mi hija
7. ¿Dónde vives? ¿Por qué has elegido esa vivienda?
Vivo en el centro de Madrid. Hemos elegido esta casa por qué nos gusta la zona, y mi familia vive cerca.
8. ¿A qué hora has salido?
He salido de casa a las 8.00 de la mañana, para bajar al perro. He dado una vuelta en el parque cerca de casa, en total he tardado unos 30 minutos. Luego he vuelto a casa para dejar el perro e ir a trabajar.
9. ¿Cómo has ido al trabajo?
He ido al trabajo en moto, es muy fácil y tardo 10 minutos.
10. ¿Qué distancia has recorrido?
He recorrido más o menos unos 6 Km
11. ¿Has hecho paradas intermedias?
No, he ido directamente a trabajar.

12. ¿A qué hora has salido del trabajo?

He salido a las 14, para ir a casa a comer, como no tardo mucho lo prefiero, así puedo estar un poquito más con mi hija. A las 15.15 he vuelto al trabajo.

13. ¿A qué hora has salido?

He acabado de trabajar sobre las 19.30, y he cogido la moto y he pasado a darle algo a mi madre, que no vive lejos de mi oficina. He tardado 5 minutos en llegar a casa de ella.

14. ¿Cuánto te has quedado?

Me he quedado muy poco, justo el tiempo de entregarle lo que me había pedido y recoger algo de comida que nos había preparado.

15. ¿Qué has hecho luego?

He ido a casa, he tardado 10 minutos, hay una distancia de unos 5-6 km entre su casa y la mía.

16. ¿Has vuelto a salir o te has quedado en casa?

He bajado otra vez el perro, en el mismo parque, pero mientras volvía hacia casa, me he parado a comprar algo a la farmacia para la niña, que está de camino a casa. Así que he tardado unos 10 minutos más de lo normal y finalmente he vuelto a casa.

Encuesta 2. HOMBRE

1. Edad:
37
2. Estado civil:
En pareja
3. ¿Tienes trabajo?
Si
4. ¿Qué tipo de trabajo? Donde trabajas?:
Soy Director Comercial de una pequeña empresa, mi trabajo está a casa 40 km de distancia de mi casa, voy en coche y tardo más o menos 35 minutos.
5. ¿Tienes hijos?
No
6. ¿Con quién vives?
Vivo con mi pareja y mis padres
7. ¿Dónde vives? ¿Por qué has elegido esa vivienda?
Vivo en una urbanización a las afueras de Madrid. Vivo allí porque es la casa de mis padres, y mi pareja ha venido a vivir allí desde hace muchos años, ya que es de otra ciudad.
8. ¿A qué hora has salido?
He salido de casa a las 8.00 de la mañana, he dejado mi pareja en la parada de metro más cercana a casa, donde ella coge el metro y va a trabajar. Para llevarla a la estación tardo 5 minutos en coche.
9. ¿Dónde has ido luego?
Luego he ido al trabajo.
10. ¿Qué has hecho cuando has salido del trabajo?
He salido del trabajo sobre las 20.30 y he ido a recoger mi pareja a su oficina. De esa manera alargo el viaje con respecto a la ida de la mañana, ya que para ir a buscarla tardo 20 minutos, ya que son unos 15-20 km desde mi oficina.

11. ¿Dónde has ido luego?

He acompañado mi pareja a devolver un vestido, ya que las tiendas ahora cierran a la 22. La tienda está al lado de su oficina, así que en 2 minutos estábamos allí. La he esperado fuera, ya que no podía aparcar. Estuve casi 15 minutos en el coche. Finalmente hemos ido a casa.

12. ¿Cuánto has tardado?

He tardado 20 minutos desde la tienda a mi casa.

Encuesta 3. HOMBRE

1. Edad:
40
2. Estado civil:
Soltero
3. ¿Tienes trabajo?
Si
4. ¿Qué tipo de trabajo? Donde trabajas?:
Soy Ingeniero aeronáutico, trabajo para Airbus en Getafe.
5. ¿Tienes hijos?
No
6. ¿Con quién vives?
Solo
7. ¿Dónde vives? ¿Por qué has elegido esa vivienda?
Vivo en el centro de Madrid, la casa es de mi familia, yo he crecido en la misma calle.
8. ¿A qué hora has salido?
He salido de casa a las 8.00 de la mañana, para ir al trabajo.
9. ¿Cómo has ido al trabajo?
He ido en coche, tardo unos 20 minutos. A veces voy en tren, depende un poco del horario.
10. ¿Qué distancia has recorrido?
15 km más o menos
11. ¿A qué hora has salido del trabajo?
He salido a las 19.
12. ¿Qué has hecho luego?
He ido a casa y desde allí a visitar a mis padres. Viven en mi misma calle, un poco más arriba.

13. ¿Cuánto te has quedado?

He estado con ellos una hora, les he ayudado con internet. Son mayores y tiene algunas dificultades con estas cosas.

14. ¿Qué has hecho luego?

He ido a tomar una cerveza con mis amigos, justo debajo de casa de mis padres. Luego he ido a casa.

Encuesta 4. HOMBRE

1. Edad:
45
2. Estado civil:
Casado
3. ¿Tienes trabajo?
Si
4. ¿Qué tipo de trabajo? Donde trabajas?:
Soy el director del departamento de administración de una pequeña empresa.
5. ¿Tienes hijos?
Si, 2
6. ¿Con quién vives?
Con mi mujer y mis hijos
7. ¿Dónde vives? ¿Por qué has elegido esa vivienda?
Vivo en una urbanización, hemos elegido esta vivienda porque era muy cómoda para los niños, ya que tiene área de juego y piscina y además está cerca de mi trabajo.
8. ¿A qué hora has salido?
He salido de casa a las 8.30 de la mañana.
9. ¿Dónde has ido?
He llevado mi hijo al colegio
10. ¿Qué distancia has recorrido? ¿Cómo has ido? ¿Cuánto has tardado?
He ido en coche, he tardado 5 minutos, el colegio está bastante cerca.
11. ¿Done has ido luego?
He ido a trabajar, he tardado 10 minutos. Uso siempre el coche porque en la zona donde vivo no hay prácticamente opción.
12. ¿A qué hora has salido del trabajo?
He salido a las 15.30 y he ido a recoger mi hijo al colegio y a come a casa.

13. ¿Qué has hecho luego?

Después de comer he vuelto al trabajo.

14. ¿A qué hora has salido?

He salido a las 19, y he ido al curso de inglés.

15. ¿Qué distancia has recorrido? ¿Cómo has ido? ¿Cuánto has tardado?

La academia de inglés está bastante cerca y en coche he tardado 10 minutos.

16. ¿A qué hora has salido?

