



JUNTA DE ANDALUCIA

CONSEJERÍA DE
OBRAS PÚBLICAS Y VIVIENDA

Dirección General de Transportes

Patrones de Movilidad en el transporte público de Andalucía



Equipo de trabajo:

Dirección General de Transporte. Consejería de Obras Públicas y Vivienda

Paloma Ortega Delgado

Maria Teresa Castilla Guerra

Juan Millán de la Cruz Rincón

Manuel Moreno Piquero

Grupo de Estudios y Alternativa gea21 21,S.L.

Marta Román Rivas

Pilar Vega Pindado

Índice

1. Presentación	4
2. Contexto del estudio	7
2.1. Marco de la Igualdad	7
2.2. La correspondencia con las políticas de sostenibilidad	8
3. Movilidad y género: cuestiones metodológicas	10
4. Cuestiones de partida	14
5. La movilidad diferencial de mujeres y hombres	20
6. Las mujeres en el sistema de transportes	33
7. Las mujeres en el transporte público de Andalucía	37
7.1. La movilidad de las mujeres andaluzas	38
7.1.1. Reparto modal de la movilidad de las mujeres de Andalucía	39
7.1.2. Motivos de los desplazamientos de las mujeres	47
7.1.3. Movilidad de las mujeres en relación con los motivos y con los medios de transporte	52
7.1.4. Tiempo de desplazamiento de las mujeres	57
7.1.5. Distribución territorial de la movilidad de las mujeres andaluzas	60
7.2. La utilización del transporte público por las mujeres en las diferentes provincias andaluzas	66
7.2.1. El peso del transporte público en la movilidad de las mujeres	66
7.2.2. El uso del transporte público en cada provincia	67
7.3. Grado de satisfacción de los servicios	71
8. Experiencias de la inserción de la variable de género en el transporte público	93
9. Principales líneas estratégicas para la incorporación de políticas de igualdad en el transporte público de Andalucía	101
10. Conclusiones	111
11. Bibliografía y fuentes documentales	115
Anexo Estadístico	

1. Presentación

El presente documento es una primera aproximación al análisis de la movilidad en transporte público con perspectiva de género en Andalucía. El objeto de este proyecto es conocer el uso diferencial, entre hombres y mujeres, de los servicios de transporte público, así como diseñar líneas estratégicas que incorporen la política de igualdad a la planificación del sistema de transporte.

Se ha conseguido poner el foco de género sobre una realidad que estaba oculta. Las mujeres no sólo son las principales usuarias de los servicios de transporte colectivo, sino que tienen pautas de movilidad que difieren del patrón masculino que, paradójicamente, ha sido sobre el que se ha construido el conjunto del sistema de transportes.

Inicialmente, se ha realizado un análisis bibliográfico para conocer el estado de la cuestión sobre transporte público y género, tanto en nuestro país, como en los de nuestro entorno. Una segunda fase del proyecto se ha profundizado en el conocimiento concreto de la realidad andaluza. Se ha procedido a rastrear aquellas fuentes estadísticas que pudieran suministrar los indicadores adecuados desde la perspectiva de género.

Se ha constatado que analizar el género con las fuentes disponibles resulta una tarea ardua y a veces estéril, porque el objeto de análisis no ha sido tenido en cuenta en el diseño de algunas de estas herramientas, y por lo tanto, los resultados son escasos y, en ocasiones, poco representativos. Una tarea similar a intentar realizar un traje nuevo a partir del corte de un patrón antiguo: en algunos lugares sobra material, en otros no encaja y en muchas ocasiones se queda corto o no llega.

Pero detectar estas cuestiones metodológicas es también parte de este trabajo. El análisis de género conlleva cuestionar las herramientas y los métodos de análisis que han conseguido mostrar como neutralidad técnica una forma andrógica de medir y de pensar la movilidad. A pesar de las dificultades, se ha construido un diagnóstico bastante acertado desde la movilidad diferencial de hombres y mujeres en el transporte público de Andalucía.

El análisis se ha iniciado desde el ámbito territorial autonómico que enmarca el uso diferencial del transporte público entre hombres y mujeres gracias a los datos de la Encuesta Social de Hogares y Medio Ambiente 2008 de Andalucía. Un mayor grado de información la ha ofrecido la Encuesta de Personas Residentes en España, Movilia 2006 donde también se han podido desagregar datos en el ámbito provincial, por sexo, modo de transporte y distribución modal.

Para analizar con más detalle algunos motivos de la movilidad de las mujeres, en concreto la movilidad al trabajo y al centro de estudios se ha recurrido al Censo de Población y Vivienda del 2001 del Instituto Nacional de Estadística para las personas mayores de 16 años. Esta fuente documental también ha suministrado datos referentes al empleo diferencial de tiempo en los desplazamientos entre hombres y mujeres en las principales ciudades andaluzas.

Después de un laborioso periodo de búsqueda de información detallada en el ámbito local y metropolitano se han analizado las Encuestas de Satisfacción de los Consorcios de Transportes de Andalucía, excepto la de Jaén. Hay un problema de partida y es que cada Consorcio elabora las consultas de forma distinta, así como los aspectos que se preguntan por lo que es difícil realizar análisis comparativos.

Se agradece desde aquí la colaboración y ayuda del Área de Estadísticas Delegadas del Ministerio de Fomento, así como de los responsables y técnicos de los diferentes Consorcios de Transportes de las Áreas Metropolitanas andaluzas.

Aunque puede resultar muy novedosa esta aproximación, en otros países y/o ciudades europeas llevan años trabajando para conseguir que el sistema público de transportes incorpore las visiones, las necesidades y las experiencias de las mujeres.

El sector del transporte ya tiene referencias y experiencia en cómo transformar su manera de trabajar para integrar a colectivos que han estado invisibilizados. En las últimas décadas, las personas con discapacidad han conseguido introducir el concepto de accesibilidad universal y que éste se integre como un requisito irrenunciable que se va haciendo realidad con la aprobación de normativa, la provisión de recursos y la ejecución de proyectos.

Las mujeres no son un colectivo minoritario, sino que se trata de la mitad de la población andaluza. Pero las diferencias de poder se manifiestan en todas y cada una de las esferas sociales, y el transporte no ha sido ajeno a estas disimetrías: ellos viajarán más lejos, más rápido y con mayor autonomía. O, expresado de otra manera, ellas tendrán más dificultades para acceder a los bienes, servicios, relaciones y empleo que facilita el transporte.

Podría pensarse que estamos ante una fase transitoria y que la equiparación social y laboral de las mujeres es sólo cuestión de tiempo y que su previsible mayor poder adquisitivo terminará por igualar los patrones de movilidad. Lo cierto es que los estudios realizados en otros países muestran que esto no se produce de forma natural, ya que no se trata sólo de disparidad económica, sino también, de disparidad en las responsabilidades. En Inglaterra, Alemania o Estados Unidos hay más mujeres conductoras que las que encontramos aquí, pero siguen siendo mayoritariamente ellas las que llenan de comida esos maleteros y las que transportan en los asientos traseros a niñas y niños, además de acudir a un empleo. Su patrón de movilidad sigue distanciándose de aquellos que básicamente van de casa al trabajo.

Una cuestión que aflora, tras este estudio, es si es deseable que la movilidad de las mujeres se vaya asemejando a la de los hombres o sería más interesante que se “feminizaran” los patrones de movilidad masculina. Hay que saber si seguimos la tendencia actual de trasvasar viajes no motorizados a motorizados y de los modos colectivos a los privados, o planteamos un cambio de rumbo a tiempo, contando con las mujeres.

En un momento en el que se conocen los graves conflictos ambientales y sociales que genera la hipermovilidad de nuestra sociedad, parece que habrá que prestar especial atención a quienes caminan y cogen el autobús, en vez de subirse al coche. Conocer, entender y visibilizar las diferencias de género es una tarea urgente para la propia pervivencia del sistema de transporte público. Porque urge dar respuesta a la diversidad de necesidades de movilidad de la población, porque urge incorporar la demanda masculina en los modos colectivos y porque hay que evitar a toda costa la huida masiva de sus principales usuarias.

2. Contexto del estudio

2.1. Marco de la Igualdad

El Estatuto de Autonomía de Andalucía¹ reconoce en su artículo 37 y dentro del marco del derecho a la igualdad de género, la plena equiparación laboral entre hombres y mujeres, así como la necesidad de facilitar la conciliación de la vida laboral y familiar. Para alcanzar el cumplimiento de dicho principio, el artículo 40 de dicho Estatuto señala como esencial *“el impulso de la legislación pertinente, la garantía de una financiación suficiente y la eficacia de las actuaciones administrativas”*.

Meses más tarde sale a la luz la Ley 12/2007 de 26 de noviembre para la *Promoción de la Igualdad de Género en Andalucía*. En su artículo 10 señala que los poderes públicos deben garantizar la inclusión de la variable de género en las estadísticas, igualmente en el punto 2 se dice que es hay que realizar análisis e investigaciones sobre la situación de desigualdad por razones de sexo. El artículo 50 se dedica al planeamiento urbanístico y a la vivienda, y se señala que los poderes públicos de Andalucía integrarán la perspectiva de género en el diseño de las políticas urbanísticas.

Corresponde, por tanto, a la Administración, en función de las competencias asignadas, adoptar, en sus respectivas áreas de actuación, todas aquellas medidas que coadyuven a posibilitar de facto una eficaz y eficiente gestión de sus cometidos propios. Las políticas de transporte conforman, en este sentido, un eje primordial en la creación de un marco de igualdad, ya que la movilidad tiene repercusiones directas en múltiples ámbitos de la vida social y laboral de hombres y mujeres.

La Ley 2/2003 de 12 de mayo de Ordenación de los Transportes Urbanos y Metropolitanos de Viajeros en Andalucía, también recoge la idea de igualdad en su artículo 3º sobre la finalidad y principios de actuación pública:

1. Las Administraciones Públicas promoverán la adecuada satisfacción de las necesidades de transporte de los ciudadanos en condiciones idóneas de equidad social, solidaridad territorial, seguridad y accesibilidad para las personas con movilidad reducida. A tal fin se promoverán los transportes públicos como medio preferente para los desplazamientos cotidianos y se potenciará la creación de sistemas de transporte que faciliten su acceso y disfrute por las ciudades, rigiéndose por los principios de planificación, participación, coordinación y cooperación en el marco de un desarrollo sostenible.

¹ Aprobado mediante Ley Orgánica 2/2007 de 19 de marzo

Por esta razón, la presente investigación persigue definir cuáles son los factores y/o indicadores determinantes que hay que incluir en los instrumentos de planificación, en los procedimientos de inversión, así como las acciones de gestión del transporte público para favorecer la igualdad real entre sexos.

El impulso, el desarrollo y la mejora del transporte público eficaz, seguro y sostenible es uno de los objetivos de la política de transporte recogida en el Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía (PISTA, 2007-13)². En este sentido, con el objeto de alcanzar un beneficio para el conjunto de la ciudadanía andaluza se debe prestar una especial atención a la movilidad de las mujeres como principales usuarias de los diversos medios de transporte público.

2.2. La correspondencia con las políticas de sostenibilidad

En los últimos años la Comunidad Autónoma de Andalucía está dando pasos para integrar la sostenibilidad en sus políticas públicas y, en particular, para integrar retos como los del cambio climático en el conjunto de políticas sectoriales que contribuyen al mismo.

Así, por ejemplo, el gobierno de la Junta de Andalucía fijó una estrategia de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero en el Plan Andaluz de Acción por el Clima (2007-12): Programa de Mitigación³. Como desarrollo del mismo ha sido aprobado recientemente el Programa Andaluz de Adaptación al Cambio Climático, elaborado con la participación de diferentes Consejerías de la Junta de Andalucía⁴.

El Programa Andaluz de Adaptación al Cambio Climático se desarrolla a través de cuatro subprogramas de trabajo interrelacionados, que establecen, las acciones y medidas. De todos ellos, el más directamente relacionado con la movilidad es el Subprograma-2 (*Análisis sectorial de evaluación de los efectos del cambio climático*), que incluye al transporte como uno de los sectores críticos para la evaluación de impactos y de medidas de adaptación.

Desde esa perspectiva, la investigación que se presenta en este documento genera una herramienta idónea para desarrollar el Programa Andaluz de Adaptación al Cambio Climático, gracias a su aportación a un conocimiento más profundo de la movilidad y el transporte, uno de los sectores críticos señalados en dicho programa.

El otro gran vector que justifica la realización de esta investigación es la propia política de movilidad de Andalucía mediante la aprobación del Plan PISTA, ya señalado, con el que también se pretenden desarrollar medidas de reducción de los gases de invernadero derivados de la movilidad.

² Decreto 457/2008, de 16 de septiembre. Publicado en el B.O.J.A. nº 205, de 15 de octubre de 2008

³ Acuerdo del Consejo de Gobierno de 5 de junio de 2007

⁴ Acuerdo de 3 de agosto de 2010, del Consejo de Gobierno, por el que se aprueba el Programa Andaluz de Adaptación al Cambio Climático. BOJA núm.159 de 13 de agosto 2010

Este Plan es un instrumento de carácter estratégico, para la concertación de las políticas de la Comunidad Autónoma en materia de transporte y sostenibilidad con los correspondientes planes estatales y de la Unión Europea

El PISTA señala la necesidad de contar con la información que facilite el cumplimiento de sus previsiones y que permita valorar los efectos que sus propuestas tienen sobre la movilidad. Con ese objeto crea el Observatorio Andaluz de la Movilidad⁵, destinado a una triple tarea: recopilar la información relevante para apoyar las decisiones de la Administración, trasladar al sector la información para orientar las decisiones empresariales, laborales y sociales y, por último, trasladar a la sociedad la información para la correcta valoración del transporte de personas⁶.

Con todo ello, se hace evidente que la investigación que aquí se presenta se inscribe perfectamente en esas necesidades de información y, por tanto, puede considerarse una herramienta destacada para el conocimiento sobre la movilidad andaluza.

Además, como señala la Unión Europea, la introducción de la movilidad sostenible es una tarea con un fuerte componente cultural⁷, lo que exige cambios de mentalidad en todos los sectores sociales, técnicos y políticos. Estos cambios de actitud, percepción y comportamientos se dan con mucha mayor fluidez si están engrasados con una adecuada información sobre las consecuencias locales y globales de nuestro modo de vida, del patrón de movilidad en este caso. Las diferencias de género en la movilidad ayudan a entender y a orientar afinadamente estas políticas.



⁵ Orden 13 de mayo del 2010 por el que se regula el Observatorio Andaluz de la Movilidad.

⁶ Decreto 457/2008, de 16 de septiembre. Publicado en el B.O.J.A. nº 205, de 15 de octubre de 2008

⁷ "Libro Verde. Hacia una nueva cultura de la movilidad urbana". [COM(2007)551 final]

3. Movilidad y género: cuestiones metodológicas

Información sin desagregar y poco homogénea

Lo primero que surge a la hora de hablar de movilidad desde la perspectiva de género es conocer cómo han sido tomados los datos y qué y cómo se ha 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.

El presente estudio se ha topado con este tipo de problemas metodológicos. Primero, que el análisis de series temporales no ha sido posible porque la información no estaba desagregada por sexos. Segundo, que algunas fuentes, como las Encuestas de Satisfacción de los Consorcios de Transporte de Andalucía, no están diseñadas para analizar las respuestas de forma desagregada. Aunque incorporan la variable sexo, se diseña la muestra a partir de un universo indiferenciado de "usuarios" y, por lo tanto, el margen de error se incrementa cuando se analizan las respuestas por separado. Tampoco se ha conseguido averiguar si la muestra era representativa de la proporción real de mujeres y hombres que usan el transporte público, ya que su diseño no ha contemplado el peso de cada grupo por separado.

La falta de homogeneidad entre fuentes ha sido otro de los aspectos que dificultan realizar comparaciones. Independientemente de las especificidades de cada zona, que puede requerir preguntas específicas, sería interesante establecer unos criterios homogéneos para obtener información básica que sea comparable en el tiempo y en el espacio.

La invisibilidad de algunos viajes

Otra cuestión es la invisibilidad de algunos de los viajes, aquellos que no salen en las estadísticas de la movilidad que, como se verá, están protagonizados mayoritariamente por mujeres. Un primer dato, como es el número de viajes realizado por persona/día, en muchas encuestas queda sesgado porque no se contabilizan algunos de cortas distancias o realizados a pie.

La terminología de la movilidad no contribuye, sino que encubre como neutralidad técnica, estos sesgos. Es frecuente que en las encuestas de movilidad se haga una clasificación entre "viajes obligados" y "viajes no obligados"⁸. En esta primera categoría se incluyen los desplazamientos motivados por trabajo y estudio y, en la segunda, el resto de desplazamientos.

Podría pensarse que es meramente 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.

⁸ Sanz Alduán, Alfonso (2005): El viaje de las palabras. Resita SAM nº 13. Servei de Medi Ambient de la Diputació de Barcelona.

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. Si lo que se quiere nombrar es la recurrencia en los desplazamientos, tampoco esta medición abarca la realidad: ni todos los desplazamientos por motivos laborales o de estudios se producen de forma sistemática en unos horarios determinados -y cada vez menos ante las nuevas fórmulas de empleo y estudio-, ni todos los viajes “no obligados” son esporádicos y ajenos a la hora punta.

De esta forma, 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 focalizará sus esfuerzos en favorecer estos viajes que socialmente se consideran prioritarios, minusvalorando u omitiendo la esfera del trabajo no remunerado. De esta manera, 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 ya que “no existen”. Incluso, en ocasiones, como sucede con los Censos de Población y Vivienda del INE, sólo se registran los viajes de los mayores de 16 años motivados por estudio o empleo.

También hay que indicar que muchas encuestas omiten los viajes realizados por menores, estableciendo límites arbitrarios de edad, bien a los 6, los 10, los 12 o los 16. Con lo que la movilidad infantil también queda invisibilizada y al margen de la planificación del transporte.

Un aspecto que afecta directamente a los menores de edad que han visto reducida drásticamente su autonomía por los peligros que genera la creciente motorización adulta y que también afecta a quienes cuidan de ellas y de ellos, ya que se han incrementado los viajes de acompañamiento⁹. Curiosamente, y lejos de lo que pudiera pensarse, en una encuesta en Menorca donde se tuvieron en cuenta los desplazamientos de todas las edades, el número de viajes cotidianos protagonizados por menores era superior a la media¹⁰.

⁹ Se ha pasado de una inmensa mayoría de niños y niñas caminando autónomamente a la escuela, a que sólo lo disfrutaban una minoría. Attitudes, en una reciente encuesta, concluyó que en España el 70% de los escolares de primaria no iba nunca sólo al colegio. En un estudio comparativo inglés se veía cómo en tan sólo 20 años, se había pasado a que en los 70 el 80% de niñas y niños de 8 años fueran por su cuenta a la escuela, a que en los 90 sólo fueran por su cuenta el 8%.

¹⁰ OBSAM. Institut Menorquí d'Estudis (2005): Movilidad en Menorca: datos para la reflexión. Los datos arrojados de los menores era de 3,81 viajes/día frente a 3,68 de toda la población.

Por ello, frente a ciertas fuentes que sitúan entre el 60% y el 70% la participación de los viajes “obligados” en la movilidad global, las fuentes que contabilizan exhaustivamente todos los desplazamientos hacen que la proporción de viajes con motivo laboral o escolar se reduzca enormemente, ocupando entre el 25 y el 40% del total. Una cifra que variará en función de la estructura de la población por edades y del nivel de empleo, como es lógico.

Mejorando las herramientas de medición

Desde hace unos años, se han realizado encuestas en distintos ámbitos que intentan mitigar los sesgos. Una de las primeras fue la realizada en Menorca por el OBSAM¹¹ que recoge todos los desplazamientos de la isla y que sitúa en el entorno de un 40% los viajes motivados por estudios o empleo. La cifra más exigua de movilidad “obligada” la registra la encuesta nacional británica que los sitúa en una cuarta parte del total de los desplazamientos realizados¹².

La Encuesta Domiciliaria de Movilidad elaborada por el Consorcio Regional de Transportes de Madrid en el año 2004 (EMD04) y la Encuesta de Movilidad de Cataluña¹³ introducen mejoras metodológicas y conceptuales que reducen los errores que contienen muchas de las herramientas de medición de la movilidad. En esta línea metodológica están trabajando todas las encuestas domiciliarias y/o cotidianas que se están elaborando en las diferentes Metropolitanas y ciudades españolas. De esta forma se ha conseguido igualar y dar el mismo valor a los distintos motivos que originan los viajes, pertenezcan al ámbito doméstico o laboral.

En las citadas encuestas ya no se habla de viajes obligados y no obligados, sino de viajes laborales o personales. A su vez, se ha ampliado la relación de motivos que generan los viajes hasta un total de catorce, englobados en tres grandes categorías: movilidad ocupacional (incluye los viajes de empleo y estudio); movilidad personal (compras, acompañamiento y actividades de ocio) y, por último, retorno al domicilio. Es interesante este último dato porque ayuda a conocer la naturaleza de los viajes: si son encadenados o pendulares. Cuanto más se aproxime al 50% esta cifra, más pendulares serán los desplazamientos.

Otro aspecto a destacar es la contabilización de todos los medios de transporte utilizados, no olvidando los realizados a pie o en bicicleta. Asimismo, cuando se utiliza transporte privado (coche o moto) se registra si se va como conductor/a o como acompañante, esencial porque indica la mayor o menor autonomía en el uso de este medio.

¹¹ OBSAM (2005) Op. Cit

¹² Department of Transport (2005): Focus on Personal travel,..

¹³ Generalitat de Catalunya (2006): Enquesta de mobilitat quotidiana (EMQ06)

Así mismo, la encuesta caracteriza a la población que no se mueve, aquella que no salió de casa el día en el que se realizó la encuesta. Una mayoría de las personas que no realizan viajes a diario son mujeres. Este dato, además de reflejar una estructura demográfica y social determinada –feminización de la vejez, por ejemplo- señala también una demanda no satisfecha¹⁴.

Otra mejora consiste 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. Una magnífica herramienta para conocer mejor el perfil de usuarias y usuarios y 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; para incorporar y poner al día los conceptos; y para introducir temas que habitualmente quedan fuera de estas herramientas de análisis, pero que resultan esenciales para diseñar un modelo de movilidad más igualitario.



¹⁴ Miralles-Guash, Carme (2010): Dones, Mobilitat, Temps i Ciutat. Institut Català de les Dones. Generalitat de Catalunya.

4. Cuestiones de partida

Perspectiva de género: igualdad en la diversidad

Tal vez conviene iniciar este análisis definiendo qué entendemos por género. Se trata de una categoría que define los atributos socialmente contruidos y reproducidos que desempeñan las mujeres y los hombres. Se adjudican a cada sexo de una manera directa y se perpetúan con las prácticas y políticas. El género hace referencia a una construcción social frente a sexo que es una categoría biológica.

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.

En todos los estudios conocidos en nuestro país y otros países de dentro y fuera de Europa, se pone de manifiesto que las mujeres son de lejos 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 en el predominio femenino del uso de estos servicios colectivos.

También hay diferencias de género en los tipos de desplazamientos. Los viajes que realizan los hombres son, en general, más uniformes y metodológicamente más fáciles de analizar que los viajes realizados por las mujeres. Cuestiones como el ciclo de vida o la situación familiar apenas queda reflejada en el comportamiento y en la movilidad de los varones, mientras resulta una variable esencial si se analiza desde el género femenino¹⁵.

La edad es la variable más significativa de la movilidad masculina porque de ésta depende la actividad, la cual, a su vez, explica los desplazamientos cotidianos de la mayor parte de los hombres en edad laboral. En el caso de las mujeres, en las edades centrales de la vida, hay dos tipos de actividad que realizan ellas: la actividad laboral y la actividad doméstica y cada una de estas ocupaciones requiere pautas de movilidad distinta.

Las diferencias de género no significan homogeneidad femenina. Las mujeres son un colectivo diverso y, por lo tanto, no tienen un comportamiento único y común en relación al transporte público. Entre las mujeres hay diferencias significativas en la forma de moverse y de utilizar los servicios de transporte que tienen que ver con cuestiones como la edad, el nivel de renta, las responsabilidades familiares, la presencia de personas dependientes a su cargo, el grado de discapacidad, la situación laboral o el nivel educativo, entre otras variables.

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

Poner el foco en los desplazamientos femeninos, no significa excluir a los hombres. De lo que se trata es de empezar a nombrar una realidad que hasta ahora estaba oculta y que, cuando se desvela, aporta una mayor riqueza y complejidad al análisis y permite acometer políticas de planificación más precisas y certeras.

Una revisión en la forma de medir, analizar y planificar el transporte

El modelo de medición de la movilidad ha sido, paradójicamente, el de los hombres cuya pauta de desplazamiento es mayoritariamente lineal, mientras que la movilidad de las mujeres es reticular, encadenando una mayor diversidad de actividades y destinos a lo largo del día. El problema es que los estudios y las políticas de transporte son androcéntricas y se considera que los patrones de movilidad masculina son la "norma" y el resto excepciones¹⁶. Esta cuestión, tal como expresa Constanza Tobio, "*no sólo contribuye a la percepción de lo femenino como excepción o residuo de lo masculino, sino que, además, constituye un obstáculo epistemológico para entender la lógica global de los comportamientos de las mujeres*".

El transporte, como herramienta esencial para la articulación social y territorial, puede fomentar intercambios, relaciones y acceso a bienes y servicios, o, por el contrario, su carencia o inadecuación, puede crear barreras o desigualdades. Por eso, es importante que en el prisma del análisis del transporte en función del género, se tenga en cuenta que esa falta de atención a la demanda específica de las mujeres ha podido suponer que muchos viajes que se hubiese necesitado o deseado realizar, no se hayan siquiera emprendido.

El documento elaborado para el Parlamento Europeo sobre transporte y mujeres¹⁷, se denuncia que la desatención sistemática a las necesidades específicas de las mujeres que han tenido los distintos países de la Unión, deriva en que más mujeres que hombres tengan actualmente problemas para acceder a servicios públicos, tengan menores oportunidades para el acceso al empleo o tengan un menor disfrute de los bienes urbanos.

Reconocer los distintos roles sociales no significa ahondar en la discriminación

Reconocer las diferencias de género en el uso de los transporte públicos supone también hablar de los papeles y roles sociales asignados a los sexos. Desvelar esta realidad no significa reforzar los estereotipos o ahondar en la desigualdad, sino todo lo contrario. Como plantea Hernández Pezzi "*La indiferencia es la forma más sutil de discriminación. La negación de la diferencia es una forma de opresión*"¹⁸.

¹⁶ 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

¹⁷ The University of East London and Wuppertal Institute for Climate, Environment and Energy, Germany (2006) Op. Cit

¹⁸ Hernández Pezzi, Carlos (1998) "La ciudad Compartida. El Género de la Arquitectura". Consejo Superior de los Colegios de Arquitectos de España.

Reconocer que actualmente son las mujeres las que mayoritariamente portan carritos de bebé y plantear la necesidad de que los autobuses sean accesibles y cómodos para quienes asumen esta función, no significa que se esté fomentando que sean las mujeres las únicas responsables de la crianza infantil.

Confirmar esta situación significa darle valor social a esa actividad, visibilizarla y favorecer las condiciones en las que a diario se realiza. Todo esto contribuye a que las responsabilidades de cuidado dejen de ser un asunto que se dirime exclusivamente en el ámbito privado y se genere una mayor corresponsabilidad social. En este caso, el servicio de transporte que acoge y tiene en cuenta esta actividad y, por otra parte, otros usuarios y usuarias que tienen que compartir el espacio del autobús con un carro de bebé abierto que, en momentos de congestión, puede resultar incómodo.

La perspectiva de género no sólo va a revertir significativamente en la mejora de los servicios para las mujeres sino que tiene efectos positivos para todos los grupos y colectivos dependientes que, como se ha indicado, todavía están principalmente a su cargo. Diversos planes europeos muestran cómo tener en cuenta la demanda de las mujeres revierte beneficiosamente en otros colectivos¹⁹. En el sentido contrario no funciona, como bien se ha constatado durante décadas, adecuar los servicios de transporte a las necesidades de los hombres activos no significa que éste se adapte a las necesidades de otros grupos sociales.

Perspectiva de género: complejidad frente a simplificación

En los últimos tiempos hay una creciente inquietud y necesidad por adecuar el sector del transporte a los nuevos requerimientos sociales, ambientales y económicos que se enfrenta el planeta a nivel local y global. En este escenario de búsqueda de nuevos caminos y soluciones, las cuestiones de género se han omitido en los ámbitos de planificación y decisión, creando una situación no sólo injusta sino también ineficaz.

Desatender las diferencias en el uso del espacio y los transportes en función del género, no permite entender cuestiones clave del funcionamiento del sistema de transportes, lo que genera actuaciones desorientadas o parciales. En un mundo complejo y cambiante en lo social y en lo ambiental, parece que se requiere incorporar nuevas voces y nuevos parámetros que ayuden a comprender estos cambios rápidos y que permitan plantear escenarios más equitativos en lo social y en lo ambiental.

En estudios y planes con perspectiva de género vinculados al urbanismo y al transporte, se ve cómo la simplificación en la gestión urbanística y en los servicios públicos, genera una vida cotidiana difícil de gestionar para quienes tienen que compatibilizar distintas actividades y esferas a lo largo del día²⁰. Todo aquello que la administración pública o los operadores del transporte

¹⁹ Mayor of London (2004): Expanding Horizons. Transport for London's Women's Action Plan 2004. Transport for London.

²⁰ Olza, Josefina, Pernas, Begoña, Román, Marta y Velázquez, Isabela, (2007) "Vidas en la ciudad. Ocho historias de conciliación" EQUAL Entre Cronos y Ceres. Consejo de las Mujeres de Madrid.

se “ahorran” cuando no invierten recursos en conocer en profundidad a la demanda y en realizar una planificación “a medida”, son las personas individuales las que tienen que invertir su esfuerzo, su dinero, su tiempo o su frustración en unir y darle un sentido a lo que está desconectado.

Tener que conciliar la vida laboral y familiar en un entorno urbano que no ha tenido en cuenta la necesidad de aproximar ambas esferas; realizar viajes encadenados utilizando un sistema que privilegia los desplazamientos lineales centro-periferia y realizar tareas de acompañamiento con un sistema de transporte que desconoce y desatiende estas necesidades, todo esto se traduce en una carrera de obstáculos cotidiana que tienen que salvar muchas personas.

Por el contrario, planificar incorporando la complejidad parece que es la única vía para poder garantizar políticas públicas *ad hoc* que se ajusten a la diversidad de necesidades y situaciones que presenta la sociedad del momento. Un escenario en continuo movimiento con la presencia de nuevas y nuevos habitantes procedentes de otros países; con la incorporación masiva de mujeres al mercado laboral que ponen en cuestión la dicotomía público-privado; con una población que envejece y con unos recursos cada vez más ajustados para dar respuesta a todas estas demandas.

La participación es una vía útil y necesaria para favorecer cambios en las gestiones y en la planificación. En un Plan de Transporte donde participaron con sus propuestas las mujeres de Pamplona²¹ o en un proyecto sobre mujeres y ciudad, realizado por asociaciones de mujeres de la Comunidad de Madrid²², se vio que en muchas ocasiones las soluciones son extremadamente sencillas y lógicas como, por ejemplo, señalar más paradas en algunos itinerario que pasaba por las proximidades de equipamientos de uso frecuente. Estos procesos lo que ponen de manifiesto es que muchos problemas proceden básicamente de la desatención, de no haber tenido en cuenta esa realidad concreta que sale a la luz cuando se pregunta a las personas interesadas.

²¹ Pardo, Mercedes; López-Gascó, Nataria y Etxalecu, Ana (1998): Aportaciones desde la Perspectiva Especifica de las Mujeres al Plan de Transporte de la Comarca de Pamplona. Universidad Pública de Navarra y Ayuntamiento de Pamplona.

²² Román Rivas, Marta. gea21 (1996): Mujer y Ciudad en la Comunidad de Madrid. Lobby Europeo de Mujeres. Las mujeres de Alcobendas, al norte del área metropolitana de Madrid, mostraban en este proyecto cómo el trayecto de las líneas de autobuses interurbanos pasaba por delante del hospital de referencia con destino al intercambiador. Propusieron una parada en ese trayecto lo que facilitaría enormemente todas las gestiones médicas que, como tal, se realizan en condiciones de vulnerabilidad.

El gran reto del transporte público: mantener a las actuales usuarias e incorporar a nuevos usuarios

Un transporte público que de forma sistemática desatiende u omite las necesidades de sus principales usuarias, las mujeres, contribuye a que su uso se vaya reduciendo o a que ellas lo vivan como un servicio al que están cautivas, pero del que se librarán en cuanto puedan.

El Plan de Acción de Londres²³ plantea una cuestión adicional y es que la desatención que han tenido los operadores de transporte en relación a sus usuarias principales no es sólo un problema de equidad, sino también un desastre comercial. Efectivamente, en nuestro país y en otros de nuestro entorno, se está viendo cómo las mujeres están desertando en masa del transporte público y aumentando los viajes en vehículo privado. Los principales incrementos en el uso del coche en los últimos años, tanto en España como en países de nuestro entorno, se atribuyen a nuevas conductoras que encuentran en el vehículo privado un medio más adaptado a sus necesidades.

En España se ha observado cómo las mujeres van abandonando los desplazamientos peatonales, que se transfieren a los modos motorizados, tanto al transporte público como al vehículo privado desde la década de los años 1980²⁴.

Evolución de la movilidad en la Comunidad de Madrid (1974-1996)		
	A pie	Motorizados
1974	54%	46%
1988	45%	55%
1996	37%	63%

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 Comunidad de Madrid, años 1974, 1988 y 1996.

Esta evolución de la movilidad general y de las mujeres en particular se debe a un cambio en la configuración territorial de las formas de habitar. El desarrollo urbanístico disperso y segregado ha obligado a muchas mujeres a utilizar los transportes motorizados y el coche en particular.

²³ Mayor of London (2004) Op. Cit.

²⁴ Vega Pindado, Pilar. Mujeres y movilidad peatonal. Congreso Internacional de Peatones. Walk21. San Sebastián – Donostia, 2002.

Evolución de la distribución modal de la movilidad en la CAM por género (1974-96)						
	A –pie		Público		T. Privado	
	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres
1974	65	42,6	25,4	32,8	9,6	24,6
1981	67	45,8	25,4	32,6	7,3	20,9
1988	59,4	42,3	26	25,2	11,3	27,1
1996	45,09	31,89	34,23	28,78	20,48	39,33

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.

Ya se sabe que la privatización de la movilidad motorizada genera enormes problemas: consumo de energía no renovable, daños a la salud derivados de la contaminación o del sedentarismo, conflictos de congestión viaria y peligro para otros grupos vulnerables como menores o personas con discapacidad, por citar algunos. La cuestión es si contribuir por igual a los problemas ambientales y sociales es un "derecho" de las mujeres o hay que buscar otras salidas que comprometan por igual a ellas y a ellos en la reducción de todos estos conflictos.

En esa búsqueda de nuevas propuestas, parece que analizar, estudiar, entender y adecuar el transporte público a la demanda femenina es una tarea urgente para evitar más huidas y para favorecer que el proceso de reconversión sea menos complejo, menos costoso y cuente con unas firmes aliadas.

Dado que el camino hacia la sostenibilidad ambiental y la habitabilidad de nuestras ciudades y pueblos precisa incrementar el uso del transporte público a nivel global, incorporando de forma significativa a los varones, la demanda ahora existente debe ser atendida, cuidada y mantenida con especial ahínco. Por derecho propio, por equidad entre géneros y, también, porque esta apuesta por lo colectivo parece que es la única vía que contribuye realmente al bienestar común.

5. La movilidad diferencial entre mujeres y hombres

Las cuestiones que marcan las principales diferencias en la forma de moverse hombres y mujeres y sus requerimientos de transporte, 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

La movilidad femenina es el resultado de una compleja trama donde entran en juego la situación laboral, el ciclo de vida, la presencia de personas dependientes a su cargo y otras variables sociodemográficas.

