

DIFERENCIAS DE GÉNERO EN LA MOVILIDAD EN REGIONES URBANAS DE ANDALUCÍA

Olmo Sánchez, M^a Isabel
Cátedra de Gestión del Transporte
Universidad de Málaga
m.olmo@uma.es

Maeso González, Elvira
Cátedra de Gestión del Transporte
Universidad de Málaga
emaeso@uma.es

RESUMEN

Este trabajo investiga las diferencias según género en la movilidad cotidiana de la población en las zonas urbanas de movilidad intensa, denominadas regiones urbanas de Andalucía, a partir de datos procedentes de la Encuesta social 2011: movilidad en las regiones urbanas de Andalucía realizada por el Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía.

A lo largo del mismo, son analizadas las diferencias en las principales variables de la movilidad (motivo del viaje, modo de transporte utilizado, y tiempos dedicados a desplazamientos) y se introducen las variables explicativas de las mismas.

Este trabajo destaca las diferencias de género en la movilidad de las personas, los diferentes motivos que impulsan a hombres y mujeres a realizar desplazamientos, el mayor uso del transporte público por parte de las mujeres, así como la importancia del uso del automóvil como recurso privado principal para la movilidad de las personas en Andalucía, con independencia del género, o región urbana de procedencia.

PALABRAS CLAVE

Movilidad, género, Andalucía.

1.- INTRODUCCION: MOVILIDAD, MOVILIDAD SOSTENIBLE Y GÉNERO.

Las diferencias en los patrones de movilidad de hombres y mujeres ha sido una constante a lo largo de toda la historia de la humanidad; el acceso desigual a los medios de transporte, así como los diferentes roles de hombres y mujeres, han producido estas diferencias.

El estudio de los patrones de movilidad teniendo en cuenta un enfoque de género no ha merecido la atención de la comunidad científica hasta pasada la década los 70, cuando se empiezan a realizar estudios de movilidad con perspectiva de género.

La movilidad entendida como la suma de desplazamientos habituales que realiza la población para acceder a bienes y servicios en un territorio determinado, constituye una de las primeras líneas de investigación de la investigación empírica desarrolladas desde la perspectiva de género en Geografía (Díaz, 1989), (Sabaté, et al, 1995), (Miralles - Guasch, 1998), (Díaz y Jiménez, 2002).

El concepto de Geografía de Género aparece, como el conjunto de diferencias sociales entre hombres y mujeres, que surgen fruto de sus diferentes papeles en la sociedad, patrones de movilidad y por ello en el uso del espacio y del tiempo. (Feria. y Susino, 2005).

“Se ha definido a la Geografía de Género como aquella que examina las formas en que los procesos socioeconómicos, políticos y ambientales crean, reproducen, y transforman no sólo los lugares donde vivimos sino también las relaciones sociales entre los hombres y las mujeres que allí viven y también a su vez estudia como las relaciones de género tienen un impacto en dichos procesos y en sus manifestaciones en el espacio y en el entorno” (Little, et al., 1988).

Dentro del amplio concepto de Geografía de Género, nos detendremos en el análisis de las pautas de movilidad y consecuentemente en el uso de los diferentes medios de transporte, desde una perspectiva de género.

La movilidad por tanto, se define como, la actividad destinada a salvar distancias en un determinado intervalo de tiempo y por ello, relaciona las variables espacio, tiempo y desplazamientos (Díaz y Jiménez, 2002).

El análisis de la movilidad de las personas en función de sus propias características es pues imprescindible, para explicar los fenómenos de movilidad.

La movilidad es un fenómeno complejo, y por ello, tendremos que considerar no solo al individuo, sino también, sus características demográficas (principalmente, edad, sexo, contexto familiar) (Módenes, 2007).

Para el estudio de la movilidad sostenible, en primer lugar tenemos que definir la misma. Existen distintas definiciones, como la del World Business Council for Sustainable Development (WBCSD) que apunta que es:

“Aquella capaz de satisfacer las necesidades de la sociedad de moverse libremente, acceder, comunicarse, comercializar o establecer relaciones sin sacrificar otros valores humanos o ecológicos básicos actuales o del futuro. Es decir, sin comprometer el bienestar de las generaciones futuras” (WBCSD, 2001).

Otra definición de Movilidad Sostenible, es aquella que la relaciona directamente con los sistemas de transporte:

“Sistema y pautas de transporte que pueden proporcionar los medios y las oportunidades para conjugar las necesidades económicas, medioambientales y sociales de manera eficiente y equitativa, reduciendo los impactos adversos innecesarios, o evitables, y sus costes asociados, en el tiempo y en el espacio” (SASM, 2001)

Como se deduce de ambas definiciones, la movilidad sostenible, es aquella que tiene en cuenta las necesidades sociales, y trata de conjugarlas con la economía y el medioambiente.

Estas definiciones de movilidad y movilidad sostenible nos indicarían las variables que deberíamos tener en cuenta en nuestra investigación: motivos para realizar el viaje; elección modal del sistema de transporte; edad y factores económicos.

2.- DIFERENCIAS DE GÉNERO EN LA MOVILIDAD

El género ha sido considerado por muchos investigadores como un factor predictivo importante de los patrones de viaje. Dentro de los estudios realizados, la mayoría se han centrado en los desplazamientos al trabajo (Madden, 1981), (Hanson y Johnston, 1985), (Fagnani, 1987), (Wachs, 1987), (Gordon, Kumar y Richardson, 1989), (Hanson y Pratt, 1990), (Rosenbloom. y Burns, 1993) (Blumen, 1994), (Hjorthol, 1998), (Salom y Delios, 1998), (Casado, 2000), (McGuckin y Nakamoto, 2005).

Los resultados sugieren que las mujeres trabajadoras tienden a hacer viajes más cortos al trabajo, tanto en distancia como en tiempo que los hombres (Madden, 1981), (Hanson, y Johnston, 1985), (Wachs, 1987), (Gordon, Kumar y Richardson, 1989), (Hanson y Pratt, 1990), (Rosenbloom y Burns, 1993), (Blumen, 1994), (Hjorthol, 1998), (McGuckin y Nakamoto, 2005).

En cambio, los estudios de movilidad cotidiana, no centrados en viajes al trabajo exclusivamente, son mucho menos numerosos que los anteriores, pero, también podemos constatar que en la movilidad cotidiana por cuestiones no laborales existen grandes diferencias por género, ya que las mujeres no son un grupo homogéneo y presentan grandes diferencias y desigualdades según la edad, la renta, el nivel de estudios, la nacionalidad, la relación con la actividad, etc. (Díaz y Jiménez, 2002).

De hecho, la movilidad cotidiana se constituye en una de las primeras líneas de investigación empírica desde el enfoque de la perspectiva de género en España, (Díaz, 1989), (Miralles - Guasch, 1998), (Díaz y Jiménez, 2002), (García y Rodríguez, 2008).

Al analizar la elección modal del sistema de transportes, por parte de mujeres y hombres, nos hemos encontrado con que mayoritariamente los diferentes estudios realizados hasta la fecha, nos muestran que las mujeres hacen un mayor uso del transporte público y hacen más trayectos a pie. (Hanson y Johnston, 1985), (Díaz, 1989), (Hjorthol, 1998), (Díaz y Jiménez, 2002), (Valdés, 2008), (Monzón, Valdés y Xue, 2008), (Vega y Román, 2011).

Hay algún estudio que sugiere que las mujeres con hijos optan más por el uso individual del coche que los hombres debido a las mayores presiones de tiempo a las que están sometidas (Rosenbloom y Burns, 1993).

A nivel de estudios nacionales, nos encontramos con un claro predominio de la primera hipótesis.

Así, Vega y Román (2011), encuentran que las diferencias de género se manifiestan en todos los tipos de desplazamientos, no sólo en los transportes colectivos y que como pauta general, las mujeres caminan más y tienen un menor acceso al vehículo privado.