La clase dura una hora. Y después he vuelto a casa, otros 10 minutos en coche.

Encuesta 5. HOMBRE

1. Edad:

35
2. Estado civil:

En pareja
3. ¿Tienes trabajo?

Si
4. ¿Qué tipo de trabajo? Donde trabajas?:

Dirijo la empresa de familia.
5. ¿Tienes hijos?

No
6. ¿Con quién vives?

Con mi pareja
7. ¿Dónde vives? ¿Por qué has elegido esa vivienda?

Vivo en el centro de Madrid. He elegido esta casa porque me gusta mucho la zona y mis amigos viven cerca.
8. ¿A qué hora has salido?

He salido de casa a las 8.30 de la mañana.
9. ¿Dónde has ido?

He ido al trabajo
10. ¿Qué distancia has recorrido? ¿Cómo has ido? ¿Cuánto has tardado?

He ido en coche, he tardado 15 minutos. La sede de la empresa está a las afueras de Madrid
11. ¿A qué hora has salido del trabajo?

He salido a las 17.30 y he ido a buscar mi sobrina para llevarla al dentista. Mi hermana está separada y cuando puedo le echo una mano con las niñas. Además el dentista es mi amigo.

12. ¿Qué distancia has recorrido? ¿Cómo has ido? ¿Cuánto has tardado?

He ido en coche y habré recorrido unos 10 km, para llegar a casa de mi hermana, luego otros 5 minutos de coche para ir al dentista.

13. ¿Cuánto habéis tardado?

Nos hemos quedado una hora, mas o menos.

14. ¿Qué has hecho luego?

He vuelto a acompañar mi sobrina a casa y me he quedado en casa de mi hermana a cenar.

15. ¿Has hecho algo mas luego?

Después de cenar he vuelto a casa. Desde allí se tardan 10 minutos en coche.

Encuesta 6. HOMBRE

1. Edad:
45
2. Estado civil:
En pareja
3. ¿Tienes trabajo?
Si
4. ¿Qué tipo de trabajo? Donde trabajas?:
Soy arquitecto, trabajo para un estudio muy grande que está en un polígono a las afueras de Madrid.
5. ¿Tienes hijos?
No
6. ¿Con quién vives?
Con mi pareja
7. ¿Dónde vives? ¿Por qué has elegido esa vivienda?
Vivo en Carabanchel. Hemos elegido esta vivienda porque es de propiedad de mi pareja.
8. ¿A qué hora has salido?
He salido de casa a las 7.30 de la mañana.
9. ¿Dónde has ido?
He acompañado mi pareja a la estación.
16. ¿Qué distancia has recorrido? ¿Cómo has ido? ¿Cuánto has tardado?
He ido en coche, he tardado 10 minutos.
10. ¿Dónde has ido luego?
He ido a trabajar
17. ¿Qué distancia has recorrido? ¿Cuánto has tardado?
Mi trabajo está al otro lado de la ciudad, así que he tardado casi 20 minutos.

11. ¿A que hora has salido del trabajo?

He salido a las 18.30

12. ¿Qué has hecho luego?

He ido a una conferencia cerca de mi oficina.

13. ¿Has hecho algo mas luego?

Después de la conferencia he vuelto a casa.

Encuesta 7. HOMBRE

1. Edad:
37
2. Estado civil:
Casado
3. ¿Tienes trabajo?
Si
4. ¿Qué tipo de trabajo? Donde trabajas?:
Soy comercial
5. ¿Tienes hijos?
No
6. ¿Con quién vives?
Con mi mujer
7. ¿Dónde vives? ¿Por qué has elegido esa vivienda?
Vivimos en el centro de Madrid, hemos elegido esta vivienda porque nos gusta mucho la zona.
8. ¿A qué hora has salido?
He salido de casa a las 8.30 de la mañana.
9. ¿Dónde has ido?
He ido a trabajar
10. ¿Qué distancia has recorrido? ¿Cómo has ido? ¿Cuánto has tardado?
He ido en moto, he tardado 10 minutos, creo que sean unos 8 Km.
11. ¿A qué hora has salido del trabajo?
He salido sobre las 19
12. ¿Has hecho algo mas luego?
He ido a buscar mi mujer a casa y hemos ido a hacer la compra.
13. ¿Qué distancia habéis recorrido? ¿Cómo habéis ido? ¿Cuánto habéis tardado?

Hemos ido andando, ya que el supermercado está cerca de casa, se tardan 5 minutos.

14. ¿Qué has hecho luego?

Hemos llevado la compra a casa y hemos salido a tomar algo, en el bar de abajo.

Encuesta 8. HOMBRE

1. Edad:
38
2. Estado civil:
En pareja
3. ¿Tienes trabajo?
Si
4. ¿Qué tipo de trabajo? Donde trabajas?:
Soy arquitecto
5. ¿Tienes hijos?
Si
6. ¿Con quién vives?
Con mi pareja
7. ¿Dónde vives? ¿Por qué has elegido esa vivienda?
Vivimos cerca de Madrid Río. Hemos elegido esta casa porque nos gusta mucho la zona e con un niño es bastante cómodo.
8. ¿A qué hora has salido?
He salido de casa a las 8.30 de la mañana.
9. ¿Dónde has ido?
He ido a trabajar
10. ¿Qué distancia has recorrido? ¿Cómo has ido? ¿Cuánto has tardado?
He ido en moto, he tardado 15 minutos. Es el medio mas cómodo para moverme en la Ciudad.
11. ¿A qué hora has salido del trabajo?
He salido sobre las 19
12. ¿Has hecho algo mas luego?
He ido a casa y he bajado al parque con mi hijo

13. ¿Qué distancia habéis recorrido? ¿Cuánto habéis tardado?

El parque, está al lado de casa y andando hemos llegado en menos de 10 minutos.

14. ¿Qué has hecho luego?

Hemos jugado un poco allí y luego hemos vuelto a casa a cenar.

Encuesta 9. HOMBRE

1. Edad:
42
2. Estado civil:
Casado
3. ¿Tienes trabajo?
Si
4. ¿Qué tipo de trabajo? Donde trabajas?:
Soy ingeniero. Trabajo en una oficina en el centro de Madrid.
5. ¿Tienes hijos?
Si
6. ¿Con quién vives?
Con mi mujer y mis hijas
7. ¿Dónde vives? ¿Por qué has elegido esa vivienda?
Vivimos en Vicalvaro. Hemos elegido esta casa porque tiene muchos servicios cerca, sobre todo para las niñas.
8. ¿A qué hora has salido?
He salido de casa a las 8.30 de la mañana.
9. ¿Dónde has ido?
He ido a trabajar
10. ¿Qué distancia has recorrido? ¿Cómo has ido? ¿Cuánto has tardado?
He ido en metro. He tardado 25-30 minutos
11. ¿A qué hora has salido del trabajo?
He salido sobre las 19
12. ¿Has hecho algo mas luego?
He ido a casa, y he dado un paseo con mis hijas.
13. ¿Qué distancia has recorrido?¿Cuánto has tardado?