Las diferencias en 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. Será, sobre todo, los motivos que los promueven y la forma de moverse lo que marcará la diferencia.

En cuanto a viajes realizados, los valores suelen ser superiores a tres desplazamientos diarios, tanto en el caso de hombres como de mujeres. Cuando se trabaja con encuestas que muestran valores inferiores a tres desplazamientos diarios, seguramente esa fuente no contabiliza la totalidad de los viajes. La citada Encuesta de Cataluña, registra que en el año 2006 los desplazamientos diarios de los varones eran de 3,71 de media mientras que las mujeres registraban 3,55 viajes diarios.

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. 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 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 tarea²⁵.

²⁵ Rosenbloom, Sandra y Burns, Geraldine (1998): Gender differences in commuter travel. The University of California. Transportation Center. Berkeley.

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 acaparan el 77% de los viajes de acompañamiento²⁶.

Cuando se analiza el estado civil de las mujeres con hijos, los estudios realizados al respecto en Canadá y Estados Unidos²⁷, 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 familiar sin el apoyo de una pareja.

La encuesta realizada en Córdoba a 1.500 mujeres²⁸ para conocer los viajes interurbanos, concluye que la edad, la ocupación y el estado civil explican la movilidad femenina. Las viudas serían las que menos desplazamientos semanales entre localidades registrarían -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.

Ocupación

En esta 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.

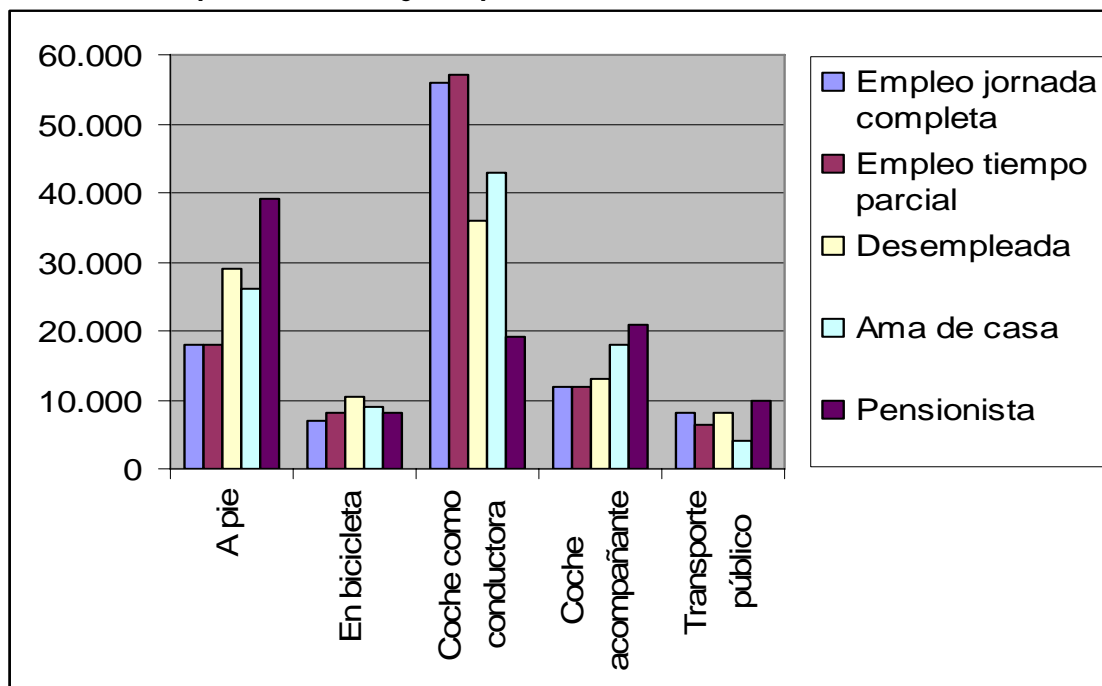
A una conclusión similar llega un estudio alemán que muestra que las mujeres que están inactivas realizan menos desplazamientos y utilizan medios más lentos que las que están en el mercado laboral. Asimismo, muestra que las mujeres en paro, amas de casa o jubiladas viajan más frecuentemente como pasajeras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

²⁶ Mayor of London (2004): Op. Cit.

²⁷ Kostyniuk y otros; Johnson-Anumono; Rutherford y Wekerle.

²⁸ ARCA: Estudio de la Movilidad de las Mujeres de la Provincia de Córdoba. Diputación de Córdoba.

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.

Motivos de los desplazamientos

Los datos anteriores ya vislumbran la ristra de responsabilidades domésticas y familiares que caracterizan los viajes de las mujeres y el mayor protagonismo que tiene los viajes vinculados al empleo en la movilidad masculina. Tomando como referencia los datos recientes de la encuesta catalana, 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%.

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, quedarán 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 diarios²⁹.

A pesar de este estallido de 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.

²⁹ 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

Susan Hanson y Geraldine Pratt³⁰ 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.

Diferencias de género en el tiempo de desplazamiento al trabajo		
Ingresos (\$)	Tiempo de desplazamiento al trabajo	
	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

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 realidad³¹. Un estudio reciente, realizado en Inglaterra 2005 sobre 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 mujeres³².

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 en la elección de vivienda y empleo, por ejemplo. 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.

³⁰ Hanson, Susan y Pratt, Geraldine (1995): Gender, Work and Space. Routledge, Nueva York.

³¹ Julia Ericksen (1977), Galinski (1993) y Hanson an Pratt (...)

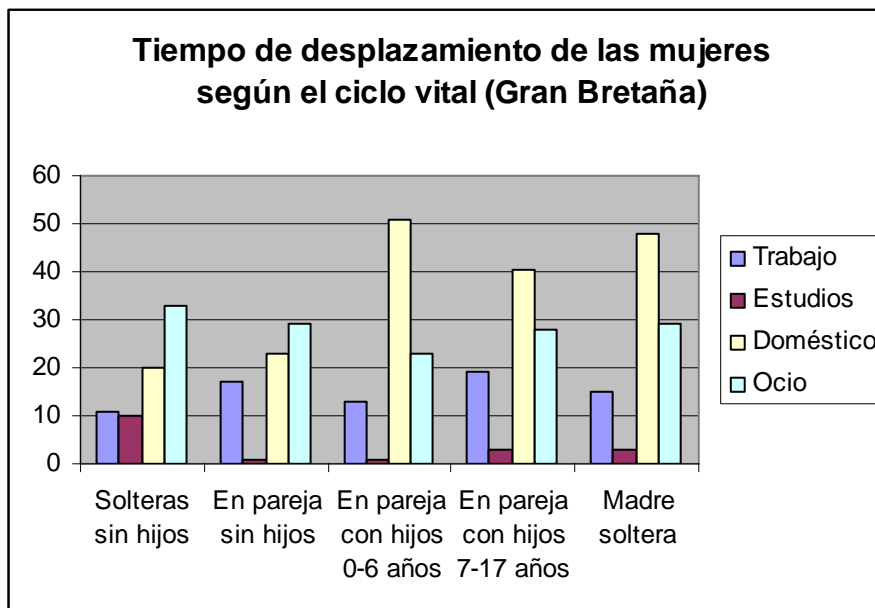
³² Citado en Women and Transport.

Tiempo (min.) destinado al transporte de personas entre los 20 y 74 años, por género, país 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

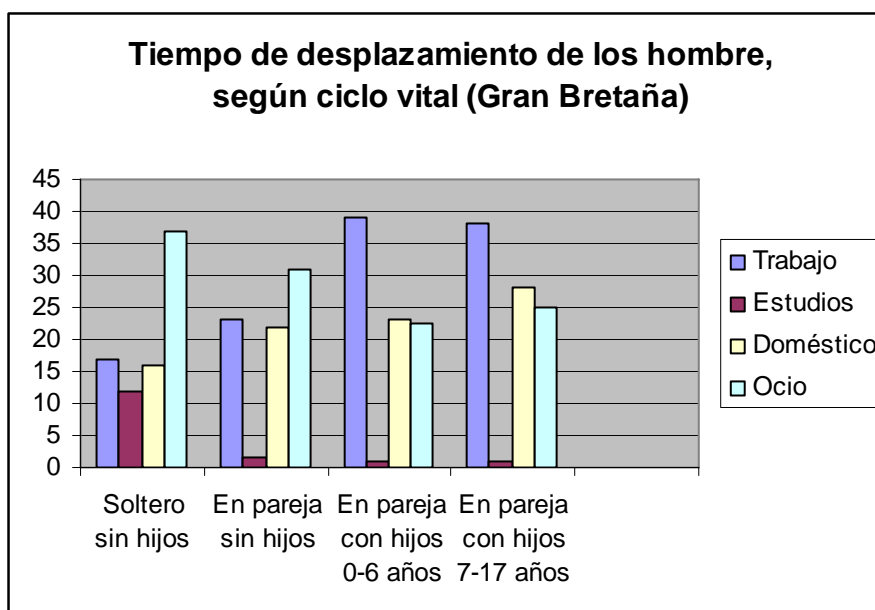
Fuente: EUROSTAT. BE: Bélgica, DE: Alemania, EE: Estonia, HU: Hungría, SI: Eslovenia, SE: Suecia, UK: Gran Bretaña, NO: Noruega

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 supone 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.



Fuente: EUROSTAT



Fuente: EUROSTAT

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 estudios³³, atestiguan este hecho que 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.

³³Díaz 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) .

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 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 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.

Es cierto, 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 de España, 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 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)³⁴						
	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

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.

³⁴ Vega Pindado, Pilar. Mujeres y movilidad peatonal. Congreso Internacional de Peatones . Walk21. Donostia-San Sebastián. 2002. y Vega Pindado, Pilar (2003). Las mujeres de peatonas a conductoras. Revista de Viandantes A PIE, número 4, Madrid

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%.

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	Transporte público	Transporte Privado	Otros
Mujeres	1988	56,4	30,1	12,5	1,0
	1996	44,3	34,4	19,1	2,2
	2004	36,2	34,2	27,2	2,4
Hombres	1998	36,2	34,2	27,2	2,4
	1996	38,5	30,5	29,7	1,2
	2004	29,7	28,7	37,7	3,8
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

Fuente: García Palomares, Juan Carlos y Rodríguez Moya, Juana (2005): Movilidad Cotidiana 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 es 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.³⁵

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.

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 tornar "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).

³⁵ García Palomares, Juan Carlos y Rodríguez Moya, Juana (2005): Movilidad Cotidiana y Género en la Comunidad de Madrid.

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 vehículo privado y sexo en Cataluña						
	No dispone de vehículo privado			Disponen de vehículo privado		
	No motorizado	Transporte público	Transporte privado	No motorizado	Transporte público	Transporte privado
Mujer	70,9	30,4	69,9	84,1	59,3	-
Hombre	67,0	23,7	78,1	82,8	52,7	-

Fte. Miralles-Guash, Carmen (2010): Op.Cit. A partir de los datos de la encuesta de movilidad de Cataluña de 2006.

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 Escocia³⁶ 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 Montreal³⁷ 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.

³⁶ 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*.

³⁷ 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>

A partir de esta iniciativa, se han llevado a cabo en muchas otras ciudades del mundo auditorias de la seguridad urbana, por parte de mujeres. En ciudades como San Sebastián, Durango o Basauri³⁸, 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.

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 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 sustituyendo³⁹. 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.

³⁸ 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).

³⁹ 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. (23)

Lugares por los que mujeres y hombres británicos se sienten inseguros 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 un andén del tren	60%	25%
Esperar en una 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%

Fuente: Department for Transport (2004), Londres

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.

6. Las mujeres en el sistema de transportes

La importancia del sector del transporte en la economía se muestra simplemente con datos sobre la ocupación que genera esta actividad. Según datos de la Unión Europea⁴⁰ en el año 2001 había más de siete millones de personas trabajando en este sector.

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 transportes. Esta situación se repite en todos los países de la Unión Europea, en donde, los análisis del mercado trabajo con perspectiva de género muestran cómo las mujeres han estado ausentes de sectores técnicos estratégicos y se concentran en actividades que mantienen su rol de cuidadoras: educación, sanidad, administración o comercio.

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

En la Unión Europea, el empleo femenino en el transporte terrestre por carretera es muy exiguo y oscila entre el 4% de Grecia y el 17% en Alemania. En el transporte por ferrocarril, la incorporación de países del Este hace incrementar las cifras y en Lituania, por ejemplo, se registra que un 34,9% del empleo en ferrocarriles es femenino, mientras que en Austria o Bélgica es de un 6% y un 7,6%, respectivamente. Alemania es el único país occidental que tiene un ratio de empleo femenino en este sector superior al 20%.⁴¹

Tal vez esta cifra tiene que ver con 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 práctica 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.

Aún 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.

⁴⁰ Labour Force Survey (LFS) (2001) Resultados del Segundo cuatrimestre el año 2001. Datos referidos a la Europa de los 15.

⁴¹ EUROSTAT (2003) *European Social Statistics Labour Force Survey Results 2002*

Hay pocos estudios relacionados que traten el tema del empleo femenino en el sector del 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 ferrocarril⁴². Se analizaron once compañías de ferrocarriles europeas y sus resultados vierten luz sobre problemas comunes que enfrentan las mujeres en 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 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 manos masculinas. Los puestos de mando intermedio están equitativamente distribuidos entre hombres y mujeres, no obstante, sólo el uno por ciento 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 inferior 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.

⁴² ETF. Federación Europea de Trabajadores del Transporte (2006): ‘Representation and better integration of women in the different professions of the railway sector. Disponible en inglés, francés y alemán en: <http://www.itfglobal.org/etf/etf-cer-study.cfm>

En un proyecto sobre transporte, empleo e igualdad de oportunidades, financiado por el Fondo Social Europeo⁴³, 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 éstas siguen siendo enormemente masculinas, lo que se refleja en su sistema de jerarquías, valores, prioridades o fórmulas de ascenso.



Fte. Diario El Mundo. Conductoras del autobús urbano de Córdoba

Esta fuente plantea cómo en Gran Bretaña, la dirección de las empresas u organismos de transporte tienen poco conocimiento sobre cómo aprovechar e invertir en la diversificación de sus recursos humanos, cómo integrar los temas de igualdad y, de forma más concreta, cómo afrontar e intervenir frente a problemas como el acoso. Asimismo, se recogen actitudes negativas de la dirección en relación a los permisos de maternidad, lo que afecta negativamente a la contratación de mujeres jóvenes y mina las posibilidades de promoción y ascenso de las que tienen hijos.

Esta misma cultura empresarial, se refleja también en la calidad del servicio y en la relación entre trabajadores/as y usuarias y usuarios.

En este sentido, se habla de la escasa cualificación que tienen las personas que trabajan de cara al público para tratar con una amplia diversidad de usuarias y usuarios, que precisan nuevos requerimientos en la atención, como pueden ser: personas con discapacidad diversa, mayores con dificultades motoras o sensitivas, mujeres embarazadas, personas que portan bebés o menores, personas extranjeras que no hablan el mismo idioma y que tienen dificultades de comprensión y orientación, por citar algunos.

⁴³ www.fuirichtransport.com. Fuirich Transport Development Partnership is a project partfunded by Equal, which is part of the European Social Fund's Community Initiative Programme.

El análisis realizado por Fuirich Transport Development muestra cómo la mayor parte de los puestos de dirección de las empresas analizadas están vinculados, por formación y experiencia, a la operación del sistema técnico, detectándose pocos recursos humanos en los campos de la estrategia empresarial y del marketing, que ayudarían a transformar el sector. En este sentido, el estudio plantea la necesidad de integrar a mujeres en los puestos de decisión para hacer posible ese cambio cultural. La apertura a nuevas formas de gestión y un nuevo estilo empresarial, haría también posible que este sector resultase más abierto, atractivo y accesible a ellas.

7. Las mujeres en el transporte publico de Andalucía

Para realizar el análisis de la movilidad de las mujeres en Andalucía se ha acudido a documentación diversa, aunque en algunas ocasiones se han tenido problemas importantes que han llegado a invalidar algunas fuentes. Esta situación se ha repetido especialmente con las Encuestas de Satisfacción suministradas por los Consorcios de Transporte de las distintas provincias andaluzas⁴⁴.

A pesar de todo se ha contado con un marco general de trabajo que aproxima el diagnóstico actual de la movilidad de las mujeres andaluzas a la realidad. Para ello el estudio se ha apoyado en primer lugar en la Encuesta de Movilidad de las Personas Residentes en España, Movilia 2006, que describe las pautas de desplazamiento cotidianas. Los microdatos han sido facilitados por Área de Estadísticas Delegadas del Ministerio de Fomento, que ha permitido obtener información referente a la distribución modal de la movilidad y a los motivos que justifican los viajes a nivel provincial.

Esta información se actualiza al año 2008 con las estadísticas de la Encuesta Social: Hogares y Medio Ambiente en Andalucía, facilitada por el Instituto de Estadística de Andalucía. Aunque esta fuente tampoco suministra un nivel adecuado de información, ya que en algunas ocasiones la muestra subyacente es inferior a 20 casos por lo que la fiabilidad de la estimación es escasa. Además, esta encuesta cuenta con otros inconvenientes, entre ellos destaca que en el grupo de "otros medios" de transporte se incluye los modos no motorizados, pero también los casos de las personas que no se desplazan, con lo que es difícil desglosar los viajes peatonales, de los ciclistas, y de los que no realizan desplazamiento.

Para analizar con más detalle algunos motivos de la movilidad de las mujeres, en concreto la movilidad al trabajo y al centro de estudios se ha recurrido al Censo de Población y Vivienda del 2001 del Instituto Nacional de Estadística para las personas mayores de 16 años. Esta fuente documental también ha suministrado datos referentes al empleo diferencial de tiempo en los desplazamientos entre hombres y mujeres en las principales ciudades andaluzas.

Después de un laborioso periodo de búsqueda de información detallada en el ámbito local y metropolitano se han analizado las Encuestas de Satisfacción de los Consorcios de Transportes de Andalucía, excepto la de Jaén. Hay un problema de partida y es que cada Consorcio elabora el método de consulta de forma distinta, así como los aspectos que se preguntan, por lo que es difícil realizar análisis comparativos.

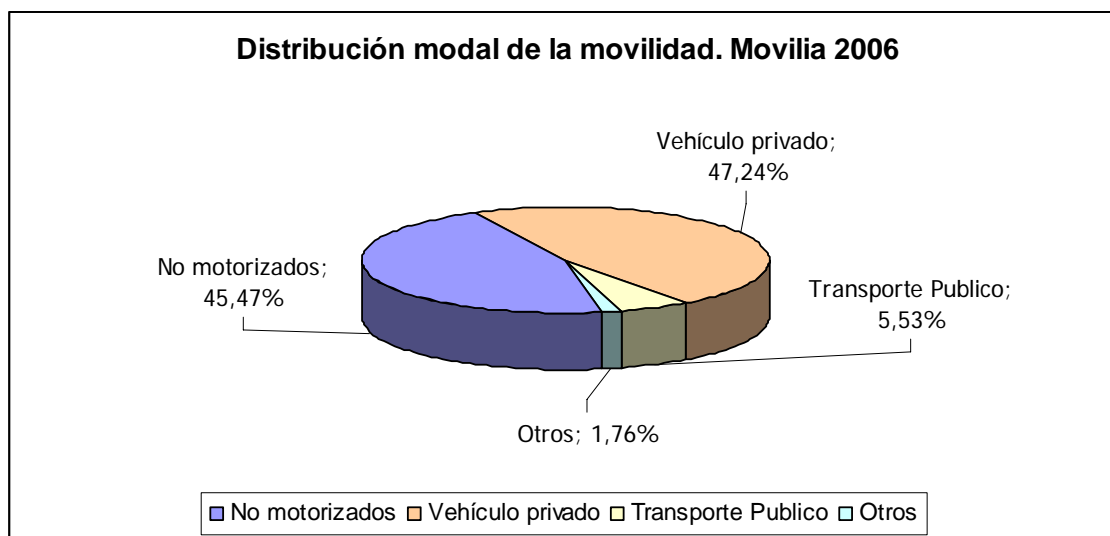
⁴⁴ Encuestas de Satisfacción de Córdoba (2006), Campo de Gibraltar (mayo del 2008), Bahía de Cádiz (Diciembre 2009), Almería (mayo 2009), Granada (en este caso los datos facilitados ya estaban explotados), Málaga y Sevilla del 2010.

En general este tipo de encuestas de satisfacción han resultado escasamente útiles para perfilar la movilidad en función del género. Por un lado, no se conoce correctamente el perfil de las usuarias en relación a la movilidad, ya que en muchas ocasiones no está cumplimentado el espacio sobre la posesión de permiso de conducir o de automóvil para realizar el desplazamiento. Por otro, los indicadores analizados no enfocan los problemas que las mujeres puedan tener; en el caso de la seguridad no se valora la sensación de peligro en la parada durante la noche por ejemplo, sino el concepto de "seguridad vial". La "facilidad de acceso" es un indicador donde se pierden los detalles de accesibilidad de una viajera con el carrito de la compra o con una silla de bebe; lo mismo ocurre en el genérico de "comodidad", donde no se expresa si la comodidad es por disponer de espacio para dejar los bultos, la silla de ruedas, o el carrito de bebe, sino simplemente si los asientos son o no cómodos.

Finalmente, el Servicio de Planificación de la Dirección General de Transportes de la Consejería de Obras Publicas y Vivienda de la Junta de Andalucía facilitó las Encuestas Domiciliarias de Movilidad efectuadas en años pasados de las principales ciudades andaluzas. A pesar de disponer de esta documentación no ha podido ser explotada debido a la falta de codificación y a la inexistencia en algunos casos de la variable de género. En este sentido también se han solicitado a algunos ayuntamientos de las principales ciudades andaluzas las bases de datos de las encuestas Domiciliarias más recientes, siendo facilitadas las de Sevilla 2007, Bahía de Cádiz 2005, y Granada. Hay que señalar que las fuentes de origen de la información son diferentes en cada caso por lo que esta explotación queda pospuesta para más adelante.

7.1. La movilidad de las mujeres andaluzas

Según la información de la Encuesta Movilia 2006 se realizan en Andalucía 19.870.300 viajes en un día laborable medio; el vehículo privado concentra el mayor número de desplazamientos (47,24%), seguido de los no motorizados con un 45,47%. El transporte público tiene una escasa participación con tan solo el 5,53% de la movilidad.



Analizando por separado la movilidad de hombres y mujeres, se observa que del conjunto de viajes que se efectúan en Andalucía corresponden a las mujeres el 48,09% (9.469.200 viajes) y a los hombres el 51,91% (10.423.500 viajes)⁴⁵. Según esta información y al relacionarla con la población se observa que las mujeres realizan en día laborable 2,24 viajes diarios, cifra que se eleva a 2,51 en el caso de los hombres, tal y como se puede ver en la siguiente tabla.

Distribución por genero de la movilidad global de Andalucía			
	mujeres	hombres	total
Población andaluza	4.216.718	4.137.125	8.353.843
Nº viajes día laborable	9.469.200 (48,09%)	10.423.500 (51,91%)	19.992.700
Viajes/persona- día laborable	2,24	2,51	2,37
Nº viajes fin semana	6.258.100	7.305.500	13.563.600
Viajes/persona- fin semana	1,48	1,7	1,62

Fte. Elaboración propia a partir de los datos de población del Ine Revisión del Padrón Municipal de Habitantes a 1 enero del 2010. y de la Encuesta Movilia 2006.

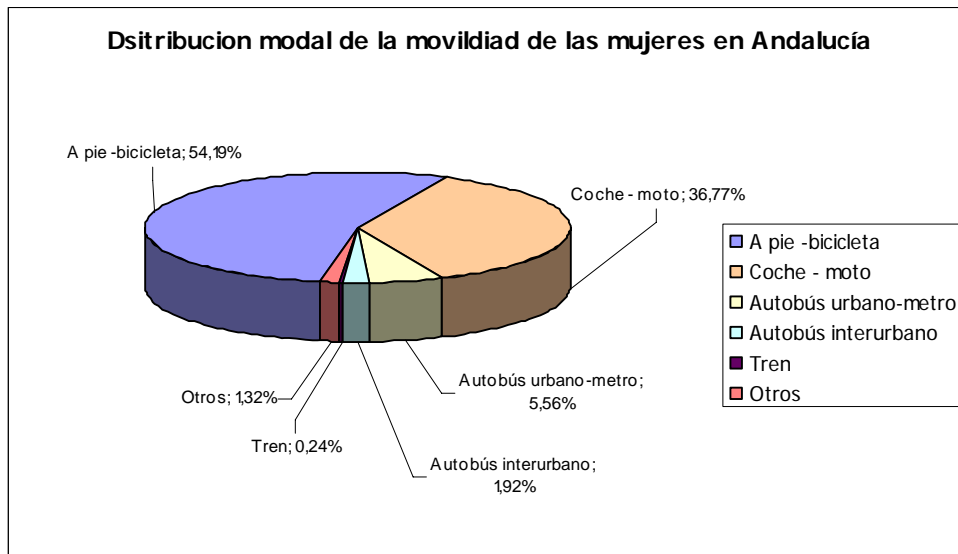
Durante el fin de semana se producen 13.563.600 viajes, descendiendo la movilidad un 31,73%, es decir, se reduce en más de 6 millones de viajes. A los hombres les corresponde un 53,86% de esta movilidad y de a las mujeres un 46,13%. Esto supone que las mujeres realizan 1,48 viajes día durante el fin semana, mientras que los hombres 1,7 viajes.

Esta situación refleja que las mujeres efectúan menos viajes, y que los desplazamientos son más cortos, de menos de cinco minutos caminando, que no están contabilizados en la encuesta. Durante los días laborables esta diferencia puede deberse a que las mujeres están en menor medida incorporadas al mundo laboral y por tanto, realizan un volumen menor de viajes. En el fin de semana el comportamiento diferencial puede estar motivado por la continuación de los roles tradicionales: los hombres salen fuera casa, mientras que las mujeres se quedan en el hogar realizando tareas domésticas que han dejado pendientes durante la semana.

7.1.1. Reparto modal de la movilidad de las mujeres de Andalucía

La distribución modal de la movilidad es diferencial entre hombres y mujeres. Para éstas, tal y como se observa en el siguiente gráfico, el modo principal de desplazamiento es caminar o pedalear (54,19%), seguido de los viajes en vehículo privado (36,77%). El transporte público tiene escasa presencia en el conjunto de las mujeres andaluzas ya que no supera el 7,7% de los viajes.

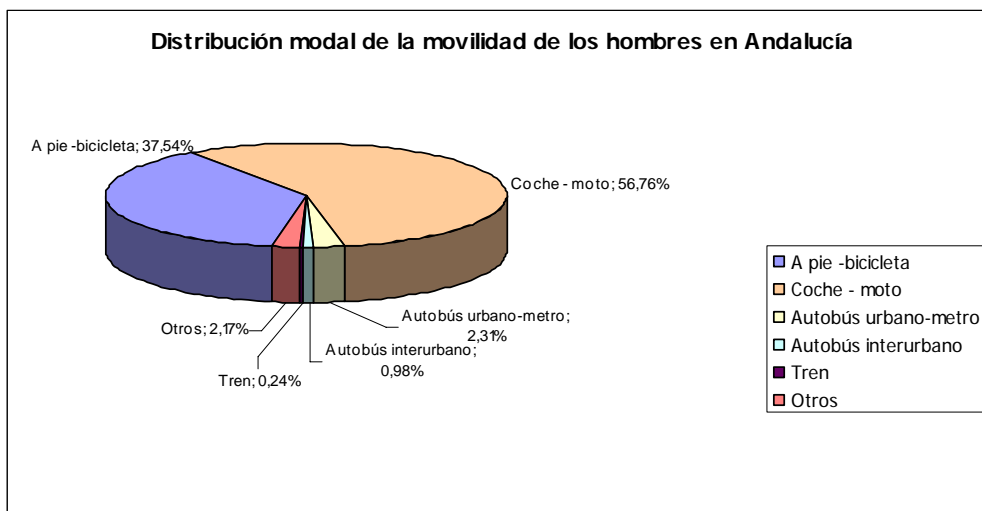
⁴⁵ E Encuesta de Movilidad de las Personas Residentes en España, Movilia 2006



Fte. Elaboración propia a partir de los datos de Movilia 2006 del Ministerio de Fomento.

Como ya se ha señalado, el transporte público representa una parte pequeña del conjunto de la movilidad en Andalucía, el 5,53% de los viajes en día laborable medio. Dos de cada tres viajes en transporte público son realizados por mujeres, aunque las diferencias son más acusadas en unos medios que en otros. Si se compara el reparto modal entre hombres y mujeres, únicamente se aprecia un equilibrio de desplazamientos entre ambos sexos en el ferrocarril, con ligera superioridad del porcentaje masculino.

En el caso de los hombres se invierte la relación de los medios principales, es el vehículo privado el medio fundamental en su movilidad cotidiana en día laborable, alcanzando el 56,76% del reparto modal, mientras que los no motorizados descienden al 37,54%; finalmente los hombres utilizan muy poco los servicios de transporte público, casi la mitad que lo hacían las mujeres, un 4,53%.



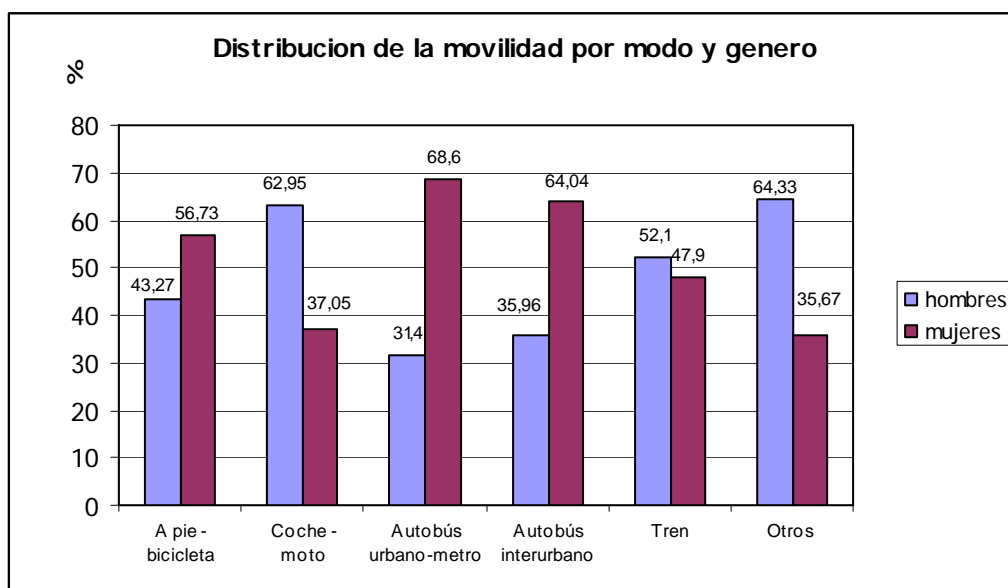
Fte. Elaboración propia a partir de los datos de Movilia 2006 del Ministerio de Fomento.

Si se analiza la información desde la diferenciación por género en cada uno de los modos y medios de transporte, el resultado es aún más significativo; donde mayores diferencias existen es en el uso del vehículo privado donde las mujeres tan solo participan con un 37,05% de los viajes frente al 62,95% de los hombres. Situación parecida ocurre con los modos no motorizados donde las mujeres superan a los hombres con un 56,73%, frente al 43,27% de los hombres.

Distribución de los desplazamientos en Andalucía por genero						
Movilia2006- Día laborable medio (% horizontal)						
Modo	hombre	%	mujer	%	total	% medio
A pie -bicicleta	3.913.200	43,27	5.131.200	56,73	9.044.400	100%
Coche - moto	5.916.500	62,95	3.481.500	37,05	9.398.000	100%
Transporte Publico	368.000	33,48	731.300	66,52	1.099.300	100%
Otros	225.800	64,4	125.200	35,6	351.000	100%
Total	10.423,50	52,4	9.469.200	47,6	19.892.700	100%

Fte. Elaboración propia a partir de los datos de Movilia 2006 del Ministerio de Fomento.

Las mujeres son las principales usuarias del transporte público acaparando el 66,52% de todos los viajes (731.300 viajes) relacionados con esta modalidad, mientras que la movilidad masculina tan solo registra 64.400 viajes en día laborable medio. En el siguiente gráfico se observa la movilidad diferencial por género en cada uno de los modos y medios de transporte.

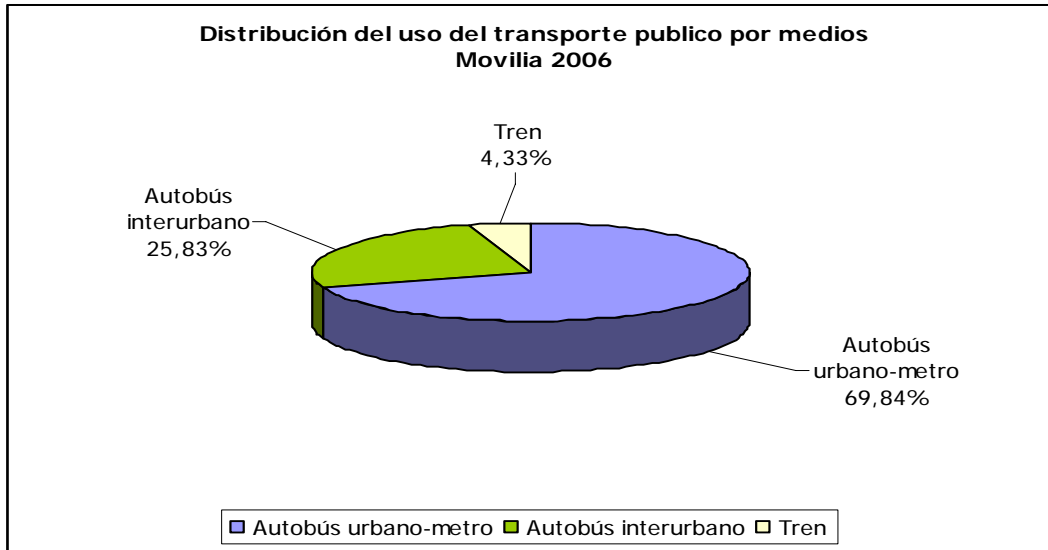


Fte. Elaboración propia a partir de los datos de Movilia 2006 del Ministerio de Fomento.

El transporte publico como ya se ha señalado representa una parte mínima del conjunto de la movilidad andaluza, el 5,53% de los viajes en día laborable medio (1.099.300 viajes). Los desplazamientos se concentran en los servicios urbanos (autobús y metro) con un 3,86% de la movilidad (767.800 viajes), seguidos de los interurbanos con un 1,43% (283.900 viajes) y finalmente el ferrocarril con un 0,24% de la movilidad del transporte público (47.600 viajes).