En el estudio de Valdés (2008) centrado en la Comunidad de Madrid, también encontramos que hombres y mujeres hacen una elección modal distinta, en la que las mujeres hacen un mayor número de desplazamientos a pie y en transporte público mientras que para los hombres el modo principal de transporte es el vehículo privado. Afirmándose en el citado estudio que la menor disponibilidad del carnet de conducir y vehículo impulsan a la mujer a optar por modos de transporte más sostenible.

Según el estudio realizado por García y Rodríguez (2008), la mayor movilidad de mujeres “a pie” y en transporte público, es en gran parte consecuencia de la menor capacidad económica de las mismas, que no les permite disponer de coche propio. Además, según estos autores, cuando en una familia hay un solo coche, es el hombre quien lo utiliza a diario.

3.- LA MOVILIDAD EN LAS REGIONES URBANAS DE ANDALUCÍA

Para realizar el análisis de la movilidad por género en Andalucía y poder establecer si los factores que influyen en la misma son similares a los encontrados en otros estudios, hemos recurrido a los datos proporcionados por Encuesta social 2011: movilidad en las regiones urbanas de Andalucía (IECA, 2011).

Esta encuesta presenta una panorámica general sobre las pautas de movilidad de la población en las zonas urbanas de movilidad intensa, denominadas en la misma como Regiones Urbanas de Andalucía.

Para tal fin delimita en la Comunidad Autónoma de Andalucía en nueve regiones urbanas de movilidad cotidiana intensa, que a continuación presentamos en la siguiente tabla.

Región urbana	Municipios	Población 2011
Almería	19	508.657
Bahía de Cádiz-Jerez	12	807.793
Campo de Gibraltar	7	267.062
Córdoba	16	398.762
Granada	50	566.830
Huelva	21	398.584
Jaén	14	218.264
Málaga	32	1.294.982
Sevilla	50	1.543.901
Total regiones urbanas	221	6.004.835
Total de Andalucía	771	8.424.102

Tabla 1 - Regiones urbanas en Andalucía

Fuente: IECA, 2011

La población objeto de investigación son las personas mayores de 16 años residentes en las regiones urbanas andaluzas, siendo por tanto un total de 5.000.325 personas.

Analizando el número global de viajes en un día medio laborable, se observa que se hacen un total de 13.681.553 viajes, de los que un 50,10 % corresponden a varones y el 49,90 % restante lo realizan mujeres. En este caso, el ratio de viajes por persona es de 2,74.

Desde el punto de vista del género, se puede ver que, el ratio de viajes/día es menor para las mujeres (2,67 viajes/día) que para los hombres (2,80 viajes/día). En concreto, podemos ver que la diferencia en el ratio de viajes / persona por género es de 4,48 %.

		Total	Hombres	%	Mujeres	%	Diferencia Ratio viajes / persona por género
Áreas Urbanas Andaluzas: día laborable medio	Población	5.000.325	2.447.979	48,96%	2.552.346	51,04%	
	Viajes / día	13.681.553	6.854.587	50,10%	6.826.966	49,90%	
	Viajes / persona	2,74	2,80		2,67		4,48%

Tabla 2 - Movilidad global en las regiones urbanas de Andalucía

Fuente: Elaboración propia a partir de IECA, 2011

Si se consideran únicamente las personas que se desplazan (83% del total), obtenemos:

		Total	Hombres	%	Mujeres	%	Diferencia Ratio viajes / persona por género
Áreas Urbanas Andaluzas: día laborable medio	Población que se desplaza	4.166.204	2.085.224	50,05%	2.080.980	49,95%	
	Viajes / día	13.681.553	6.854.587	50,10%	6.826.966	49,90%	
	Viajes / persona	3,28	3,29		3,28		0,20%

Tabla 3 - Movilidad global de las personas que se desplazan en las regiones urbanas de Andalucía

Fuente: Elaboración propia a partir de IECA, 2011

El ratio de viajes / día de los hombres y mujeres que se desplazan, tiende a igualarse, siendo de 3,29 viajes / día para hombres y 3,28 para mujeres. En este caso las diferencias de género en cuanto a número de viajes de personas que se desplazan, son mucho menores.

Además del número global de viajes realizados, se van a analizarán las diferencias en las principales variables de la movilidad (motivo del viaje, modo de transporte utilizado, y tiempos dedicados a desplazamientos)

3.1.- Diferencias de género en los motivos para desplazarse

Los patrones de movilidad en hombres y mujeres dependen en gran medida, de los distintos motivos de unos y otros para efectuar los desplazamientos.

La figura 1, muestra como el motivo “Ir a casa” tiene un gran peso en la distribución de viajes por motivos, (concretamente supone el 40,7% de los viajes efectuado por las personas estudiadas) tras éste, el mayor volumen de desplazamientos lo generan los motivos laborales (15,1%), seguido del ocio (11%) y las compras (8,1%).

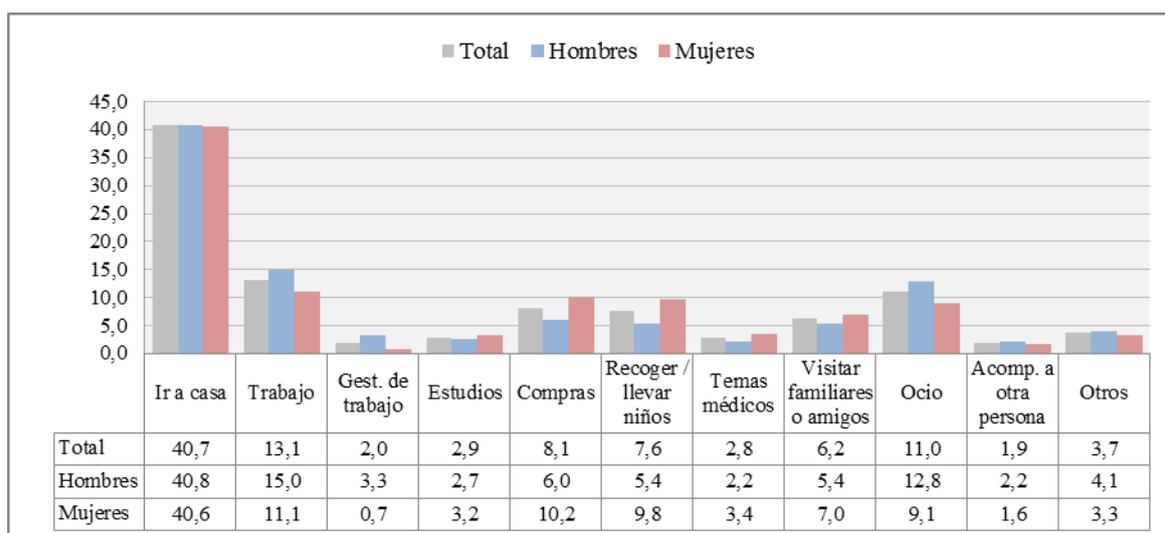


Figura 1 - Distribución de viajes según motivos y género

Fuente: IECA, 2011

Analizando los datos de la figura 1, desagregados por sexo, observamos, como el motivo prioritario para el desplazamiento de hombres y mujeres “Ir a casa” es similar para ambos sexos, como no podía ser de otro modo. En cambio observamos como los motivos relacionados con el trabajo y las responsabilidades domésticas (niños y compras) son los que evidencian mayores diferencias de género.