Hemos estado fuera 20-30 minutos, hemos comprado el pan y subido a casa para cenar.

Encuesta 10. HOMBRE

1. Edad:
39
2. Estado civil:
Casado
3. ¿Tienes trabajo?
Si
4. ¿Qué tipo de trabajo? Donde trabajas?:
Soy mecánico
5. ¿Tienes hijos?
Si
6. ¿Con quién vives?
Con mi mujer y mi hijo
7. ¿Dónde vives? ¿Por qué has elegido esa vivienda?
Vivimos en San Blas. Hemos elegido esta casa porque la familia de mi mujer vive cerca.
8. ¿A qué hora has salido?
He salido de casa a las 7.30 de la mañana.
9. ¿Dónde has ido?
He ido a trabajar
10. ¿Qué distancia has recorrido? ¿Cómo has ido? ¿Cuánto has tardado?
*He ido en coche. La oficina está a unos 10 Km de mi casa, en un polígono industrial.
He tardado unos 15 minutos.*
11. ¿A qué hora has salido del trabajo?
He salido sobre las 17
12. ¿Has hecho algo mas luego?
He pasado a salud a mis padres.
13. ¿Qué distancia has recorrido?¿Cuánto has tardado?

He tardado 10 minutos en coche. Y me he quedado con ellos casi media hora.

14. ¿Qué has hecho luego?

Mientras volvía a casa me he parado a la farmacia, que mi mujer me había encargado algo.

15. ¿Cuánto has tardado?

Entre la parada en la farmacia y la vuelta a casa he tardado casi 20 minutos.

Encuesta 11. HOMBRE

1. Edad:

35
2. Estado civil:

En pareja
3. ¿Tienes trabajo?

Si
4. ¿Qué tipo de trabajo? Donde trabajas?:

Trabajo en un supermercado
5. ¿Tienes hijos?

Si
6. ¿Con quién vives?

Con mi mujer y mi hija
7. ¿Dónde vives? ¿Por qué has elegido esa vivienda?

Vivimos en Carabanchel. Hemos elegido esta casa porque el barrio es bastante barato y mis padres no vive muy lejos, por si necesitan algo.
8. ¿A qué hora has salido?

He salido de casa a las 8.00 de la mañana.
9. ¿Dónde has ido?

He ido a trabajar
10. ¿Qué distancia has recorrido? ¿Cómo has ido? ¿Cuánto has tardado?

He ido en metro. El supermercado está en el centro, así que es la manera más fácil de llegar. He tardado 25-30 minutos
11. ¿A qué hora has salido del trabajo?

He salido a las 18.
12. ¿Has hecho algo mas luego?

He ido a casa.

13. ¿Has hecho algo más luego?

Me he quedado en casa a jugar con mi hija.

Encuesta 12. HOMBRE

1. Edad:
38
2. Estado civil:
casado
3. ¿Tienes trabajo?
Si
4. ¿Qué tipo de trabajo? Donde trabajas?:
Soy informático en una empresa.
5. ¿Tienes hijos?
Si
6. ¿Con quién vives?
Con mi mujer y mis dos hijos
7. ¿Dónde vives? ¿Por qué has elegido esa vivienda?
Vivimos en una urbanización en un barrio periférico de Madrid, hemos elegido esta casa porque era barata y la zona nos gustaba bastante.
8. ¿A qué hora has salido?
He salido de casa a las 8.00 de la mañana.
9. ¿Dónde has ido?
He ido a trabajar
10. ¿Qué distancia has recorrido? ¿Cómo has ido? ¿Cuánto has tardado?
He ido en metro, he tardado 30 minutos. La empresa donde trabajo está en dirección centro desde mi casa.
11. ¿A qué hora has salido del trabajo?
He salido a las 18.
12. ¿Has hecho algo mas luego?

He ido al gimnasio que está cerca de casa. Dista menos de 1Km, así que puedo ir andando.

13. ¿Has hecho algo más luego?

Mientras volvía a casa me he parado a comprar algo de fruta y he ido a casa cenar.

Encuesta 13. HOMBRE

1. Edad:
43
2. Estado civil:
Separado
3. ¿Tienes trabajo?
Si
4. ¿Qué tipo de trabajo? Donde trabajas?:
Soy pintor.
5. ¿Tienes hijos?
Si
6. ¿Con quién vives?
Solo
7. ¿Dónde vives? ¿Por qué has elegido esa vivienda?
Vivo por la zona de delicias. He elegido esta casa porque está cerca de la casa de mi ex mujer y entonces de mi hijo.
8. ¿A qué hora has salido?
He salido de casa a las 6.45 de la mañana.
9. ¿Dónde has ido?
He ido a trabajar
10. ¿Qué distancia has recorrido? ¿Cómo has ido? ¿Cuánto has tardado?
He ido en metro, y he tardado 30 minutos. Trabajo para una empresa, así que una vez que llegue a la sede, de allí nos movemos con los medios de la empresa.
11. ¿A qué hora has salido del trabajo?
He salido a las 18.
12. ¿Has hecho algo mas luego?

Mientras volvía a casa, me he parado a saludar a mi hijo. Hemos dado un paseo por el barrio.

13. ¿Cuánto has tardado?

Desde el trabajo a casa de mi hijo más o menos media hora de metro y luego me he quedado con el casi una hora.

14. ¿Has hecho algo mas luego?

He vuelto a casa andando, son 10 minutos. Y me he quedado allí.

Encuesta 14. HOMBRE

1. Edad:
36
2. Estado civil:
casado
3. ¿Tienes trabajo?
Si
4. ¿Qué tipo de trabajo? Donde trabajas?:
Soy abogado
5. ¿Tienes hijos?
No
6. ¿Con quién vives?
Con mi mujer
7. ¿Dónde vives? ¿Por qué has elegido esa vivienda?
Vivo en el centro de Madrid. Hemos elegido esta vivienda porque nos gusta mucho la zona y los padres de mi mujer viven cerca.
8. ¿A qué hora has salido?
He salido de casa a las 8.30 de la mañana.
9. ¿Dónde has ido?
He ido a trabajar
10. ¿Qué distancia has recorrido? ¿Cómo has ido? ¿Cuánto has tardado?
He ido en moto, son más o menos 15 minutos.
11. ¿A qué hora has salido del trabajo?
He salido a las 20.
12. ¿Has hecho algo mas luego?
He ido a casa, y he ido a cenar con mi mujer a casa de sus padres.
13. ¿Cuánto has tardado?