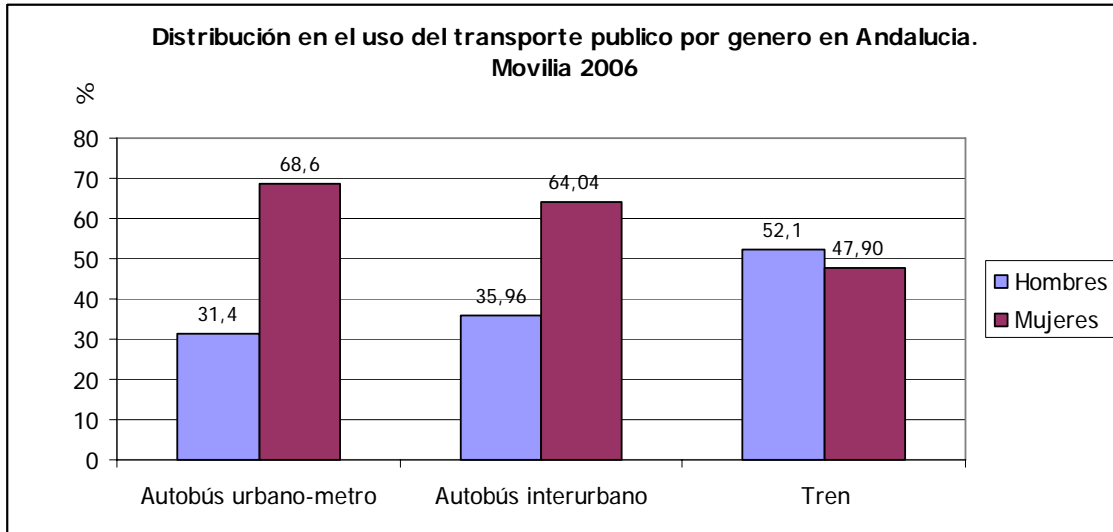
Distribución modal de los desplazamientos en Andalucía por genero, Movilia 2006 Día laborable medio (miles)						
Modo	hombre	%	mujer	%	total	%
A pie -bicicleta	3.913,20	37,54	5.131,20	54,19	9.044,40	45,47
Coche - moto	5.916,50	56,76	3.481,50	36,77	9.398	47,24
Autobús urbano-metro	241,1	2,31	526,7	5,56	767,8	3,86
Autobús interurbano	102,1	0,98	181,8	1,92	283,9	1,43
Tren	24,8	0,24	22,8	0,24	47,6	0,24
Otros	225,8	2,17	125,2	1,32	351	1,76
Total	10.423,5	100	9.469,2	100	19.892,7	100%

Si se analiza la distribución de los distintos medios de los viajes atribuidos al transporte publico se observa que el peso fundamental se concentra en los servicios urbanos de autobús y metro con un 69,84% de todos los viajes, siguiéndole muy de lejos el uso del autobús interurbano con un 25,83%, y quedando en último lugar el ferrocarril con tan solo el 4,33% de los desplazamientos del transporte publico.

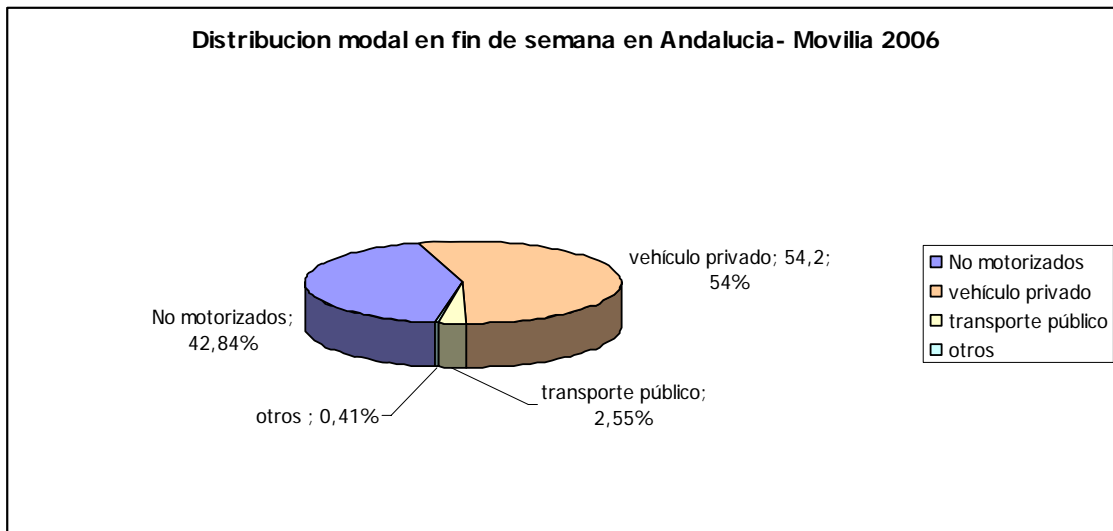


Las mujeres son las usuarias fundamentales de los servicios de transporte público realizando el 66,52% de los desplazamientos (731.300 viajes), mientras que los hombres solamente ocupan un 33,47% de la movilidad en transporte público (368.000 viajes). En un análisis detallado por medios de transporte, las mujeres utilizan los servicios urbanos (autobús urbano y metro) en el 68,6% de los desplazamientos realizados en este modo, frente al 31,40% de los hombres. En los viajes realizados en autobús interurbano también son las mujeres protagonistas con un 64,04% de los desplazamientos, mientras que en el uso del ferrocarril son los hombres con un 52,10% los que superan a las mujeres.

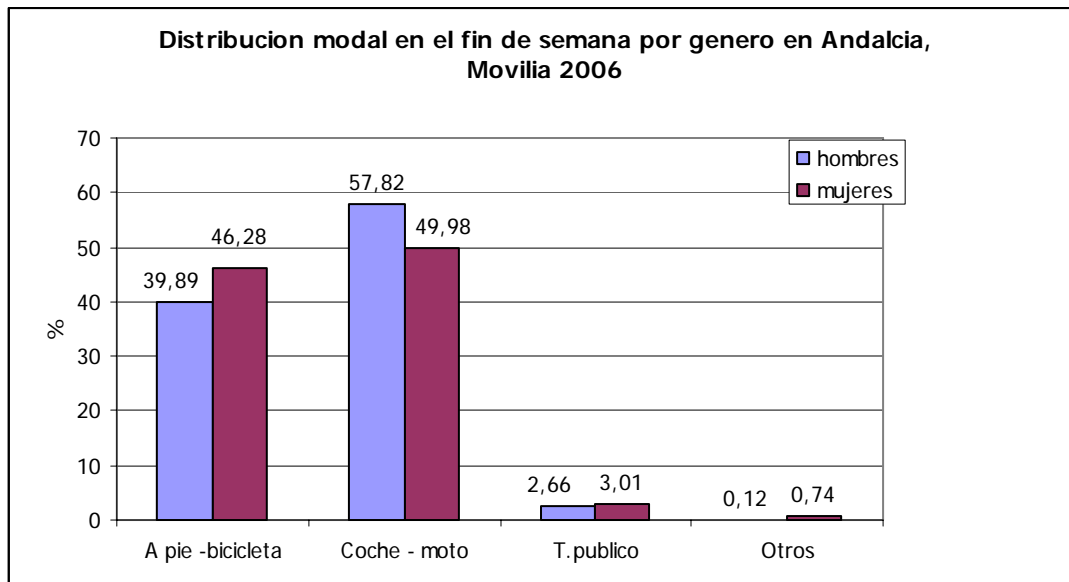
Distribución en el uso del transporte público por género en Andalucía. Movilia 2006					
Modo	hombre	%	mujer		total
Autobús urbano-metro	241.000	31,40	526.700	68,60	767,8
Autobús interurbano	102.100	35,96	181.800	64,04	283,9
Tren	24.800	52,10	22.800	47,90	47,6
Total	368.000	33,47	731.300	66,52	1099,3



La encuesta Movilia 2006 también permite analizar la movilidad durante los fines de semana. En estos días desciende significativamente el número global de viajes como ya se ha señalado anteriormente y el reparto modal se modifica en algunos aspectos. Hay una participación mayor en el uso del automóvil en 3.226.200 viajes (54,2%), mientras que disminuyen los desplazamientos andando en 2.045.900 viajes (42,84%), en esta caída se encuentra también el transporte publico con un descenso de 753.100 usuarios.



El reparto modal en el fin de semana repite las pautas de comportamiento general que se daban durante el día laborable medio: protagonismo del vehículo privado con una mayoría de usuarios masculinos, quedando en un segundo lugar los viajes no motorizados donde las mujeres a pesar de la disminución de los viajes, continúan teniendo el mayor peso.



Hay que señalar que durante el fin de semana se modifican las pautas de movilidad de las mujeres y de los hombres. Disminuye el número de desplazamientos en todos los medios de transporte y en ambos sexos, aunque donde más descienden es en el caso del desplazamiento peatonal con 3.234.200 viajes menos que en un día laborable. De este descenso de la movilidad peatonal el 69,11% corresponden a las mujeres y el 30,89% a los hombres. El automóvil también rebaja su utilización en 2.045.900 viajes que se concentran especialmente entre los hombres con 1.692.100 viajes menos. El transporte público pierde 753.100 viajes, siendo superiores las pérdidas entre las mujeres (543.300 viajes), que entre los hombres (209.800 viajes). En el siguiente gráfico se recoge la comparación entre el reparto modal de hombres y mujeres durante el fin de semana y días laborables.

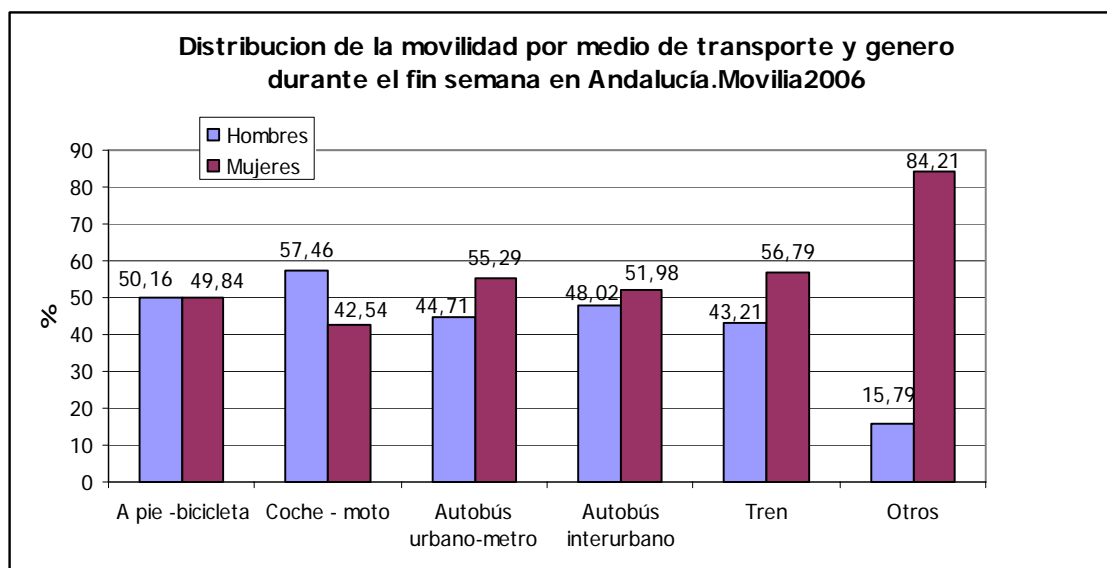
Diferencia porcentual en el comportamiento modal entre días laborables y fin de semana por genero en Andalucía, Movilia 2006				
Modo	hombre		mujer	
	Laborables	Fin semana	Laborables	Fin semana
A pie -bicicleta	43,24%	39,89%	56,73%	46,28%
Coche - moto	62,95%	57,82%	37,05%	49,98%
Transporte publico	3,48%	2,16%	7,7%	3,01%
Otros	2,17%	0,12%	1,32%	0,74%
Total	100%	100%	100%	100%

En la tabla anterior se observan algunas diferencias curiosas en relación a los cambios producidos en la distribución modal entre el comportamiento de los hombres y el de las mujeres durante el fin de semana. Lo más llamativo es que mientras los hombres disminuyen el uso del vehículo privado (desciende en 3,35 puntos), las mujeres incrementan su utilización en 12,93 puntos porcentuales. Esta transferencia modal hace disminuir los viajes de las mujeres andando en 10,45 puntos y en transporte público en 4,69%.

En el siguiente gráfico de barras se observa la diferencia en el reparto modal entre hombres y mujeres durante el fin de semana.

Distribución modal de los desplazamientos en fin de semana en Andalucía por genero, Movilia 2006						
Modo	hombre	%	mujer	%	total	%
A pie -bicicleta	2.914,20	39,89	2.896,00	46,28	5.810,20	42,84
Coche - moto	4.224,40	57,82	3.127,70	49,98	7.352,10	54,20
Autobús urbano-metro	93.000	1,27	115.000	1,84	28.000	1,53
Autobús interurbano	54.700	0,75	59.200	0,95	113.900	0,84
Tren	10.500	0,14	13.800	0,22	24.300	0,18
Otros	8.700	0,12	46.400	0,74	55.100	0,41
Total	7.305,50	100%	6.258,10	100%	13.563,60	100%

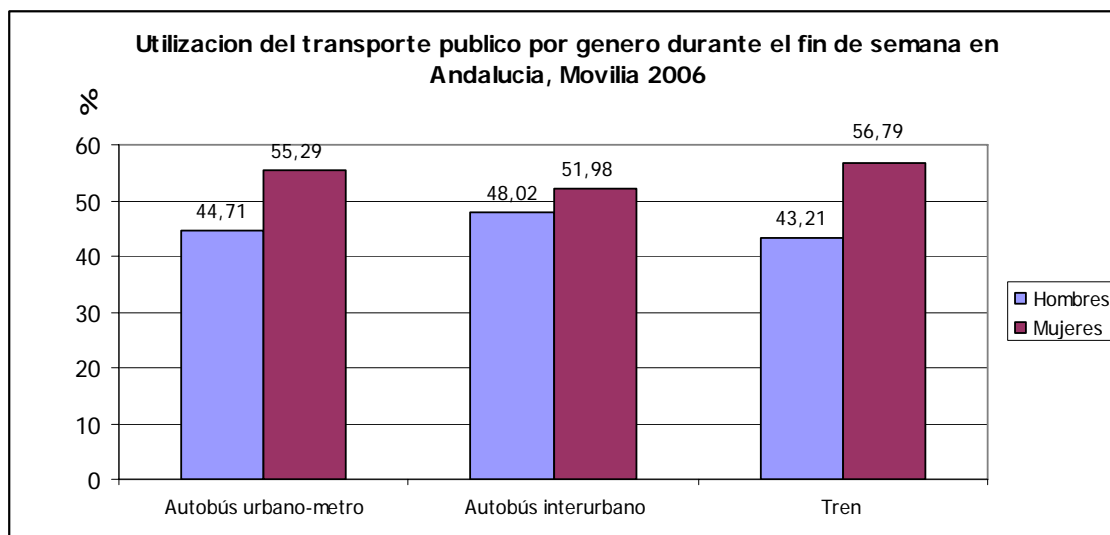
Los hombres por su parte mantienen el comportamiento habitual, pero disminuyendo en todos las modalidades de transporte. Los hombres aumentan un par de puntos los modos no motorizados que se detraen del transporte público. Estos viajes no motorizados de los hombres estén asociados a actividades de esparcimiento (practica deportiva del ciclismo, footing, etc.), tal y como se ha visto en el análisis de la movilidad por motivos.



Ahora la distribución por género en cada uno de los modos se realiza de forma más equilibrada que durante los días laborables, aunque las mujeres continúan siendo las que realizan la mayoría de los viajes del transporte público y en casi todos los medios de transporte tal y como se observa en la siguiente tabla.

Distribución del uso del transporte público durante el fin de semana. Movilia 2006						
Modo	hombre	%	mujer	%	total	%
Autobús urbano-metro	93.000	58,79	115.000	61,17	208.000	60,08
Autobús interurbano	54.700	34,58	59.200	31,49	113.900	32,90
Tren	10.500	6,64	13.800	7,34	24.300	7,02
Total	158.200	100%	188.000	100%	346.200	100

Al comparar cada uno de los medios de transporte por género se observa que la participación de los hombres es siempre inferior durante los fines de semana.



7.1.2. Motivos de los desplazamientos de las mujeres

En el análisis de las razones que motivan los viajes se ha contado con las bases de la Encuesta Movilia 2006. Además, también se han consultado las estadísticas del Censo de Población y Vivienda 2001 del Instituto Nacional de Estadística, para los desplazamientos por trabajo y estudio. Cuando se interpreta la base de Movilia, en algunos casos se ha analizado teniendo en cuenta el regreso al hogar, y en otros se han descontado estos viajes para reflejar el peso de cada motivo más claramente.

Tomando la distribución modal por género se observa como los hombres participan más en los viajes al trabajo (19,8%) y de ocio (6%). Las mujeres protagonizan los tradicionales destinos para realizar compras (10%). Existe un mayor porcentaje de desplazamientos de las mujeres con destino al estudio (8,3%). Además, las mujeres también superan a los hombres en los viajes destinados a acompañar a otras personas (6,7%), al grupo de "otros motivos" (5,8%) y a realizar visitas (5,6%).

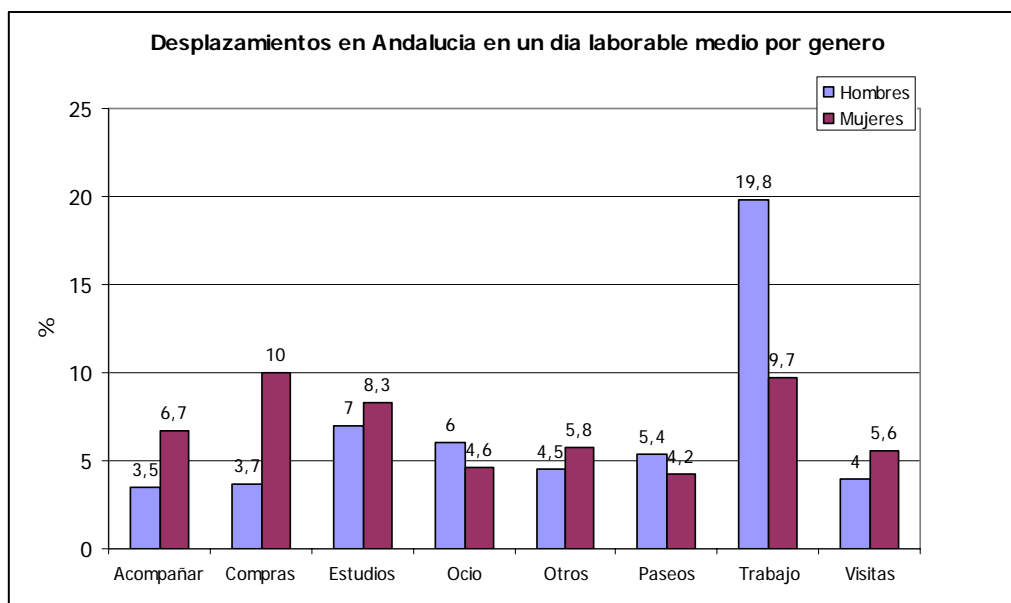
Motivos de los desplazamientos en Andalucía por genero, Movilidad 2006						
Día laborable medio (miles)						
MOTIVOS	hombres	%	mujeres	%	total	%
Acompañar	368	3,5	636,8	6,7	1.004,80	5,05
Compras	384,3	3,7	943,3	10	1.327,60	6,67
Estudios	724,6	7	787,2	8,3	1.511,80	7,60
Ocio	625,9	6	437,1	4,6	1.063,00	5,34
Otros	467,2	4,5	550,5	5,8	1.017,70	5,12
Paseos	565,4	5,4	395,1	4,2	960,5	4,83
Trabajo	2.065,10	19,8	921,2	9,7	2.986,40	15,01
Visitas	418,9	4	530,1	5,6	949	4,77
Volver a la vivienda	4.804,30	46,1	4.267,80	45,1	9.072,00	45,60
Total general	10.423,60	52,4	9.469,10	47,6	19.892,80	

Fte. Elaboración propia a partir de los datos de Movilia 2006 del Ministerio de Fomento.

Si se eliminan los viajes correspondientes a la vuelta a casa, la diferencia entre géneros es más significativa. En el caso del desplazamiento al trabajo, mientras a los hombres les correspondería el 36,8% de todos los motivos, a las mujeres únicamente el 9,7%. De hecho, del conjunto de desplazamientos por motivo trabajo (2.986.400), sin contar el regreso del viaje, los hombres realizan el 69,15% de todos los desplazamientos, mientras que si se valoran los viajes más típicamente femeninos como las compras o acompañar a otras personas (2.332.400), las mujeres realizan el 67,74% de los viajes en día laborable.

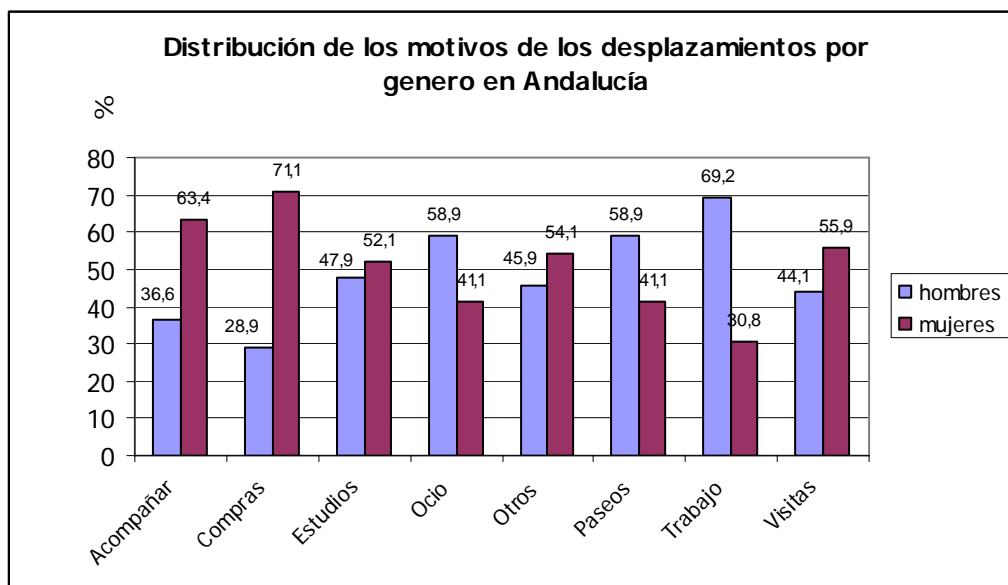
Motivos de los desplazamientos en Andalucía por genero, Movilidad 2006						
Sin regreso a la vivienda. Día laborable medio (miles)						
MOTIVOS	hombres	%	mujeres	%	total	%
Acompañar	368	6,55	636,8	12,24	1.004,80	9,29
Compras	384,3	6,84	943,3	18,14	1.327,60	12,27
Estudios	724,6	12,89	787,2	15,13	1.511,80	13,97
Ocio	625,9	11,14	437,1	8,40	1.063	9,82
Otros	467,2	8,31	550,5	10,58	1.017,70	9,41
Paseos	565,4	10,06	395,1	7,60	960,5	8,88
Trabajo	2.065,1	36,75	921,2	17,71	2.986,4	27,60
Visitas	418,9	7,45	530,1	10,19	949	8,77
Total general	5.619,4	100	5.201,30	100	10.820,80	100,00

En el siguiente gráfico se compara cada uno de los motivos por género en un día laborable medio, las mujeres tienen un número de viajes por encima de los hombres en la mayoría de los motivos: acompañar, compras, estudios, visitas y otros motivos. Mientras que los hombres concentran los desplazamientos en ir y venir del trabajo, en el ocio y en darse paseos. Es de suponer que en este último caso se trata de personas jubiladas.



Fte. Elaboración propia a partir de los datos de Movilla 2006 del Ministerio de Fomento.

Si se analizan los datos del conjunto de viajes por cada motivo se confirma la idea de que las mujeres continúan desempeñando viajes relacionados con lo doméstico como acompañar a los hijos y a las personas mayores a diferentes destinos (un 63,4% de los viajes por este motivo). Lo mismo ocurre con las compras que realizan el 71,1% de los viajes, o visitas (55,9%) o un grupo de otros viajes (54,1%). En los desplazamientos por motivo estudios aunque registran un volumen algo superior, prácticamente están equiparados con los que realizan los hombres. Otros motivos adjudican un porcentaje superior a la movilidad femenina, en este paquete se incluyen un abanico variado de razones por las que las personas se desplazan y que suelen ser viajes normalmente realizados por mujeres.

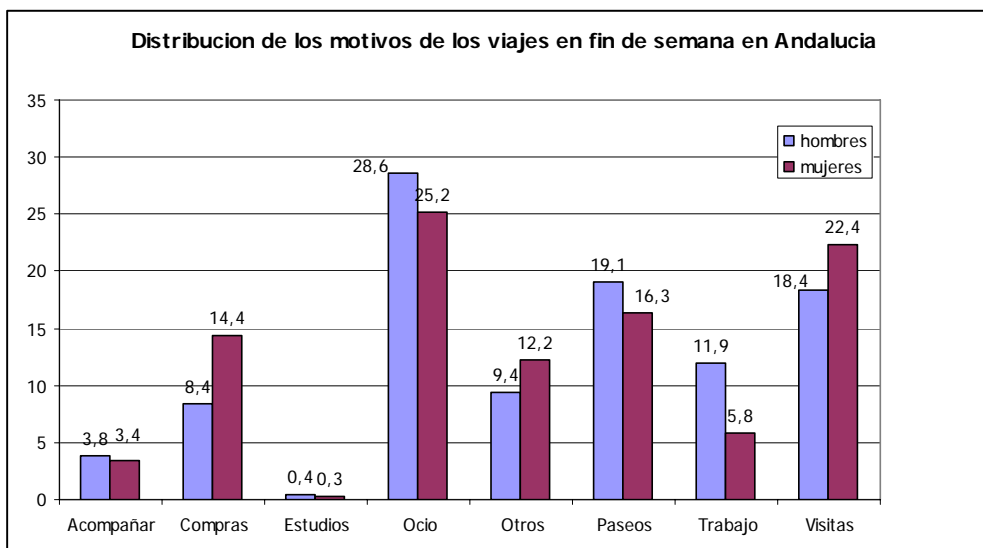


Fte. Elaboración propia a partir de los datos de Movilia 2006 del Ministerio de Fomento.

Al analizar cada uno de los motivos y el peso de cada género, se observa aún más ese comportamiento que repite los papeles socialmente asignados a las mujeres. Estas salen sobre todo para comprar, realizan el 71,1% de los viajes frente al 28,9% que realizan los hombres. Lo mismo ocurre con acompañar a otra persona donde las mujeres efectúan el 63,4% de todos los viajes frente al 36,6% de los hombres.

Por el contrario los viajes al trabajo están efectuados mayoritariamente por los hombres (69,2%) frente al 30,8% de las mujeres, claro reflejo de la participación femenina en el mercado laboral. Además los hombres también realizan la mayoría de los viajes de esparcimiento con un 58,9% frente al 41,1% de las mujeres.

La movilidad del fin de semana también describe comportamientos diferenciales de género en los destinos de los viajes. Las mujeres fijan su movilidad del fin de semana en las tareas más relacionadas con el ámbito doméstico, hacer la compra, acompañar a otras personas, realizar visitas, o estudiar en el caso de las mujeres más jóvenes. Mientras que los hombres se dedican a descansar, bien salen para realizar actividades de ocio o para dar paseos.



Fte. Elaboración propia a partir de los datos de Movilia 2006 del Ministerio de Fomento.

Se podría pensar que durante los fines de semana las mujeres apartan sus papeles asociados a lo doméstico y realizan otras actividades, sin embargo, las cifras demuestran lo contrario, continúan siendo las protagonistas de las compras (el 59,4% de todos los viajes a comprar), las visitas (51,1% de todos los viajes). Mientras que una parte de los hombres continúan yendo a trabajar y estudiar (70,6% de los desplazamientos por estos motivos), al tiempo que dedican los fines de semana al ocio (57%) en mayor proporción que las mujeres (43%).

Motivos de los desplazamientos en Andalucía por genero, Movilidad 2006					
Día medio fin semana (miles)					
MOTIVOS	hombres	%	Mujeres	%	total
Acompañar	155,2	56,6	119,1	43,4	274,3
Compras	345,1	40,6	504,0	59,4	849,1
Estudios	15,8	57,0	11,9	43,0	27,7
Ocio	1.167,7	57,0	880,3	43,0	2.048,0
Otros	385,9	47,5	427,0	52,5	812,9
Paseos	782,1	57,9	568,9	42,1	1.351,0
Trabajo	485,8	70,6	201,9	29,4	687,7
Visitas	751,6	48,9	784,2	51,1	1.535,8
Volver a la vivienda	3.296,4	54,4	2.760,9	45,6	6.057,3
Total general	7.385,6	43,8	9.469,1	56,18	16.854,7

Fte. Elaboración propia a partir de los datos de Movilia 2006 del Ministerio de Fomento.

7.1.3. Movilidad de las mujeres en relación con los motivos y medios de transporte utilizados

No solamente existe un comportamiento diferencial en los motivos que ocasionan los viajes, sino también en los modos y medios de transporte que se utilizan como ya se ha analizado en el apartado anterior. Las mujeres andaluzas realizan el 56,73% de los desplazamientos andando en un día laborable medio. El 74,6% de los viajes para acompañar a otra persona andando lo hacen las mujeres; igualmente, realizan andando el 79,6% de los desplazamientos a la compra, o el 64,4% de los desplazamientos para visitar a alguien.

Distribución por modo, motivo y genero de los desplazamientos en Andalucía. Movilia 2006-Día laborable medio												
%	A pie o bicicleta		Coche o moto		Autobús urbano o metro		Autobús interurbano		Tren		Otros	
	hombres	mujeres	hombres	mujeres	hombres	mujeres	hombres	mujeres	hombres	mujeres	hombres	mujeres
Acompañar	25,4	74,6	46,5	53,5	12,3	87,7	100				55,5	44,5
Compras	20,4	79,6	43,3	56,7	25,5	74,5	3,6	96,4		100	54,2	45,8
Estudios	47,9	52,1	50,2	49,8	44,2	55,8	39,6	60,4		100	52,8	47,2
Ocio	56,3	43,7	62,4	37,6	54,4	45,6	36,4	63,6	100		80,4	19,6
Otros	37,4	62,6	56,4	43,6	26,2	73,8	36,9	63,1	33,0	67	48,4	51,6
Paseos	57,7	42,3	71	29,0	59,3	40,7		100			58,2	41,8
Trabajo	52,8	47,2	75,6	24,4	25,2	74,8	31,2	68,8	87,6	12,4	88,2	11,8
Visitas	35,6	64,4	52,4	47,6	31	69,0	38,5	61,5	74,6	25,4	81,7	18,3
Volver a la vivienda	43,5	56,5	63,6	36,4	32,7	67,3	37,9	62,1	48,3	51,7	62,5	37,5
Total general	43,3	56,7	63	37	31,4	68,6	36	64,0	52,1	47,9	64,3	35,7

Fte. Elaboración propia a partir de los datos de Movilia 2006 del Ministerio de Fomento

Al analizar el reparto modal se observa que las mujeres son las usuarias fundamentales de los servicios de transporte público, realizando el 66,52% de los viajes (unos 731.300 viajes), mientras que los hombres solamente el 33,48% (368.000 viajes). Al relacionar la modalidad de transporte con el motivo se como el 68,6% de las mujeres utilizan los servicios urbanos (autobús urbano y/o metro) para acompañar a otras personas (87,7%), ir al trabajo (74,8%) o a realizar visitas.

El autobús interurbano es un medio en el que las mujeres también son protagonistas con un 64,04% de los desplazamientos. Utilizan estos servicios para realizar compras, dar paseos, ir a trabajar o realizar visitas; hay que señalar que no se registra ningún viaje destinado a acompañar a otras personas.

El ferrocarril es un modo en que los hombres superar a las mujeres en cinco puntos con un 52,10%, aunque las mujeres también utilizan el tren para hacer compras o ir a estudiar.

La participación de las mujeres en relación a la utilización del automóvil es muy inferior (37%) a la de los hombres (63%). Las mujeres utilizan el coche para hacer compras y para acompañar a otras personas en mayor medida que los hombres.

Si se descuentan los viajes de regreso al hogar las relaciones entre modos y motivos cambian en algunos casos; las mujeres van, por lo general, andando a comprar, mientras que cuando tienen que ir al trabajo lo hacen con vehículos motorizados, bien en automóvil o en transporte público. El tren y el autobús interurbano son utilizados también para ir hasta el centro de estudios.

Distribución modal de la movilidad por genero y motivo en día laborable (en vertical) sin regreso a casa Movilia 2006												
	A pie o bicicleta		Coche o moto		Autobús urbano o metro		Autobús interurbano		Tren		Otros	
	hombres	mujeres	hombres	mujeres	hombres	mujeres	hombres	mujeres	hombres	mujeres	hombres	mujeres
Acompañar	5,0	11,0	7,9	15,1	3,9	12,2	4,8	0,0			3,9	6,0
Compras	7,3	21,5	6,6	14,4	11,9	15,2	1,1	15,3		8,8	2,6	4,2
Estudios	19,8	16,3	6,5	10,7	31,0	17,1	47,7	38,3		48,6	24,4	41,6
Ocio	16,1	9,4	8,4	8,3	8,7	3,2	2,3	2,1	2,4		5,4	2,5
Otros	7,8	9,9	8,3	10,7	9,9	12,2	14,3	12,8	8,6	21,2	12,0	24,5
Paseos	23,2	12,9	2,0	1,4	1,8	0,5	0,0	1,0			6,2	8,5
Trabajo	13,7	9,2	52,8	28,2	23,9	31,0	17,3	20,0	63,5	10,9	39,4	10,1
Visitas	7,2	9,8	7,5	11,2	8,8	8,5	12,6	10,6	25,5	10,5	6,2	2,6
Total general	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Fte. Elaboración propia a partir de los datos de Movilia 2006 del Ministerio de Fomento.

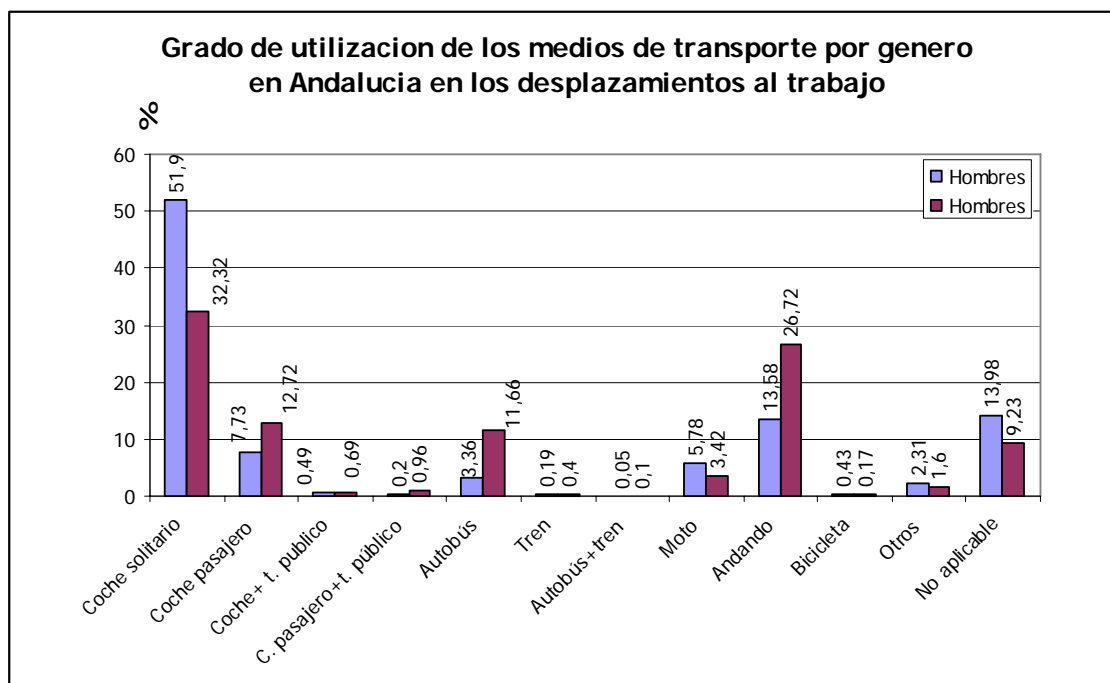
Si se tiene en cuenta el regreso a casa algunas relaciones de movilidad modifican el modo de desplazamiento, pero por lo general se mantienen las mismas pautas de comportamiento.