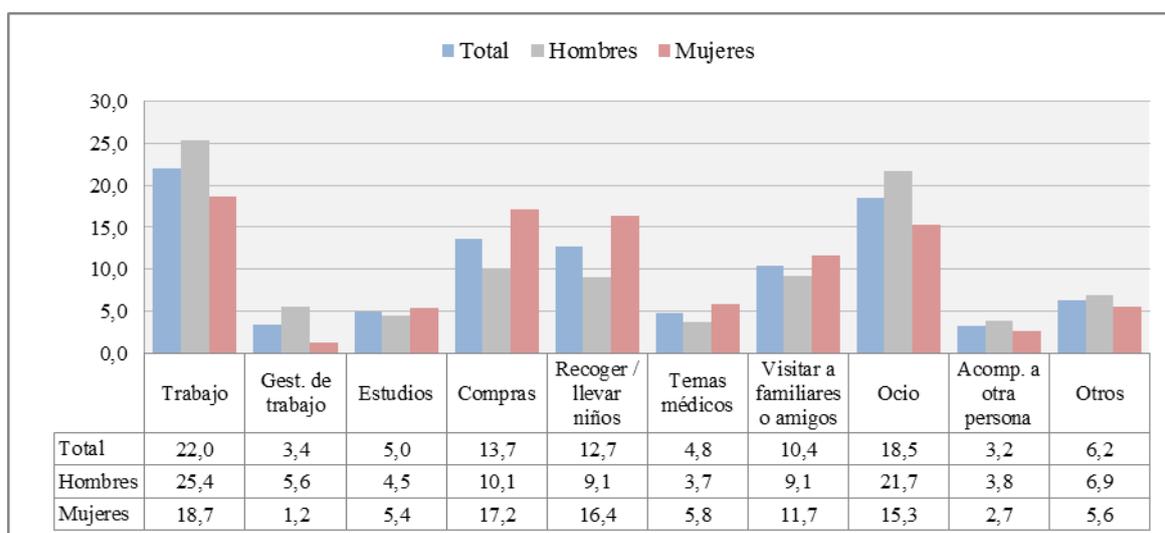


Figura 2 - Distribución de viajes según motivos y género. Descartando motivo Ir a casa.

Fuente: Elaboración propia a partir de IECA, 2011

Al estudiar los datos anteriores desagregados por sexo, y descartando el motivo “Ir a casa”, se puede observar que aunque, el mayor volumen de desplazamientos tanto para hombres como para mujeres se produce por motivos laborales, (el 31% de viajes de hombres y el 19,9% de viajes de mujeres son motivados por razones laborales “trabajo y gestiones de trabajo”), son las mujeres, las que realizan la mayoría de los viajes motivados por su responsabilidad doméstica, como son compras (17,2%), recoger / llevar a los niños (16,4%) o ir al médico (5,8%).

Estas diferencias, sin embargo, no se producen en la movilidad por motivo estudios, muy similar para ambos géneros. Además podemos observar que los desplazamientos por estudios son poco significativos debido a que en la mayoría de los caso se concentran en edades jóvenes n muchos casos inferiores a los 16 años y por tanto no objeto de la encuesta que estamos manejando.

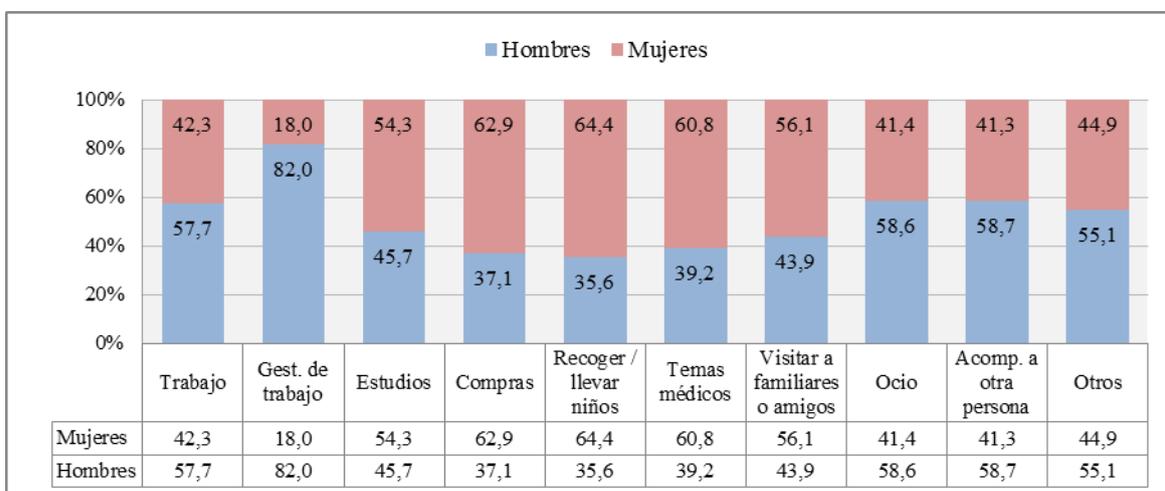


Figura 3 - Distribución de viajes según motivos y género. Descartando motivo Ir a casa.

Fuente: Elaboración propia a partir de IECA, 2011

La figura 3, refleja los motivos que producen las mayores diferencias de género. En concreto, el mayor motivo de desplazamiento para los hombres lo constituye el trabajo y las gestiones derivadas del mismo, seguido del ocio, mientras que las mujeres son las protagonistas de desplazamientos motivados por responsabilidades domésticas, como son las compras, recoger/llevar niños y temas médicos.

3.2.- Diferencias de género en el tiempo dedicado a los desplazamientos

Según la mayoría de los estudios publicados, los desplazamientos de las mujeres son en general más cortos que los de los hombres. Este hecho, tiene una mayor divergencia cuando se trata de desplazamientos laborales.

Para analizar el efecto género en el tiempo dedicado a los desplazamientos comenzaremos por estudiar la diferente dedicación temporal que hombres y mujeres declaran en sus distintas actividades diarias. Para ello recurrimos a la Encuesta de Empleo del Tiempo 2009-2010, que muestra las diferencias en cuanto a empleo del tiempo por parte de hombres y mujeres en la actualidad.

La siguiente tabla muestra la distribución de actividades en un día promedio en la que se refleja el porcentaje de personas en Andalucía que realizan la actividad principal, así como la duración

media diaria de la misma y por tanto, el tiempo que cada persona dedica a cada una de las actividades y el porcentaje de las mismas que la realiza.

	Ambos sexos		Varones		Mujeres	
	%	Duración media diaria	%	Duración media diaria	%	Duración media diaria
Cuidados personales	100	11:34	100	11:40	100	11:27
Trabajo remunerado	29	7:13	34,4	7:41	23,7	6:33
Estudios	13,2	5:56	12,5	5:42	13,9	6:07
Hogar y familia	82,7	3:39	74,7	2:35	90,5	4:31
Trabajo volunt. y Reuniones	10,6	2:10	8,4	2:25	12,7	2:00
Vida social y diversión	63,7	1:50	63	1:55	64,4	1:45
Deportes y activ. al aire libre	35,7	1:49	38,1	1:59	33,3	1:38
Aficiones e informática	27,9	2:03	32,4	2:19	23,5	1:42
Medios comunic.	88,8	3:09	88	3:21	89,6	2:57
Trayectos y empleo del tiempo	84,3	1:21	86,9	1:21	81,8	1:20

Tabla 4 – Distribución y duración de actividades por género en un día promedio en Andalucía

Fuente: Elaboración propia a partir de INE, 2010.

Las diferencias de género más significativas entre hombres y mujeres se concentran en las actividades de “trabajo remunerado”, donde hay más de 10 puntos de diferencia entre la participación masculina y la femenina en esta actividad (34,4% y 23,7%, respectivamente) y “hogar y familia” donde la diferencia de participación es de 15,8 puntos porcentuales a favor de las mujeres (74,7% los hombres y 90,5% las mujeres).