Como te dije la casa de ellos está cerca, así que hemos ido andando, unos 10 minutos.

Desde el trabajo a casa de mi hijo más o menos media hora de metro y luego me he quedado con el casi una hora.

14. ¿Has hecho algo mas luego?

He vuelto a casa andando, son 10 minutos. Y me he quedado allí.

Encuesta 15. HOMBRE

1. Edad:
39
2. Estado civil:
En pareja
3. ¿Tienes trabajo?
Si
4. ¿Qué tipo de trabajo? Donde trabajas?:
Soy camarero
5. ¿Tienes hijos?
No
6. ¿Con quién vives?
Con mi pareja
7. ¿Dónde vives? ¿Por qué has elegido esa vivienda?
Vivo en el centro de Madrid. Está cerca del trabajo
8. ¿A qué hora has salido?
He salido de casa a las 17.00 de la tarde.
9. ¿Dónde has ido?
He ido a trabajar
10. ¿Qué distancia has recorrido? ¿Cómo has ido? ¿Cuánto has tardado?
He ido andando, son 15 minutos
11. ¿A qué hora has salido del trabajo?
He salido a las 24
12. ¿Has hecho algo más luego?
He ido a dar una vuelta con algunos amigos y luego he ido a casa.

Encuesta 16. HOMBRE

1. Edad:
41
2. Estado civil:
Casado
3. ¿Tienes trabajo?
Si
4. ¿Qué tipo de trabajo? Donde trabajas?:
Trabajo en el departamento de recursos humanos de una empresa de publicidad francesa.
5. ¿Tienes hijos?
Si, 2
6. ¿Con quién vives?
Con mi mujer y mis hijos
7. ¿Dónde vives? ¿Por qué has elegido esa vivienda?
Vivo en Canillejas. Hemos elegido esta casa por cuestiones de precio.
8. ¿A qué hora has salido?
He salido de casa a las 8.00 de la mañana.
9. ¿Dónde has ido?
He ido a trabajar
10. ¿Qué distancia has recorrido? ¿Cómo has ido? ¿Cuánto has tardado?
He ido en metro, tardo 30 minutos. Es el medio mas cómodo para llegar a la oficina, no sabría donde aparcar el coche.
11. ¿A qué hora has salido del trabajo?
He salido a las 18.30
12. ¿Has hecho algo más luego?

He vuelto a casa.

13. ¿Has hecho algo mas luego?

He bajado con mi hijo a jugar en el patio. Hemos estado allí una horita y luego hemos vuelto a casa.

Encuesta 17. HOMBRE

1. Edad:
30
2. Estado civil:
En pareja
3. ¿Tienes trabajo?
Si
4. ¿Qué tipo de trabajo? Donde trabajas?:
Trabajo part-time en una tienda de deporte en el centro de Madrid
5. ¿Tienes hijos?
No
6. ¿Con quién vives?
Con mis padres.
7. ¿Dónde vives? ¿Por qué has elegido esa vivienda?
Vivo en la zona de San Blas, en casa de mis padres.
8. ¿A qué hora has salido?
He salido de casa a las 9.00 de la mañana.
9. ¿Dónde has ido?
He ido a trabajar
10. ¿Qué distancia has recorrido? ¿Cómo has ido? ¿Cuánto has tardado?
He ido en metro, tardo 35 minutos.
11. ¿A qué hora has salido del trabajo?
He salido a las 15.00
12. ¿Has hecho algo mas luego?
He vuelto a casa y he ido con mi madre a hacer la compra.
13. ¿Qué distancia has recorrido? ¿Cómo has ido? ¿Cuánto has tardado?
Hemos ido en coche, y hemos tardado 10 minutos.

14. ¿Has hecho algo mas luego?

Una vez acaba la compra he acompañado mi madre a casa y he ido a jugar al futbol.

15. ¿Qué distancia has recorrido? ¿Cómo has ido? ¿Cuánto has tardado?

He ido en moto, el campo no está demasiado lejos, y he tardado unos 15 minutos.

16. ¿Has hecho algo mas luego?

Una vez acabado el partido he ido a tomar algo con mis compañeros en un bar al lado del campo. Luego he vuelto a casa.

Encuesta 18. HOMBRE

1. Edad:
37
2. Estado civil:
En pareja
3. ¿Tienes trabajo?
Si
4. ¿Qué tipo de trabajo? Donde trabajas?:
Soy cocinero en un restaurante del centro.
5. ¿Tienes hijos?
No
6. ¿Con quién vives?
Con mi pareja
7. ¿Dónde vives? ¿Por qué has elegido esa vivienda?
Vivo en Embajadores. Hemos elegido esta casa porque nos gusta mucho el barrio y es muy cómodo para ir al trabajo.
8. ¿A qué hora has salido?
He salido de casa a las 12.00 de la mañana.
9. ¿Dónde has ido?
He ido a trabajar
10. ¿Qué distancia has recorrido? ¿Cómo has ido? ¿Cuánto has tardado?
He ido en metro, he tardado 10 minutos.
11. ¿A qué hora has salido del trabajo?
He salido a las 18.00, tenía turno de mañana.
12. ¿Has hecho algo mas luego?
He vuelto a casa y he ido a dar un paseo con mi novia y a tomar algo al lado de casa.

Encuesta 19. HOMBRE

1. Edad:
33
2. Estado civil:
Soltero
3. ¿Tienes trabajo?
Si
4. ¿Qué tipo de trabajo? Donde trabajas?:
Doy clases particulares de ingles
5. ¿Tienes hijos?
No
6. ¿Con quién vives?
Vivo en un piso compartido
7. ¿Dónde vives? ¿Por qué has elegido esa vivienda?
Vivo en la zona de Chueca. He elegido esta vivienda porque es muy céntrica y el precio asequible.
8. ¿A qué hora has salido?
He salido de casa a las 11.00
9. ¿Dónde has ido?
He ido a trabajar, tenia la primera clase a las 11.30
10. ¿Qué distancia has recorrido? ¿Cómo has ido? ¿Cuánto has tardado?
He ido en metro, he tardado 15 minutos, además viviendo en el centro no necesito tener un medio privado.
11. ¿A qué hora has acabado?
He acabado a las 13.00
12. ¿Has hecho algo mas luego?

He vuelto a casa, ya que la siguiente clase la tenía por la tarde, a las 17.00. Esta estaba cerca de casa, así que podido ir andando. He acabado a la 19.00 y he ido a casa de mis padres.

13. ¿Qué distancia has recorrido? ¿Cómo has ido? ¿Cuánto has tardado?

Mis padres no viven en el centro, así que he ido en metro y he tardado 20 minutos. He cenado con ellos, y como siempre me habían hecho un poco de compra. Después de cenar he vuelto a casa.