Distribución de la movilidad por genero, modo y motivo en Andalucía – Día laborable (en vertical) %												
%	Más de 5 a pie o bicicleta		Coche o moto		Autobús urbano o metro		Autobús interurbano		Tren		Otros	
	hombres	mujeres	hombres	mujeres	hombres	mujeres	hombres	mujeres	hombres	mujeres	hombres	mujeres
Acompañar	2,7	6,0	4,2	8,2	2,2	7,0	2,6				2,3	3,4
Compras	3,9	11,7	3,6	7,9	6,6	8,8	0,6	8,8		4,9	1,5	2,4
Estudios	10,7	8,9	3,5	5,8	17,1	9,9	25,6	21,9		26,9	14,6	23,6
Ocio	8,7	5,1	4,5	4,6	4,8	1,9	1,2	1,2	1,5		3,2	1,4
Otros	4,2	5,4	4,5	5,9	5,5	7,1	7,6	7,3	5,3	11,8	7,2	13,8
Paseos	12,6	7,0	1,1	0,7	1,0	0,3		0,5			3,7	4,8
Trabajo	7,4	5,0	28,2	15,5	13,2	17,9	9,3	11,4	39,2	6,1	23,6	5,7
Visitas	3,9	5,4	4,0	6,2	4,9	4,9	6,7	6,0	15,7	5,8	3,7	1,5
Volver a la vivienda	45,9	45,4	46,5	45,2	44,8	42,1	46,4	42,8	38,2	44,5	40,1	43,4
Total general	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Fte. Elaboración propia a partir de los datos de Movilia 2006 del Ministerio de Fomento.

Se ha señalado anteriormente al comienzo de este apartado que para analizar las pautas de comportamiento modal en los desplazamientos al trabajo y al estudio en relación al género en el conjunto de Andalucía, se ha procedido a explotar la información del Censo de Población y Vivienda del año 2001 del Instituto Nacional de Estadística. Aunque esta fuente estadística es de hace prácticamente una década, ha permitido confirmar los mismos patrones en el uso el transporte y en los motivos que generar los desplazamientos.

Como se puede observar tanto los hombres (51,9% de los viajes al trabajo) como las mujeres (32,32%) utilizan el coche en solitario para acceder a su puesto de trabajo como primera opción, seguido del uso del transporte publico. En este modo, los viajes femeninos tienen una participación mayor del 26,72% frente a los hombres. Esta situación de utilización masiva de los modos motorizados para los desplazamientos al trabajo se debe entre otras razones a la deslocalización productiva del empleo, espacios productivos donde por otra parte el transporte público no funciona adecuadamente.



Fte. Elaboración propia a partir de los datos del Censo de Población y Viviendas, 2001. Resultados detallados en versión accesible, 2007. www.ine.es

En otros modos de desplazamiento como el coche compartido las mujeres tienen una mayor representación, ya que se trata de un sistema en el que normalmente se comparte el desplazamiento dentro de la unidad familiar y por lo general, son los maridos y/o compañeros los que llevan a sus mujeres hasta el trabajo para proseguir su destino.

Analizando el uso que cada sexo realiza de los diferentes modos y medios de transporte se observa que mientras el 75,19% de los hombres va al trabajo en coche en solitario, en el caso de las mujeres únicamente el 24,81%. En el transporte público los resultados confirman los datos de la encuesta Movilia 2006 siendo las mujeres protagonistas en todos los casos tanto en el autobús en los modos ferroviarios o en las formas combinadas de transporte público.

Grado de utilización de cada modo de transporte por genero en Andalucía en los desplazamientos al trabajo					
	Varón	%	Mujer	%	TOTAL
Coche solitario	848.258	75,19	279.907	24,81	1.128.165
Coche pasajero	126.299	53,41	110.165	46,59	236.464
Coche solitario + transporte publico	7.952	56,99	6.002	43,01	13.954
Coche pasajero+transporte público	3.238	28,03	8.312	71,97	11.550
Autobús	54.834	35,19	100.986	64,81	155.820
Metro	0	-	1	100	1
Tren	3.186	47,87	3.470	52,13	6.656
Autobús+tren	864	48,76	908	51,24	1.772
Moto	94.548	76,15	29.606	23,85	124.154
Andando	221.917	48,95	231.399	51,05	453.316
Bicicleta	6.999	82,93	1.441	17,07	8.440
Otros	37.731	73,16	13.842	26,84	51.573
no aplicable	228.570	74,09	79.925	25,91	308.495
TOTAL	1.634.396	65,37	865.964	34,63	2.500.360

Fte. Elaboración propia a partir de los datos del Censo de Población y Viviendas, 2001. Resultados detallados en versión accesible, 2007. www.ine.es

En el acceso andando al trabajo, a pesar de que las mujeres registran un mayor número de viajes peatonales, las proporciones están bastante equilibradas (51,05% en el caso de las mujeres y un 48,95% en los hombres). Las grandes diferencias se encuentran en los escasos viajes al centro de trabajo que se efectúan en bicicleta, al tratarse de un medio donde generalmente las mujeres están menos experimentadas y son los hombres los que acaparan casi el 83% de los 8.440 viajes.

En relación con los desplazamientos a los centros de estudio, en la mayoría de los casos la utilización de modos de transporte es más parecida entre los dos sexos debido sobre todo a que se trata de personas mayores de 16 años, es decir, un grupo que incluyen a un colectivo menor de 18 años que aún no puede tener la capacidad de utilizar un vehículo como conductor. Aún así, entre las pocas diferencias modales que existen en el uso del coche en solitario los hombres alcanzan el 53,45% frente al 46,55% de las mujeres. Hay que añadir que en muchos casos los centros educativos se localizan cerca del hogar y los alumnos acceden caminando. Además, entre los estudiantes el índice de motorización es aún bajo debido a la falta de recursos económicos fundamentalmente.

Utilización de los diferentes modos de transporte según el genero en Andalucía entre los estudiantes					
	Varón	%	Mujer	%	TOTAL
Coche conductor	25.579	9,59	22.273	6,70	47.852
coche pasajero	11.824	4,43	16.161	4,86	27.985
Coche conductor y t. publico	2.209	0,83	2.184	0,66	4.393
Coche pasajero y t. público	3.065	1,15	5.198	1,56	8.263
Autobús	62.399	23,39	91.468	27,52	153.867
Tren	3.016	1,13	4.226	1,27	7.242
Autobús + metro	-	-	1	-	1
Autobús + tren	952	0,36	1.412	0,42	2.364
Motocicleta	17.116	6,42	10.333	3,11	27.449
Andando	81.377	30,51	106.698	32,10	188.075
Bicicleta	1.158	0,43	460	0,14	1.618
Otros	3.724	1,40	3.041	0,91	6.765
No es aplicable	54.337	20,37	68.918	20,74	123.255
TOTAL	266.756	44,52	332.373	55,48	599.129

Fte. Elaboración propia a partir de los datos del Censo de Población y Viviendas, 2001. Resultados detallados en versión accesible, 2007. www.ine.es

Las mujeres son más usuarias de los distintos medios de transporte público así como de los desplazamientos andando. Mientras que los hombres a pesar de encontrarse en edades tempranas ya utilizan el coche, y especialmente la motocicleta. Hay que señalar que también destaca la mayor utilización de la bicicleta, entre los chicos más jóvenes.

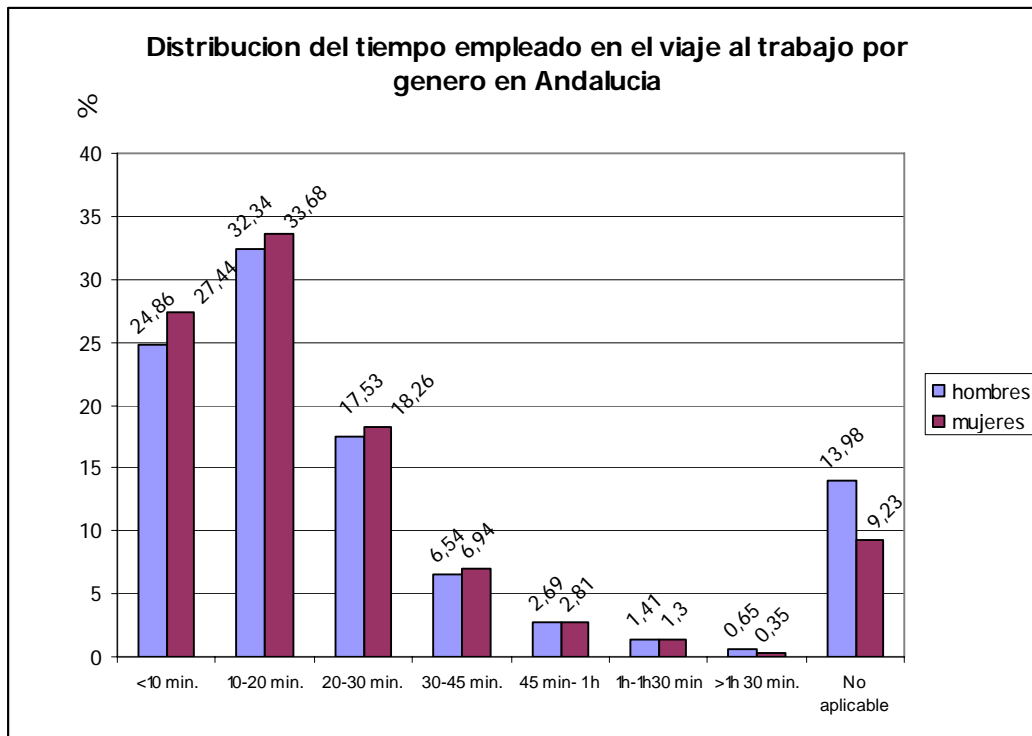
Utilización de los diferentes modos de transportes según el genero en Andalucía entre los estudiantes					
	Varón	%	Mujer	%	TOTAL
Coche conductor	25.579	53,45	22.273	46,55	47.852
coche pasajero	11.824	42,25	16.161	57,75	27.985
Coche conductor y t. publico	2.209	50,28	2.184	49,72	4.393
Coche pasajero y t. público	3.065	37,09	5.198	62,91	8.263
Autobús	62.399	40,55	91.468	59,45	153.867
Tren	3.016	41,65	4.226	58,35	7.242
Autobús + metro	0	-	1	100	1
Autobús + tren	952	40,27	1.412	59,73	2.364
Motocicleta	17.116	62,36	10.333	37,64	27.449
Andando	81.377	43,27	106.698	56,73	188.075
Bicicleta	1.158	71,57	460	28,43	1.618
Otros	3.724	55,05	3.041	44,95	6.765
No es aplicable	54.337	44,09	68.918	55,91	123.255
TOTAL	266.756	44,52	332.373	55,48	599.129

Fte. Elaboración propia a partir de los datos del Censo de Población y Viviendas, 2001. Resultados detallados en versión accesible, 2007. www.ine.es

7.1.4. Tiempo de desplazamiento de las mujeres

El Censo de Población y Vivienda del INE 2001 no solamente ofrece información detallada de los modos y medios de transporte en los desplazamientos al trabajo y al estudio, sino que además estas variables pueden relacionarse con el tiempo empleado en el viaje. De esta forma, se puede analizar el uso diferencial en el tiempo dedicado al transporte o los desplazamientos en el ámbito urbano de las principales ciudades andaluzas.

En el caso del desplazamiento al centro de trabajo, los tiempos están bastante igualados entre hombres y mujeres, aunque se observan porcentajes algo superiores entre las mujeres especialmente entre aquellos en que se invierten menos de 30 minutos. A partir de este umbral son los hombres los que emplean más tiempo sobre todo cuando se sobrepasa la isócrona de los 60 minutos.



Fte. Elaboración propia a partir de los datos del Censo de Población y Viviendas, 2001. Resultados detallados en versión accesible, 2007. www.ine.es

Lo que está claro es que hombres y mujeres mayoritariamente no están dispuestos a emplear más de media hora en el desplazamiento de ida y/o vuelta al puesto de trabajo, independientemente del medio de transporte que utilicen. Es muy probable que los tiempos femeninos destinados al transporte correspondan con desplazamientos andando o en transporte público, mientras que los de los hombres se efectuarán en vehículo privado.

Otro aspecto diferencial es el número de viajes diarios hasta o desde el centro de trabajo y el tiempo empleado en ello. En el caso de las personas que realizan un único viaje diario, los hombres son mayoría ya que suponen el 61,25% de los desplazamientos, frente al 38,75% de las mujeres. Y entre el grupo de personas que efectúan dos o más viajes por motivo trabajo las mujeres solo representan el 31,74%, siendo mayoritarios los desplazamientos en los que se invierten menos de 20 minutos, lo que significaría que se localizan cerca del domicilio.

Tiempo de desplazamiento según el sexo y el número de viajes diarios al trabajo en Andalucía						
Nº viajes	Tiempo desplazamiento	Varón	%	Mujer	%	TOTAL
Ningún viaje/día	No es aplicable	73.468	66,76	36.579	33,24	110.047
1 viaje/día	Menos de 10 minutos	179.853	22,77	130.737	26,16	310.590
	Entre 10 y 20 minutos	278.475	35,25	184.373	36,90	462.848
	Entre 20 y 30 minutos	185.174	23,44	109.757	21,96	294.931
	Entre 30 y 45 minutos	81.345	10,30	44.534	8,91	125.879
	Entre 45 minutos y 1 hora	37.446	4,74	19.137	3,83	56.583
	Entre 1 h y 1 h 30 min.	20.162	2,55	9.039	1,81	29.201
	Más 1h y 30 min.	7.451	0,94	2.123	0,42	9.574
	subtotal	789.906	61,25	499.700	38,75	1.289.606
2 o + viajes/día	Menos de 10 minutos	226.383	36,76	106.886	37,33	333.269
	Entre 10 y 20 minutos	250.035	40,60	107.322	37,48	357.357
	Entre 20 y 30 minutos	101.313	16,45	48.394	16,90	149.707
	Entre 30 y 45 minutos	25.537	4,15	15.528	5,42	41.065
	Entre 45 minutos y 1 hora	6.492	1,05	5.154	1,80	11.646
	Entre 1 h y 1 h 30 min.	2.930	0,48	2.190	0,76	5.120
	Más 1h y 30 min.	3.230	0,52	865	0,30	4.095
	subtotal	615.920	68,26	286.339	31,74	902.259
No aplicable	No es aplicable	155.102	78,16	43.346	21,84	198.448
TOTAL		1.634.396		865.964		2.500.360

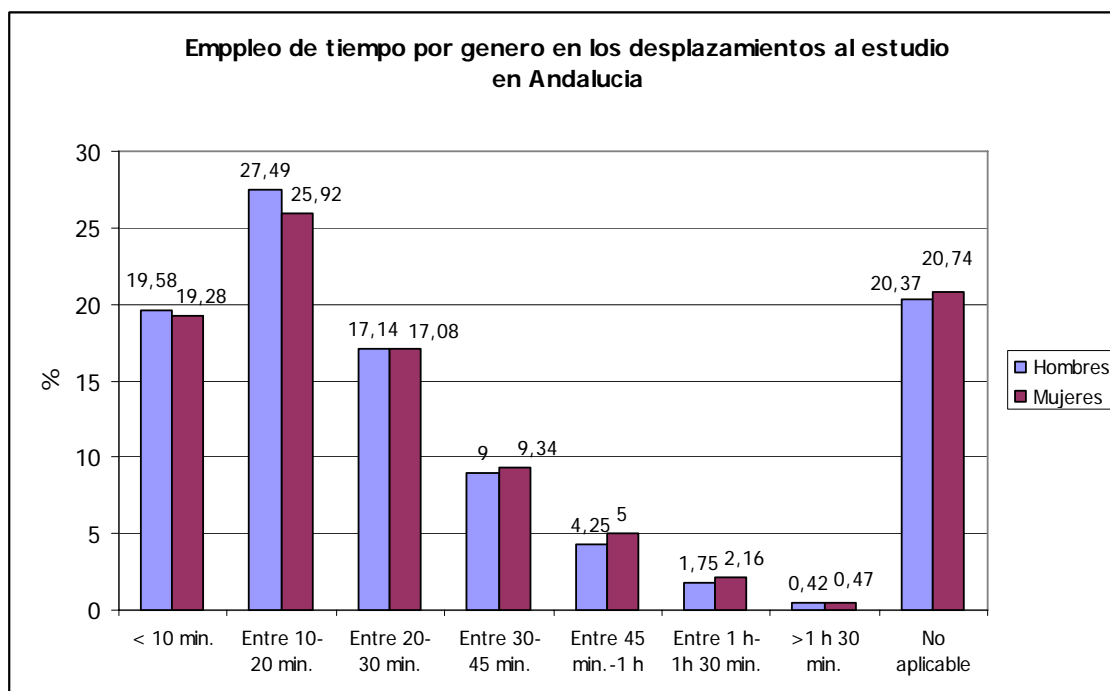
Fte. Elaboración propia a partir de los datos del Censo de Población y Viviendas, 2001. Resultados detallados en versión accesible, 2007. www.ine.es



El motivo estudio homogeniza más los tiempos de viaje, las mujeres jóvenes tienen un comportamiento similar a sus compañeros, aunque en casi todos los umbrales horarios son mayoritarias las chicas debido a que las mujeres estudian más que los hombres.

Tiempo utilizado en el desplazamiento según el genero y estudio, en Andalucía					
Tiempo de desplazamiento	Varón	%	Mujer	%	TOTAL
Menos de 10 min.	52.242	44,91	64.088	55,09	116.330
Entre 10 y 20 min.	73.344	45,98	86.158	54,02	159.502
Entre 20 y 30 min.	45.715	44,60	56.775	55,40	102.490
Entre 30 y 45 min.	23.998	43,59	31.057	56,41	55.055
Entre 45 min. y 1 h	11.331	40,54	16.621	59,46	27.952
Entre 1 h y 1h 30 min.	4.669	39,39	7.183	60,61	11.852
Más 1 h 30 min.	1.120	41,59	1.573	58,41	2.693
No es aplicable	54.337	44,09	68.918	55,91	123.255
Total	266.756	44,52	332.373	55,48	599.129

Fte. Elaboración propia a partir de los datos del Censo de Población y Viviendas, 2001. Resultados detallados en versión accesible, 2007. www.ine.es



Fte. Elaboración propia a partir de los datos del Censo de Población y Viviendas, 2001. Resultados detallados en versión accesible, 2007. www.ine.es

En cuanto a la frecuencia con que hombres y mujeres realizan viajes al centro de estudio, se observa que en ambos casos la mayoría realiza un único viaje diario empleando menos de 30 minutos en el desplazamiento. Existe una mayor presencia de mujeres que realizan dos o más viajes al día, unas 5.000 mujeres, muchas de ellas emplean entre 45 minutos y más de una hora y media.

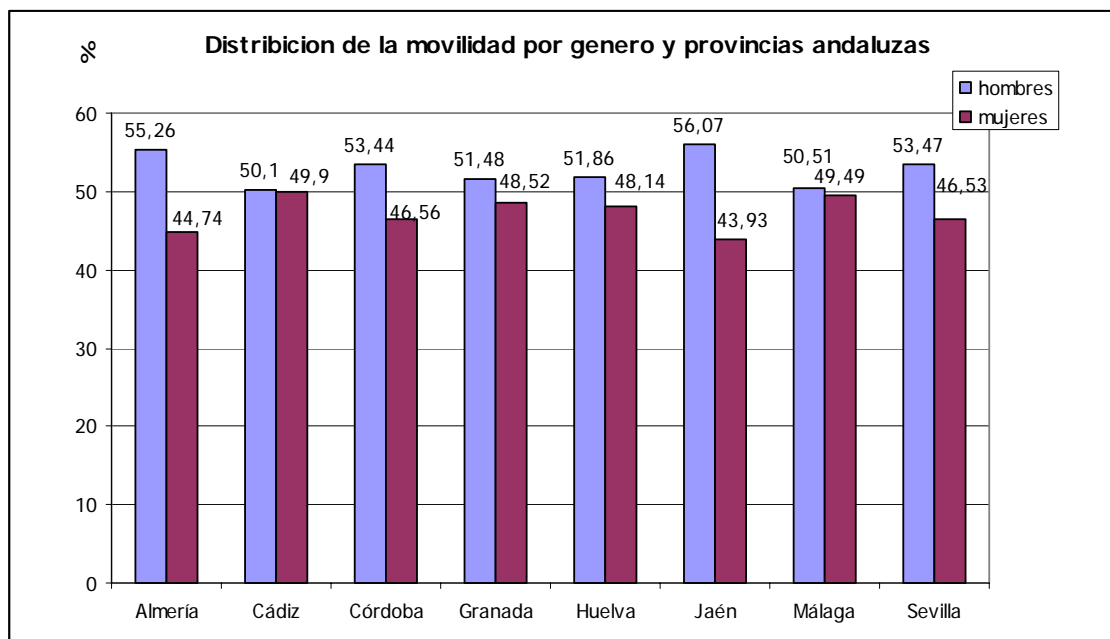
La utilización del tiempo y de las frecuencias de los viajes se invierten respecto a los desplazamientos por motivo trabajo, esto puede deberse a los diversos ciclos vitales por los que atraviesan las mujeres. Ahora son activas estudiantes con una movilidad similar a las de los hombres, pasado el periodo de formación, las mujeres se incorporan en parte al mercado laboral, pero también al mundo doméstico lo que marca las pautas de movilidad diferencial, más centrada en las necesidades del cuidado.

Empleo de tiempo por genero en el desplazamiento por estudio en Andalucía						
Tiempo de desplazamiento		Varón	%	Mujer	%	TOTAL
Ninguno	No es aplicable	44.072		52.946		97.018
Un viaje diario	Menos de 10 min.	46.881	26,27	58.846	26,18	105.727
	Entre 10 y 20 min.	61.955	34,72	74.639	33,21	136.594
	Entre 20 y 30 min.	36.557	20,49	46.206	20,56	82.763
	Entre 30 y 45 min.	19.159	10,74	24.728	11,00	43.887
	Entre 45 min. y 1 h	9.225	5,17	13.395	5,96	22.620
	Entre 1 h y 1h y 30 min.	3.742	2,10	5.749	2,56	9.491
	Más de hora y media	913	0,51	1.208	0,54	2.121
	TOTAL	178.432	44,25	224.771	55,75	403.203
Dos o más viajes diarios	Menos de 10 min.	5.361	15,77	5.242	13,55	10.603
	Entre 10 y 20 min.	11.389	33,51	11.519	29,78	22.908
	Entre 20 y 30 min.	9.158	26,95	10.569	27,32	19.727
	Entre 30 y 45 min.	4.839	14,24	6.329	16,36	11.168
	Entre 45 min. y 1 h	2.106	6,20	3.226	8,34	5.332
	Entre 1 h y 1 h y 30 min.	927	2,73	1.434	3,71	2.361
	Más de 1h y 30 min.	207	0,61	365	0,94	572
	TOTAL	33.987	46,77	38.684	53,23	72.671
No es aplicable	No es aplicable	10.265		15.972		26.237

Fte. Elaboración propia a partir de los datos del Censo de Población y Viviendas, 2001. Resultados detallados en versión accesible, 2007. www.ine.es

7.1.5. Distribución territorial de la movilidad de las mujeres andaluzas

En relación a la distribución de la movilidad en el territorio andaluz, se observa que el mayor número de viajes se concentra en las capitales de mayor entidad como Sevilla con un 24,24%, Cádiz con un 18,63%, Córdoba con un 10,47% o Granada con un 10,47%.



Fte. Elaboración propia a partir de los datos de Movilia 2006 del Ministerio de Fomento.

En la Encuesta Movilia 2006 los desplazamientos masculinos (52,46%) están más representados que los de las mujeres (47,54%) en todas las provincias. Los hombres realizan entre el 50 y 56% de los viajes, frente a las mujeres que realizan entre el 43 y 49,9% de los viajes. A pesar de esta representatividad algo inferior para las mujeres, y a falta de otra fuente estadística con un mayor nivel de detalle, se puede considerar una muestra adecuada para la realización de este análisis.

Al relacionar la distribución territorial de la movilidad por modo de transporte y género se observa que para las mujeres el desplazamiento a pie es el principal en todas las provincias del conjunto de Andalucía, suponiendo el 54,32% de los viajes, mientras que para los hombres es el vehículo privado con un 58,02% de los desplazamientos. Las provincias de Huelva y Jaén son las que concentran los mayores porcentajes de mujeres caminando, mientras Almería y Sevilla son las que tienen cifras más bajas.

También son las mujeres las que mayores cuotas de uso del transporte público en estas ciudades tienen con un 7,74% frente al 3,60% de los hombres. El medio que más utilizan es el autobús urbano y/o el metro que alcanza el 5,58%, destacan las mujeres de Málaga con un 7,14%, Sevilla con un 7,14% o Jaén con un 6,01%. En cuanto a los servicios interurbanos de autobús la participación desciende aunque continua siendo superior a la de los hombres. Las ciudades donde más usan estos servicios las mujeres son Córdoba, Granada y Sevilla.

Distribución de la movilidad por género y provincia de Andalucía. Movilia 2006 Día laborable medio												
	a pie o bicicleta		Coche o moto		Autobús urbano o metro		Autobús interurbano		Tren		Otros	
	hombre	mujer	hombre	mujer	hombre	mujer	hombre	mujer	hombre	mujer	hombre	mujer
Almería	31,63	49,11	67,13	42,12	0,31	2,65	0,75	2,6	0,17	-	2,02	3,53
Cádiz	41,18	52,9	55,7	40,4	1,91	4,16	0,94	1,02	0,27	0,67	1,97	0,85
Córdoba	47,02	59,21	50,8	33,43	1,69	3,58	0,42	2,95	0,07	0,17	3,36	0,66
Granada	41,9	56,9	53,78	33,85	2,24	5,17	2,08	2,65	-	-	2,64	1,43
Huelva	42,53	61,53	54,78	34,46	1,44	1,27	1,25	1,77	-	0,14	2,77	0,84
Jaén	44,23	63,35	51,72	29,17	2,28	6,01	1,77	0,58	-	-	3,17	0,89
Málaga	39,28	56,83	56,41	30,27	3,07	9,22	0,54	1,41	0,69	0,26	1,82	2
Sevilla	29,82	46,91	65,53	42,21	3,49	7,14	0,87	2,44	0,3	0,19	1,57	1,12
Andalucía	38,37	54,32	58,02	36,85	2,36	5,58	1,00	1,92	0,24	0,24	2,21	1,09

Fte. Elaboración propia a partir de los datos de Movilia 2006 del Ministerio de Fomento.

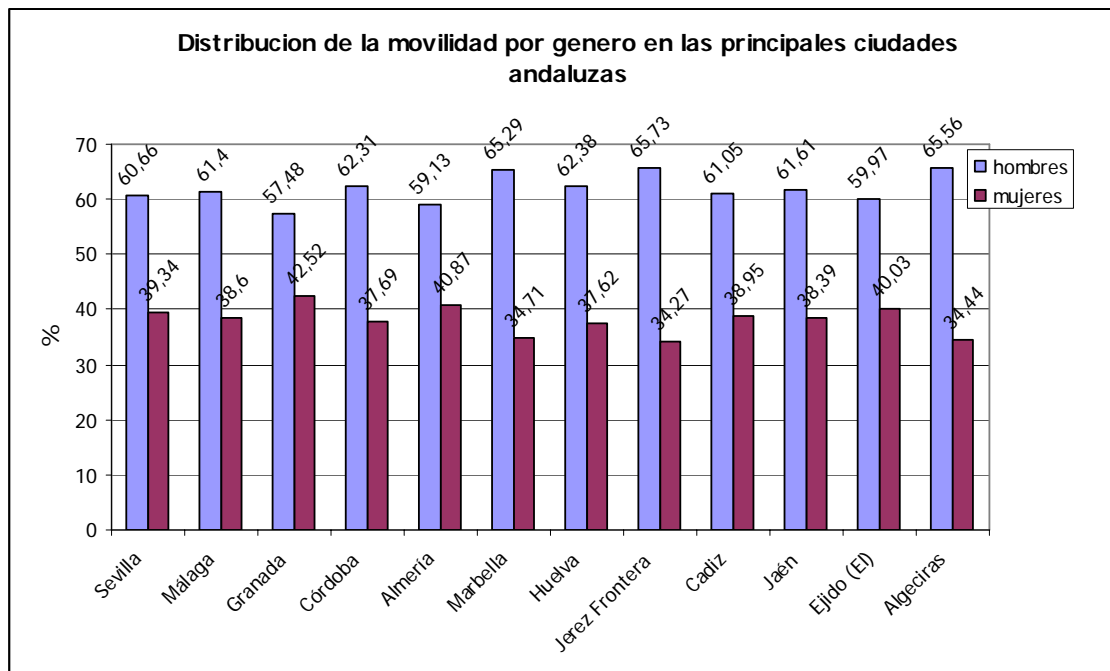
Comparando los datos del 2006 con los más recientes de la Encuesta Social de Andalucía 2008 se observa que las pautas se repiten. Las mujeres utilizan más el transporte público que los hombres en todas las provincias. Málaga es la ciudad donde se registra un mayor porcentaje de viajes realizados por mujeres en servicios de transporte público, alcanzando el 19,2%.

Al mismo tiempo los hombres son protagonistas en el uso de los vehículos motorizados individuales superando en varios casos el 60% del reparto modal en las provincias de Sevilla, Málaga, Cádiz y Almería. En relación a "otros medios" de transporte donde tienen cabida los desplazamientos peatonales y ciclistas, pero también el "no sale de casa", las mujeres agrupan los mayores porcentajes en el reparto modal en todas las provincias, destacando especialmente el caso Huelva donde las mujeres realizan el 63,9% de todos sus viajes en este grupo.

Distribución modal de la movilidad según el genero por provincias andaluzas, 2008 (%)									
Provincias	Transporte publico			Vehiculo privado			Otros medios		
	hombre	mujer	subtotal	hombre	mujer	subtotal	hombre	mujer	subtotal
Almería	9,2	13,2	11,1	65,6	43,1	54,7	25,2	43,6	34,1
Cádiz	10	10,4	10,2	64,3	41,7	52,8	25,7	47,9	37
Córdoba	8,4	13,3	10,6	54,7	28,9	43	36,9	57,8	46,4
Granada	10,2	15,3	12,9	59,6	31,1	44,3	30,2	53,6	42,8
Huelva	9,1	9,5	9,3	58,6	26,6	41,2	32,3	63,9	49,5
Jaén	3,9	4,7	4,4	44	21,7	31,6	52,1	73,5	64
Málaga	9	19,2	14	61,8	41,4	51,8	29,2	39,5	34,3
Sevilla	15,1	15,5	15,3	61,1	33,6	47	23,8	50,9	37,7
Andalucía	10,2	13,7	12	59,9	34,8	47,1	29,9	51,6	40,9

Fte. Elaboración propia a partir de los datos de Movilia 2006 del Ministerio de Fomento.

En cuanto a los motivos de los desplazamientos, se cuenta con la información correspondiente al trabajo y al estudio en las principales ciudades andaluzas, donde los hombres en todos los casos tienen mayor peso que las mujeres, con 1.634.396 viajes diarios de los hombres (65,37% de los viajes al trabajo), frente a los 865.964 de las mujeres (34,63% de la movilidad al trabajo).



Fte. Elaboración propia a partir de los datos del Censo de Población y Viviendas, 2001. Resultados detallados en versión accesible, 2007. www.ine.es

Las ciudades con mayor presencia de movilidad femenina respecto a los hombres son Granada con un 42,52%, y Almería y El Ejido con cifras en torno al 40%. Las sevillanas alcanzan el 39% de la movilidad general, y la movilidad de las mujeres de Málaga, Cádiz y Jaén se encuentra en torno al 38%.

Los viajes a los centros de estudio son muy inferiores que los que se realizan al trabajo, pero al coincidir en hora punta se solapan y tienen comportamientos similares a los laborales. En el caso de los desplazamientos por motivo estudio ocurre justo lo contrario que en los viajes al trabajo, el mayor peso lo tienen las mujeres no solo en valores absolutos, sino también porcentualmente (54,97% de la movilidad al centro de estudio) en todas las ciudades, tal y como se observa en la siguiente tabla.

Distribución de la movilidad por estudio y genero en las principales ciudades andaluzas					
	Varón	%	Mujer	%	TOTAL
Sevilla	51.487	45,91	60.658	54,09	112.145
Granada	30.330	43,72	39.051	56,28	69.381
Málaga	30.373	46,21	35.355	53,79	65.728
Córdoba	15.952	45,36	19.213	54,64	35.165
Almería	9.248	43,86	11.835	56,14	21.083
Huelva	9.103	43,83	11.666	56,17	20.769
Cádiz	9.298	47,39	10.321	52,61	19.619
Jaén	8.192	43,89	10.472	56,11	18.664
Todas las ciudades	226.061	45,03	275.914	54,97	501.975

Fte. Elaboración propia a partir de los datos del Censo de Población y Viviendas, 2001. Resultados detallados en versión accesible, 2007. www.ine.es

Al relacionar el género en cada una de las provincias y al mismo tiempo el modo y medio de transporte utilizado se observa un comportamiento más lineal entre el grupo de hombres que tienen como medio de desplazamiento fundamental el vehículo privado en todas las ciudades. Mientras que entre las mujeres combinan el uso del vehículo privado, con ir andando o con utilizar el transporte público. Depende de las ciudades:

- Almería las mujeres tienen un reparto muy parecido entre el modo andando (32,22%) y el uso del vehículo privado (32,38%), aunque el peso del transporte público es inferior, agrupa a un buen número de viajes con un 14,97%.
- En la ciudad de Cádiz, las mujeres se desplazan fundamentalmente andando (35,28% de los viajes), seguido de la utilización del transporte público con un 30,43% y el uso del coche solo representa el 16,02% de la movilidad.
- En la ciudad cordobesa las mujeres utilizan bastante el automóvil, suponiendo un 31,98%. El coche supera a otros modos como el caminar (24,64%) o el uso del transporte público (23,62%).
- Andar es el modo fundamental de desplazamiento de las mujeres granadinas suponiendo el 29,62% de la movilidad femenina, seguido del uso del transporte público (27,55%) y del vehículo privado (22,69%)
- En la ciudad de Huelva, el modo andando es el fundamental con un 29,21% de los viajes de las mujeres, seguido, con cifras muy parecidas, del uso del vehículo privado (28,67%) y del transporte público (24,08%)

- En Jaén, las mujeres son sobre todo peatonas, representando estos viajes el 39,76% de la movilidad femenina, aunque el uso del automóvil tiene un peso importante con un 26,11%, la utilización del transporte público es de los más bajos de todas las capitales andaluzas, junto a Almería, con menos de un 16%.
- El modo principal de desplazamiento de las mujeres malagueñas es el automóvil privado con un 39,83%; estos resultados pueden deberse a la gran dispersión urbanística que obliga a la dependencia de este vehículo incluso para el desarrollo de las actividades cotidianas. Los desplazamientos peatonales son los más bajos del colectivo de mujeres de las ciudades andaluzas analizadas alcanzando únicamente un 17,62% de los viajes.
- Finalmente, las sevillanas, al igual que las mujeres malagueñas concentran escasos viajes peatonales en cercanía, el porcentaje de viajes a pie es bajo, un 16,40%. Los viajes motorizados tienen un peso importante, tanto los realizados en automóvil en solitario con un 34,54% de los desplazamientos, como los que se efectúan en transporte público (30,23%).

Estas cifras hay que analizarlas con cautela, ya que corresponden a los resultados del Censo de Población y Vivienda 2001 del Instituto Nacional de Estadística. Ha transcurrido una década desde su elaboración, lo que ha permitido en algunos casos transformar la distribución modal urbana de las mujeres, ya que son muchas las ciudades que han emprendido actuaciones favorables a la potenciación de los desplazamientos no motorizados y del transporte público colectivo.