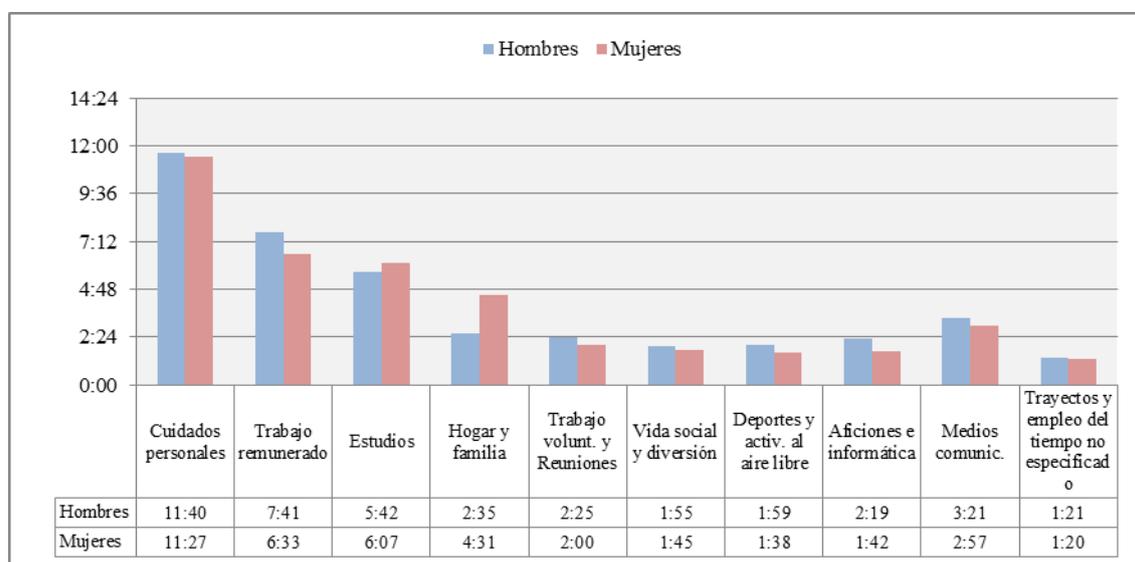


Figura 4 – Duración media de la actividad según género

Fuente: Elaboración propia a partir de INE, 2010

Considerando el tiempo dedicado a cada actividad apreciamos como el tiempo dedicado por las mujeres a la actividad Hogar y familia es casi dos horas mayor que el dedicado por los hombres. Además, los hombres participan más y durante más tiempo tanto en actividades laborales, como en actividades de tiempo libre, especialmente en Deportes y actividades al aire libre y en Aficiones e informática.

Los resultados concuerdan con lo expuesto por diversos autores que concluyen que las mujeres tienden a pasar más tiempo dedicadas a obligaciones familiares y domésticas (Hanson, S y Hanson, P., 1980) y (Niemeier, D.A. y Morita, J.A., 1996).

En cuanto a movilidad, los datos anteriores reflejan únicamente el dato "tiempo dedicado a trayectos y empleo de tiempo no especificado", que indica porcentajes y tiempos de dedicación similares para hombres y mujeres.

Para estudiar con un mayor grado de detalle las diferencias temporales en los desplazamientos de hombres y mujeres, recurrimos nuevamente a la Encuesta Social 2011: Movilidad en las Regiones Urbanas Andaluzas, que nos ofrece datos al respecto.

En la figura 5 se puede observar como para casi todos los motivos expuestos, el tiempo dedicado a desplazamientos es similar para hombres y mujeres, concordando con los datos procedentes de la encuesta de empleo del tiempo que evidenciaban tiempos similares empleados en trayectos para hombres y mujeres.

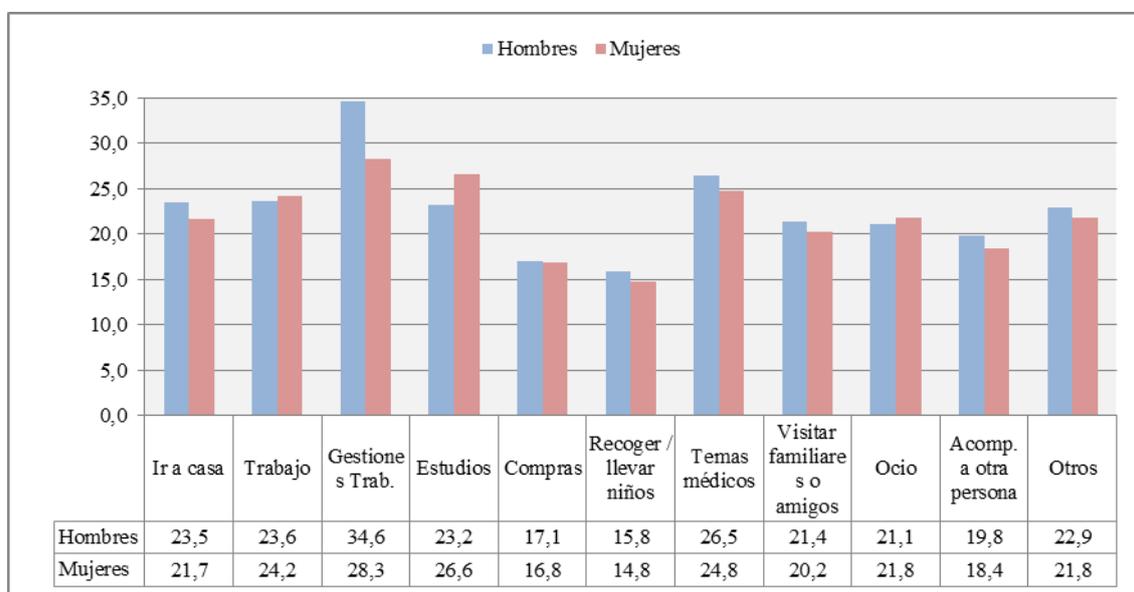


Figura 5 - Duración media de desplazamientos según motivo y género

Fuente: IECA, 2011. Tiempo en minutos.

Las mayores diferencias temporales, se producen en el motivo "Gestiones de trabajo", en el que los hombres por término medio dedican 6,3 minutos más que las mujeres. Mientras que en el resto de motivos, las diferencias de género en cuanto a tiempos de desplazamiento son muy pequeñas.

Sin embargo, cuando estudiamos las distancias de esos desplazamientos, encontramos mayores diferencias entre las distancias recorridas por hombres y mujeres.

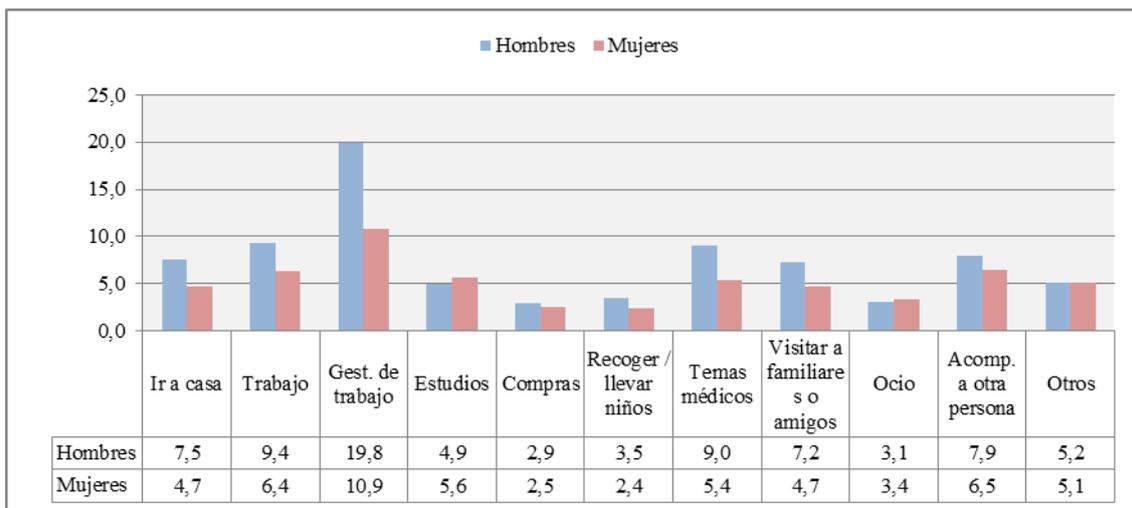


Figura 6 - Distancia media de desplazamientos según motivo y género

Fuente: IECA, 2011. Distancia en Km.