Encuesta 20. HOMBRE

1. Edad:
40
2. Estado civil:
Casado
3. ¿Tienes trabajo?
Si
4. ¿Qué tipo de trabajo? Donde trabajas?:
Soy ingeniero. Trabajo para una empresa inglesa, pero durante dos días a la semana trabajo desde casa.
5. ¿Tienes hijos?
Si, 2 niñas
6. ¿Con quién vives?
Vivo con mi pareja y mis hijas
7. ¿Dónde vives? ¿Por qué has elegido esa vivienda?
Vivimos en la zona de delicias, hemos elegido esta casa porque estaba bien de precio y el colegio y la guardería están muy cerca.
8. ¿A qué hora has salido?
He salido de casa a las 8.30 para llevar mi hija al colegio y la otra a la guardería.
9. ¿Qué distancia has recorrido? ¿Cómo has ido? ¿Cuánto has tardado?
He ido andando, los dos están a menos de 10 minutos de casa.
10. ¿Qué has hecho luego?
He vuelto a casa y he trabajado desde allí.
11. ¿Has hecho algo mas luego?
Sobre las 15 he ido a recoger la más pequeña a la guardería, la otra sale a la 16.
12. ¿Qué has hecho luego?

He ido con mi hija al parque y dar un paseo, mientras esperaba que fuesen las 16 para ir a recoger la más grande.

13. ¿Una vez que has recogido también tu hija mas grande, que habéis hecho?

Hemos ido a dar un paseo por el barrio, hemos estado fuera más o menso 30 minutos más, y luego hemos vuelto a casa, que tenía que acabar algunas cosas de trabajo.

14. ¿Has hecho algo mas luego?

Una vez en casa, ellas han seguido jugando y yo he acabado mi trabajo, luego hemos preparado la cena y hemos esperado a mi novia.

BIBLIOGRAFIA

Audirac, I. (2008). *Universal Design and Accessible Transit Systems: Facts to Consider when Updating or Expanding your Transit System*. Washington, D.C.: Project Action.

Andrew, C., and Moore Milroy (eds) (1991): *Life Spaces; Gender, Household, Employment*. 2a ed. Vancouver, Canada: UBC Press

Baylina, M. (1996) *Metodología cualitativa y estudios de geografía y género*. Universidad Autónoma de Barcelona. Departament de Geografia.

Bauer, M.J., S. Rottunda, and G. Adler 2003. *OlderWomen and Driving Cessation*. *Qualitative Social Work*, 2 (3), 309-25.

Bernard, A., Seguin A.-M., and Bussiere Y. (1997): “Household Structure and Mobility Patterns of Women in O-D Surveys”: *Methods and Results Based on the Case Studies of Montreal and Paris*. In *Women’s Travel Issues: Proceedings from the Second National Conference*, October 1996, FHWA, U.S. Department of Transportation, pp. 249–266.

Bonanoni, L. (2000) *Vers un urbanisme de la proximité: Coordonner developpement urbain et transports*, Dossier du PNR 41, Vol. M21.

Booth, C.; J. Dark and S. Yeandle, (coord.) (1998): *La vida de las mujeres en las ciudades; La ciudad un espacio para el cambio*. Madrid: Narcea.

Biblioteca Hábitat (2002) “Integración de la política de género en el transporte público. Montreal (Canadá)”.

Blumen, I. (1994): “Gender Differences in the Journey to Work”, in *Urban Geography*, vol. 15, n. 3, pp. 223–245.

Bofill Levi, A.; R.-M. Dumenjó Martí, e I. Segura Soriano (1988): Las Mujeres y la ciudad manual de recomendaciones para una concepción del entorno habitado desde el punto de vista del género. Fundació Maria Aurelia Capmany. Barcelona.

Castells, M. (1978): *City, Class and Power*, London: MacMillan Press.

Carlsson-Kanayama, A., A-L. Linden, and A. Thelander. (1999). Gender Differences in Environmental Impacts from Patterns of Transportation: A Case Study from Sweden. *Society and Natural Resources*, 12, pp. 355-69.

Cavanagh, S. (1998): *Making Safer Places: A Resource Book for Neighborhood Safety Audits*. London: Women's Design Service.

Choay, F. (1970): *Urbanismo, utopías y realidades*. Barcelona:Lumen.

Collins, D. and C. Tisdell (2002): "Gender and Differences in Travel Life Cycles", in *Journal of Travel Research*, vol. 41, pp. 133–143.

Department for Transport (2000): *Women and Public Transport The Checklist*, London: DETR.

Council of Europe (1999): *Equality between women and men in the European Social Charter*. Strasbourg, Council of Europe Publishing.

Council of Europe (1998): *Gender Mainstreaming, Conceptual framework, methodology and presentation of good practices*. Strasbourg, Council of Europe.

Consortio de Transporte de Madrid. 2004. *Encuesta de movilidad de Madrid EDM*, Madrid: Consorcio de Transportes de Madrid.

Crane, R. (2007): Is There a Quiet Revolution in Women's Travel? Revisiting the Gender Gap in Commuting. *Journal of The American Planning Association*, 73 (3), pp. 298-316.

Currie, G., and A. Delbose, (2010): Exploring Public Transport Usage Trends in an Ageing Population. *Transportation*, 37 (1), pp. 151-164.

- DETR (2000): Women and Public Transport: The Checklist, London, DETR.
- Díaz Muñoz y Jiménez Gigante. (2002) “Transportes y movilidad: ¿Necesidades diferenciales según género?” Segundo Seminario Internacional sobre Género y Urbanismo Infraestructuras para la Vida Cotidiana, en <http://www.generourban.org>
- Doyle, D., and Taylor, B. (2000): Variation in Metropolitan Travel Behavior by Sex and Ethnicity. In United States Federal Highway Administration (Ed.), Travel Patterns of People of Color: Final Report, pp. 181-244. Washington, DC: United States Department of Transportation.
- Durán, M.-A. (1998): Conocimiento, afecto y uso. La Ciudad Compartida (S.I.): Consejo Superior de los Colegios de Arquitectos de España.
- Eichler, M., (1995): Change of Plans: Towards a Non-Sexist Sustainable City. Toronto: Garamond Press.
- Eichler, M. (1998): Non Sexist Research Methods. Boston: Allen and Unwin.
- ETF. European Federation for Transport Worker´s (2006) ‘Representation and better integration of women in the different professions of the railway sector.
- European Commission. (2007). Women in Transport: First Progresses in FP7— Sustainable Surface Transport. Brussels: European Commission .
- European Commission. EQUAL Programme (2005): EU Guide on Gender Mainstreaming 2005.
- European Commission (2000a): Comunicación de la Comisión al Consejo, al Parlamento Europeo, al Comité Económico y Social y al Comité de las Regiones. Hacia una estrategia marco comunitaria sobre la igualdad entre hombres y mujeres (2001-2005).