7.2. La utilización del transporte publico por las mujeres en las diferentes provincias andaluzas

7.2.1. El peso del transporte publico en la movilidad de las mujeres

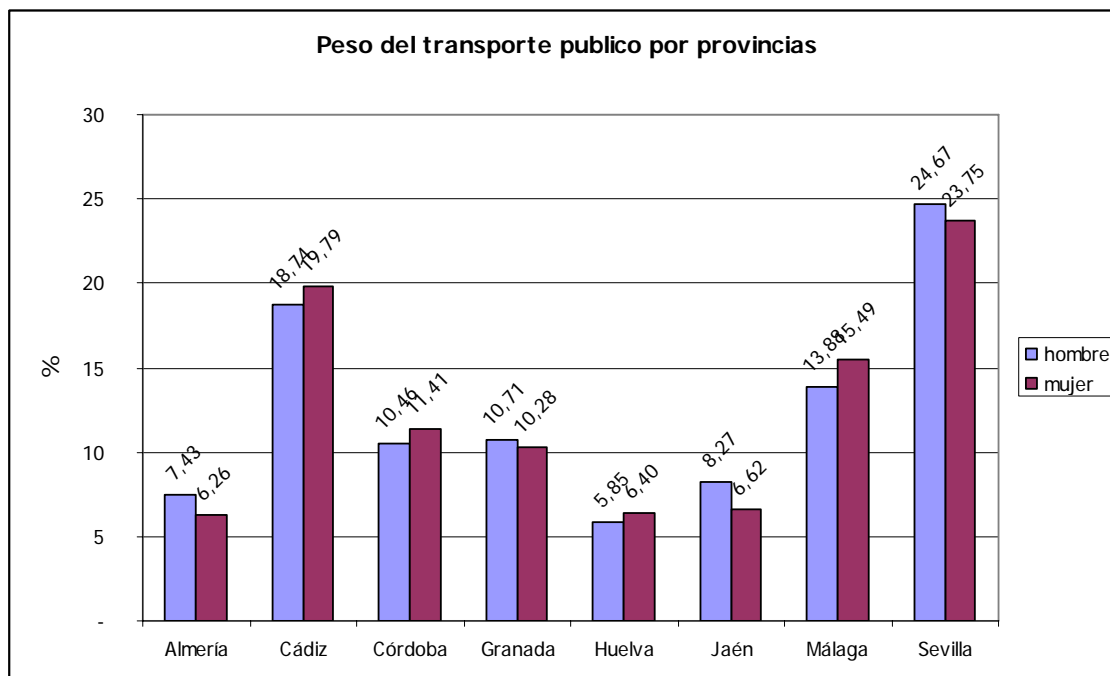
Como ya se ha señalado, el transporte público en Andalucía tiene una escasa participación dentro del conjunto de la movilidad general, supone un 5,53% de todos los desplazamientos en día laborable medio (1.099.300 viajes diarios). Las mujeres son las protagonistas en la utilización de estos servicios de transporte con un 66,52% de los viajes (731.300 viajes). Este uso del transporte público por parte de las mujeres andaluzas tiene un peso del 3,63% del conjunto de viajes diarios en toda la Comunidad andaluza.

Peso del transporte publico por genero y provincia (miles)								
	Autobús urbano o metro		Autobús interurbano		Tren		total	
	hombre	mujer	hombre	mujer	hombre	mujer		%
Almería	2,4	16,8	5,8	16,5	1,3		42,8	3,89
Cádiz	34,7	76,8	17,1	18,9	5	12,4	164,9	15
Córdoba	18,2	34,7	4,5	28,6	0,7	1,6	88,3	8,03
Granada	24,4	54,6	22,7	28			129,7	11,80
Huelva	8,8	7,4	7,6	10,3		0,8	34,9	3,17
Jaén	18,4	39,2	14,3	3,8			75,7	6,89
Málaga	45,8	137,1	8,1	21	10,3	3,9	226,2	20,58
Sevilla	88,4	159,9	22	54,6	7,6	4,2	336,7	30,63
Andalucía	241,1	526,7	102,1	181,8	24,8	22,8	1.099,3	100%

Fte. Elaboración propia a partir de los datos de Movilia 2006 del Ministerio de Fomento.

El volumen más importante de viajes se concentra en las provincias con mayor número de habitantes y con sistemas más sólidos de transporte publico como Sevilla, Málaga o Cádiz. Por su parte, las mujeres tienen una mayor presencia en las áreas urbanas, en todos los medios de transporte, tanto en los urbanos como en los interurbanos. Las mujeres superan en volumen de viajes a los hombres en la utilización de casi todos los medios de transporte, excepto en el caso de Almería donde son los hombres los que realizan más viajes.

La movilidad de las mujeres tiene algo más de peso en las provincias de Cádiz (19,79% frente al 18,74%), Córdoba (11,41% frente a 10,46%), Huelva (6,40% frente a 5,85%) y Málaga (15,49% frente a 13,8%). Esta escasa utilización del transporte público distribuido por provincias da los resultados siguientes:



Fte. Elaboración propia a partir de los datos de Movilia 2006 del Ministerio de Fomento.

7.2.2. El uso del transporte publico en cada provincia

El análisis detallado por medios de transporte y genero en cada una de las provincias permite analizar el peso de cada forma de desplazamiento.

Huelva y Almería son las provincias donde menor presencia tiene el transporte público, con un 3,17% y un 3,89% respectivamente. Al mismo tiempo son las que tienen menos población y un menor grado de urbanización de toda Andalucía.

ALMERIA								
	Bus urbano		Bus interurbano		ferrocarril		total	
Mujeres	16.800	87,5%	16.500	73,99%			33.300	77,80%
Hombres	2.400	12,5%	5.800	26,01%	1.300	100%	9.500	22,20%
Total	19.200	44,86%	22.300	52,10%	1.300	3,04%	42.800	100%

El peso del transporte publico es de 3,89% (42.800 viajes). Las mujeres de Almería efectúan el 77,8% del conjunto de los viajes en transporte público. El 73,99% de los viajes en autobús interurbano y el 87,5% de los viajes en autobús urbano (16.800). Las mujeres utilizan los servicios de transporte fundamentalmente para desplazarse hasta su centro de estudios, y para trabajar, 33,33% de los viajes; sin embargo, son el resto de los motivos asociados a lo domestico, los que suman un mayor porcentaje: comprar, acompañar, visitar, etc.

En el caso de Huelva, la participación de las mujeres y de los hombres en el uso del transporte público se asemeja aunque con un mayor número de mujeres

HUELVA								
	Bus urbano		Bus interurbano		ferrocarril		total	
Mujeres	8.800	54,32%	7.600	42,46%			16.400	46,99%
Hombres	7.400	45,68%	10.300	57,54%	800	100%	18.500	53,01%
Total	16.200	46,42%	17.900	51,29%	800	2,29%	34.900	100%

En cuanto a los destinos de los viajes, en el caso de Huelva las mujeres también concentran los viajes para acercarse a su centro de estudio o de trabajo, aunque en un porcentaje superior (40,08%), siendo el resto de los motivos más relacionados con lo doméstico

Jaén es otra provincia donde el transporte público no tiene mucha presencia, solo alcanza al 6,89% de la movilidad general, aunque en valores absolutos supera a las provincias anteriores de Almería y Huelva alcanzando los 107.100 viajes.

JAEN								
	Bus urbano		Bus interurbano		ferrocarril		total	
Mujeres	39.200	68,06%	3.800	20,99%	5.800	18,47%	48.800	45,56%
Hombres	18.400	31,94%	14.300	79,01%	25.600	81,53%	58.300	54,44%
Total	57.600	53,78%	18.100	16,90%	31.400	29,32%	107.100	100%

Los principales motivos por los que las mujeres utilizan el transporte público destacan las compras con el 21,39% de los viajes (de estas el 95,6% se realizan en autobuses urbanos), seguido del desplazamiento al centro de trabajo que supone el 12,5% de los viajes.

La provincia de Córdoba concentra el 8,03% (88.300 viajes) de todos los viajes que se realizan en transporte público en la Comunidad andaluza. Las mujeres agrupan al 73,5% de la movilidad en transporte público, concentrándose los viajes en el autobús urbano 65,60%, en el interurbano 86,40% y en el tren con tan solo 66,67% de los desplazamientos en estos medios.

CORDOBA								
	Bus urbano		Bus interurbano		Ferrocarril		Total	
Mujeres	34.700	65,60%	28.600	86,40%	1.600	66,67%	64.900	73,50%
Hombres	18.200	34,40%	4.500	13,60%	700	29,17%	23.400	26,50%
Total	52.900	59,91%	33.100	37,49%	2.400	21,72%	88.300	100%

Las razones por las que las cordobesas utilizan los servicios públicos se encuentran en primer lugar las visitas con un 24,17% de los viajes, que se concentran sobre todo en los autobuses interurbanos. Le sigue en importancia los desplazamientos por motivo estudio con el 17,85% de los desplazamientos donde los autobuses interurbanos son los que recogen al mayor número de viajeras. Las compras suponen 15,64% viajes y el desplazamiento al trabajo el 7,58%.

Granada y Cádiz pertenecen a otro grupo donde el transporte público tiene una mayor presencia debido fundamentalmente a un mayor número de habitantes y a un mayor grado de urbanización y de actividad productiva y turística.

En Granada el transporte público representa el 11,8% (129.700 viajes) de toda la movilidad en transporte público de Andalucía con un peso mayor en el uso del autobús urbano, que es utilizado por el 69,11% de las mujeres.

GRANADA						
	Bus urbano		Bus interurbano		total	
Mujeres	54.600	69,11%	28.000	55,23%	82.600	63,69%
Hombres	24.400	30,89%	22.700	44,77%	47.100	36,31%
Total	79.000	60,91%	50.700	39,09%	129.700	100%

Estos servicios urbanos se utilizan sobre todo para acceder al puesto de trabajo en un 23% de los viajes, seguido de ir a hacer visitas. Los estudios concentran el 12,83% de todos los viajes que las mujeres realizan en transporte público. Las visitas a otras personas es el siguiente motivo en importancia con un 11,38%.

Cádiz representa el 15% (164.900 viajes) de los desplazamientos en servicios públicos de Andalucía, teniendo una clara ventaja los servicios urbanos que representan el 67,02%, 111.500 desplazamientos, y de estos son las mujeres las usuarias principales con un 68,8% de los desplazamientos. En los interurbanos también tienen protagonismo con un 52,5%; igualmente ocurre en el tren donde las mujeres realizan el 71,26% de los viajes en ferrocarril.

CADIZ								
	Bus urbano		Bus interurbano		Tren		TOTAL	
Mujeres	76.800	68,88%	18.900	52,50%	12.400	71,26%	108.100	65,55%
Hombres	34.700	31,12%	17.100	47,50%	5.000	28,74%	56.800	34,45%
Total	111.500	67,02%	36.000	21,83%	17.400	10,55%	164.900	100%

En cuanto a los motivos que justifican los desplazamientos destacan el estudio con un 17,8%, y las compras con un 12,2% en ambos casos utilizan fundamentalmente los autobuses urbanos para acceder a sus destinos.

Las dos mayores ciudades andaluzas Málaga y Sevilla concentran lógicamente las mayores proporciones de viajes en transporte público. Málaga agrupa al 20,58% (222.300 viajes) de los desplazamientos de Andalucía. Y son las mujeres las mayorías usuarias del transporte público con un 71,12% de los viajes en concreto en servicios urbanos de autobús.

MALAGA								
	Bus urbano		Bus interurbano		Tren		TOTAL	
Mujeres	137.100	74,92%	21.000	72,16%	3.900	27,66%	158.100	71,12%
Hombres	45.800	25,03%	8.100	27,84%	10.300	73,05%	64.200	28,88%
Total	183.000	82,32%	29.100	13,09%	14.100	6,34%	222.300	100%

Las mujeres utilizan estos medios de transporte para desplazarse principalmente a su puesto de trabajo 21,5% de las ocasiones, a acompañar a otras personas en un 8,39% y a estudiar en una proporción similar.

Finalmente, Sevilla que representa el 30,63% de todos los viajes en transporte público que se realizan en Andalucía (336.600 viajes). Como en el caso anterior se trata de viajes mayoritariamente urbanos, el autobús de la ciudad de Sevilla recoge el 64,14% de los viajes de las mujeres. En los viajes interurbanos (71,28%) las mujeres superan en viajes a los hombres mientras que en el tren son los hombres los que casi duplican los viajes a las mujeres.

SEVILLA								
	Bus urbano		Bus interurbano		Tren		TOTAL	
Mujeres	159.900	64,4%	54.600	71,28%	4.200	35,90%	218.700	64,97%
Hombres	88.400	35,6%	22.000	28,72%	7.600	64,96%	118.000	35,06%
Total	248.300	73,77%	76.600	22,76%	11.700	3,48%	336.600	100%

En cuanto a los motivos, las mujeres sevillanas utilizan el bus urbano sobre todo para ir al trabajo (23%) y para estudiar (10,5%). Para estos motivos también utilizan el interurbano aunque con un volumen de viajes muy inferior. El ferrocarril es un modo idóneo para realizar visitas (18,6% de los viajes).

7.3. Grado de Satisfacción de los Servicios de transporte publico urbano de Andalucía

Para analizar la satisfacción diferencial por género de las personas que utilizan los transportes públicos de las principales zonas urbanas y metropolitanas de Andalucía se ha contado con las Encuestas de Satisfacción realizadas por los diversos Consorcios de Transporte Metropolitanos, excepto Jaén⁴⁶.

La calidad de la información ha sido variable en cada uno de los consorcios, en el caso de Almería o Campo de Gibraltar los resultados hay que analizarlos con cautela ya que en muchas ocasiones la variable sexo está sin cumplimentar y ha sido necesario descartar un buen número de encuestas. En el caso del Consorcio de Granada que no ha facilitado la base de datos, por lo que ha complicado la homogenización de la información respecto a otros consorcios.

En general, el peso de las mujeres en el uso del transporte publico se hace evidente, tal y como se ha analizado anteriormente en el apartado de distribución modal.

Peso del uso del transporte público		
	hombres	mujeres
Almería	47%	53%
Campo de Gibraltar	39,7%	60,3%
Bahía de Cádiz	40,2%	59,8%
Córdoba	29,51%	70,49%
Málaga	41,9%	58,10%
Sevilla	30,5%	69,5%

Las mujeres que se desplazan en transporte público son fundamentalmente trabajadoras (Almería 50,74% y Córdoba 31,29%), y las pensionistas también son un grupo importante (19,33% en Córdoba y 8,77% de las mujeres de Almería).

En algunas ocasiones, uno de los motivos que pueden obligar a los usuarios a utilizar el transporte publico es la falta de vehiculo privado para desplazarse. En el caso de las mujeres este hecho es más evidente pues en todos los casos tiene un grado de propiedad del automóvil muy inferior al de los hombres:

Posesión del vehiculo privado		
	hombres	mujeres
Almería	67,24%	32,76%
Campo de Gibraltar	32,86%	29,11%
Córdoba	27,91%	17,97%
Málaga	46%	38,32%
Sevilla	32,80%	27,36%

⁴⁶ Encuestas de Satisfacción de los Consorcios de Transporte Metropolitanos de las Áreas de Córdoba (2006), Campo de Gibraltar (mayo del 2008), Bahía de Cádiz (Diciembre 2009), Almería (mayo 2009), Granada (en este caso los datos facilitados ya estaban explotados), Málaga y Sevilla del 2009.

Los motivos que justifican los viajes son diversos, y en cada consulta se valoran destinos diferentes. El trabajo es el destino principal de las mujeres usuarias del transporte público (en Sevilla el 45,52% de los viajes y en Granada el 22,26%). Los asuntos personales también agrupan un buen número de viajes (14,62% en Sevilla) o la visita al médico (12,03% de la movilidad femenina en Sevilla y el 7,26% en Granada).

Motivos de los desplazamientos				
	Granada		Sevilla	
	hombres	mujeres	hombres	mujeres
Acompañar	0,16	0,81	1,08	1,42
Asunto Personal	2,42	5,16	14,52	14,62
Compras	0,48	7,90	2,69	5,19
Estudio	11,29	19,19	21,51	11,79
Gestiones	2,26	2,90		
Médico	2,26	7,26	5,38	12,03
Trabajo	5,65	3,23	40,86	45,52
Ocio	2,90		11,29	7,08
Otras				2,36
NS NC	1,45	2,42		

En cuanto a las razones que señalan las mujeres sobre la utilización de los servicios públicos de transporte, las de Campo de Gibraltar señalan en primer lugar la puntualidad (29,11%), seguido de la seguridad a bordo (19,72%) y de la frecuencia (15,96%). El trato del conductor es un aspecto que preocupa un poco más a las mujeres (6,10%) que a los hombres (5%). En la encuesta del Consorcio de la Bahía de Cádiz es la comodidad el aspecto que más valoran las mujeres que usan el barco (6,86%), mientras que entre las que usan el autobús un 6,37% dice que lo utiliza por ahorrarse el dinero del aparcamiento.

En cuanto a la valoración de los servicios de transporte público en general es positiva y la mayoría de los usuarios parecen estar contentos con los servicios. En Campo de Gibraltar las mujeres y los hombres valoran el transporte como normal o bueno de forma muy parecida. En Bahía de Cádiz el barco está mejor valorado que el autobús, aunque las mujeres son algo más críticas en ambos casos en la puntuación. En el caso de Granada las mujeres dan una mejor valoración que los hombres. En Málaga las mujeres son algo más críticas en la valoración. Los transportes de Sevilla tienen claramente el aprobado, tanto entre hombres como entre las mujeres, aunque las notas más altas las dan por lo general los hombres.

A continuación se describen los datos más relevantes de las Encuestas de Satisfacción de los Consorcios de Transporte de Andalucía.

ALMERIA

Se ha contado con el Informe de Resultados. Estudio de Satisfacción – Servicio de Autobuses. Consorcio de Transportes Metropolitanos. Área de Almería. Grupo P-VALUE Consulting- Mayo del 2009 y con la Base de datos Excell sobre la explotación de las Encuestas de Satisfacción de Almería (2009)

Cuestiones metodológicas:

Todos los datos que se proporciona esta encuesta hacen referencia a las personas que van en transporte público. En el caso de Almería, a usuarias y usuarios del autobús.

Según aparece en la memoria de la encuesta, se recabó la opinión de 1.717 usuarios, de los cuales el 53% eran hombres y el 47% mujeres. A la hora de explotar la base de datos, el número de encuestas disponibles ha sido de 1.397, variando las proporciones: el 47% son hombres y el 53% mujeres.

Entre la memoria y los datos analizados hay un baile de cifras que puede, o no, ser un simple error de escritura. Ambas fuentes mantienen la proporción 53% - 47%, atribuyendo la memoria una mayor respuesta de varones y, según los datos analizados, una mayor respuesta femenina. Estas diferencias generan una cierta cautela a la hora de analizar los datos ya que se desconoce cómo ha sido diseñada la muestra y, por lo tanto, si es representativa en la distribución por sexos. Tal vez, dada la cifra de la memoria, había una intención inicial de equiparar respuestas y conocer por igual la opinión de mujeres y hombres, independientemente de su representación real.

Se trata de una encuesta de satisfacción, a través de la cual se puede entrever el perfil de usuarias y usuarios. El análisis se ha realizado por separado, dado que no se puede hacer una estimación global, al no tener clara su representatividad.

Por otra parte, parece que la variable del género no se ha tenido especialmente en cuenta en la recabar los datos, dado que para algunas preguntas el 11% de las respuestas figuraba como que no se sabía el sexo de la persona que respondía.

Análisis de resultados

El perfil que surge en esta fotografía de los usuarios y usuarias del transporte público es que la mitad de los viajes los protagonizan trabajadores y trabajadoras, en una proporción bastante similar para ambos (53,9% en ellos y 50,74% en ellas). A bastante distancia les siguen, en el perfil de usuarios del transporte público, las chicas y los chicos estudiantes, que representan el 13,57% de los viajes de ellos y el 14,30% de las viajeras.

Actividad del que se desplaza por género. Almería 2009						
	Hombre	%	mujer	%	Total	%
Trabaja	354	53,96	376	50,74	730	52,25
Estudia	89	13,57	106	14,30	195	13,96
Parado	47	7,16	26	3,51	73	5,23
Jubilado	74	11,28	65	8,77	139	9,95
Labores Hogar			85	11,47	85	6,08
Otras	92	14,02	83	11,20	175	12,53
Total	656	100	741	100	1397	100

Fte. Encuesta Satisfacción, Consorcio de Transportes de Almería, 2009

Los hombres parados (7,16%) y jubilados (11,28) viajan proporcionalmente más en transporte público que las mujeres que están dentro de esas dos categorías, 3,51% y 8,77%, respectivamente. No obstante, resulta difícil conocer a fondo esta realidad, dado que en las mujeres aparece la categoría "labores del hogar" y tanto las que están en edad de jubilación como las paradas que no cobran desempleo, pueden asignarse dentro de esta actividad que engloba al 11,2% de las viajeras.

En cuanto al tiempo que se emplea en los desplazamientos, la encuesta permite desvelar una pauta habitual y es el menor tiempo destinado al transporte de ellas. Casi la mitad de las mujeres hace recorrido inferiores a 45 minutos, 48,8%, frente al 37,5% de hombres.

Por el contrario, la mayor propensión de ellos a realizar cotidianamente recorridos más largos se refleja en que un 30,79% de los viajes masculinos son de más de una hora, frente al 22,94% de los viajes de esa duración protagonizados por mujeres

Tiempo total que emplea en el desplazamiento por género. Almería 2009						
	Hombre	%	mujer	%	Total	%
< 15 minutos	14	2,13	20	2,70	34	2,43
Entre 15 y 30 min.	113	17,23	172	23,21	285	20,40
Entre 30 y 45 min.	133	20,27	190	25,64	323	23,12
Entre 45 y 60 min.	164	25	188	25,37	352	25,20
Mas de 1 h	202	30,79	170	22,94	372	26,63
NS/NC	30	4,57	1	0,13	31	2,22
Total	656	100	741	100	1397	100

Fte. Encuesta Satisfacción, Consorcio de Transportes de Almería, 2009

En relación a la posesión de carnet de conducción y posesión de vehículo, la encuesta muestra una distribución desigual entre ellas y ellos. De las mujeres viajeras, el 33,7% tiene permiso de conducción y, una proporción similar, 32,7% dice disponer de vehículo. Mientras, de los varones viajeros, el 54,9% tiene algún tipo de permiso de conducción y el 67,2% tiene vehículo.

Estas respuestas, abren nuevas cuestiones, como, por ejemplo diferenciar, si se trata de vehículo personal o familiar y, también, si el uso posible se realiza como conductor/a o como acompañante.

Posesión de automóvil entre los usuarios del autobús (Almería)						
edad	hombres		mujeres		total	
		%		%		%
< 15 años		-		-	-	-
15 -25 años	17	14,53	6	10,53	23	13,22
26 – 45 años	40	34,19	27	47,37	67	38,51
46- 65 años	33	28,21	21	36,84	54	31,03
>65 años	27	3,08	3	5,26	30	17,24
Total	117	67,24	57	32,76	174	

Fte. Encuesta Satisfacción, Consorcio de Transportes de Almería, 2009

CAMPO GIBRALTAR o BAHÍA DE ALGECIRAS

Se ha contado con Informe de Resultados panel Servicio de Autobuses del Consorcio de Transporte Metropolitano. Campo de Gibraltar. Mayo 2008. Grupo P-VALUE Consulting. Mayo del 2008 y con la Base de Datos Excell de la Encuesta de Satisfacción del Campo de Gibraltar.

Cuestiones metodológicas:

Se realiza la encuesta entre el 27 y el 30 de mayo a 656 personas. De las encuestas realizadas, tan sólo la mitad registran el sexo de la persona que responde, por lo que la muestra que se ha podido explotar para este estudio es tan sólo de 354 usuarias y usuarios. Del total de respuestas, el 39,7% son hombres y el 60,3% mujeres.

Se parte, por lo tanto, con una muestra "diezmada", que incrementa el error en las respuestas y que invalida la representatividad para conocer algo esencial como es la distribución entre usuarias y usuarios de los transportes públicos.

Se trata de una encuesta de valoración de los servicios. En general, esta valoración resulta poco expresiva de las diferencias de género en el uso de los transportes, porque no ha estado en el diseño de la misma analizar esta cuestión. De los datos analizados, no hay una gran distancia entre la valoración que realizan hombres y mujeres. En aquellas cuestiones en las que las hay diferencias, tampoco se consigue saber a qué responde esa dispar valoración.

Al fin y al cabo, estas consultas sirven para detectar el sentir general en relación a los servicios públicos y dar una nota global al nivel de satisfacción, dado que tanto las preguntas como las respuestas son estandarizadas y se responden de forma rápida y poco reflexiva. Tan sólo en los extremos es donde se pueden detectar los temas en los que conviene indagar, pero esta

metodología no permite conocer más en detalle la naturaleza de los conflictos o de las satisfacciones.

Análisis de resultados

En cuanto al perfil de las personas que utilizan transporte público, más allá de la edad y el sexo, se puede conocer de forma desagregada, el porcentaje de personas que tiene vehículo y los motivos por los que no lo utilizan y suben al autobús. Como se ve en la tabla adjunta, la mayoría no responde a esta pregunta y la deja vacía. Con esto se deduce que sólo el 32,8% de hombres encuestados y el 29,1% de mujeres, tienen la posibilidad de utilizar coche. Entre esta minoría que responde, ellos muestran como motivo principal de no utilizarlo que lo tiene en el taller, seguido de la falta de aparcamiento. Y en el caso de las mujeres, el motivo principal es que el vehículo lo tiene otra persona.

Razón por la que usa el transporte público – Campo de Gibraltar, 2010 (%)									
Motivos	Motivo 1			Motivo 2			Motivo 3		
	Hombre	Mujer	Total	Hombre	Mujer	Total	Hombre	Mujer	Total
Comodidad	5,00	3,76	4,25	4,29	0,47	1,98			
Congestión del tráfico				1,43		0,57			
Vehículo en el taller	7,86	2,35	4,53	0,71	0,47	0,57			
Otra persona usa el veh	5,00	8,92	7,37	0,71	1,88	1,42			
Falta de aparcamiento	5,71	2,82	3,97				0,71		0,28
No posee carnet conducir	2,86	5,16	4,25						
Precio	1,43	1,88	1,70						
Rapidez	0,71	0,47	0,57						
Razones ecológicas		0,47	0,28						
Otra razón sin especificar	4,29	3,29	3,68						
Vacías	67,14	70,89	69,41	92,86	97,18	95,47	99,29	100,00	99,72
Total	100	100	100	100	100	100	100	100	100

En cuanto a la valoración general, predomina una valoración positiva y, tanto hombres como mujeres, consideran de forma similar que los transportes son buenos o muy buenos, un 47,85% ellos y un 47,37% ellas. También hay que decir que hay una cifra importante de personas que no se pronuncian en su valoración, al considerar estos servicios “normales”, englobando al 40% de hombres y 32,8% de mujeres.

Se vuelve a repetir una pauta habitual y es que las mujeres son un poco más críticas con los servicios de transporte que los hombres, el 12,21% de ellas consideran que son malos o muy malos, frente a la mitad de ellos, 6,43%. Aunque se pueden conocer los temas que despiertan más críticas, lo que no podemos conocer es quiénes están detrás de estas valoraciones: las que los utilizan y conocen más, las que viajan poco, o las que no tienen alternativas y se sienten cautivas, por citar algunas posibilidades.

Valoración del transporte público- Campo de Gibraltar, 2010						
Valoración	Hombre		Mujer		Totales	
		%		%		%
Muy bueno	3	2,14	5	2,35	8	2,27
Bueno	64	45,71	96	45,07	160	45,33
Normal	56	40	70	32,86	126	35,69
Malo	9	6,43	21	9,86	30	8,50
Muy malo			5	2,35	5	1,42
NS-NC	8	5,71	16	7,51	24	6,80
Total	140	100	213	100	353	100

En cuanto a los aspectos que más se valoran, sacan “notable” al considerarlos buenos o muy buenos: la calidad de trato (87% hombres y 82% mujeres); la comodidad (82% hombres y 72% mujeres); y la seguridad (78% hombres y 75% mujeres). Lo que desata más críticas está relacionado con las tarifas y los descuentos, donde por primera y única vez, ellos muestran más rechazo, 40,72%, que ellas, 34,27%. En cuanto a la gestión del transporte, una de cada cuatro mujeres está nada o poco satisfecha, 25,3%, mientras que sólo un 14,2% de varones lo evalúa así. El resto de los aspectos se mantiene en unos valores similares entre ambos sexos.

En cuanto a los aspectos que se consideran más importantes, las mujeres encuestadas valoran principalmente la puntualidad – 29,11% de ellas lo consideran el aspecto principal-, seguido de la seguridad, 19,7%, y de la frecuencia, 15,96%. Ellos también coinciden en valorar estos tres aspectos como los más destacados, aunque varía el orden: primero, seguridad (31,43%); segundo, puntualidad (21,43%); y tercero, frecuencia (16,43%).

Es curioso, porque lo que mejor “nota” saca en la valoración de los servicios: trato del conductor, comodidad y limpieza, por otro lado, son aspectos que quedan a la cola en las prioridades. Sumando estos tres temas sólo el 10,7% de mujeres y 11,4% de los hombres, lo consideran el aspecto más importante.

Aspectos más importantes del transporte público 1- Campo de Gibraltar, 2010						
	Hombre		Mujer		Totales	
		%		%		%
Puntualidad	30	21,43	62	29,11	92	26,06
Frecuencia	23	16,43	34	15,96	57	16,15
Seguridad a bordo	44	31,43	42	19,72	86	24,36
Descuentos	8	5,71	18	8,45	26	7,37
Información sobre el servicio	8	5,71	11	5,16	19	5,38
Facilidad de acceso y salida del vehículo	3	2,14	6	2,82	9	2,55
Rapidez	2	1,43	4	1,88	6	1,70
proximidad	5	3,57	9	4,23	14	3,97
Limpieza en el interior del vehículo	5	3,57	10	4,69	15	4,25
Trato del conductor	7	5,00	13	6,10	20	5,67
Comodidad en el interior de los autobuses	4	2,86	2	0,94	6	1,70
NS/NC	1	0,71	2	0,94	3	0,85
Total	140	100	213	100	353	100

BAHIA DE CADIZ

Informe de resultados. Estudio de Satisfacción Global de Usuarios en el servicio de transporte publico del Consorcio Metropolitano de Transporte de la Bahía de Cádiz (presentación en Power Point). Diciembre 2009. SIGMADOS, así como la Base de datos de la Encuesta de Movilidad Bahía de Cádiz, 2005.

Cuestiones metodológicas:

La muestra es de 2.000 personas, de los que el 40,2% son hombres y el 59,8% mujeres. No se ha podido conocer si esta muestra es representativa de la distribución real de usuarios por sexos.

Esta encuesta a diferencia de la de Almería se centra mucho en la imagen empresarial y en la utilización de los diferentes títulos de transporte. Esto hace que los datos de esta encuesta no sean comparables con Almería.

Es una encuesta de satisfacción y prácticamente todas las preguntas están referidas a la valoración que hacen usuarias y usuarios de los transportes públicos de barco y autobús: de su rapidez, su comodidad, o su seguridad, entre otras cuestiones.

Esta fuente apenas permite conocer el perfil de los usuarios y usuarias, más allá del sexo, la edad y el domicilio de origen, a penas hay datos para entender por qué algunas o algunos valoran mejor o peor un servicio o una característica u otra.

Análisis de resultados:

Una de las variables que introduce es la posesión de carnet de conducir, se extrae que un 39,8% de los hombres que usan servicios públicos tienen permiso de conducir y un 31,7% de mujeres poseen este título. Por otro lado, no se especifica qué tipo de permiso si se refiere o no a todo tipo de vehículos (motos y coches).

En la respuesta de los motivos de usar transporte público frente al privado, la mayoría deja vacía esta contestación, seguramente porque no tienen esa alternativa: el 68% de hombres y el 75% de mujeres. Entre la minoría que responde, en el caso de los autobuses, las mujeres consideran el primer motivo que se señala es el coste de aparcamiento (6,37%), seguido por el tráfico, el estrés y la comodidad del transporte público con cifras en torno al 3%.

En el caso del barco, tanto para hombres como para mujeres el principal motivo por el que se utiliza es por ser más cómodo. Mientras que los hombres valoran que tarda menos tiempo, las mujeres deciden dejar el coche en casa por el coste del estacionamiento. Pero, como se ha comentado anteriormente, se trata de una muestra pequeña, por lo que el margen de error puede ser elevado.

Motivo por el que utiliza el transporte publico en el desplazamiento por sexo en la Bahía de Cádiz. 2010				
Motivo	Autobús		Barco	
	hombres	mujeres	Hombres	mujeres
Coste combustible	2,79	1,58	4,08	4,25
Coste aparcamiento	7,98	6,37	5,78	6,21
Tráfico/estrés	4,53	3,35	4,76	2,61
Tarda menos tiempo	0,24	0,18	6,80	5,56
Comodidad Tpte. Público	4,34	3,14	11,56	6,86
Más ecológico	0,38	0,24	1,70	1,31
Otros	2,74	2,56	4,42	3,92
NS/NC	0,09	0,30	1,02	1,31
Vacías	76,91	82,27	59,86	67,97
Total	100	100	100	100

Los resultados de la encuesta muestran que no hay grandes diferencias entre hombres y mujeres en la estimación de estos servicios. En general, podemos decir que el transporte público "aprueba" aunque muy justo. En la nota global de los servicios de autobús, 43% de ellas opinan que es bueno o muy bueno, frente a un 46,3% de ellos. Por otro lado un 15,5% de mujeres consideran que malo o muy malo frente a un 13% de varones. Hay una cifra importante, 39,8% de hombres y 40,31% de mujeres, que no se decanta por una valoración, al considerarlo "normal".

Se muestra una tónica que se repite y es que las mujeres son un poco más críticas que los hombres con la mayoría de los servicios proporcionados por los autobuses públicos. No podemos saber las causas de esta menor satisfacción que se concentra en la frecuencia horaria - un 45% de mujeres considera que es mala o muy mala-, seguida de la amplitud de horarios y la información que concentra a un 30% de usuarias. Coinciden en estos mismos ítems la valoración negativa de los usuarios varones, aunque en una proporción algo más baja.

Lo que más aprecian tanto hombres como mujeres, y con gran diferencia del resto de asuntos, es el trato del personal en los servicios de transporte que saca un "notable". Casi tres de cada cuatro de las personas encuestadas coinciden en valorar muy positivamente este aspecto.

En el caso del barco, aunque es un modo mucho mejor valorado, el 1,96% considera el servicio malo, frente al 1,02% de los hombres.

Valoración global del servicio en los transportes públicos de la Bahía de Cádiz 2010						
	Autobús			barco		
	hombre	mujer	total	hombre	mujer	total
Muy bien	2,83	3,02	2,94	18,37	17,65	18,00
Bien	43,48	40,13	41,44	67,35	65,69	66,50
Normal	39,80	40,31	40,11	12,24	9,80	11,00
Mal	11,61	13,53	12,78	1,02	1,96	1,50
Muy mal	1,56	2,01	1,83			
NS/NC	0,71	1,01	0,89	1,02	4,90	3,00
Total	100	100	100	100	100	100

CORDOBA

Base de Datos Excell, Explotación Encuesta Origen – Destino de Córdoba 2006 (no se nos han facilitado datos referentes a la satisfacción de los servicios)

Cuestiones metodológicas:

Se ha entrevistado a 1.105 personas, siendo mayoritarias las mujeres (70,49%). Los hombres representan el 29,51% de la muestra analizada. Al igual que sucede con el resto de encuestas de satisfacción, no se conoce si esta distribución de la muestra refleja o no la realidad del reparto de usuarios por sexo.

Con estas limitaciones metodológicas, los resultados permiten una aproximación al perfil de los usuarios y usuarias a los que se les ha realizado la encuesta, en cuestiones muy concretas. Básicamente lo que se puede extraer es la actividad principal de la persona encuestada, el motivo del viaje, la frecuencia con la que lo realiza, el punto de destino y origen y el modo de acceso hasta el autobús.

Análisis de los resultados

La muestra analizada habla de que las usuarias principales de los autobuses cordobeses son mujeres en edad laboral y con empleo. Algo más de uno de cada cuatro viajes (28%) que se realizan en transporte público está protagonizado por mujeres de entre 18 y 65 años con trabajo remunerado.