En este caso, se aprecia cómo nuevamente el motivo “Gestiones de trabajo”, es el que origina las mayores diferencias de género. Es significativo ver como en la gran mayoría de los motivos, los hombres se desplazan a mayor distancia que las mujeres, aun cuando, los tiempos empleados en estos desplazamientos, son bastante similares. Esto nos lleva a pensar que hombres y mujeres emplean distintos modos de transporte en sus viajes.

También es importante recordar que buen número de estudios sobre el efecto género en la movilidad de las personas, sugieren que las mujeres trabajadoras tienden a hacer viajes más cortos al trabajo, tanto en distancia como en tiempo, que los hombres (Madden, 1981), (Hanson, y Johnston, 1985), (Wachs, 1987), (Gordon, Kumar, y Richardson, 1989), (Hanson, y Pratt, 1990), (Rosenbloom, y Burns, 1993), (Blumen, 1994), (Hjorthol, 1998), (McGuckin y Nakamoto, 2005).

En nuestro caso, esta afirmación se cumple en cuanto a distancias, ya que las mujeres andaluzas recorren distancias al trabajo considerablemente inferiores a las recorridas por hombres, en cambio, en cuanto a tiempos de desplazamiento, como se ha visto, no existen diferencias significativas entre los tiempos dedicados a los desplazamientos laborales por parte de hombres y mujeres.

3.3.- Diferencias de género en la elección modal del transporte

Numerosos estudios nacionales e internacionales indican que la elección modal de medios de transporte es diferente para mujeres y hombres.

Esta diferente elección modal de hombres y mujeres puede ser debida a numerosas causas, entre las que figuran los distintos motivos para la realización de los viajes, el diferente empleo del tiempo, las responsabilidades domésticas, etc.

La gran mayoría de los estudios afirman que las mujeres hacen un mayor uso del transporte público y hacen más trayectos a pie (Hanson y Johnston, 1985), (Díaz, 1989), (Hjorthol, R, 1998), (Díaz y Jiménez, 2002), (Valdés, 2008), (Monzón, Valdés. y Xue, 2008), (Vega. y Román, 2011).

¿Es esta conclusión aplicable a nuestro análisis?

En nuestro estudio hemos encontrado que, en las regiones urbanas andaluzas, se opta principalmente por el automóvil (como conductor o acompañante) como recurso principal para la movilidad con independencia del género o región urbana de procedencia. De hecho, se realizan de esta forma en torno al 57,5% de los viajes. A continuación destacarían los viajes a pie en el 29% de los casos y a gran distancia (6,8%) se sitúan los viajes en transporte público.

Si se considera el efecto del género en el reparto modal del transporte, se puede observar en la figura 7 que, mientras que en las mujeres predominan los viajes a pie, en coche como acompañante y en transporte público, en los hombres el modo principal es en coche como conductor.

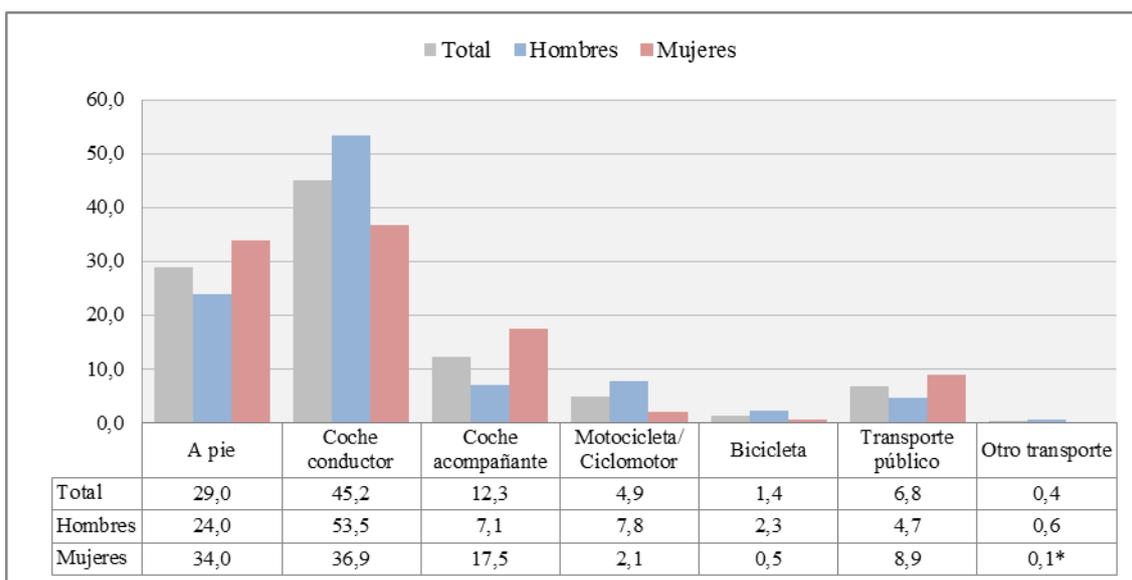


Figura 7 - Distribución de viajes según modos de transporte y género

Fuente: IECA, 2011

*El tamaño muestral subyacente es inferior a 20 casos, por lo que la fiabilidad estadística de la estimación es escasa.

Los datos de la encuesta andaluza nos confirman lo indicado por los estudios nacionales e internacionales, pues las mujeres realizan el 43,4% de sus trayectos a pie en bicicleta o en transporte público, frente al 31% en el caso de los hombres.

En el caso de uso del coche ocurre lo contrario. Los hombres optan en general por el uso del automóvil fundamentalmente como conductor, medio en el que realizan más de la mitad de sus desplazamientos (53,5%), mientras que las mujeres utilizan el coche como conductoras en una tercera parte de sus viajes (36,9%).

Además, la encuesta andaluza nos confirma análogamente la importancia del uso del automóvil (ya sea como conductor o como acompañante) como recurso principal para la movilidad, tal como apreciamos en la figura 8, donde el predominio de la movilidad en transporte privado es absoluto, en todas las regiones andaluzas definidas.

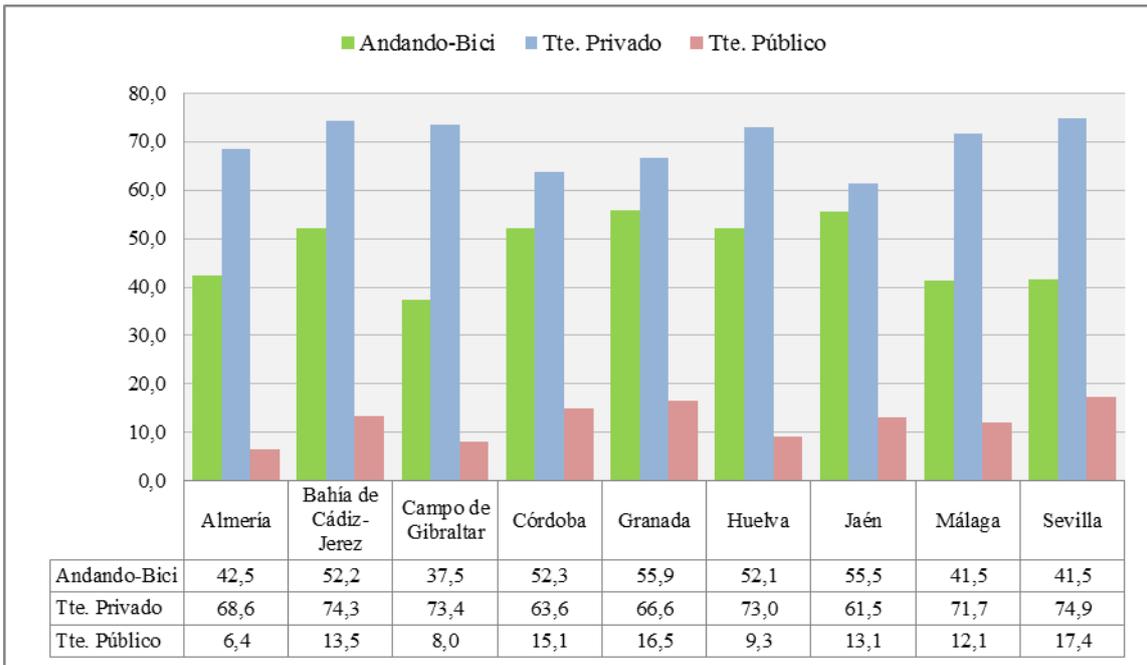


Figura 8 - Distribución de viajes según modos de transporte y región urbana

Fuente: IECA, 2011

Es reseñable el hecho de que aun cuando el uso del transporte público en Andalucía es minoritario (únicamente se realizan en este modo el 6,8% de los viajes), existe una diferencia de género de 4,2 puntos porcentuales a favor de la mujer. Además es importante señalar las diferencias de género existentes en el modo coche como acompañante, modo en el que los hombres realizan el 7,1% de sus viajes, frente al 17,5% de viajes realizados por mujeres.