European Commission (2000b): Technical Document on Mainstreaming equal opportunities for women and men in the Structural Fund programmer and projects. Brussels.

European Commission (1999): PEOT Perspectiva Europea de Ordenación del Territorio: Hacia un desarrollo equilibrado y sostenible del territorio de la Unión Europea, Potsdam, Alemania.

European Parliament- Policy Department Structural and Cohesion Policies (2006): Women and transport, study provisional version, European Parliament.

Falú, A. (ed.) (2008): Mujeres en la ciudad, de violencias y derechos. Red Mujer y Hábitat de América Latina. Ediciones Sur.

Friedmann, J. (1987): Planning in the Public Domain: From Knowledge to Action, Princeton University Press, Princeton, New Jersey

Fuirich Transport Development Partnership _www.fuirichtransport.com

García Palomares, J.C. y J., Rodríguez Moya (2005): Movilidad Cotidiana y Género en la Comunidad de Madrid. Proyecto de investigación “Evaluación de los efectos de las vías metropolitanas de alta capacidad sobre el territorio, la socioeconomía y la movilidad: el caso de Madrid”. TRA2005-066197 MODAL-CICYT y “Hacia un sistema de indicadores de género en

España: un análisis territorial”. Exp. 40/04 CICYT, Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, Instituto de la Mujer

Gather, M., Martin, J., Aragall, F., and F., Aslaksen (2011). European Commission Project: Transport Needs for an Ageing Society.

Generalitat de Catalunya (2006): Enquesta de mobilitat quotidiana (EMQ06)

Gil Solá, A. (2013): Towards gender equality? Women’s and men’s commuting under transformation and negotiation. (Phd, Thesis)

Gilroy, R. and Booth, C. (1999): “Building Infrastructure for Everyday Lives”.

European Planning Studies, 7.3, pp. 307-324

Goodchild, B. (1994): “Housing Design, Urban Form and Sustainable

Development.” Planning Practice and Research 65, no. 2, pp. 143-57

Gordon, P., A. Kumar, and W. Richardson (1989): “Gender Differences in Metropolitan Travel”, in *Regional Studies*, vol. 23, n. 6, pp. 499–510.

Guiliano, G. (1979): “Public Transportation and the Travel Needs of Women”, in *Traffic Quarterly*, vol. 33, n. 4, pp. 607–616.

Greed, C.; Devis, L.; Brown, C. and S. Dure (2003): *Gender Equality and plan making*, London: Royal Town Planning Institute.

Greed, C. (1994): *Women & Planning; Creating Gender Realities*, London-New York: Routledge.

Greed, Clara (2000): *Introducing Planning*. London, Athlone Press.

Grieco, M.; Pickup, L., and Whipp, R. (1989): *Gender and Transport: Employment and the Impact of Travel Constraints*. Aldershot: Avebury.

<http://habitat.aq.upm.es>

Hayden, D. (1981): *The Grand Domestic Revolution*. Cambridge, Mass: MIT Press.

Hayden, D. (1980): “What Would a Non-Sexist City be Like? Speculations on Housing, Urban Design and Human Work”. *Women and the American City*:

Stimpson, C; Dixler, E; Nelson, M, and Yatrakis,B. The University of Chicago Press

Hayden, D. (1984): *Redesigning The American Dream; The Future of Housing, Work, and Family Life*. USA: Norton and Company.

Healey, P. (1997). *Collaborative Planning: Shaping Places in Fragmented Societies*.

Vancouver: University of British Columbia Press.

Hamilton, K. (1999): Women and transport: Disadvantage and the gender divide.

Town and Country Planning; 68(10), pp. 318-19

Hamilton, K., & Jenkins, L. (2000). A Gender Audit for Public Transport: A New Policy Tool in the Tackling of Social Exclusion. *Urban Studies*, 37 (10), pp. 1793-1800.

Hamilton., K.; Jenkins, L.; Hodgson, F. and Turner, J. (2005): "Promoting Gender Equality in Transport" Working Paper Series, n. 34. Equal Opportunities Commission, Manchester.

http://www.eoc.org.uk/PDF/wp_34_gender_equality_in_transport.pdf

Hamilton, K.; Jenkins, L.; y Gregory, A. (2001-02) "The Scottish Household Survey" (SHS).

Hakamies-Blomqvist, L. and A. Siren (2003): Deconstructing a Gender Difference: driving Cessation and Personal Driving History of Older Women. *Journal of Safety Research*, 34(4), pp. 383-8

Hanson, S. y Pratt, G. (1995): *Gender, Work and Space*. Routledge, New York

Hanson, S. (1980): The importance of multi-purpose Journey to Work in Urban Travel Behavior. *Transportation*, Vol. 9, pp. 229-48

Hanson, S. (1980) Spatial Diversification and Multipurpose Travel: Implications for Choice Theory. *Geographical Analysis*, 12 (3), pp. 245-57.

Harmonized European Time Use Survey (HETUS). (2007). Prepared Tables, Main Activities (2-Digit Level) by Sex and Country. Stockholm: Statistics Sweden Population and Welfare Statistics.

Henar L., Calvo M., De Cabo G. (2009) Análisis de la perspectiva de género en algunas estadísticas españolas y propuestas de mejora. Instituto de la Mujer (Ministerio de Igualdad)

Hernández Pezzi, C. (1998) “La ciudad Compartida. El Género de la Arquitectura”.

Consejo Superior de los Colegios de Arquitectos de España.

HETUS: Harmonized European Time Use Survey, Eurostat

<http://www.h2.scb.se/tus/tus/>

Hoedemaeker, M., Parik, M., Baldi, B., Qiao, Y., Sahr, C., and F., Nuñez-Fernández (2012). GOAL: Profiles of Older People, First Draft.

Horelli, L., Booth, C and R., Gilroy (1998-2000): The EuroFEM Toolkit for Mobilising Women Into Local and <regional Development, Revised version. Helsinki: Helsinki University of Technology.

Howard, E. (1971): “ Ciudades Jardin del Mañana”, en Origenes y desarrollo de la ciudad moderna, Barcelona, Gustavo Gili. (Ed. orig. 1898)

Ine: Instituto Nacional Estadístico www.ine.es

Irschik, E. (2008). "Fair Shared City: Gender Mainstreaming Planning Strategy in Vienna, Austria", Proceedings of CaixaForum, November 17-18, Madrid.

Koskella, H. (1999): Fear, Control and Space; Geographies of gender, Fear of Violence, and Video Surveillance. Finland: Helsingin yliopiston maantieteen laitos.