En el caso de los varones, el usuario que predomina es el de estudiante; 34,5% de los viajes de ellos los protagonizan los jóvenes que cursan estudios. No obstante, en el cómputo global esto supone sólo 1 de cada diez viajeros, dada la representación mayoritaria de mujeres.

Los hombres con empleo que viajan en autobús representan el 8,7% del global de usuarios, veinte puntos por debajo de las mujeres que tienen esa misma actividad.

Usuarías y usuarios por actividad			
	Hombres	Mujeres	TOTAL
Trabaja	40,18	31,29	37,56
Estudia	22,59	34,05	25,97
Parado	9,63	12,88	10,59
Pensionista	10,53	19,33	13,12
Labores del hogar	16,05	0,31	11,40
Otros	1,03	2,15	1,36
total	100	100	100

En relación a los motivos que originan los desplazamientos, el motivo "trabajo" representa una cuarta parte del total de viajes analizados para el conjunto de usuarios. Mientras que para las mujeres es el motivo que predomina (29,5%), para los hombres este motivo ocupa el tercer lugar, nueve puntos por debajo de la proporción femenina (20,25%).

El motivo "estudio" tiene más peso en la movilidad de ellos, 27%, diez puntos por encima de la proporción en los viajes de ellas (17,33%). No obstante, en cifras absolutas hay una mayor presencia de chicas estudiantes que de chicos. Según la muestra analizada 176 mujeres estudiantes respondieron frente a 110 varones estudiantes.

Acudir al médico es, tanto para ellas como para ellos, otro de los principales motivos de desplazamiento, 22,98% y 21,17%, respectivamente.

Esta encuesta permite detectar algunas pautas habituales en la movilidad masculina y femenina que se repite en otros lugares: en los viajes de las mujeres hay una mayor presencia del motivo compra, duplicando esta proporción, 10,91% de los viajes de ellas tienen este motivo, frente al 4,91% de los viajes de ellos. Inversamente, los asuntos propios y el ocio tienen una mayor proporción en los viajes masculinos, 21,7%, que en los femeninos, 17,2%.

Motivo del viaje por genero, Córdoba 2006						
	MUJERES	%	HOMBRES	%	TOTAL	%
TRABAJO	230	29,53	66	20,25	296	26,79
ESTUDIOS	135	17,33	89	27,30	224	20,27
COMPRAS	85	10,91	16	4,91	101	9,14
RECREO/OCIO	46	5,91	23	7,06	69	6,24
ASUNTOS PROPIOS	88	11,30	48	14,72	136	12,31
MEDICO	179	22,98	69	21,17	248	22,44
OTROS	16	2,05	15	4,60	31	2,81
TOTAL	779	100	326	100	1105	100

Otro dato que aporta la encuesta es la disponibilidad de vehículo, bien propio o familiar. De nuevo, ellos poseen más vehículos en propiedad: en cuanto al coche, diez puntos por encima de la tasa de ellas -17,97 y 27,91%- y, en relación a la moto, más de 20 puntos -7,95% y 28,22%-.

	mujeres	hombres
Coche propio	17,97	27,91
Coche familiar	79,33	65,03
Moto propia	7,95	28,22
Moto familiar	17,32	22,39

El resto de cuestiones aportadas por la encuesta, no resulta muy representativa a la luz del género: ni la frecuencia del uso de transportes públicos, ni el modo de acceso al transporte público.

GRANADA

Encuesta de Satisfacción a usuarios del Servicio de Transporte Interurbano del Área de Granada. Existía un estudio de Movilidad en Día Laborable Medio del Área de Granada, de 1995 realizado por GHESA, S.L., pero no se dispone de la codificación y tampoco estaba desagregada por sexo. En el caso de Granada, se cuenta para el análisis no con la base de datos, sino con la explotación efectuada por el propio Consorcio.

Cuestiones metodológicas

Hay que tener en cuenta, a la hora de analizar la información, que el transporte interurbano, responsabilidad del Consorcio, únicamente cubre una cuarta parte del conjunto de los viajes (el resto es el Ayuntamiento de Granada. La encuesta se realiza exclusivamente en el servicio interurbano de autobuses del Área Metropolitana de Granada. El otro modo de transporte público colectivo, el sistema urbano de Granada, no ha sido analizado por la encuesta.

La encuesta analiza la opinión y satisfacción de los usuarios del Servicio de Autobuses pertenecientes al Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Granada se lleva una encuesta de satisfacción a los usuarios. Para el mismo se recogió la opinión a pie de calle de 1.292 usuarios del servicio, durante días 23, 24 y 25 de marzo de 2010. Dicho trabajo de campo se desarrolló en nueve paradas de la ciudad de Granada.

Análisis de resultados:

Los únicos resultados desagregados por sexo son: Modo de acceso y salida, motivo de viaje, frecuencia y valoración del servicio. Se trata de una información que *per se* no resulta muy útil para perfilar la movilidad en función del género. Vuelve a pasar lo mismo que con otras fuentes, que la propia elección de la muestra no hay constancia de cómo ha sido seleccionada y si responde a la distribución real por sexos de las personas que utilizan estos servicios colectivos. Tampoco se disponen de los datos absolutos, sino tan sólo de porcentajes sobre el total, que no resultan útiles porque, dado que las mujeres están sobre-representadas-, en todas las respuestas ellas acaparan cifras más altas.

Análisis de Resultados

Según esta fuente, los estudios son el motivo principal que justifica el desplazamiento en autobús (30,48%), seguido del trabajo (27,9%). Son mayoría las mujeres que opta por el autobús para ir a trabajar (22,26%) frente a los hombres (5,65%). De todas maneras, estos datos no nos hablan de qué proporción de los viajes masculinos son con destino trabajo u otros destinos, sino sólo de su importancia relativa que, como son pocos, será siempre reducida.

Motivo del viaje, Granada (%)			
	hombre	mujer	total
Acompañante	0,16	0,81	0,97
Asunto personal	2,42	5,16	7,58
Compras	0,48	7,90	8,39
Estudios	11,29	19,19	30,48
Gestiones	2,26	2,90	5,16
Medico	2,26	7,26	9,52
Trabajo	5,65	22,26	27,9
Ocio	2,90	3,23	6,13
NS-NC	1,45	2,42	3,87
Total	28,87	71,13	100

En cuanto a la valoración del servicio, en general se considera bueno. Aunque las mujeres realizan una valoración algo más negativa, ya que el 14,04% de las mujeres afirma que es malo o muy malo, frente al 1,77 % de hombres que lo califica de este modo.

Valoración del servicio, Granada (%)			
	hombre	mujer	total
Muy bueno	0,65	1,61	2,26
Bueno	20,81	40,81	61,61
Normal	5,32	13,87	19,19
Malo	1,61	10,65	12,26
Muy Malo	0,16	3,39	3,55
NS-NC	0,32	0,81	1,13
Total	28,87	71,13	100

MALAGA

Base Datos Excell -Encuesta de Satisfacción del Consorcio Metropolitano- Área de Málaga. 2010.

Cuestiones metodológicas

La mayoría de las personas que contestan la encuesta de satisfacción son mujeres. Aunque la muestra es muy elevada, con 4.800 personas encuestadas, no sabemos cómo ha sido seleccionada y si es representativa de la distribución real por sexos.

Hombre	Mujer	total
2.011	2.789	4.800
41,90%	58,10%	100%

Metodológicamente, esta encuesta permite corroborar algunas pautas que se suceden en otros lugares, en cuanto al perfil de usuarias y usuarios y en cuanto al grado de satisfacción. Vuelve a verse una pequeña diferencia en el grado de satisfacción entre hombres y mujeres que no se puede explicar por los datos recabados. Aunque, en este caso, permite conocer esa valoración por líneas de autobuses, con lo que combinándolo con algún otro análisis sobre el terreno, se podrían detectar algunos conflictos que con las encuestas no llegan a aflorar.

Hay una cuestión a destacar en la formulación de la pregunta de satisfacción que puede dar pie a errores, la categoría de "satisfecho", en comparación con "bastante satisfecho" no está muy clara cuál es la escala de la valoración.

Algunos resultados de la encuesta

Predominan las personas que hacen un uso frecuente, habiendo una mayor proporción de mujeres que de hombres que lo utilizan a diario -47,5% de las viajeras y 42,4% de viajeros-. Por el contrario, entre los viajeros infrecuentes hay una cuarta parte de varones -25,3% lo utiliza casi nunca o puntualmente- y un 20,7% de mujeres.

El motivo trabajo acapara el 29,9% viajes de ellas, cinco puntos por encima de los viajes de ellos con este mismo motivo, 24,81%. De alguna forma, se vislumbra un comportamiento habitual donde el acceso de los hombres al empleo está más vinculado al vehículo privado que en el caso de las mujeres.

Los desplazamientos por ocio cobran, en esta encuesta de Málaga, un peso mayor que en otros lugares, tal vez se deba a la presencia de turismo que se solapa con las actividades lúdicas de la población local y que se traduce en un 21,58% de los viajes de los varones y un 15,78% de los de las mujeres tengan esta motivación. La realización de la encuesta en relación a la temporada turística alta o baja, hará variar de forma significativa estos resultados.

En cuanto a los viajes para realizar compras, el porcentaje de los realizados por ellas duplica al de ellos, 13,19% frente a 6,76%. Mientras, los asuntos personales tienen mayor peso en la movilidad masculina, 18,35% que en la femenina, 13,73%.

La encuesta de satisfacción de Málaga desvela que la decisión de utilizar este medio se realiza más en "negativo" que en "positivo", esto es, se utiliza el autobús porque no se dispone de coche, antes que por las ventajas que ofrecen los servicios colectivos. Tres de cada cuatro mujeres, 74,7%, manifiestan que utilizan el transporte público porque no disponen de vehículo, bien nunca o en ese día. Una cifra similar a los usuarios varones, donde el 73,2% manifiesta que no tienen coche propio o no disponen ese día de él.

Motivo del viaje por el que ha utilizado el transporte publico por género en Málaga (2010)						
	Hombre	%	Mujer	%	Total	%
Trabajo	499	24,81	817	29,29	1316	27,42
Estudios	249	12,38	382	13,70	631	13,15
Compras	136	6,76	368	13,19	504	10,50
Visita medica	153	7,61	213	7,64	366	7,63
Ocio	434	21,58	440	15,78	874	18,21
Asuntos personales	369	18,35	383	13,73	752	15,67
Otros	155	7,71	174	6,24	329	6,85
NS/NC	16	0,80	12	0,43	28	0,58
Total	2011	100	2789	100	4800	100

Es curioso, porque las preguntas se centran en comparar ambos medios: en cuanto a coste y rapidez, pero no se incluyen motivaciones ambientales, por ejemplo, que tal vez pueden pesar a la hora de decidir cómo moverse.

Motivo por el que no ha empleado el coche por género en Málaga (2010)						
	Hombre	%	Mujer	%	Total	%
Sin coche propio	1086	54	1737	62,28	2823	58,81
Hoy no dispone de coche	387	19,24	346	12,41	733	15,27
El coche es más caro	98	4,87	96	3,44	194	4,04
El autobús es más cómodo	153	7,61	202	7,24	355	7,40
Es igual rápido el autobús que el coche	19	0,94	21	0,75	40	0,83
El coche es más lento	9	0,45	8	0,29	17	0,35
P	113	5,62	178	6,38	291	6,06
Otros	146	7,26	201	7,21	347	7,23
Total	2011	100	2789	100	4800	100

Pero como se indicaba al inicio, en esta competición, tan sólo una minoría valora más positivamente el autobús frente al coche a la hora de tomar la decisión.

A pesar de esta "infidelidad" a los servicios públicos, paradójicamente, el grado de satisfacción que manifiestan las personas consultadas es bastante aceptable. Un 28,6% de hombres manifiesta estar "bastante o muy satisfecho" frente a un 14,0% que manifiesta estarlo "poco o nada". Una mayoría se sitúa en un correcto "satisfecho": 49% de hombres y mujeres. Vuelve a suceder lo mismo que en otros lugares y la proporción de satisfacción es menor entre las mujeres: 25,4% "bastante o muy satisfechas" y 17,75% "poco o nada satisfechas".

Grado de satisfacción general por género en Málaga (2010)						
	Hombre	%	Mujer	%	Total	%
Muy satisfecho	138	6,86	179	6,42	317	6,60
Bastante satisfecho	437	21,73	529	18,97	966	20,13
Satisfecho	988	49,13	1387	49,73	2375	49,48
Poco satisfecho	229	11,39	406	14,56	635	13,23
Nada satisfecho	52	2,59	89	3,19	141	2,94
NS/NC	167	8,30	199	7,14	366	7,63
Total	2011	100	2789	100	4800	100

Una pregunta nueva, que puede ayudar a matizar la anterior, es cuando se pregunta si los servicios públicos tienen en cuenta la satisfacción de los usuarios. La respuesta mayoritaria de los hombres es afirmativa "sí, mucho" (44,26%) frente a una mayoría de mujeres que opinan que "solo un poco" (46,3%). La respuesta más negativa: "no, para nada" está más en boca de las mujeres (21,12%) que de los hombres (19,39%). De nuevo, un resultado que abre más interrogantes que respuestas.

Se tiene en cuenta la satisfacción de los usuarios por género en Málaga (2010)						
	Hombre	%	Mujer	%	Total	%
Si, mucho	344	44,26	428	15,35	772	16,08
Solo un poco	890	19,24	1292	46,32	2182	45,46
No para nada	387	19,39	589	21,12	976	20,33
NS / NC	390	17,11	480	17,21	870	18,13
Total	2011	100,00	2789	100,00	4800	100,00

SEVILLA

Base de Datos Excell de la Encuesta de Satisfacción del Consorcio Metropolitano del Área de Sevilla. 2009.

Cuestiones metodológicas:

Se disponía de la encuesta Domiciliaria del 1990, pero no contemplaba el sexo. Lo mismo ocurría con las encuestas del 2002, una de preferencias declaradas y otra complementaria.

En cuanto a la encuesta de satisfacción de 2010, el número de personas encuestadas es de 610, de los que 69,5% son mujeres y 30,5% hombres.

Al igual que con el resto de las fuentes, al no tener previsto en el diseño de la encuesta el análisis de las variables por sexo, sino de la población total, es probable que no sea representativa la muestra de este hecho.

Análisis de resultados

Un primer dato que ofrece la encuesta, como es la posesión de vehículo privado, se presta a confusión porque no se sabe si éste es familiar o personal y si se trata de coche o moto. Por eso, los datos no son muy expresivos.

Tienen vehículo el 29,02% de las personas usuarias del transporte público, distribuyéndose entre un 32,80% de hombres que manifiestan tener vehículo y un 27,36% de las mujeres.

Al igual que sucede con otras encuestas, el motivo principal es el trabajo, especialmente para ellas, 44,10% frente al 40,86% para ellos.

Vuelve a suceder que los viajes de estudio tienen más peso en la movilidad masculina, 21,5% que en la femenina, 11,79%, aunque en números absolutos mostrarán en los autobuses más chicas estudiantes que chicos. Ir al médico es la razón del 10% del total, aunque este motivo es superior entre las mujeres (12,03%) que entre los hombres (5,38%). Por el contrario, el ocio representa el motivo de desplazamiento del 29% de los hombres y del 7% de las mujeres. En el caso de las compras, las mujeres realizan más viajes (5,19%) que los hombres (2,69%).

Motivo de los viajes Sevilla, 2010						
	Hombre	%	mujer	%	Total	%
Asunto personal	27	14,52	62	14,62	89	14,59
Trabajo	76	40,86	193	45,52	269	44,10
Estudio	40	21,51	50	11,79	90	14,75
Ocio	21	11,29	30	7,08	51	8,36
Medico	10	5,38	51	12,03	61	10
Compras	5	2,69	22	5,19	27	4,43
Acompañante	2	1,08	6	1,42	8	1,31
Otra situación	4	2,15	10	2,36	14	2,30
NS/NC	1	0,54			1	0,16
Total	186	100	424	100	610	100

La encuesta realiza una valoración de los servicios donde usuarias y usuarios tienen que poner nota a temas como la frecuencia, la rapidez, la seguridad, la comodidad o la limpieza.

De nuevo, se repite el patrón habitual y, frente a una mayoría que aprueba los servicios, hay una mayor proporción de mujeres que de hombres que les pone un suspenso. Como pasa con el resto de encuestas, no se puede explicar el motivo de esta mayor insatisfacción.

En general la valoración global es buena, con la excepción del 6,98% de los hombres y el 9,68% de las mujeres que considera el servicio negativamente.

La nota media de la valoración del servicio es muy similar entre hombres y mujeres, dándoles ambos un aprobado, 6,6 y 6,3, respectivamente.

Calificación en la valoración global del servicio viajes Sevilla, 2010						
	Hombre	%	mujer	%	total	%
0	2	1,075	3	0,71	5	0,82
1			1	0,24	1	0,16
2	1	0,538	1	0,24	2	0,33
3	2	1,075	9	2,12	11	1,80
4	8	4,301	27	6,37	35	5,74
5	25	13,441	66	15,57	91	14,92
6	45	24,194	118	27,83	163	26,72
7	52	27,957	76	17,92	128	20,98
8	28	15,054	72	16,98	100	16,39
9	11	5,914	28	6,60	39	6,39
10	5	2,688	17	4,01	22	3,61
NS/NC	7	3,763	6	1,42	13	2,13
Total	186	100	424	100	610	100

También se ha dispuesto de la Base de Datos de la **Encuesta Domiciliaria de Sevilla 2007**, aunque no se ha utilizado en este estudio para ya que se pospone a un futuro análisis en el ámbito municipal de la movilidad de las mujeres. A pesar de este hecho se incluye en este Anexo estadístico ya que se ha realizado la explotación correspondiente.

Cuestiones metodológicas:

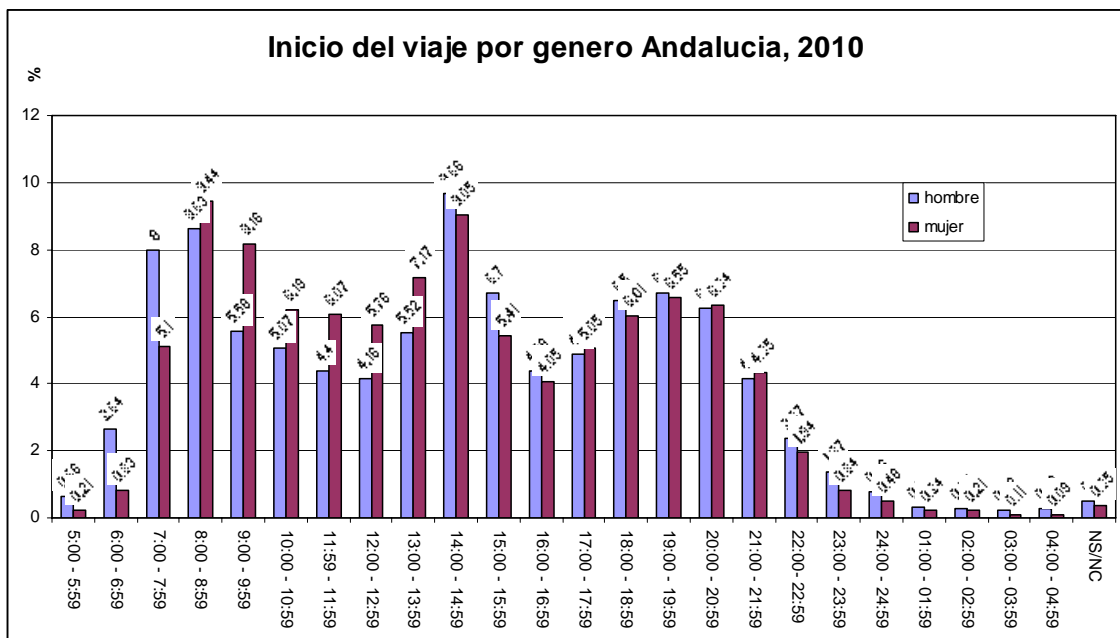
La encuesta domiciliaria habla de la movilidad de la población. Como su nombre indica, no se realiza a pie de parada como las de satisfacción, sino que la base donde se recaban los datos es el hogar. Esta encuesta permite conocer muchos aspectos de la movilidad masculina y femenina. En este sentido, sí que es representativa del comportamiento de hombres y mujeres.

Los datos de Sevilla muestran las diferencias entre la movilidad masculina y femenina: ellas caminan más y utilizan más el transporte colectivo, 35,8% y 13,01% respectivamente.

Mientras que los porcentajes de los viajes masculinos a pie y en transporte público son inferiores, del 25,7% y 7,1%, respectivamente. Se han incrementado los viajes de las mujeres en vehículo privado, pero todavía se quedan diez puntos por debajo de la proporción de los viajes masculinos: 44,1% frente a 54,2%.

Modos de transporte según el género (resumen) en Sevilla						
Modo	hombre		mujer		Total	
		%		%		%
A pie	10.492	25,67	14.840	35,81	25.332	30,78
Autobús urbano	2.379	5,82	4.303	10,38	6.682	8,12
Autobús Interurbano	530	1,30	832	2,01	1.362	1,65
RENFE	239	0,58	252	0,61	491	0,60
Tranvía/metro centro	16	0,04	18	0,04	34	0,04
Autobús empresa	92	0,23	67	0,16	159	0,19
Autobús escolar	76	0,19	66	0,16	142	0,17
Taxi	196	0,48	321	0,77	517	0,63
Coche	22.166	54,24	18.282	44,11	40.448	49,14
Moto	2.206	5,40	688	1,66	2.894	3,52
Bicicleta	1.006	2,46	480	1,16	1.486	1,81
Bicicleta publica	65	0,16	11	0,03	76	0,09
Furgoneta/camión	227	0,56	12	0,03	239	0,29
Otros	74	0,18	59	0,14	133	0,16
Modos de transporte combinados	1.104	2,70	1.214	2,93	2.318	2,82
Total	40.868	100	41.445	100	82.313	100

Hay diferencias en los horarios entre hombres y mujeres. En este tema confluyen varias cuestiones: el motivo de desplazamiento, la actividad principal y la percepción de seguridad, entre otras. El gráfico adjunto muestra cómo hay una mayor proporción de hombres en los horarios donde no hay luz natural, tanto de mañana como de tarde. Mientras, las mujeres realizan más viajes entre las 8 de la mañana y las 4 de la tarde.



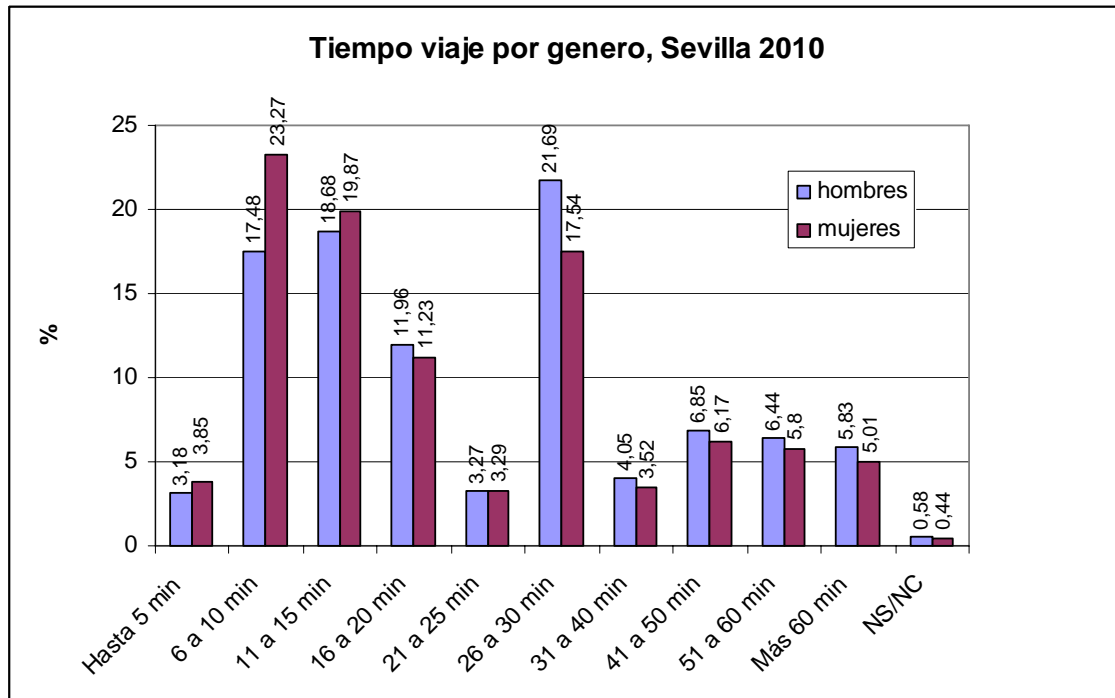
En cuanto a los motivos de desplazamientos, el acceso al trabajo y gestiones vinculadas al mismo, acaparan casi una cuarta parte de los viajes masculinos, 22,7%, mientras que para ellas suponen un 13,8%.

Realizar compras, cotidianas o no, tiene relevancia en la movilidad femenina, 10% de sus viajes son con este destino, el doble que la que registran los hombres para realizar esta actividad, 5%. Prácticamente esta misma proporción sucede en los viajes de acompañamiento que ellas realizan algo más del doble, 7,8% frente a 3,4%.

En el resto de motivos, aunque hay algunas diferencias, éstas no son tan destacadas

Motivo del desplazamiento según el género en Sevilla (2010)						
Motivo	hombre		mujer		Total	
		%		%		%
Casa/Domicilio	18.645	45,62	18.927	45,67	37.572	45,65
Trabajo	8.862	21,68	5.554	13,40	14.416	17,51
Estudios	2.117	5,18	2.198	5,30	4.315	5,24
Acompañar a alguien (Estudio, Trabajo, Otros...)	1.421	3,48	3.234	7,80	4.655	5,66
Compras cotidianas	1.542	3,77	3.400	8,20	4.942	6,00
Compras no cotidianas	517	1,27	831	2,01	1.348	1,64
Medico/Hospital	699	1,71	1.222	2,95	1.921	2,33
Visita amigo/Familiar	1.323	3,24	1.553	3,75	2.876	3,49
Gestiones de trabajo	404	0,99	169	0,41	573	0,70
Gestiones personales	1.563	3,82	1.482	3,58	3.045	3,70
Ocio/Espectáculos/Restaurant/ deportes	2.006	4,91	1.490	3,60	3.496	4,25
Comer/Cenar/Bar/Restaurante [NO OCIO]	188	0,46	135	0,33	323	0,39
Sin destino fijo, A pasear	1.273	3,11	902	2,18	2.175	2,64
Segunda residencia	80	0,20	93	0,22	173	0,21
Otros	214	0,52	237	0,57	451	0,55
N.S./N.C.	14	0,03	18	0,04	32	0,04
Total	40.868	100	41.445	100	82.313	100

Por último, el tiempo empleado vuelve a mostrar que la movilidad femenina se concentra en los viajes más cortos, la mayoría de los viajes de menos de 15 minutos están protagonizados por ellas. Mientras, los viajes de mayor duración hay una mayor presencia masculina.



8. Algunas experiencias de transporte publico con perspectiva de género

Las propuestas y experiencias de adecuación de los transportes públicos a las mujeres podemos decir que son todavía escasas, puntuales y, a veces, controvertidas.

En la siguiente relación se muestra el panorama variopinto que caracteriza este proceso de introducción de medidas con criterios de género en la movilidad. Se pueden encontrar desde programas institucionales que han asumido las políticas de transversalidad y que están llevando a cabo acciones concretas para mejorar el sistema de transportes, hasta propuestas surgidas de grupos y colectivos de mujeres que han sido posteriormente aprobadas y puestas en funcionamiento por los organismos competentes.

Las últimas acciones que se relatan en este apartado tienen que ver con la autogestión de la seguridad en los servicios de transporte por parte de grupos y de organizaciones no gubernamentales. Se trata de 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.

Rediseño de los servicios de autobús: “Entre Dos Paradas”

Este proyecto de movilidad surge en Montreal (Canadá) de la mano del Comité de Acción de Mujeres y Seguridad Urbana (CAFSU), fundado en 1992. Este grupo advirtió los problemas de inseguridad que para muchas mujeres suponía recorrer al anochecer trayectos largos desde la parada del autobús hasta su destino. Según la encuesta que manejaban de Gallup, dos de cada tres mujeres manifestaba sentir miedo al caminar de noche solas por la calle.

La propuesta que plantearon al organismo de transporte de la ciudad de Montreal fue la de crear un servicio permanente que permitiera a las mujeres bajarse entre dos paradas por la noche.

Se hizo una prueba piloto en el año 1996 para analizar la viabilidad del servicio y se puso definitivamente en funcionamiento a finales de ese mismo año. Posteriormente se ampliaron los servicios: inicialmente operaba a partir de las 21.30 horas y luego se vio la necesidad de adelantar el horario a las 19.30 horas de septiembre a abril, dado que anochece antes.

Foro de mujeres sobre Transporte en Sheffield (Reino Unido)

Se trata de una experiencia que comenzó en 1993 promovido por el departamento de Ordenación del Territorio del Ayuntamiento de Sheffield con motivo de la puesta en marcha del Plan de Municipal para el Centro Urbano y en el que participaron abiertamente las mujeres.

Tras la consulta un grupo de mujeres técnicas de la Administración 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.

Proyecto METRAC (Metro Action Comité on Public Violence Against Women)

Se trata de un proyecto que comenzó a desarrollarse en 1989 en la ciudad de Toronto (Canadá). Se trata de una experiencia en la que estaban implicadas la Comisión Sobre Seguridad de la Región Metropolitana de Toronto con participación local de las organizaciones de mujeres.

Las mujeres de Toronto decidieron racionalizar y ordenar mediante una guía metodológica las condiciones necesarias y deseables para conseguir una sensación real de seguridad y de autonomía en el uso de la ciudad.

La guía consta de una simple lista de temas a testar que permiten verificar si un entorno está siendo diseñado de forma segura desde los ojos de las mujeres y del conjunto de la ciudadanía. Los temas más importantes que se auditan son la iluminación, la visibilidad, el mantenimiento de las zonas urbanas, del transporte público y de los itinerarios peatonales.

Las mujeres chequearon la seguridad en parques, paradas de autobús, entornos educativos, y de ocio, zonas residenciales, aparcamientos y sistemas de transporte público. Esta experiencia ha sido transferida a otras ciudades de otros países. Es un método muy eficaz ya que permite recoger la información sobre aspectos en que las mujeres son expertas y que sin embargo a los técnicos "expertos", les resulta costoso entender.

Proyecto Ciudad Amable

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 máquinas canceladoras 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

Diseño de arquitectónico con perspectiva de género: Estación de Plaza de Cataluña

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. Esto es, 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 zigzagueantes.⁴⁷

Lo que ahora mismo puede resultar moneda 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.

⁴⁷ Muxi, Zaida: Ciudad próxima, urbanismo sin género (2009) Disponible en web: <http://www.ciccp.es/revistaIT/textos/pdf/09>

Participación de mujeres en la planificación del transporte: Plan de transporte de la Comarca de Pamplona

En el año 1998 la Concejalía de la Mujer del Ayuntamiento de Pamplona 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.

Cambio normativo y reacondicionamiento del espacio interior de los vehículos: “Carritos al Bus”

En el año 2004 el Colectivo de Mujeres Urbanistas inició la campaña “Carritos al Bus” en el ámbito de la Comunidad de Madrid. 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 publico 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 publico 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 2008⁴⁸, 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 practica esta decisión.



Parada accesible en Tübinga (Alemania)

⁴⁸ 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.

Planificación global con perspectiva de género: Plan de Acción de Londres para las Mujeres

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 Plan de Acción de Londres para las Mujeres, 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 magnífica herramienta que tiene entidad en sí misma y que es transferible a otras ciudades.

Hackney Community Transport (HCT) Proyecto para reclutar mujeres en las empresas de autobuses

Este proyecto se ha desarrollado por HCT 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.

El proyecto incluye una cadena de acciones dirigidas a integrar a las mujeres en este sector: orientación laboral, cursos de formación y realización de prácticas. La iniciativa establece programas de inserción laboral que permite obtener personas cualificadas específicamente para la actividad que van a desarrollar. El programa cuenta con formación en cuestiones que ahora mismo son básicas, como la atención a personas con discapacidad o las habilidades de comunicación y trato con los clientes/as.

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.

Este proyecto pretende derribar muchas barreras que dificultan a las mujeres acercarse a una compañía de autobuses para solicitar empleo, percibiendo que se introducen en un mundo dominado por los hombres. El programa se inició en abril de 2005 y, desde entonces, hay ya experiencias exitosas de empleo femenino en estas empresas.

Medidas contra el acoso y la violencia en los transportes: Transporte segregado

En muchas ciudades donde el acoso y las agresiones a las mujeres en los transportes públicos son moneda habitual, se ha tomado una drástica medida que consiste en segregar vagones o servicios donde las mujeres, junto con los menores, viajan sin entrar en contacto con hombres.

Hay, por desgracia, demasiadas ciudades que han 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.

Por desgracia, 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.

Alternativas a la inseguridad en el metro y autobús: Rightrides

Rightrides 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.

Un sitio donde denunciar el acoso: HOLLABACKNYC

Otra propuesta surgida desde la sociedad civil, tiene también como escenario la ciudad de Nueva York. En este caso, se trata de una Web donde las mujeres víctimas de acoso o asalto en los transportes y en el conjunto de la ciudad, cuentan y comparten su experiencia. Así mismo, esta Web ofrece información sobre autodefensa, asuntos legales y tiene enlaces con sitios de apoyo a víctimas de violaciones. En el metro de Nueva York o en paradas de autobuses hay pegatinas que advierten a las mujeres contra los actos de acoso y les dan información sobre esta vía para denunciar a sus agresores.

Esta Web surgió en 2005 a raíz de un incidente de acoso sexual en el metro de Nueva York. Una mujer tomó la foto del acosador que estaba realizando gestos obscenos frente a ella y acudió a la policía con su prueba. Ante la falta de apoyo o respuesta policial, puso la imagen en una Web para alertar a otras mujeres de los actos de ese hombre. El periódico New York Daily News puso la foto del acosador en primera página y esto permitió que fuera identificado por más mujeres y a que, finalmente, le llevaran ante la ley acusado de actos obscenos.

A raíz de esta historia, cuatro mujeres y tres hombres, crearon un sitio en la red para que las mujeres denunciaran e identificaran a sus agresores, de cara a evitar esos abusos y esos actos de violencia. En otras ciudades de Europa, Estados Unidos y Canadá se está replicando esta experiencia con páginas similares. Además de los logros –pequeños o grandes- en la detención de hombres que no respetan y violentan a las mujeres, parece que este tipo de iniciativas producen un cambio significativo en la forma de afrontar la violencia. De alguna manera, las mujeres entran en acción colectivamente, empiezan a mostrar públicamente que estos actos no se van a tolerar y toman las riendas en la denuncia y respuesta a estas pequeñas o graves agresiones.

9. Principales líneas estratégicas de intervención para la incorporación de políticas de igualdad en el transporte público de Andalucía

Como se ha visto a lo largo de este estudio, la incorporación de las políticas de igualdad en el sector del transporte todavía resulta novedosa y ajena a la maquinaria de la planificación y gestión de estos servicios públicos.

Ha hecho falta tiempo, esfuerzo, concienciación, movilizaciones de mujeres y, seguramente, una mayor presencia femenina en puestos de decisión, para empezar a encontrar planes y medidas concretas que incorporan la perspectiva de género en los sistemas de transporte público.

En algunos países, como Alemania o Gran Bretaña, se ha creado un marco normativo que establece la necesidad de aplicar políticas transversales de género en los servicios públicos y, en concreto, en los planes y servicios de transporte. En la mayor parte de países de nuestro entorno, las acciones que se están acometiendo son todavía incipientes y puntuales, no obstante, van mostrando que existe una nueva forma de entender y actuar y que los nuevos retos a los que se enfrenta el sector sólo son abordables si se cuenta con las mujeres.