Si particularizamos el análisis a viajes exclusivamente laborales, observamos un gran descenso de los viajes a pie/bicicleta lo cual puede ser motivado por la mayor distancia de los viajes al trabajo, frente a los desplazamientos cotidianos como los motivados por compras, médicos, niños, etc. que suelen ser desplazamientos más cercanos localizados en el entorno de la persona.

No obstante, podemos observar cómo se mantienen las pautas encontradas en los desplazamientos cotidianos, siendo la mujer la usuaria principal de modos de transporte sostenibles como el público o el modo pie/bicicleta, medios en los que realiza el 30% de sus desplazamientos laborales, frente al 13,5% de viajes laborales realizados por hombres en modos de transporte sostenibles.

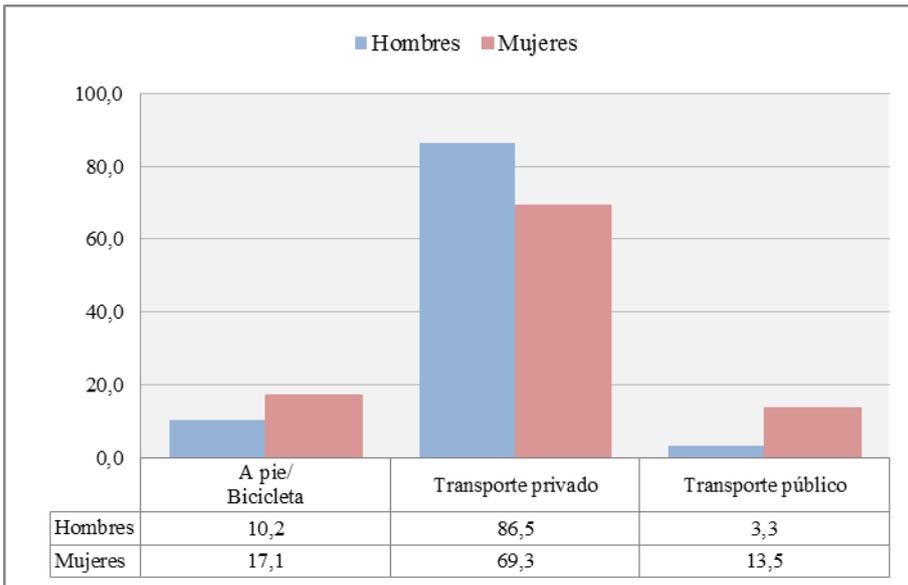


Figura 9 - Distribución de viajes al trabajo según modos de transporte y género

Fuente: IECA, 2011

3.4.- Causas explicativas de las diferencias de género en la elección modal

Como se ha confirmado en apartados anteriores, la elección modal de hombres y mujeres es diferente.

Se ha comprobado además, el distinto uso que hombres y mujeres dan al vehículo privado, constatándose cómo las mujeres, son las principales usuarias del transporte público, realizando en un día medio laborable, un 8,9% de sus viajes frente al 4,7 % de los viajes de los hombres. (IECA, 2011)

La constatación de la diferente elección modal de hombres y mujeres y del mayor uso por parte de éstas del transporte público nos lleva a preguntarnos por las razones de este mayor uso del transporte público y si esta elección modal es voluntaria o no.

La gran mayoría de estudios de movilidad y género muestran que la mujer es usuaria mayoritaria del transporte público encontrando explicaciones en las diferencias educativas y socio-laborales, las responsabilidades domésticas, los motivos económicos y la posesión de un único automóvil en la unidad familiar del que hace uso el cabeza de familia.

En las regiones urbanas andaluzas, se sigue la pauta general que indican los estudios nacionales e internacionales analizados y comprobamos como la mujer andaluza es usuaria mayoritaria del transporte público, aunque no sabemos si ésta es una elección modal voluntaria o por el contrario, las mujeres andaluzas son cautivas de este modo de transporte.

Con este apartado buscamos encontrar la causa o causas por las que la mujer es la principal usuaria del transporte público.

El uso del automóvil para la movilidad cotidiana está sujeto tanto a la posesión del carnet de conducir como a la disponibilidad del vehículo. Estas dos condiciones suponen importantes restricciones a la movilidad de determinados colectivos entre los que se encuentran mujeres, jóvenes e inmigrantes (Cebollada, 2006).

En las regiones urbanas andaluzas se comprueba que tanto la disposición de carné de conducir como de vehículo privado es mayoritario en hombres que en mujeres, tal como indica la tabla 5

		Ambos Sexos		Hombres		Mujeres	
		Total	%	Varones	%	Mujeres	%
Áreas Urbanas Andaluzas	Total población	5.000.325	100,00%	2.447.979	48,96%	2.552.346	51,04%
	Posesión carné (%)	3.443.896	68,87%	2.017.135	82,40%	1.426.761	55,90%
	Posesión Vehículo a motor	3.130.906	62,61%	1.875.152	76,60%	1.255.754,23	49,20%

Tabla 5 - Disponibilidad de carné y vehículo a motor.

Fuente: IECA, 2011

Las diferencias de género en ambos campos son evidentes, habiendo más de 25 puntos porcentuales a favor de los hombres.

Estas diferencias persisten por tramos de edad, incluso en las edades jóvenes, aunque, como cabría esperar, las mayores distancias se dan en las edades más avanzadas.

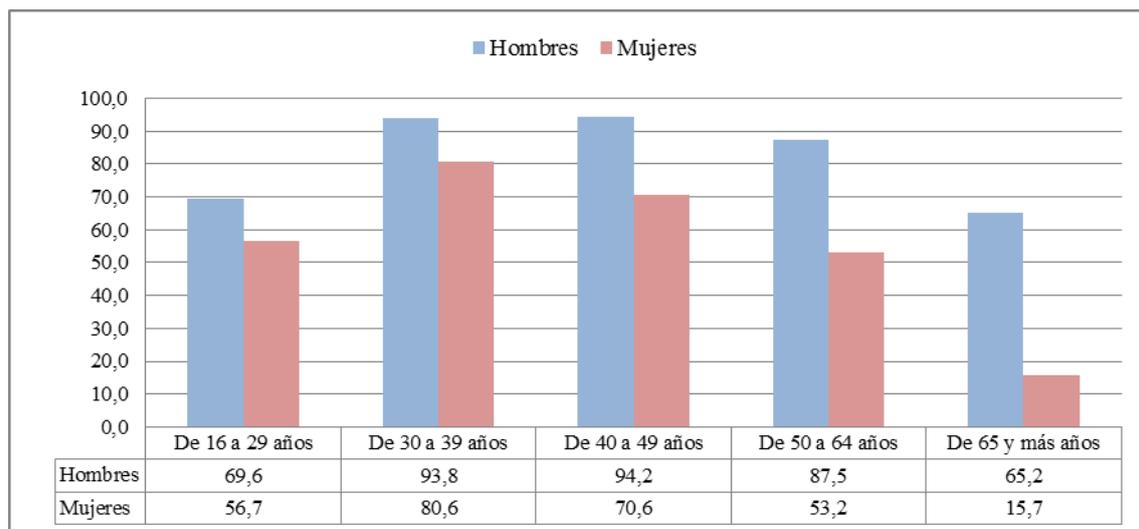


Figura 10 – Disponibilidad de carné de conducir por edad y género.