Le Maignan, A. y Le Maignan, P. (2002): “Equipamientos para el cuidado de los niños pequeños (hasta 3 años) en Francia: guarderías y 10 alternativas a las guarderías para compatibilizar vida familiar y trabajo o espacio personal”, en Sánchez de Madariaga, I. (dir.) Género y Urbanismo. Infraestructuras para la vida cotidiana. Actas del Seminario, Madrid, ETSAM.

Lefebvre, H. (1972): La vida cotidiana en el mundo moderno, Madrid: Alianza. (ed. Org. 1968)

- Little, J. (1994): *Gender, Planning and the Policy Process*. Pergamon.
- Loukaitou-Sideris, A. et al.: (2009): *How to Ease Women's Fear of Transportation Environments: Case Studies and Best Practices*. Mineta Transportation Institute (EEUU).
- Lucas, K. (2012): *Transport and social exclusión. Where are we now?* Transport Policy 01-013
- Knoll, B. (2004/2006): *Gendered Mobility Surveys – Practical Experiences by an Austrian transport planner and consultant*. (Phd, Thesis)
- Mackie, M. (dir.)(2001): *Plymouth Local Plan Gender Audit. Draft final Rreport*, Planning Services, Department for Regeneration, Plymouth City Council, Plymouth
- Mayor of London (2004): *Expanding Horizons. Transport for London's Women's Action Plan*.
- Mazey, S. (2001). *Gender mainstreaming in the EU. Principles and practice*, London: London European Research Center, University of London.
- Michaud, A. (ed.) (1997): *Une ville à la mesure des femmes, le role des municipalités dans l'atteinte de l'object d'ègalité entre homes et femmes*. Fédération Candienne del Municipalités, Boureau international, Ottawa; *Femmes et ville*, Ville de Montreal, Montreal. Oslo: Ministry of the Enviroment.
- Minaca, M.; Mayerl, R. et al. (1994): *Charte Euroéenne des Femmes dans la Cité (Carta Europea de las Mujeres en la ciudad)* primera ed. Bruselas: Comisión Europea DG V.
- Ministry of Enviroemnt (1993): *A Cookbook for Grass-Roots Planning*. Oslo, Norway: Ministry of Enviroment.
- Ministerio de Fomento 2007. *Encuesta de Movilidad de las Personas Residentes*. Movilia 2006. Madrid: Ministerio de Fomento

NDP Gender Equality Unit (2004): How to incorporate gender equality into infrastructure, housing, transport, urban development, youth services, Factsheets Reports 2000-04, London

Miralles-Guash, Carme (2010): Dones, Mobilitat, Temps i Ciutat. Instituto Catalá de les Dones. Generalitat de Catalunya

McGuckin, N., and Y. Nakamoto (2005a). Differences in Trip Chaining by Men and Women. In United States National Research Council, Research on Women's Issues in Transportation Report of a Conference, Vol. II: Technical Papers. Washington, D.C.: Government Publishing Office (GPO).

McGuckin, N. and E. Murakami (2005b). Examining Trip-Chaining Behavior: A Comparison of Men and Women. Washington, D.C.: United States Department of Transportation.

Monzón, A. et al. (2008): “Movilidad sostenible, una cuestión de lugar y género”, in Bel Germà (dir.) Anuario de la movilidad 2008, RACC, Barcelona.

Muxi, Z. (2009): Ciudad próxima, urbanismo sin género_ www.ciccp.es/revistaIT/textos/pdf/09

Naredo, M. y Praxágora Cooperativa (2010): Guía para la elaboración de diagnósticos sobre seguridad con enfoque de género tanto en el ámbito rural como urbano. Generalitat de Catalunya.

Newman, O. (1972): Creating a defensible space, Institute for Community Design Analysis, US Department of Housing and Urban Development.

O'Brien, M., and I. Shemilt (2003): Working Fathers: Earning and Caring. Manchester: Equal Opportunities Commission.

OCDE (1995): Conference Le Femmes en la ville: logement, services et environnement urbain. Paris, OCDE

Olza, Josefina, Pernas, Begoña, Roman, Marta y Velazquez, Isabela, (2007) “Vidas en la ciudad. Ocho historias de conciliación” EQUAL Entre Cronos y Ceres. Consejo de las Mujeres de Madrid.

O'Neil, D. (2010): Deciding on Driving Cessation and Transport Planning in Older Drivers with Dementia. *European Geriatric Medicine*, 1 (1), pp. 22-25.

Osterlin, L. (1996): Building for equality and women's emancipation. A study of a housing project: Lilleby Valley in Goteburg, Sweden, City Building Office Goteburg, Goteburg

Oxley, J. and J. Charlton (2011): Gender Differences in Attitudes to and Mobility Impacts of Driving Cessation. In Herbel, S., & Gaines, D. (Eds.), *Women's Issues in Transportation: Summary of the Fourth International Conference, October 27-30, 2009, Irvine, California, Volume 2*, pp. 64-73. Washington, D.C.: United States National Research Council (NRC) Transportation Research Board.

Pardo, M.; López-Gascó, N. y A. Etxalecu (1998): Aportaciones desde la Perspectiva

Específica de las Mujeres al Plan de Transporte de la Comarca de Pamplona. Universidad Pública de Navarra y Ayuntamiento de Pamplona.

Pernas, B.; Velázquez, I.; Olza, J. y M. Román (2008): Ocho historias de Conciliación. EQUAL Entre Cronos y Ceres. Consejo de las Mujeres de Madrid. www.entrecronosyceres.com

Pickup, L. (1988): Hard to get around: A study of women's travel mobility, in *Women in Cities-Gender and the Urban Environment*, edited by Little, J., Peake, L. and P. Richardson New Yoek: New York University Press

Pickup, L. (1985): “Women's Gender-Role and Its Influence on Travel Behavior”, in *Built Environment*, Vol. 10, pp. 61-68.

- Polk, M. (1996): “Swedish Men and Women’s Mobility Patters: Issues of Social Equality and Ecological Sustainability” US Department of Transportation, Federal Highway Administration, Washington DC,
<http://www.fhwa.dot.gov/ohim/womens/chap11.pdf>
PSRC 2006 Household Activity Survey Analysis Report
- Reeves, D. (1989): “Planning for Choice and Opportunity 8Edited by Dory Reeves).“ Papers by Women and Planning Working Party for a Conference on Managing Equality RTPI.
- Roberts, M. (1990): “Gender and Housing: the Impact of Housing Design”. Built Enviroment 16, no. 4, pp. 257-68
- Román Rivas, M. gea21 (1995): “Mujer, movilidad y accesibilidad en la metrópoli”.
<http://habitat.aq.upm.es/boletin/n13/amrom.html>
- Root, A., L. Schintler, and K. Button (2000): “Women, Travel and the Idea of Sustainable Transport”, in Transport Reviews, vol. 20, n. 3, pp. 369–383.
- Rosenbloom, S. y E. Burns (1993): Gender differences in commuter travel in Tucson (Arizona). University of California Transportation Center. Berkeley.
- Rosenbloom, S. (1995): “Travel by Women”, in Federal Highway Administration, Nationwide Personal Transportation Survey, Demographic Special Reports.
- Rosenbloom, S. (1996): “Women’s travel Issues: Proceedings From the Second National Conference.” Federal Highway Administration U.S. department of Transportation, Washington.
- Rosenbloom, S. (1998): Trends in Women’s Travel Patterns. The University of California. Transportation Center. Berkeley.