Vinculo planeamiento urbano y planificación del transporte: ciudad de distancias cortas

El transporte debe estar integrado en el núcleo duro de la planificación urbanística y ser uno de los aspectos, al igual que los temas ambientales, que imponen límites a su desarrollo y a la expansión sin fin de nuestras ciudades.

La ciudad de distancias cortas o la ciudad que reduce las necesidades de transporte, está en el centro del discurso del urbanismo con perspectiva de género⁴⁹ que, a su vez, entronca nítidamente con el urbanismo sostenible. Esta idea de conectar, retejer y aproximar equipamientos y servicios a la población es una estrategia básica para reducir la movilidad motorizada y volver a recuperar la escala peatonal en el diseño de los barrios.

En barrios diseminados de baja densidad, la posibilidad de tener servicios públicos de transporte adecuados resulta no sólo ineficaz sino económicamente inviable. Más que de soluciones a posteriori, de lo que se trata es de no generar nuevos problemas que tendrán soluciones parciales y costosas bien para el erario público, o bien para los particulares.

⁴⁹ Para conocer las bases del urbanismo con perspectiva de género, se puede consultar: Sánchez Madariaga, Inés (2004): Urbanismo con perspectiva de género. Junta de Andalucía. Velázquez Valoria, Isabela y Román Rivas, Marta (2008): Guía de urbanismo con perspectiva de género. Instituto de la Mujer de la Región de Murcia. Vega Pindado, Pilar y Velázquez Valoria Isabel. La inserción de la perspectiva de género en el urbanismo, vivienda, medio ambiente y transporte del Gobierno Vasco (2000). Emakunde.

Como ejemplo de la integración de la movilidad en los planes urbanísticos, es interesante el decreto aprobado por la Generalitat de Cataluña, "Decreto de movilidad generada"⁵⁰. Este decreto desarrolla la Ley 9/2003, en la que se recoge un cambio profundo en el enfoque de la movilidad, que se orienta hacia la seguridad, la sostenibilidad y la integración social. La ley vincula el desarrollo urbanístico y la movilidad, de manera que, por ejemplo, obliga a que los planes territoriales de equipamientos o servicios, los planes directores, los planes de ordenación municipal y algunos proyectos de nuevas instalaciones, incluyan un estudio de evaluación de la movilidad generada. Esto supone no sólo estimar las necesidades de transporte de la población residente o usuaria de esos espacios, sino también cómo va a resolverse esa nueva demanda.

Escalas de trabajo

Ya se ha visto que, en la movilidad de las mujeres, predominan los recorridos cortos y muchos de ellos realizados a pie. Por lo tanto, registrar, reconocer, facilitar y hacer posible esas conexiones, será un tema esencial.

En este sentido, las escalas de trabajo deben incorporar la movilidad dentro del barrio y también entre barrios. Como se ha ido mostrando a lo largo de este texto, centrar la planificación en el diseño de grandes ejes de transporte que unen centro con periferia, deja fuera muchos movimientos de agitación barrial que, si no se cuidan, se pueden entorpecer, limitar o alterar. Por ello, hay que combinar distintas escalas de trabajo y que la visión macro no suponga desatender la escala micro, que es donde se genera la vida urbana.

Accesibilidad frente a movilidad

La Comisión Europea viene atendiendo desde hace años a este vínculo entre usos del suelo y transporte urbano (LUTR) para avanzar soluciones que integren en la planificación urbanística políticas de movilidad sostenible. Esto supone primar la accesibilidad frente a la movilidad.

En efecto, la movilidad es un concepto vinculado a las personas o mercancías que desean desplazarse o que se desplazan; se utiliza indistintamente para expresar la facilidad de desplazamiento o como medida de los propios desplazamientos realizados (pasajeros-km, toneladas-km). Mientras que la accesibilidad es un concepto vinculado a los lugares, a la posibilidad de obtención del bien, del servicio o del contacto buscado desde un determinado

⁵⁰ Decreto 344/2006, de 19 de septiembre, de regulación de los estudios de evaluación de la movilidad generada. Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya Núm. 4723 – 21.9.2006. Citado por Sanz Alduán, Alfonso (2010): La movilidad sostenible en la planificación urbanística y territorial. NASURSA.

espacio; y por extensión se utiliza el término para indicar la facilidad de acceso de personas y suministros a un determinado lugar⁵¹.

A la luz de esa diferenciación conceptual los conflictos del transporte o del tráfico cobran un nuevo aspecto. Ya que lo que se propone es un cambio en el objetivo de la planificación de los transportes donde se prime el acceso a bienes, servicios y contactos frente al crecimiento ilimitado de la movilidad que tiene enormes costes ambientales y sociales.

ACCIONES VINCULADAS A LA PLANIFICACIÓN
--

<p>Promulgar normativa que integre la movilidad generada y las demandas de transporte público en todos los planes urbanísticos. Establecer límites y condicionantes al desarrollo urbano, atendiendo a la equidad social y a límites ambientales y económicos.</p>
--

Nuevos conceptos

La planificación desde la perspectiva de género significa que no hay viajes de primera y viajes de segunda categoría. Ya no puede haber distinciones y que el sistema de transportes premie los desplazamientos vinculados al trabajo remunerado a costa de arrinconar e invisibilizar los generados por el trabajo no remunerado. En caso de tener que priorizar algo, habría que premiar socialmente esa labor generosa de cuidado y atención, ya que se supone que el empleo tiene su propio sistema de remuneración.

En la planificación del transporte la terminología debe desterrar todos los conceptos que consideran como "no trabajo" las tareas de cuidado, atención y provisión de la esfera doméstica. Se puede hablar de personas o actividades que no están integradas en la economía monetaria, pero no de personas que "no trabajan" cuando están a cargo de una larga ristra de tareas que resultan básicas para el mantenimiento de la sociedad. Este mismo tratamiento se tendría que aplicar a aquellas personas que hacen voluntariado y que, como tal, tampoco su trabajo entra dentro de la esfera monetaria.

Siguiendo esta misma lógica, hay que cambiar los conceptos al uso en la terminología del transporte y desterrar denominaciones como las de "viaje obligado" y "viaje no obligado" que los valora de manera desigual. Las encuestas deben ampliar los motivos que generan desplazamiento y no establecer valoraciones a priori sobre los mismos y sobre su importancia. Hay encuestas que han eliminado esas categorías y que realizan otro tipo de clasificaciones,

⁵¹ Sanz Alduán, Alfonso (1997): "Movilidad y accesibilidad: un escollo para la sostenibilidad urbana". Biblioteca Hábitat. <http://habitat.aq.upm.es>

como por ejemplo, denominar “movilidad ocupacional” para hablar de empleo y estudios y “movilidad personal” para el resto de actividades (ocio, compras, acompañamiento, etc.)

Todos los viajes cuentan

Vinculado a esta categorización, también la perspectiva de género y generación cuenta todos y cada uno de los viajes, independientemente del medio en el que se realizan y el tiempo que empleen. Los viajes a pie de niñas y niños, aunque sean cortos; los viajes de los mayores por el barrio; o el viaje para comprar la barra de pan en la esquina, son desplazamientos que deben figurar en la foto de la movilidad, si no es así, quedan desdibujados y sus requerimientos son omitidos.

Como dice esa frase de participación americana “*quien no está invitado a la cena, es parte del menú*” y, en este caso, quien no sale en la foto, no existe. La planificación del transporte debe conocer no sólo quienes precisan subir a un autobús o los coches que circulan, sino también, por dónde transitan los pasos silenciosos de los y las viandantes. Los itinerarios de las líneas de transporte, las anchuras de las aceras o la ubicación de las paradas, tendrán mucho que ver con ese ejército que precisa unas condiciones adecuadas de seguridad y calidad del entorno para poderse desplazar correctamente.

ACCIONES VINCULADAS A LA MEDICIÓN DE LA MOVILIDAD

- Desagregar y explotar toda la información vinculada a la movilidad por sexos.
- Desterrar de las encuestas y de los métodos de análisis de la movilidad, conceptos que discriminan unos viajes frente a otros.
- Incluir todos los viajes que realiza la población en la medición de la movilidad, independientemente del motivo, el tiempo de duración o el modo de desplazamiento.

Nuevos sujetos y nuevos métodos de aproximación

Frente a la concepción implícita o explícita de que hay un modelo abstracto de ciudadano que refleja todas las necesidades y situaciones⁵², la visión de género incorpora nuevos sujetos en el crisol de la planificación. Lo que exige reconocer y nombrar una amplia diversidad de usuarias y usuarios que a diario utilizan o necesitan servicios de transporte.

⁵² En la planificación urbanística actual sigue vigente las teorías racionalistas de principios del siglo XX, con Le Corbusier como teórico fundamental de las mismas. Su pretensión de convertir en ciencia el habitar, hizo que estableciera el Modulor, un modelo humano sobre el que establecer todas las proporciones en arquitectura. Este modelo representaba a un hombre adulto de 1,75 m. de altura. En sus escritos ratifica este modelo: “Los hombres están hechos con el mismo molde desde las épocas más lejanas que conocemos (...) toda la máquina tiene por base el esqueleto, el sistema nervioso y el sistema circulatorio; y así es para cualquiera de nosotros, exactamente y sin excepción. Estas necesidades son tipo, es decir, todos tenemos las mismas”. Citado por Françoise Choay (1983): Urbanismo, utopías y realidades. Lumen.

En este sentido, se debe hablar de género y también de generación, ya que hay que aplicar el foco sobre las diferencias entre hombres y mujeres, supone también atender las demandas específicas de unos y otras a lo largo de la vida. Se sabe que la infancia, la juventud o la vejez tienen pautas específicas de movilidad que pueden diferir de las de las etapas centrales de la vida.

Incorporar nuevos sujetos supone también ampliar el campo de análisis e introducir nuevos métodos. Instrumentos que pueden, en principio, chocar con el aparato conceptual de la planificación de los transportes, dominado por la ingeniería, y que debe abrirse a nuevas disciplinas como la sociología, la psicología o la antropología, para poder entender los distintos comportamientos y cambios sociales.

Estas nuevas disciplinas incorporan nuevos métodos de conocimiento de la realidad. Las encuestas son muy útiles, pero tienen límites claros y más para conocer situaciones o colectivos que no han formado parte del cuerpo de análisis y han estado invisibilizados.

Se ha visto que, en muchas ocasiones, la población censada en un barrio no abarca todas las situaciones y necesidades de ese espacio concreto. En este sentido, en un análisis sobre un barrio de nueva creación compuesto por parejas jóvenes de clase media, se vio cómo la población que utilizaba y tenía necesidades de transporte público eran principalmente abuelas y empleadas de servicio doméstico que acudían a cuidar las casas y los hijos pequeños de estas parejas trabajadoras que mayoritariamente disponían de vehículo propio.⁵³ Por ello, junto con censos y encuestas, hay que incorporar métodos más próximos a la antropología que permitan desvelar los usos y las necesidades reales de transporte que se suceden en un espacio a lo largo del día.

ACCIONES VINCULADAS A LA METODOLOGÍA DE TRABAJO
<ul style="list-style-type: none">- Formación de equipos multidisciplinares en la planificación y gestión del transporte, junto a personas del campo de la ingeniería, incluir otros perfiles vinculados a la sociología, psicología o antropología.- Diseñar las encuestas teniendo en cuenta la variable género.- Introducir nuevas metodologías de análisis de la movilidad para aquellas cuestiones que lo precisen: grupos focales, grupos de discusión, observación antropológica, etc.

⁵³ Pernas, Begoña, Velázquez, Isabela, Olza, Josefina y Román, Marta (2008): Ocho historias de Conciliación. EQUAL Entre Cronos y Ceres. Consejo de las Mujeres de Madrid. www.entrecronosyceres.com

La participación social como herramienta de igualdad

Junto a todas las nuevas metodologías que se pueden aplicar en la planificación de los transportes, tal vez, la participación social sea una de las más idóneas para acometer este cambio de rumbo y esta ampliación de perspectivas que se precisan.

La participación en planificación urbana, tal como ahora mismo está establecida, es “de final de tubería” y está destinada a informar a la ciudadanía de planes y proyectos cuando las grandes decisiones están tomadas. Los canales de participación suelen ser complejos y crípticos, lo que conduce a que, tan sólo, un perfil muy concreto de personas acuda: quienes tienen intereses directos en esa actuación o proyecto y las personas afectadas.

La planificación 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. Al realizar la participación en paralelo a la planificación, ésta deja de ser un trámite molesto que entorpece el trabajo técnico y se convierte en una aliada del mismo.

Como se ha visto anteriormente, hay experiencias interesantes de participación de mujeres en procesos de planificación de transportes que han enriquecido los planes y que han abierto nuevas perspectivas y nuevas soluciones, como en los casos de Montreal o Pamplona expuestos anteriormente.



En Sevilla se ha visto cómo los presupuestos participativos han incidido en la movilidad de la ciudad, con una clarísima apuesta por la bicicleta que ha transformado la fisonomía de sus calles y el clima urbano. Una apuesta que seguramente no hubiese sido tan decidida sin este empuje o respaldo de la población.

Los procesos de participación no se pueden improvisar, exigen buenos métodos, recursos y compromiso político. Pero lo cierto es que toda la inversión que se realiza en enriquecer y consensuar planes y proyectos, luego se ahorra en desajustes o conflictos cuando ya está la obra realizada o el servicio en funcionamiento. Momentos en los que resulta mucho más difícil y costoso rectificar o la vuelta atrás.

ACCIONES VINCULADAS A LA PARTICIPACIÓN
<ul style="list-style-type: none">- Integrar la participación social no sólo como desarrollo de una forma gobierno democrática, sino también como herramienta y apoyo del trabajo técnico.- Realizar procesos de participación social teniendo en cuenta la equidad de género y generación. Cuando sea preciso, convocar procesos específicos para colectivos que habitualmente no participan en los planes y proyectos de transportes: mujeres, menores, mayores o personas con discapacidad.

Incorporar en la planificación el tema de la seguridad

Una de las vías de intervención que primero surgen cuando se habla de transporte y género son las referidas a la seguridad. Gran parte de los programas e intervenciones que se han desarrollado en distintas ciudades del mundo han versado sobre este tema. Algunas actuaciones dirigidas expresamente a evitar conflictos que afectan casi en exclusiva a las mujeres, como asaltos sexuales o acoso, y, en otras, para crear un entorno amable y seguro que incentive el uso autónomo de los transportes públicos por parte de ellas.

El tema de la seguridad desde la perspectiva de género ha hecho un largo recorrido hasta reconceptualizar este término y evitar los estereotipos que conducen a asociar a las mujeres como víctimas a las que hay que proteger. El miedo ha sido desde siempre una forma de control sobre las mujeres y, por lo tanto, poner el acento en la seguridad no debe significar crear un clima de alarma que refuerza todos aquellos mecanismos contra lo que se quiere luchar.

La letrada María Naredo recoge en una guía para realizar diagnósticos urbanos sobre seguridad, la complejidad que exige abordar este tema⁵⁴

⁵⁴ 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).

Tal como expresa esta autora, la incorporación del enfoque de género requiere tomar como punto de partida la complejidad del fenómeno de la seguridad urbana, de modo que se integren:

- Las diferentes fuentes de inseguridad, tanto las que se producen en la esfera pública como en la privada.
- Las relaciones de opresión no delictivas pero que potencian el sentimiento de inseguridad y refuerzan las estrategias de autoprotección de las mujeres.
- El elemento subjetivo que genera sentimientos de inseguridad diferenciados en mujeres y hombres.

Esta complejidad de partida aconseja plantear la gestión del fenómeno de la seguridad ciudadana desde un enfoque integral, interdisciplinar y con participación de una pluralidad de actores sociales e institucionales.

La seguridad debe atender a todos los aspectos que contribuyen a crear un clima amable, desde el espacio construido hasta el entorno social que se ve íntimamente imbricado. Las mujeres de Montreal establecieron una serie de principios sobre cómo intervenir en el diseño urbano desde esta perspectiva:

Principios de Montreal sobre el diseño de espacios públicos seguros

1. Saber dónde se está y adónde se va. La señalización y también la legibilidad del espacio resulta fundamental para garantizar esa orientación.
2. Ver y ser vista. La visibilidad se obtiene a través del propio diseño y también de los materiales utilizados. En aeropuertos y estaciones, el uso de mamparas de cristal para distribuir el espacio, contribuye a garantizar esta cualidad.
3. Oír y ser oída. La concurrencia de personas en un espacio. Sin duda, el control social sobre un ámbito es el aspecto que mayor seguridad genera.
5. Poder escapar y obtener auxilio. La vigilancia formal y la facilidad de acceso a ayuda, garantiza esta respuesta.
6. Vivir en un ambiente limpio y acogedor. La planificación y el mantenimiento de los lugares públicos contribuye a esa percepción de seguridad, de lugar "bajo control".
7. Actuar en conjunto. La participación de la ciudadanía en las políticas de seguridad es otro aspecto fundamental.

La intervención concreta en el sistema de transportes se muestra a partir de diversas intervenciones coordinadas:

En cuanto al diseño, cuidando los accesos y el entorno de las estaciones y el interior para cumplir los principios expuestos por Montreal de visibilidad, facilidad de orientación y el control social en esos ámbitos.

Cuidando las zonas de espera ya que se sabe que los vestíbulos suelen percibirse como lugares más seguros que los andenes. La presencia de otras usuarias y usuarios y personal en los vestíbulos de la estación hace que se incremente la sensación de seguridad y que se prefiera esperar al tren allí que en el andén. Esto es posible si hay un espacio habilitado para la espera y si se localizan pantallas de información en tiempo real que permitan conocer la llegada de trenes o autobuses.

El incremento de vigilancia formal supone contratar personal de seguridad o incrementar la presencia policial en la red de transporte público. También este control formal suponen todos los sistemas de vigilancia con cámaras o la instalación de interfonos. Se trata de un conjunto de medidas de seguridad que contribuyen a incrementar la sensación de que es trata de “zonas controladas”. No obstante, para ciertos colectivos, como mujeres inmigrantes, este control policial necesariamente no genera seguridad, sino todo lo contrario, dado ellas mismas que son muchas veces objeto de sospecha y se incrementa el control sobre ellas.

La ubicación de paradas de autobús en lugares no aislados y la mejora de la iluminación y de la información sobre tiempos de espera, forma parte de otro conjunto de medidas encaminadas a que las mujeres realicen una espera más tranquila.

ACCIONES VINCULADAS A LA SEGURIDAD

- | |
|--|
| <ul style="list-style-type: none"> - Auditorías de seguridad con perspectiva de género en los servicios de transportes públicos, seguido de un plan de acción para acometer mejoras en toda la red. - Creación de áreas de espera adecuadas: en cuanto a diseño, iluminación, confluencia de personas e instalación de sistemas de información en tiempo real en esas áreas. - Mantenimiento y limpieza de todo el sistema de transportes: estaciones, vagones y autobuses, etc. - Plan de seguridad de las paradas de autobús: atención a la ubicación de las mismas e iluminación. Cuando la red eléctrica no resulta accesible, utilizar sistemas de energía solar. - Reducción de tiempos de espera en autobuses y metro y establecimiento de sistemas de información sobre la espera prevista. - Creación de servicios “entre dos paradas” en horario nocturno - En zonas o servicios conflictivos, establecer programas de seguridad formal: vigilancia, profesional, cámaras e interfonos. |
|--|

Política de personal y clima empresarial

Se trata de promover activamente un cambio en las organizaciones y entidades encargadas de la planificación, la gestión y la operación del sistema de transporte que incluya a las mujeres.

Esto conlleva llevar a cabo políticas activas de empleo que incidan en el acceso, la formación y la promoción a los distintos puestos y categorías. Esto va íntimamente unido a un cambio en la cultura empresarial que transforme la percepción de que se trata de un sector masculinizado, a un sector abierto a las mujeres.

Una política empresarial que luche contra la discriminación y que persiga la equiparación salarial entre hombres y mujeres resulta fundamental. Asimismo, todas las políticas de conciliación familiar y laboral se sabe que afectan más de lleno al empleo femenino. Por lo tanto, implantar medidas de conciliación siempre va a incidir en garantizar una mayor presencia de mujeres.

En este cambio cultural, la relación de trabajadoras y trabajadores con clientas y clientes se torna un aspecto fundamental, entendiendo que el personal que tienen un contacto directo con los usuarios/as, tiene que saber gestionar temas como:

- Su papel en la provisión de servicios de transporte y también en la provisión de un clima de seguridad, aunque no sean profesionales en esta materia, simplemente por su papel como trabajadoras/es.
- Las necesidades de ayuda y trato a personas en situación vulnerable: embarazadas, personas con discapacidad, menores solos o acompañados, personas de la tercera edad, etc.
- Las respuestas y formas de ayuda ante problemas de asalto o acoso sexual.

ACCIONES VINCULADAS AL EMPLEO
<ul style="list-style-type: none">- Auditorías de género en las empresas de transporte.- Programas de integración laboral de mujeres en puestos masculinizados.- Planes de conciliación en las empresas- Formación sobre igualdad de oportunidades dirigida a los equipos directivos y al conjunto de empleadas/os de todo el sistema de transportes.

10. Conclusiones

Diferencias en las pautas de movilidad

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.

En todos los estudios conocidos en nuestro país y otros países de dentro y fuera de Europa, se pone de manifiesto que las mujeres son de lejos 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 en el predominio femenino del uso de estos servicios colectivos.

Las diferencias de género se manifiestan en todos los tipos de desplazamientos, no sólo en los transportes colectivos. Como pauta general, las mujeres caminan más y tienen un menor acceso al vehículo privado. Hay, por supuesto, matices y diferencias según los ámbitos de análisis, pero su menor poder económico y social es todavía una constante en términos estadísticos, lo que repercute directamente en una mayor dependencia de las mujeres de los servicios públicos.

Las mujeres son un colectivo diverso y, como tal, no tienen un comportamiento único y común en relación al transporte público. Entre las mujeres hay diferencias significativas en la forma de moverse y de utilizar los servicios de transporte que tienen que ver con cuestiones como la edad, el nivel de renta, las responsabilidades familiares, la presencia de personas dependientes a su cargo, el grado de discapacidad, la situación laboral o el nivel educativo, entre otras variables

Los viajes que realizan los hombres son, en general, más uniformes y metodológicamente más fáciles de analizar que los viajes realizados por las mujeres. Cuestiones como el ciclo de vida o la situación familiar apenas queda reflejada en el comportamiento y en la movilidad de los varones, mientras resulta una variable esencial si se analiza desde el género femenino.

Aunque hombres y mujeres viven en las mismas viviendas y barrios, una de las grandes diferencias entre 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 el inequitativo reparto de tareas domésticas, quedarán reflejados en la distancia que recorren ellas y ellos a diario. Por eso, 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.

En nuestro país y en otros de nuestro entorno, se está viendo cómo las mujeres están aumentando los viajes en vehículo privado. Los principales incrementos en el uso del coche en los últimos años, tanto en España como en países de nuestro entorno, se atribuyen a nuevas conductoras que encuentran en el vehículo privado un medio más adaptado a sus necesidades. Este aspecto cobra una enorme importancia desde la perspectiva del transporte público, que asiste a la huida de sus principales usuarias sin atender o entender bien las razones que lo motivan y, por lo tanto, sin aplicar medidas o estrategias que disuadan ese abandono.

Un aspecto que tiene una enorme repercusión en la movilidad femenina, y no tanto en la masculina, es el tema de la seguridad. Las mujeres son más sensibles que los varones a la percepción de inseguridad y todos los estudios realizados al respecto, ponen de manifiesto que muchas mujeres dejan de utilizar el transporte público o de transitar a ciertas horas de la noche o la madrugada, por el miedo.

Tener en cuenta este tema, significa atender y resolver cuestiones como los accesos, las zonas de espera, los recorridos dentro de las estaciones, la iluminación, la concurrencia de otros viajeros 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.

Una realidad desconocida e ignorada

El modelo de medición de la movilidad ha sido el de los hombres cuya pauta de desplazamiento es más uniforme y mayoritariamente lineal, mientras que la movilidad de las mujeres es reticular, encadenando una mayor diversidad de actividades y destinos a lo largo del día.

No siempre los datos de movilidad se recogen o se analizan desagregados por sexo. Faltan datos y muchas veces no se pueden elaborar series temporales o no hay estadísticas homogéneas para hacer comparaciones entre ciudades o países.

Otra cuestión es la invisibilidad de algunos de los viajes, aquellos que no salen en las estadísticas de la movilidad. Algunos datos básicos, como el número de viajes realizado por persona/día, en muchas encuestas quedan sesgados porque no se contabilizan algunos de cortas distancias o realizados a pie.

Muchos viajes protagonizados por mujeres quedan así fuera de la foto de la planificación de los transportes o en un segundo plano. Un ejemplo claro se ve en la terminología utilizada que jerarquiza unos viajes frente a otros. Así, muchas encuestas conceptúan como “viaje obligado” sólo los realizados por motivo de trabajo o estudios, dejando en segunda categoría los viajes “no obligados”, muchos de los cuales abarcan el trabajo no remunerado vinculado a los cuidados y a lo doméstico y asumidos en gran medida por la población femenina.

Por eso, el análisis de la movilidad con perspectiva de género exige una revisión no sólo de los datos estadísticos, sino también de los conceptos que guían este análisis y de los métodos de medición de la movilidad 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.

Según muestran estudios comparativos europeos, la desatención sistemática a las necesidades específicas de las mujeres deriva en que en el marco de la Unión Europea, más mujeres que hombres tengan actualmente problemas para acceder a servicios públicos, tengan menores oportunidades para el acceso al empleo o tengan un menor disfrute de los bienes urbanos.

Transporte público y género en Andalucía

Las pautas anteriormente expuestas se plasman también en la movilidad de hombres y mujeres en Andalucía. Ellas son las principales usuarias del transporte público en todos los modos y medios. No obstante, el transporte público en esta Comunidad andaluza tiene un peso limitado en la movilidad general (5,36%) y por eso, a pesar de ser las usuarias principales de los servicios colectivos, éste solo cubre el 7,7% del total de los viajes femeninos. Aún así dos de cada tres viajes que se realizan en transporte público en Andalucía, están protagonizados por mujeres.

Ellas son también las protagonistas de los modos no motorizados (54,19%). Al igual que sucede en el ámbito estatal y europeo, el vehículo privado va adquiriendo cada vez más importancia en la movilidad femenina, lo que supone que uno de cada tres viajes que realizan las mujeres lo hacen en este medio de transporte (36,77%). Cifra que aumenta durante los fines de semana hasta el 49,98% de los viajes.

En cuanto a los motivos principales por los que las mujeres se desplazan, se encuentran el trabajo y el estudio, en ambos casos el uso del transporte público es fundamental. Los otros motivos de desplazamiento que protagonizan las mujeres se centran en tareas tradicionales del cuidado como acompañar a otras personas, realizar compras, visitar a familiares y amigos, dirigirse a las consultas medicas, etc.

El tiempo de desplazamiento que las mujeres emplean es algo inferior al de los hombres, ya que las primeras concentran sus viajes en la isócrona de los 30 minutos, umbral similar al de los hombres; Estos desplazamientos se realizan andando o en transporte público por lo que es de suponer que se efectúan en un entorno más cercano a la vivienda. En el caso de la movilidad masculina se superan los 60 minutos en bastantes ocasiones y son viajes asociados al uso del vehículo privado. Además, se observa que en el caso de la movilidad al trabajo, las mujeres realizan un único viaje (ida y vuelta) mientras que los hombres registran dos o más viajes diarios por este motivo en una mayor proporción.

Existen condicionantes que determinan estas características actuales de la movilidad de las mujeres y de su relación con el transporte público. Por un lado, el modelo territorial que deslocaliza actividades y aleja los domicilios, imposibilita cada vez más el uso de los servicios de transporte público de separadas paradas, inseguros itinerarios hasta el autobús, o prolongados tiempos de espera. Estos factores disuaden el uso de los servicios y desplazan a las mujeres al tentador uso del automóvil.

A pesar de esta clara vinculación entre el transporte público y la intensa utilización del mismo por parte de las mujeres, el sistema no está pensado de acuerdo a sus necesidades. En este sentido, las políticas y la planificación del transporte en el futuro deberán integrar la variable de género en cada una de sus actuaciones, no solo para satisfacer las demandas de las usuarias actuales, sino para hacer más atractivos los servicios a viajeras potenciales que encuentren un nuevo sistema de movilidad, más accesible, atractivo y seguro desde la perspectiva de género.

Para poder conseguir estos objetivos Andalucía cuenta con un adecuado marco legislativo en materia de igualdad y de transporte que permitirá avanzar en la línea correcta. Además, el sistema de transporte público está en fase de renovación o se ha transformado recientemente. Autobuses accesibles en las flotas urbanas o el diseño de redes ferroviarias de metro y tranvía en algunas ciudades andaluzas pueden atraer a muchas mujeres actualmente conductoras de automóviles hacia el transporte público, al tiempo que las actuales usuarias verán mejoras sustanciales en la calidad del servicio.

11. Bibliografía y fuentes documentales

ARCA (s/f): Estudio de la Movilidad de las Mujeres de la Provincia de Córdoba. Diputación de Córdoba.

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>

Bofill Levi, Anna, Rosa Maria Dumenjó Martí i Isabel 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.

Choay, Françoise (1983): Urbanismo, utopías y realidades. Lumen.

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>

Durán, María Ángeles. (1998) Conocimiento, afecto y uso. *La Ciudad Compartida* [S.I.]: Consejo Superior de los Colegios de Arquitectos de España.

ETF. European Federation for Transport Worker´s (2006) 'Representation and better integration of women in the different professions of the railway sector. Disponible en ingles, francés y alemán en: <http://www.itfglobal.org/etf/etf-cer-study.cfm>

EUROSTAT (2003) *European Social Statistics Labour Force Survey Results 2002*

Encuesta Attitudes

Falú, Ana (editora) (2008): Mujeres en la ciudad, de violencias y derechos. Red Mujer y Hábitat de América Latina. Ediciones Sur.

Fuirich Transport Development Partnership www.fuirichtransport.com.

García Palomares, Juan Carlos y Rodríguez Moya, Juana (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

Generalitat de Catalunya (2006): Enquesta de mobilitat quotidiana (EMQ06)

Greed, Clara (2000): *Introducing Planning*. Londres, Athlone Press

Hamilton, Kerry; Jenkins, Linda ;y Gregory, Abigail (2001-02) "The Scottish Household Survey" (SHS)

Hanson, Susan y Pratt, Geraldine (1995): Gender, Work and Space. Routledge, Nueva York

Hernández Pezzi, Carlos (1998) "La ciudad Compartida. El Género de la Arquitectura". Consejo Superior de los Colegios de Arquitectos de España.

Libro Verde. Hacia una nueva cultura de la movilidad urbana". [COM(2007)551 final]

Mayor of London (2004): Expanding Horizons. Transport for London's Women's Action Plan.

Loukaitou-Sideris, Anastasia y otros: (2009): How to Ease Women's Fear of Transportation Environments: Case Studies and Best Practices. Mineta Transportation Institute (EEUU).

Miralles-Guash, Carme (2010): Dones, Mobilitat, Temps i Ciutat. Instituto Catalá de les Dones. Generalitat de Catalunya

OBSAM. Institut Menorquí d'Estudis (2005): Movilidad en Menorca: datos para la reflexión.

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

Naredo, María 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).

Pardo, Mercedes; López-Gascó, Nataria y Etxalecu, Ana (1998): Aportaciones desde la Perspectiva Especifica de las Mujeres al Plan de Transporte de la Comarca de Pamplona. Universidad Pública de Navarra y Ayuntamiento de Pamplona.

Pernas, Begoña, Velázquez, Isabela, Olza, Josefina y Román, Marta (2008): Ocho historias de Conciliación. EQUAL Entre Cronos y Ceres. Consejo de las Mujeres de Madrid. www.entrecronosyceres.com

Román Rivas, Marta. gea21 (1995): "Mujer, movilidad y accesibilidad en la metrópoli". Biblioteca Hábitat. Instituto Juan de Herrera.

Rosenbloom, Sandra y Burns, Elisabeth (1993): Gender differences in commuter travel in Tucson (Arizona). University of California Transportation Center. Berkeley

Rosenbloom, Sandra (1995): "Travel by Women", in Federal Highway Administration, Nationwide Personal Transportation Survey, Demographic Special Reports.

Rosenbloom, Sandra (1998): Trends in Women's Travel Patterns. The University of California. Transportation Center. Berkeley.

Sánchez Madariaga, Inés (2004): Urbanismo con perspectiva de género. Junta de Andalucía.

Sánchez Madariaga, I., Bruquetas, M. y Ruiz-Sánchez, J. (2004): Ciudades para las personas: Género y Urbanismo: estado de la cuestión. Col. Estudios. Instituto de la Mujer, Madrid.

Sanz Alduán, Alfonso (1997): "Movilidad y accesibilidad: un escollo para la sostenibilidad urbana". Biblioteca Hábitat. <http://habitat.aq.upm.es>

Sanz Alduán, Alfonso (2005): El viaje de las palabras. Resita SAM nº 13. Servei de Medi Ambient de la Diputació de Barcelona.

Tobío Constanza (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.

Tobío, Constanza y Denche, Concha (1995): *El espacio según género ¿un uso diferencial?* Universidad Carlos III de Madrid.

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

Vega Pindado, Pilar y Velázquez Valoria, Isabela (2000). La inserción de la perspectiva de género en el urbanismo, medio ambiente y transporte del Gobierno Vasco. Instituto Vasco de la Mujer. Emakunde.

Vega Pindado, Pilar. Las mujeres de la calle o la calle de las mujeres. La conquista de la calle Boletín CF+S N° 7. Instituto Juan de Herrera. ETS Arquitectura de Madrid (Octubre 1998)

Vega Pindado, Pilar (2002): Mujeres y movilidad peatonal. Congreso Internacional de Peatones. Walk21. San Sebastián – Donostia, 2002

Vega Pindado, Pilar (2003). Las mujeres, de peatonas a conductoras. Revista de Viandantes A PIE, número 4, Madrid

Velázquez Valoria, Isabela y Román Rivas, Marta (2008): Guía de urbanismo con perspectiva de género. Instituto de la Mujer de la Región de Murcia

Otras fuentes documentales

Ley 12/2007 de 26 de noviembre para la *Promoción de la Igualdad de Género en Andalucía*.

La Ley 2/2003 de 12 de mayo de Ordenación de los Transportes Urbanos y Metropolitanos de Viajeros en Andalucía

Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía (PISTA, 2007-14)
Decreto 457/2008, de 16 de septiembre. Publicado en el B.O.J.A. n° 205, de 15 de octubre de 2008

Encuesta Domiciliaria de Madrid 2004 (EMD2004). Consorcio Regional de Transportes de la Comunidad de Madrid. 2004

Generalitat de Catalunya (2006): Enquesta de mobilitat quotidiana (EMQ06)

Encuesta Domiciliaria de Movilidad de Sevilla 2007.

Encuesta de Movilidad de Personas Residentes en España, Movilia 2006. Área de Estadísticas Delegadas del Ministerio de Fomento.

Encuesta Social: Hogares y Medio Ambiente en Andalucía, Instituto de Estadística de Andalucía. 2008

Censo de Población y Vivienda 2001. Instituto Nacional de Estadística.

Informe de Resultados. Estudio de Satisfacción – Servicio de Autobuses. Consorcio de Transportes Metropolitano. Área de Almería. Grupo P-VALUE Consulting- Mayo del 2009

Base de datos excell sobre la explotación de las Encuestas de Satisfacción de Almería (2009)

Informe de Resultados panel Servicio de Autobuses del Consorcio de Transporte Metropolitano. Campo de Gibraltar. Mayo 2008. Grupo P-VALUE Consulting. Mayo del 2008

Base de Datos Excell de la Encuesta de Satisfacción del Campo de Gibraltar (2008)

Informe de resultados. Estudio de Satisfacción Global de Usuarios en el servicio de transporte publico del Consorcio Metropolitano de Transporte de la Bahía de Cádiz (presentación en Power Point). 2009. SIGMADOS.

Encuesta de Movilidad Bahía de Cádiz, 2005.