Fuente: IECA, 2011

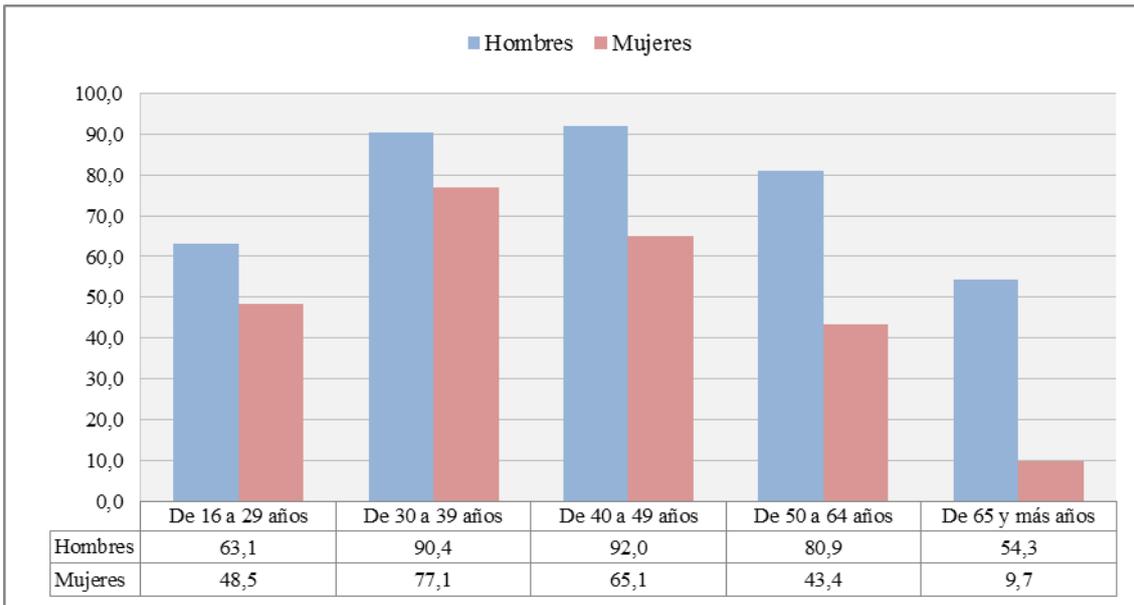


Figura 11 – Disponibilidad de vehículo a motor por edad y género.

Fuente: IECA, 2011

Si introducimos en nuestro estudio el campo de ingresos en el hogar, se puede apreciar que las mayores diferencias de género, tanto en la disposición de vehículos a motor como en la disposición de carné de conducir, se dan como se prevé en las rentas más bajas.

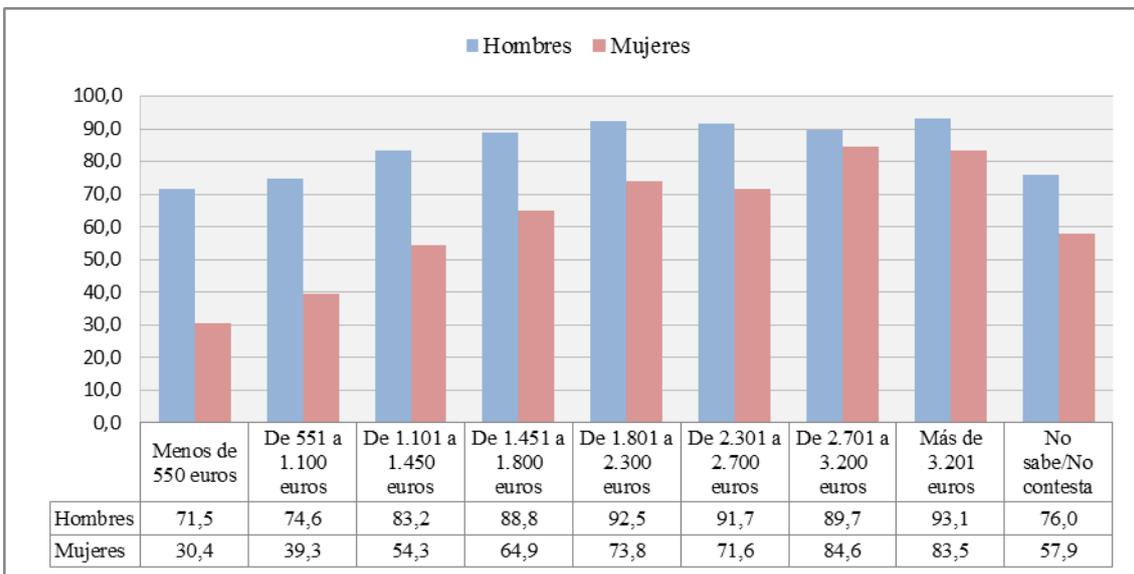


Figura 12 – Disponibilidad de carné de conducir por ingresos del hogar y género.

Fuente: IECA, 2011.

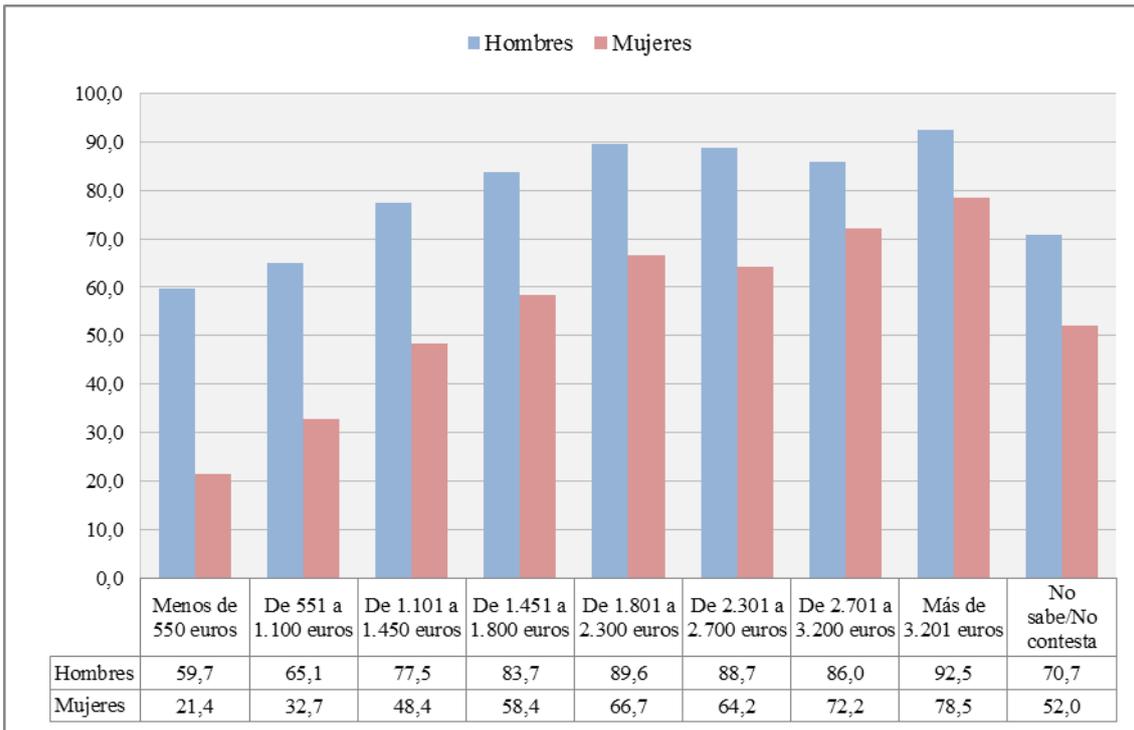


Figura 13 – Disponibilidad de vehículo a motor por ingresos del hogar y género.

Fuente: IECA, 2011.