Sahlin, M. and B. Rosengren (2001). Regeringens Proposition 2001/02:20—
Infrastruktur för ett Långsiktigt Hållbart Transportsystem. Stockholm:
Regeringskansliet.

Sánchez de Madariaga, Inés (2013): “From women in transport to gender in
transport. Challenging Conceptual Frameworks for Improved Policy Making, in The
Gender Issue. Beyond Exclusion, special issue Columbia Journal of International
Affairs, Vol 66, 3.

Sánchez de Madariaga, I. & Marion Roberts, (2013): Fair Shared Cities. The Impact
of Gender Planning in Europe, Aldershot: Ashgate.

Sánchez de Madariaga, I. (2009): “Vivienda, movilidad y urbanismo para la
igualdad en la diversidad: ciudades, género y dependencia”, in Ciudad y Territorio,
vol. XLI, n. 161-162, pp. 581-598.

Sánchez de Madariaga, I. (2009): Transporte metropolitano y grupos sociales:
propuestas para una mejor planificación. Report for CEDEX. Madrid: CEDEX pp.
127

Sánchez de Madariaga, I. (2010): “Housing, mobility and planning for equality in
diversity: cities, gender and dependence”, in VVAA Social housing and city,
Ministerio de Vivienda, pp. 177-197.

Sánchez de Madariaga, I. (2004): Urbanismo con perspectiva de género, Fondo
Social Europeo- Junta de Andalucía, Sevilla

Sánchez de Madariaga, I. (2003): “Configurar el espacio intermedio. Urbanismo y
conciliación entre vida familiar y vida laboral”, en Font, Tomás (coord.), Anuario
del gobierno local 2002. Los nuevos retos del urbanismo. Especial: elecciones
locales, Marcial Pons, Barcelona, pp. 145-168.

Sánchez de Madariaga, I.(2003): “Urbanismo y conciliación de vida profesional y vida familiar”, en San José, Begoña (coord.): Conciliación de vida profesional y familiar, Consejo de la Mujer de la CAM-Fondo Social Europeo, Madrid, pp.87-97.

Sánchez de Madariaga, I. (2003): “Un modelo de ciudad para hombres y mujeres: planificar para la vida cotidiana”, en Tobío, Constanza (coord.): Una nueva sociedad: mujeres y hombres a partes iguales, Comunidad de Madrid, pp. 175-184.

Sánchez de Madariaga, Inés, (2000): Urbanismo con perspectiva de género, Fondo Social Europeo. Sevilla: Junta de Andalucía

Sanz Alduán, A. (1997): “Movilidad y accesibilidad: un escollo para la sostenibilidad urbana”.

Sanz Alduán, A. (2005): El viaje de las palabras. Resita SAM nº 13. Servei de Medi Ambient de la Diputació de Barcelona.

Schiebinger, L., Sánchez de Madariaga, I., and Schraudner, M. (eds. 2001): Gender Innovation in Science, Health and Medicine, and Engineering (launched 2001: genderinnovations.stanford.edu)

Schulz, D., & Gilbert, S. (1996). "Women and Transit Security: A New Look at an Old Issue." Proceedings of the Women's Travel Issues Second National Conference, October 25-27, Baltimore.

Smith, N. (2000), Globalización: transformaciones urbanas, precarización social y discriminación de género. Autor - Editor

Stiewe, M. (2012): “Gender and Mobility-Everyday Mobility during changing Gender relations”, in 26th AESOP Annual Congress, July 11-15 Ankara, Turkey.

Swedish Road Administration (SRA). (2010). The Road Transport Sector— Sectoral Report 2009. Stockholm: SRA.

Swedish Road Administration (SRA). (2009). The Road Transport Sector— Sectoral Report 2008. Stockholm: SRA.

Tobío, C. y C. Denche (1995): El espacio según el género. ¿Un uso diferencial? Madrid: Comunidad de Madrid, Dirección General de la Mujer.

Tobío C. (1995): Estructura urbana, género y movilidad en la ciudad moderna. Conferencia en la Escuela de Verano Jaime Vera, Galapagar (Madrid). Biblioteca Hábitat. Instituto Juan de Herrera.

The University of East London and Wuppertal Institute for Climate, Environment and Energy, Germany (2006): Women and Transport. Departamento de Políticas Estructurales y Cohesión Social. Parlamento Europeo

Transport for London (2007): Gender Equality Scheme. London: Group Publishing.

Transport Studies Unit (2002): Women and transport. The research report. London: University of East London, <http://dl-ami-dev.eul.ac.uk/womenandtransport/audit.htm>.

Transport of London (2007): Gender Equality Scheme. London: Group Publishing.

Tufte, E.R. 1983. The Visual Display of Quantitative Information. Connecticut: Graphic Press.

Turner, J. and M. Grieco (1998): Gender and Time Poverty: The neglected social policy implications of gender time, transport and travel. Paper presented at International Conference on Time Use. Luneberg: University of Luneberg. http://www.geocities.com/margaret_grieco/womenont/time/.html

United States Bureau of Labor Statistics (2011): American Time Use Survey—2010 Results. Washington, D.C.: United States Department of Labor.

United States Bureau of Labor Statistics (2004): American Time Use Survey—2003 Results. Washington, D.C.: United States Department of Labor.

United States Federal Highway Administration (2009): National Household Travel Survey (NHTS) Summary of Travel and Trends. Washington, D.C.: Government Publishing Office (GPO).

Wekerele, G. and B. Rutherford (1987): Employed Women in the Suburbs: Transportation Disadvantage in a Car-Centered Environment”. *Alternatives: Perspectives on Society, Technology, and Environment* 14, no. 3-4, pp. 49-54

Wekerele, G. (1992): *A Working Guide to Planning and Designing Safer Cities*. Toronto: City of Toronto Planning and Development Department.

Velázquez Valoría, I. y M. Román Rivas (2008): *Guía de urbanismo con perspectiva de género*. Instituto de la Mujer de la Región de Murcia