Base de Datos Excell, Explotación Encuesta Origen – Destino de Cordoba 2006.

Estudio de la movilidad de las mujeres de la provincia de Córdoba. Delegación de Igualdad.

Datos explotados por parte de los Servicios Técnicos del Consorcio de Transportes Metropolitano del Área de Granada de la Encuesta de Satisfacción (marzo 2010)

Base de Datos Excell de la Encuesta de Satisfacción del Consorcio Metropolitano del Área de Málaga. 2010.

Base de Datos Excell de la Encuesta de Satisfacción del Consorcio Metropolitano del Área de Sevilla. 2009.

Anexo Estadístico

- Distribución modal de la movilidad de las mujeres de Andalucía**

Distribución modal de los desplazamientos en Andalucía por genero, Movilia 2006 Día laborable medio (miles)					
Modo	hombre	%	mujer	%	total
A pie -bicicleta	3.913,20	37,54	5.131,20	54,19	9.044,40
Coche - moto	5.916,50	56,76	3.481,50	36,77	9.398
Autobús urbano-metro	241,10	2,31	526,70	5,56	767,8
Autobús interurbano	102,10	0,98	181,80	1,92	283,9
Tren	24,80	0,24	22,80	0,24	47,6
Otros	225,80	2,17	125,20	1,32	351
Total	10.423,5	100	9.469,2	100	19.892,7

Fte. Elaboración propia a partir de los datos de Movilia 2006 del Ministerio de Fomento.

Distribución modal de los desplazamientos en Andalucía por genero, Movilia 2006 Día laborable medio (Miles)					
Modo	hombre	%	mujer	%	total
A pie -bicicleta	3.913,20	43,27	5.131,20	56,73	9.044,4
Coche - moto	5.916,50	62,95	3.481,50	37,05	9.398,0
Autobús urbano-metro	241,10	31,40	526,70	68,60	767,8
Autobús interurbano	102,10	35,96	181,80	64,04	283,9
Tren	24,80	52,10	22,80	47,90	47,6
Otros	225,80	64,33	125,20	35,67	351,0
Total	10.423,50	52,40	9.469,20	47,60	19.892,70

Fte. Elaboración propia a partir de los datos de Movilia 2006 del Ministerio de Fomento.

Distribución modal de los desplazamientos en Andalucía por genero, Movilia 2006 Día fin semana medio (miles)					
Modo	hombre	%	mujer	%	total
A pie -bicicleta	2.914,20	39,89	2.896,00	46,28	5.810,20
Coche - moto	4.224,40	57,82	3.127,70	49,98	7.352,10
Autobús urbano-metro	93,00	1,27	115,00	1,84	208,00
Autobús interurbano	54,70	0,75	59,20	0,95	113,90
Tren	10,50	0,14	13,80	0,22	24,30
Otros	8,70	0,12	46,40	0,74	55,10
Total	7.305,50	53,86	6.258,10	46,14	13.563,60

Fte. Elaboración propia a partir de los datos de Movilia 2006 del Ministerio de Fomento.

Distribución modal de los desplazamientos en Andalucía por genero, Movilia 2006- Día medio fin de semana (miles)					
Modo	hombre	%	mujer	%	total
A pie -bicicleta	2.914,20	50,16	2.896,00	49,84	5.810,2
Coche - moto	4.224,40	57,46	3.127,70	42,54	7.352,1
Autobús urbano-metro	93,00	44,71	115,00	55,29	208,0
Autobús interurbano	54,70	48,02	59,20	51,98	113,9
Tren	10,50	43,21	13,80	56,79	24,3
Otros	8,70	15,79	46,40	84,21	55,1
Total	7.305,50	53,86	6.258,10	46,14	13.563,60

Fte. Elaboración propia a partir de los datos de Movilia 2006 del Ministerio de Fomento.

- Motivos de los desplazamientos de las mujeres**

Motivos de los desplazamientos en Andalucía por genero, Movilidad 2006 Día laborable medio (miles)						
MOTIVOS	hombres	%	mujeres	%	total	
Acompañar	368	3,5	636,8	6,7	1.004,80	5,05
Compras	384,3	3,7	943,3	10	1.327,60	6,67
Estudios	724,6	7	787,2	8,3	1.511,80	7,60
Ocio	625,9	6	437,1	4,6	1.063,00	5,34
Otros	467,2	4,5	550,5	5,8	1.017,70	5,12
Paseos	565,4	5,4	395,1	4,2	960,5	4,83
Trabajo	2.065,10	19,8	921,2	9,7	2.986,40	15,01
Visitas	418,9	4	530,1	5,6	949	4,77
Total general	10.423,60	52,4	9.469,10	47,6	19.892,80	

Fte. Elaboración propia a partir de los datos de Movilia 2006 del Ministerio de Fomento.

Motivos de los desplazamientos en Andalucía por genero, Movilidad 2006 Día laborable medio (miles)					
MOTIVOS	hombres	%	Mujeres	%	total
Acompañar	368,0	36,6	636,8	63,4	1.004,8
Compras	384,3	28,9	943,3	71,1	1.327,6
Estudios	724,6	47,9	787,2	52,1	1.511,8
Ocio	625,9	58,9	437,1	41,1	1.063,0
Otros	467,2	45,9	550,5	54,1	1.017,7
Paseos	565,4	58,9	395,1	41,1	960,5
Trabajo	2.065,1	69,2	921,2	30,8	2.986,4
Visitas	418,9	44,1	530,1	55,9	949,0
Volver a la vivienda	4.804,3	53,0	4.267,8	47,0	9.072,0
Total general	10.423,6	52,4	9.469,1	47,60	19.892,8

Fte. Elaboración propia a partir de los datos de Movilia 2006 del Ministerio de Fomento.

Motivos de los desplazamientos en Andalucía por genero, Movilidad 2006					
Día medio fin semana (miles)					
MOTIVOS	hombres	%	mujeres	%	total
Acompañar	155,2	2,1	119,1	1,3	274,3
Compras	345,1	4,7	504,0	5,3	849,1
Estudios	15,8	0,2	11,9	0,1	1.179,6
Ocio	1.167,7	15,8	880,3	9,3	1.266,2
Otros	385,9	5,2	427,0	4,5	1.209,1
Paseos	782,1	10,6	568,9	6,0	1.054,7
Trabajo	485,8	6,6	201,9	2,1	953,5
Visitas	751,6	10,2	784,2	8,3	4.080,6
Volver a la vivienda	3.296,4	44,6	2.760,9	29,2	6.057,3
Total general	7.385,6	43,8	9.469,1	56,18	16.854,7

Fte. Elaboración propia a partir de los datos de Movilia 2006 del Ministerio de Fomento.

Motivos de los desplazamientos en Andalucía por genero, Movilidad 2006 (SIN					
VUELTA A CASA) Día medio fin semana (miles)					
MOTIVOS	hombres	%	Mujeres	%	
Acompañar	155,2	3,8	119,1	3,4	274,3
Compras	345,1	8,4	504,0	14,4	849,1
Estudios	15,8	0,4	11,9	0,3	27,7
Ocio	1.167,7	28,6	880,3	25,2	2.048,0
Otros	385,9	9,4	427,0	12,2	812,9
Paseos	782,1	19,1	568,9	16,3	1.351,0
Trabajo	485,8	11,9	201,9	5,8	687,7
Visitas	751,6	18,4	784,2	22,4	1.535,8
Total general	4.089,2	100	3.497,3	100	7.586,5

Fte. Elaboración propia a partir de los datos de Movilia 2006 del Ministerio de Fomento.

Motivos de los desplazamientos en Andalucía por genero, Movilidad 2006					
Día medio fin semana (miles)					
MOTIVOS	hombres	%	mujeres	%	total
Acompañar	155,2	2,1	119,1	1,3	274,3
Compras	345,1	4,7	504,0	5,3	849,1
Estudios	15,8	0,2	11,9	0,1	1.179,6
Ocio	1.167,7	15,8	880,3	9,3	1.266,2
Otros	385,9	5,2	427,0	4,5	1.209,1
Paseos	782,1	10,6	568,9	6,0	1.054,7
Trabajo	485,8	6,6	201,9	2,1	953,5
Visitas	751,6	10,2	784,2	8,3	4.080,6
Volver a la vivienda	3.296,4	44,6	2.760,9	29,2	6.057,3
Total general	7.385,6	43,8	9.469,1	56,18	16.854,7

Fte. Elaboración propia a partir de los datos de Movilia 2006 del Ministerio de Fomento.

Motivos de los desplazamientos en Andalucía por genero, Movilidad 2006 (SIN VUELTA A CASA) Día medio fin semana (miles)					
MOTIVOS	hombres	%	Mujeres	%	
Acompañar	155,2	3,8	119,1	3,4	274,3
Compras	345,1	8,4	504,0	14,4	849,1
Estudios	15,8	0,4	11,9	0,3	27,7
Ocio	1.167,7	28,6	880,3	25,2	2.048,0
Otros	385,9	9,4	427,0	12,2	812,9
Paseos	782,1	19,1	568,9	16,3	1.351,0
Trabajo	485,8	11,9	201,9	5,8	687,7
Visitas	751,6	18,4	784,2	22,4	1.535,8
Total general	4.089,2	100	3.497,3	100	7.586,5

Fte. Elaboración propia a partir de los datos de Movilia 2006 del Ministerio de Fomento.

Motivos de los desplazamientos en Andalucía por genero, Movilidad 2006 Día medio fin semana (miles)					
MOTIVOS	hombres	%	Mujeres	%	total
Acompañar	155,2	56,6	119,1	43,4	274,3
Compras	345,1	40,6	504,0	59,4	849,1
Estudios	15,8	57,0	11,9	43,0	27,7
Ocio	1.167,7	57,0	880,3	43,0	2.048,0
Otros	385,9	47,5	427,0	52,5	812,9
Paseos	782,1	57,9	568,9	42,1	1.351,0
Trabajo	485,8	70,6	201,9	29,4	687,7
Visitas	751,6	48,9	784,2	51,1	1.535,8
Volver a la vivienda	3.296,4	54,4	2.760,9	45,6	6.057,3
Total general	7.385,6	43,8	9.469,1	56,18	16.854,7

Fte. Elaboración propia a partir de los datos de Movilia 2006 del Ministerio de Fomento.

Movilidad de las mujeres en relación con los motivos y los medios de transporte

Distribución por modo, motivo y genero de los desplazamientos en Andalucía. Movilia 2006-Día laborable medio (miles)												
%	A pie o bicicleta		Coche o moto		Autobús urbano o metro		Autobús interurbano		Tren		Otros	
	hombres	mujeres	hombres	mujeres	hombres	mujeres	hombres	Mujeres	hombres	mujeres	hombres	mujeres
Acompañar	25,4	74,6	46,5	53,5	12,3	87,7	100				55,5	44,5
Compras	20,4	79,6	43,3	56,7	25,5	74,5	3,6	96,4		100	54,2	45,8
Estudios	47,9	52,1	50,2	49,8	44,2	55,8	39,6	60,4		100	52,8	47,2
Ocio	56,3	43,7	62,4	37,6	54,4	45,6	36,4	63,6	100		80,4	19,6
Otros	37,4	62,6	56,4	43,6	26,2	73,8	36,9	63,1	33,0	67	48,4	51,6
Paseos	57,7	42,3	71	29,0	59,3	40,7		100			58,2	41,8
Trabajo	52,8	47,2	75,6	24,4	25,2	74,8	31,2	68,8	87,6	12,4	88,2	11,8
Visitas	35,6	64,4	52,4	47,6	31	69,0	38,5	61,5	74,6	25,4	81,7	18,3
Volver a la vivienda	43,5	56,5	63,6	36,4	32,7	67,3	37,9	62,1	48,3	51,7	62,5	37,5
Total general	43,3	56,7	63	37	31,4	68,6	36	64,0	52,1	47,9	64,3	35,7

Fte. Elaboración propia a partir de los datos de Movilia 2006 del Ministerio de Fomento

**Distribución modal de la movilidad por genero y motivo en día laborable (en vertical)
 sin regreso a casa Movilia 2006 (miles)**

	A pie o bicicleta		Coche o moto		Autobús urbano o metro		Autobús interurbano		tren		otros	
	hombres	mujeres	hombres	mujeres	hombres	mujeres	hombres	mujeres	hombres	mujeres	hombres	mujeres
Acompañar	5,0	11,0	7,9	15,1	3,9	12,2	4,8	0,0			3,9	6,0
Compras	7,3	21,5	6,6	14,4	11,9	15,2	1,1	15,3		8,8	2,6	4,2
Estudios	19,8	16,3	6,5	10,7	31,0	17,1	47,7	38,3		48,6	24,4	41,6
Ocio	16,1	9,4	8,4	8,3	8,7	3,2	2,3	2,1	2,4		5,4	2,5
Otros	7,8	9,9	8,3	10,7	9,9	12,2	14,3	12,8	8,6	21,2	12,0	24,5
Paseos	23,2	12,9	2,0	1,4	1,8	0,5	0,0	1,0			6,2	8,5
Trabajo	13,7	9,2	52,8	28,2	23,9	31,0	17,3	20,0	63,5	10,9	39,4	10,1
Visitas	7,2	9,8	7,5	11,2	8,8	8,5	12,6	10,6	25,5	10,5	6,2	2,6
Total general	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Fte. Elaboración propia a partir de los datos de Movilia 2006 del Ministerio de Fomento.

**Distribución de la movilidad por genero, modo y motivo en Andalucía –
 Día laborable (en vertical) %**

%	Más de 5 a pie o bicicleta		Coche o moto		Autobús urbano o metro		Autobús interurbano		Tren		Otros	
	hombres	mujeres	hombres	mujeres	hombres	mujeres	hombres	mujeres	hombres	mujeres	hombres	mujeres
Acompañar	2,7	6,0	4,2	8,2	2,2	7,0	2,6				2,3	3,4
Compras	3,9	11,7	3,6	7,9	6,6	8,8	0,6	8,8		4,9	1,5	2,4
Estudios	10,7	8,9	3,5	5,8	17,1	9,9	25,6	21,9		26,9	14,6	23,6
Ocio	8,7	5,1	4,5	4,6	4,8	1,9	1,2	1,2	1,5		3,2	1,4
Otros	4,2	5,4	4,5	5,9	5,5	7,1	7,6	7,3	5,3	11,8	7,2	13,8
Paseos	12,6	7,0	1,1	0,7	1,0	0,3		0,5			3,7	4,8
Trabajo	7,4	5,0	28,2	15,5	13,2	17,9	9,3	11,4	39,2	6,1	23,6	5,7
Visitas	3,9	5,4	4,0	6,2	4,9	4,9	6,7	6,0	15,7	5,8	3,7	1,5
Volver a la vivienda	45,9	45,4	46,5	45,2	44,8	42,1	46,4	42,8	38,2	44,5	40,1	43,4
Total general	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Fte. Elaboración propia a partir de los datos de Movilia 2006 del Ministerio de Fomento.

Grado de utilización de cada modo de transporte por genero Andalucía en los desplazamientos al trabajo (miles)

	Varón	%	Mujer	%	TOTAL
Coche solitario	848.258	51,90	279.907	32,32	1.128.165
Coche pasajero	126.299	7,73	110.165	12,72	236.464
Coche solitario + t. publico	7.952	0,49	6.002	0,69	13.954
Coche pasajero+t. público	3.238	0,20	8.312	0,96	11.550
Autobús	54.834	3,36	100.986	11,66	155.820
Metro	0	-	1	-	1
Tren	3.186	0,19	3.470	0,40	6.656
Autobús+tren	864	0,05	908	0,10	1.772
Moto	94.548	5,78	29.606	3,42	124.154
Andando	221.917	13,58	231.399	26,72	453.316
Bicicleta	6.999	0,43	1.441	0,17	8.440
Otros	37.731	2,31	13.842	1,60	51.573
No aplicable	228.570	13,98	79.925	9,23	308.495
TOTAL	1.634.396	65,37	865.964	34,63	2.500.360

Fte. Elaboración propia a partir de los datos del Censo de Población y Viviendas, 2001. Resultados detallados en versión accesible, 2007. www.ine.es

Grado de utilización de cada modo de transporte por genero en Andalucía en los desplazamientos al trabajo (miles)					
	Varón	%	Mujer	%	TOTAL
Coche solitario	848.258	75,19	279.907	24,81	1.128.165
Coche pasajero	126.299	53,41	110.165	46,59	236.464
Coche solitario + transporte publico	7.952	56,99	6.002	43,01	13.954
Coche pasajero+transporte público	3.238	28,03	8.312	71,97	11.550
Autobús	54.834	35,19	100.986	64,81	155.820
Metro	0	-	1	100	1
Tren	3.186	47,87	3.470	52,13	6.656
Autobús+tren	864	48,76	908	51,24	1.772
Moto	94.548	76,15	29.606	23,85	124.154
Andando	221.917	48,95	231.399	51,05	453.316
Bicicleta	6.999	82,93	1.441	17,07	8.440
Otros	37.731	73,16	13.842	26,84	51.573
no aplicable	228.570	74,09	79.925	25,91	308.495
TOTAL	1.634.396	65,37	865.964	34,63	2.500.360

Fte. Elaboración propia a partir de los datos del Censo de Población y Viviendas, 2001. Resultados detallados en versión accesible, 2007. www.ine.es

Utilización de los diferentes modos de transporte según el genero en Andalucía entre los estudiantes (miles)					
	Varón	%	Mujer	%	TOTAL
Coche conductor	25.579	9,59	22.273	6,70	47.852
coche pasajero	11.824	4,43	16.161	4,86	27.985
Coche conductor y t. publico	2.209	0,83	2.184	0,66	4.393
Coche pasajero y t. público	3.065	1,15	5.198	1,56	8.263
Autobús	62.399	23,39	91.468	27,52	153.867
Tren	3.016	1,13	4.226	1,27	7.242
Autobús + metro	-	-	1	-	1
Autobús + tren	952	0,36	1.412	0,42	2.364
Motocicleta	17.116	6,42	10.333	3,11	27.449
Andando	81.377	30,51	106.698	32,10	188.075
Bicicleta	1.158	0,43	460	0,14	1.618
Otros	3.724	1,40	3.041	0,91	6.765
No es aplicable	54.337	20,37	68.918	20,74	123.255
TOTAL	266.756	44,52	332.373	55,48	599.129

Fte. Elaboración propia a partir de los datos del Censo de Población y Viviendas, 2001. Resultados detallados en versión accesible, 2007. www.ine.es

Utilización de los diferentes modos de transporte según el genero en Andalucía entre los estudiantes (miles)					
	Varón	%	Mujer	%	TOTAL
Coche conductor	25.579	53,45	22.273	46,55	47.852
coche pasajero	11.824	42,25	16.161	57,75	27.985
Coche conductor y t. publico	2.209	50,28	2.184	49,72	4.393
Coche pasajero y t. público	3.065	37,09	5.198	62,91	8.263
Autobús	62.399	40,55	91.468	59,45	153.867
Tren	3.016	41,65	4.226	58,35	7.242
Autobús + metro	0	-	1	100	1
Autobús + tren	952	40,27	1.412	59,73	2.364
Motocicleta	17.116	62,36	10.333	37,64	27.449
Andando	81.377	43,27	106.698	56,73	188.075
Bicicleta	1.158	71,57	460	28,43	1.618
Otros	3.724	55,05	3.041	44,95	6.765
No es aplicable	54.337	44,09	68.918	55,91	123.255
TOTAL	266.756	44,52	332.373	55,48	599.129

Fte. Elaboración propia a partir de los datos del Censo de Población y Viviendas, 2001. Resultados detallados en versión accesible, 2007. www.ine.es

- Tiempo de desplazamiento de las mujeres andaluzas**

Número de viajes diarios al trabajo en Andalucía por sexo y tiempo empleado (miles)						
Tiempo de desplazamiento	Varón	%	Mujer	%	TOTAL	%
< 10 min.	406.236	24,86	237.623	27,44	643.859	25,75
Entre 10-20 min.	528.510	32,34	291.695	33,68	820.205	32,80
Entre 20-30 min.	286.487	17,53	158.151	18,26	444.638	17,78
Entre 30-45 min.	106.882	6,54	60.062	6,94	166.944	6,68
Entre 45 min.- 1 h	43.938	2,69	24.291	2,81	68.229	2,73
Entre 1 h-1h 30 min.	23.092	1,41	11.229	1,30	34.321	1,37
>1h 30 min.	10.681	0,65	2.988	0,35	13.669	0,55
No aplicable	228.570	13,98	79.925	9,23	308.495	12,34
TOTAL	1.634.396	65,37	865.964	34,63	2.500.360	100%

Fte. Elaboración propia a partir de los datos del Censo de Población y Viviendas, 2001. Resultados detallados en versión accesible, 2007. www.ine.es

Empleo de tiempo por genero en los desplazamientos por estudio en Andalucía					
	Varón	%	Mujer	%	TOTAL
Menos de 10 min.	52.242	19,58	64.088	19,28	116.330
Entre 10 y 20 min.	73.344	27,49	86.158	25,92	159.502
Entre 20 y 30 min.	45.715	17,14	56.775	17,08	102.490
Entre 30 y 45 min.	23.998	9,00	31.057	9,34	55.055
Entre 45 min. y 1 h	11.331	4,25	16.621	5,00	27.952
Entre 1 h -1h 30 min.	4.669	1,75	7.183	2,16	11.852
Más 1 h 30 min.	1.120	0,42	1.573	0,47	2.693
No es aplicable	54.337	20,37	68.918	20,74	123.255
TOTAL	266.756		332.373		599.129

Fte. Elaboración propia a partir de los datos del Censo de Población y Viviendas, 2001. Resultados detallados en versión accesible, 2007. www.ine.es

Tiempo de desplazamiento según el sexo y el nº viajes diarios en Andalucía (miles)						
Nº viajes	Tiempo desplazamiento	Varón	%	Mujer	%	TOTAL
Ningún viaje/día	No es aplicable	73.468	66,76	36.579	33,24	110.047
1 viaje/día	Menos de 10 minutos	179.853	22,77	130.737	26,16	310.590
	Entre 10 y 20 minutos	278.475	35,25	184.373	36,90	462.848
	Entre 20 y 30 minutos	185.174	23,44	109.757	21,96	294.931
	Entre 30 y 45 minutos	81.345	10,30	44.534	8,91	125.879
	Entre 45 minutos y 1 hora	37.446	4,74	19.137	3,83	56.583
	Entre 1 h y 1 h 30 min.	20.162	2,55	9.039	1,81	29.201
	Más 1h y 30 min.	7.451	0,94	2.123	0,42	9.574
	subtotal	789.906	61,25	499.700	38,75	1.289.606
2 o + viajes/día	Menos de 10 minutos	226.383	36,76	106.886	37,33	333.269
	Entre 10 y 20 minutos	250.035	40,60	107.322	37,48	357.357
	Entre 20 y 30 minutos	101.313	16,45	48.394	16,90	149.707
	Entre 30 y 45 minutos	25.537	4,15	15.528	5,42	41.065
	Entre 45 minutos y 1 hora	6.492	1,05	5.154	1,80	11.646
	Entre 1 h y 1 h 30 min.	2.930	0,48	2.190	0,76	5.120
	Más 1h y 30 min.	3.230	0,52	865	0,30	4.095
	subtotal	615.920	68,26	286.339	31,74	902.259
No aplicable	No es aplicable	155.102	78,16	43.346	21,84	198.448
TOTAL		1.634.396		865.964		2.500.360

Fte. Elaboración propia a partir de los datos del Censo de Población y Viviendas, 2001. Resultados detallados en versión accesible, 2007. www.ine.es

- **Distribución territorial de la movilidad de las mujeres andaluzas**

Distribución de la movilidad por género y provincia. Movilia 2006 (miles)					
	hombres	%	mujeres	%	Total
Almería	784,3	55,26	635,10	44,74	1.419,40
Cádiz	1.854,9	50,10	1.847,20	49,90	3.702,10
Córdoba	1.111,7	53,44	968,60	46,56	2.080,30
Granada	1.120,1	51,48	1.055,90	48,52	2.176,00
Huelva	627,3	51,86	582,20	48,14	1.209,50
Jaén	833	56,07	652,70	43,93	1.485,70
Málaga	1.517,6	50,51	1.486,80	49,49	3.004,40
Sevilla	2.574,9	53,47	2.240,70	46,53	4.815,60
Andalucía	10.423,5	52,46	9.446,80	47,54	19.870,30

Fte. Elaboración propia a partir de los datos de Movilia 2006 del Ministerio de Fomento.

Distribución de la movilidad por género y provincia de Andalucía. Movilia 2006 Día laborable medio (miles)												
	a pie o bicicleta		Coche o moto		Autobús urbano o metro		Autobús interurbano		Tren		Otros	
	hombre	mujer	hombre	mujer	hombre	mujer	hombre	mujer	hombre	mujer	hombre	mujer
Almería	31,63	49,11	67,13	42,12	0,31	2,65	0,75	2,6	0,17	-	2,02	3,53
Cádiz	41,18	52,9	55,7	40,4	1,91	4,16	0,94	1,02	0,27	0,67	1,97	0,85
Córdoba	47,02	59,21	50,8	33,43	1,69	3,58	0,42	2,95	0,07	0,17	3,36	0,66
Granada	41,9	56,9	53,78	33,85	2,24	5,17	2,08	2,65	-	-	2,64	1,43
Huelva	42,53	61,53	54,78	34,46	1,44	1,27	1,25	1,77	-	0,14	2,77	0,84
Jaén	44,23	63,35	51,72	29,17	2,28	6,01	1,77	0,58	-	-	3,17	0,89
Málaga	39,28	56,83	56,41	30,27	3,07	9,22	0,54	1,41	0,69	0,26	1,82	2
Sevilla	29,82	46,91	65,53	42,21	3,49	7,14	0,87	2,44	0,3	0,19	1,57	1,12
Andalucía	38,37	54,32	58,02	36,85	2,36	5,58	1,00	1,92	0,24	0,24	2,21	1,09

Fte. Elaboración propia a partir de los datos de Movilia 2006 del Ministerio de Fomento.

Distribución modal de la movilidad según el genero por provincias andaluzas, 2008 (%)									
Provincias	Transporte publico			Vehiculo privado			Otros medios		
	hombre	mujer	subtotal	hombre	mujer	subtotal	hombre	mujer	subtotal
Almería	9,2	13,2	11,1	65,6	43,1	54,7	25,2	43,6	34,1
Cádiz	10	10,4	10,2	64,3	41,7	52,8	25,7	47,9	37
Córdoba	8,4	13,3	10,6	54,7	28,9	43	36,9	57,8	46,4
Granada	10,2	15,3	12,9	59,6	31,1	44,3	30,2	53,6	42,8
Huelva	9,1	9,5	9,3	58,6	26,6	41,2	32,3	63,9	49,5
Jaén	3,9	4,7	4,4	44	21,7	31,6	52,1	73,5	64
Málaga	9	19,2	14	61,8	41,4	51,8	29,2	39,5	34,3
Sevilla	15,1	15,5	15,3	61,1	33,6	47	23,8	50,9	37,7
Andalucía	10,2	13,7	12	59,9	34,8	47,1	29,9	51,6	40,9

Fte. Elaboración propia a partir de los datos de Movilia 2006 del Ministerio de Fomento.

Distribución de la movilidad al trabajo por genero en las principales ciudades de Andalucía (miles)					
	Varón	%	Mujer	%	TOTAL
Sevilla	169.136	60,66	109.674	39,34	278.810
Málaga	116.111	61,40	73.002	38,60	189.113
Granada	58.532	57,48	43.304	42,52	101.836
Córdoba	63.324	62,31	38.309	37,69	101.633
Almería	36.117	59,13	24.963	40,87	61.080
Marbella	39.811	65,29	21.166	34,71	60.977
Huelva	32.796	62,38	19.775	37,62	52.571
Jerez de la Frontera	34.398	65,73	17.933	34,27	52.331
Cádiz	27.035	61,05	17.245	38,95	44.280
Jaén	25.838	61,61	16.100	38,39	41.938
Ejido (EI)	23.828	59,97	15.905	40,03	39.733
Algeciras	19.790	65,56	10.398	34,44	30.188
TOTAL todas las ciudades	1.634.396	65,37	865.964	34,63	2.500.360

Fte. Elaboración propia a partir de los datos del Censo de Población y Viviendas, 2001. Resultados detallados en versión accesible, 2007. www.ine.es

Distribución de la movilidad por estudio y genero en las principales ciudades andaluzas					
	Varón	%	Mujer	%	TOTAL
Sevilla	51.487	45,91	60.658	54,09	112.145
Granada	30.330	43,72	39.051	56,28	69.381
Málaga	30.373	46,21	35.355	53,79	65.728
Córdoba	15.952	45,36	19.213	54,64	35.165
Almería	9.248	43,86	11.835	56,14	21.083
Huelva	9.103	43,83	11.666	56,17	20.769
Cádiz	9.298	47,39	10.321	52,61	19.619
Jaén	8.192	43,89	10.472	56,11	18.664
Todas las ciudades	226.061	45,03	275.914	54,97	501.975

Fte. Elaboración propia a partir de los datos del Censo de Población y Viviendas, 2001. Resultados detallados en versión accesible, 2007. www.ine.es

- **Peso del transporte público en la movilidad de las mujeres**

Peso del transporte publico por genero y provincia (miles)								
	Autobús urbano o metro		Autobús interurbano		Tren		total	
	hombre	mujer	hombre	mujer	hombre	mujer		%
Almería	2,4	16,8	5,8	16,5	1,3		42,8	3,89
Cádiz	34,7	76,8	17,1	18,9	5	12,4	164,9	15
Córdoba	18,2	34,7	4,5	28,6	0,7	1,6	88,3	8,03
Granada	24,4	54,6	22,7	28			129,7	11,80
Huelva	8,8	7,4	7,6	10,3		0,8	34,9	3,17
Jaén	18,4	39,2	14,3	3,8			75,7	6,89
Málaga	45,8	137,1	8,1	21	10,3	3,9	226,2	20,58
Sevilla	88,4	159,9	22	54,6	7,6	4,2	336,7	30,63
Andalucía	241,1	526,7	102,1	181,8	24,8	22,8	1.099,3	100%

Fte. Elaboración propia a partir de los datos de Movilia 2006 del Ministerio de Fomento.

Reparto modal y genero en las principales ciudades andaluzas (miles)																								
	ALMERIA			CADIZ			CORDOBA			GRANADA			HUELVA			JAEN			MALAGA			SEVILLA		
	Varón	Mujer	TOTAL	Varón	Mujer	TOTAL	Varón	Mujer	TOTAL	Varón	Mujer	TOTAL	Varón	Mujer	TOTAL	Varón	Mujer	TOTAL	Varón	Mujer	TOTAL	Varón	Mujer	TOTAL
coche conductor	18.679	8.267	26.946	8.161	2.619	10.780	35.629	12.773	48.402	19.149	8.009	27.158	16.378	5.326	21.704	11.999	4.067	16.066	65.894	29.029	94.923	77.537	32.554	110.091
coche pasajero	2.461	2.608	5.069	788	771	1.559	2.629	3.055	5.684	1.343	1.768	3.111	2.065	1.886	3.951	947	999	1.946	6.481	5.878	12.359	5.239	6.225	11.464
C. conductor+t. público	112	178	290	366	172	538	555	500	1.055	592	497	1.089	331	202	533	178	117	295	824	824	1.648	1.996	1.608	3.604
C. pasajero+t. público	52	240	292	143	238	381	183	561	744	154	501	655	139	335	474	43	171	214	494	1.283	1.777	755	1.945	2.700
autobús	1.153	3.477	4.630	3.527	4.365	7.892	3.498	8.238	11.736	4.051	8.718	12.769	2.928	3.934	6.862	1.063	2.422	3.485	6.206	13.157	19.363	12.448	24.427	36.875
tren	3	9	12	167	97	264	175	107	282	10	7	17	1	2	3	3	4	7	403	523	926	350	393	743
autobús+tren				62	71	133	28	26	54	4	0	4	2	2	4				149	203	352	65	113	178
motocicleta	3.605	1.095	4.700	2.351	833	3.184	3.864	1.325	5.189	4.128	1.283	5.411	968	256	1.224	1.498	327	1.825	8.989	3.797	12.786	9.824	3.478	13.302
Andando	7.801	8.402	16.203	5.954	5.768	11.722	9.310	9.712	19.022	9.769	10.454	20.223	5.120	5.426	10.546	6.133	6.194	12.327	10.570	12.846	23.416	14.520	15.458	29.978
Bicicleta	147	14	161	113	21	134	446	83	529	310	40	350	62	5	67	13	2	15	300	27	327	1.164	396	1.560
Otros	897	442	1.339	595	283	878	1.818	770	2.588	1.416	695	2.111	521	258	779	532	208	740	3.326	1.495	4.821	4.036	2.001	6.037
No es aplicable	4.115	1.342	5.457	2.976	1.113	4.089	7.540	2.790	10.330	6.414	3.322	9.736	2.638	947	3.585	2.885	1.067	3.952	12.005	3.824	15.829	15.969	5.659	21.628
TOTAL	39.025	26.074	65.099	25.203	16.351	41.554	65.675	39.940	105.615	47.340	35.294	82.634	31.153	18.579	49.732	25.294	15.578	40.872	115.641	72.886	188.527	143.903	94.257	238.160

Fte. Elaboración propia a partir de los datos del Censo de Población y Viviendas, 2001. Resultados detallados en versión accesible, 2007. www.ine.es

Reparto modal y género en las ciudades andaluzas (%)																		
%	ALMERIA		CADIZ		CORDOBA		GRANADA		HUELVA		JAEN		MALAGA		SEVILLA		TOTAL	
	Hombre	mujer	Hombre	Mujer	Hombre	Mujer	Hombre	Mujer	Hombre	Mujer	Hombre	Mujer	Hombre	Mujer	Hombre	Mujer		
Coche conductor	47,86	31,71	32,38	16,02	54,25	31,98	40,45	22,69	52,57	28,67	47,44	26,11	56,98	39,83	53,88	34,54	43,54	
Coche pasajero	6,31	10	3,13	4,72	4,00	7,65	2,84	5,01	6,63	10,15	3,74	6,41	5,60	8,06	3,64	6,60	5,58	
C. conductor+t. público	0,29	0,68	1,45	1,05	0,85	1,25	1,25	1,41	1,06	1,09	0,70	0,75	0,71	1,13	1,39	1,71	1,13	
C. pasajero+t. público	0,13	0,92	0,57	1,46	0,28	1,40	0,33	1,42	0,45	1,80	0,17	1,10	0,43	1,76	0,52	2,06	0,92	
Autobús	2,95	13,34	13,99	26,70	5,33	20,63	8,56	24,70	9,40	21,17	4,20	15,55	5,37	18,05	8,65	25,92	13,00	
Tren	0,01	0,03	0,66	0,59	0,27	0,27	0,02	0,02		0,01	0,01	0,03	0,35	0,72	0,24	0,42	0,28	
Autobús+tren	-	-	0,25	0,43	0,04	0,07	0,01	-	0,01	0,01	-	-	0,13	0,28	0,05	0,12	0,09	
Motocicleta	9,24	4,20	9,33	5,09	5,88	3,32	8,72	3,64	3,11	1,38	5,92	2,10	7,77	5,21	6,83	3,69	6,01	
Andando	19,99	32,22	23,62	35,28	14,18	24,32	20,64	29,62	16,44	29,21	24,25	39,76	9,14	17,62	10,09	16,40	17,61	
Bicicleta	0,38	0,05	0,45	0,13	0,68	0,21	0,65	0,11	0,20	0,03	0,05	0,01	0,26	0,04	0,81	0,42	0,37	
Otros	2,30	1,70	2,36	1,73	2,77	1,93	2,99	1,97	1,67	1,39	2,10	1,34	2,88	2,05	2,80	2,12	2,36	
No es aplicable	10,54	5,15	11,81	6,81	11,48	6,99	13,55	9,41	8,47	5,10	11,41	6,85	10,38	5,25	11,10	6,00	9,10	