4.- CONCLUSIONES

El análisis de la movilidad en Andalucía, en concreto en las regiones urbanas, nos lleva a formular las siguientes conclusiones:

- Globalmente, la movilidad de las mujeres andaluzas es inferior a la de los hombres, siendo de 2,27 el ratio de viajes/día para mujeres y de 2,80 para hombres.
- Las mayores diferencias de género encontradas en los andaluces en cuanto a los motivos que tienen para desplazarse se producen en los viajes motivados por razones laborales y ocio, donde el mayor porcentaje de viajes lo realizan hombres, y los motivados por responsabilidades domésticas como compras o recoger/llevar niños, con mayor participación femenina.
- La conclusión anterior concuerda con el diferente empleo del tiempo que hacen hombres y mujeres. Ya que las mayores diferencias de género se producen en tareas derivadas de la responsabilidad doméstica donde la dedicación de las mujeres a actividades hogar y familia es superior tanto en participación como en tiempo.
- Aunque como hemos comprobado las mujeres invierten el mismo tiempo de su día en desplazarse, las distancias que recorren son inferiores a las recorridas por los hombres. Se comprueba que los viajes de los hombres son más largos para la práctica totalidad de los motivos. Esto puede deberse, por un lado, al uso de medios menos eficaces (indicativo de diferente elección modal) y, por otro lado, a que realizan diversas actividades en la misma salida.
- La elección modal de hombres y mujeres andaluza es diferente, aun cuando es de destacar la importancia del uso del automóvil (ya sea como conductor o como

acompañante) como recurso principal para la movilidad de las personas en Andalucía, con independencia del género, o región urbana de procedencia.

- Estudiando la elección modal, se aprecia que en general se opta por el modo coche, ya sea como conductor o como acompañante, en el 57,5% de los viajes, pero si se considera el efecto del género, se puede observar que el modo principal de transporte para los hombres es en vehículo privado (coche como conductor o moto), realizando así más del 61% de sus viajes. Curiosamente es este mismo porcentaje el resultante de viajes de mujeres en modos alternativos al vehículo privado (coche o moto) como conductor.
- Además, se ha constatado una mayor dependencia de la mujer del transporte público debido tanto a la menor disponibilidad de carné de conducir como de vehículo privado. Esto junto a la diferente distribución del empleo del tiempo señalada, es coherente con los datos que reflejan la elección de destinos más cercanos y por tanto el menor trayecto de sus viajes y la mayor duración de los mismos.
- Pero es además, la elección de estos destinos más cercanos, lo que favorece la elección de medios alternativos al transporte en vehículos privados, como es el transporte público o los desplazamientos a pie.
- Como hemos visto, el enfoque de género, es un hecho que deben tener las políticas de transporte sostenible; así, la movilidad sostenible, pasa por mejorar las oportunidades de transporte atendiendo a las necesidades reales y diferenciadas de hombres y mujeres.

BIBLIOGRAFÍA

- Blumen, O. (1994): "*Gender differences in the journey to work*". Urban Geography. Vol. Nº. 15(3), 223 – 245.
- Casado, J.M. (2000): *Diferencias de género en los desplazamientos cotidianos por razones laborales*. Instituto Valenciano de Investigaciones Económicas. Valencia.
- Díaz, M.A y Jiménez, F.J. (2002): "*Transportes y movilidad ¿necesidades diferenciales según género*" II Seminario internacional sobre género y para la vida cotidiana. Madrid: www.generourban.org.
- Díaz, M.A. (1989): "*Movilidad femenina en la ciudad. Notas a partir de un caso*". Documents d'anàlisi geogràfica, Vol. Nº. 14, 219 -239.
- Fagnani, J: (1987): "*Daily commuting time: the stakes for working mothers in France*". Transportation Research Record Vol. Nº. 1135, 26–30.
- Feria, J.M. y Susino, J. (2005): *Movilidad por razón de trabajo en Andalucía. 2001*. Instituto de Estadística de Andalucía. Sevilla
- García, J.C. y Rodríguez, J. (2008): *Movilidad cotidiana y Género en la Comunidad de Madrid. XI Coloquio Ibérico sobre Geografía*. Universidad de Alcalá.
- Gordon, P., Kumar, A. y Richardson, H. (1989): "*Gender differences in metropolitan travel behavior*". *Regional Studies* Vol. Nº. 23(6), 499 - 510.
- Hanson, S y Hanson, P. (1980): "*Gender and urban activity patterns in Uppsala, Sweden*". *Geographical Review* Vol. Nº. 70, 291 - 299.
- Hanson, S y Johnston, I. (1985): "*Gender Differences in Work Trip Lengths: Implications and Explanations*". Urban Geography, Vol. Nº. 6, 193-219.
- Hanson, S. y Pratt, G. (1990): "*Geographic perspectives on the occupational segregation of women*". *National Geographic Research* Vol. Nº. 6(4), 376 - 399.
- Hjorthol, R.J. (1998): *Travel activities in everyday life: an analysis of women's and men's daily travel activities in Oslo*. Dissertation for dr philos. Department of Sociology and Human Geography. University of Oslo, Oslo. Institute of Transport Economics, report 391.
- IECA. (2011): *Encuesta Social 2011: Movilidad en las Regiones Urbanas de Andalucía*. Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía. Sevilla.
- INE. (2010): *Encuesta de Empleo del Tiempo 2009 - 2010*. Instituto Nacional de Estadística.
- Little, et al. (1988): *Women in cities: Geography and gender in the urban environment*. Basingstoke: MacMillan.

- Madden, J.F. (1981): "Why women work close to home". *Urban Studies* Vol. Nº. 18, 181–194.
- McGuckin, N. y Nakamoto, Y. (2005): "*Differences in trip chaining by men and women*". Research on women's issues in transportation. Transportation Research Board of the National Academies, Chicago, Illinois., 49 -56.
- Miralles - Guasch, C. (1998): "*La movilidad de las mujeres en la ciudad, un análisis desde la ecología urbana*". *Ecología Política*, Vol. Nº. 15, 123 - 131.
- Módenes, J.A. (2007): "*Movilidad Espacial: Uso temporal del territorio y poblaciones vinculadas*". *Papers de demografia*, Vol. Nº. 311, 1 - 28.
- Monzón, A., Valdés, C. y Xue, G: (2008). *La Movilidad en la Comunidad de Madrid. ¿Diferencias según género?* Congreso de ingeniería del transporte. Coruña (A).
- Niemeier, D.A. y Morita, J.A. (1996): "*Duration of trip-making activities by men and women: a survival analysis*". *Transportation* Vol. Nº. 23(4), 353 - 371.
- Rosenbloom, S. y Burns, E. (1993): "*Gender Differences in Commuter Travel in Tucson: Implications for Travel Reduction Programs*". *Transportation Research Record*, Vol. Nº. 1404, 82 - 90.
- Sabaté, et al. (1995): *Mujeres, espacio y sociedad: Hacia una geografía del género*. Síntesis. Madrid.
- Salom, J., y Delios, E. (1998): "*La Movilidad Laboral Femenina en el País Valenciano: Los factores sociales y laborales en las diferencias por Género*". *Cuadernos de Geografía* Vol. Nº. 64, 485-511.
- SASM. (2001): *Social Aspects of Sustainable Mobility, European Community's Transport RTD Programme*.
- Valdés, C. (2008): *La Movilidad en la Comunidad de Madrid. ¿Una cuestión de Género?*. [en línea], http://oa.upm.es/1439/1/MONO_CRISTINA_VALDES_SERRANO_01.pdf [consulta 22 de julio de 2011]
- Vega, P. y Román, M. (2011): *Patrones Movilidad Transporte Público Andalucía*. Consejería de Obras Públicas y Vivienda. Dirección General de Transportes. Sevilla.
- Wachs, M. (1987): "*Men, Women, and Wheels: The Historical Basis of Sex Differences in Travel Patterns*". *Transportation Research Record* Vol. Nº. 1135, 10 - 16.
- WBCSD. (2001): *World Business Council for Sustainable Development: World mobility at the end of the twentieth century and its sustainability*.

