

APUNTES SOCIOLÓGICOS SOBRE LA NECESIDAD DE INTEGRACIÓN DE LA PERSPECTIVA DE GÉNERO EN LOS ESTUDIOS DESTINADOS AL TRANSPORTE PÚBLICO

IP Investigadora Principal: Dra. Llopis Orrego María del Mar. Profesora Departamento de Sociología de la Universidad Pablo de Olavide de Sevilla y Directora General de la empresa Quality Survey SL. mmlloorr@upo.es /marllopis@hotmail.com

Coautora: Dra. Del Pino Espejo María José. Profesora Contratada Doctora Departamento de Sociología y Vicedecana de Prácticas, Empleabilidad e Intenacionalización de la Facultad de Ciencias Sociales de la Universidad Pablo de Olavide de Sevilla. mjpinesp@upo.es

Resumen

La presente investigación plantea la necesidad de consensuar e integrar la perspectiva de Género dentro de las estadísticas e investigaciones orientadas a la movilidad en transporte público. De ahí la importancia de este trabajo que da luz para que la integración de la perspectiva de género sea real y efectiva en la planificación y mejora de los distintos servicios de autobuses y su adecuación a los requerimientos de las mujeres cómo principales usuarias de los transportes públicos.

Se toma como punto de partida la Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo para la igualdad efectiva de mujeres y hombres de ámbito estatal y la, Ley 12/2007, de 26 de noviembre, para la promoción de la igualdad de género en Andalucía de ámbito autonómico (artículos 20 y 10 respectivamente, referidos a "Estadísticas e investigaciones con perspectiva de género"). Se consideran para el análisis los distintos estudios de movilidad y satisfacción de transporte público, y concretamente el estudio/proyecto "*Definición de los patrones de movilidad en el transporte público bajo la perspectiva de género: obtención de factores de impacto de género en la movilidad en el transporte público*" de la Consejería de Obras Públicas y Vivienda a través de la Dirección General de Transportes por ser el único estudio que se presenta con perspectiva de género en Andalucía en el periodo objeto de análisis.

Palabras claves.

Patrones de movilidad y género, género y transporte público, usuarios/as del transporte público. movilidad rural/urbana

Abstract

The current research raises the necessity of integrating the gender perspective within the statistics and researches oriented towards the public transport mobility. It aims to shed light on this issue in order to make effective and real the gender perspective. The women are the main users of the public transport. Therefore, the planning and improvement have to be adapted to the women requirements.

The supporting documents we based on are the 3/2007 Constitutional State Act of 22 March regarding the equality between men and women and the 12/2007 Constitutional Regional Act concerning the promotion of the equality between men and women in Andalusia. The specific articles are the article 20 and article 10 referring to "Gender perspective statistics and researches". The aim is to analyze the different mobility studies and the public transport satisfaction level among users. We focused our research on the following study "*Definition of the mobility patterns in the public transport viewed from the gender perspective: gender impact factors in the public transport mobility*". Study provided by the Regional Department of Public Works

and Housing through the Directorate General of Transports. We choose this study since it was the unique study containing a gender perspective during the period under review.

Keywords

Mobility and gender patterns, gender and public transport, public transport users, rural and urban mobility

Objetivos:

El primer objetivo de este trabajo es profundizar en los distintos estudios de movilidad realizados en Andalucía a partir del 2005. El segundo objetivo consiste en valorar la inclusión y adecuación, en los mismos, de la perspectiva de género. El tercer objetivo es el de observar y presentar las distintas estrategias seguidas por los/as investigadores/as para determinar los patrones de movilidad frente al transporte público en Andalucía.

Analizamos los diferentes cuestionarios *tipo* utilizados en los distintos estudios de movilidad. Nos centramos en estudios publicados y en bases de datos cedidas para este estudio en aras a su compromiso por la igualdad, de los Consorcios de Transportes de Campo de Gibraltar y Granada. Nos apoyamos en nuestra experiencia de nueve años realizando estudios de movilidad en el transporte público de forma, trimestral, semestral y anual, a los distintos Consorcios de Andalucía y llevando a cabo los trabajos de campo de distintos PMUS (Planes de Movilidad Urbana Sostenible), tanto en Andalucía como en el resto de España.

Pregunta de investigación

¿Existe una inclusión efectiva de la perspectiva de género en los estudios de movilidad en el transporte público de Andalucía?

Revisión de la Literatura

La mayor parte de los estudios metropolitanos realizados en Andalucía son de carácter provincial, se trata de estudios cuyo objetivo es conocer tanto la satisfacción de los/as usuarios/as como los índices de calidad percibida y subjetiva. Se trata de investigaciones realizadas de manera exhaustiva y prolongada en el tiempo, de forma que se puedan obtener datos de evolución. Los estudios son homogéneos entre sí, todos ellos mantienen en su mayor parte las mismas preguntas planteadas en los distintos estudios elaborados ya sea de forma trimestral, semestral o anual. Vistos de forma conjunta son heterogéneos porque cada uno responde a las necesidades propias de cada provincia concreta; aunque todos tienen en común la inclusión de la variable sexo dentro de sus cuestionarios. Hacemos hincapié en que los diseños de investigación no están planteados de forma específica con enfoque de género. Se trata de estudios importantes que toman el pulso de la movilidad para ajustar la planificación del transporte y que intentan dar una respuesta lo más ajustada posible a las necesidades de los/as usuarios/as.

Otros estudios más ambiciosos analizan la movilidad diaria de la familia en un día concreto. Su objetivo es el de detectar pautas de conducta y de hábitos frente al transporte para llevar a cabo planes de movilidad urbana. Estos estudios detallados aportan una información relevante para conocer los patrones de movilidad del transporte público. Son investigaciones diseñadas por ingenieros/as especialistas en la materia que, basan su estrategia metodológica en el análisis cuantitativo; elaboran cuestionarios de preguntas cerradas que facilitan la información suficiente para la consecución de sus objetivos pero insuficiente para llevar a cabo un análisis exhaustivo sobre patrones de movilidad con enfoque de género y sobre las necesidades específicas de las mujeres con respecto del transporte público. Las mujeres

necesitamos disponer de un sistema de movilidad acorde a estas necesidades propias de la vida cotidiana.

Los estudios de movilidad son más puntuales que los de satisfacción. Su coste y su complejidad a la hora de llevar a cabo el trabajo de campo hacen que se realicen con menos frecuencia. Por ejemplo en Cádiz realizamos un trabajo de estas características en 2005 a través de las empresas: EPYPSA (Estudios Proyectos y Planificación S.A. y Grupo P-Value S.L.U.

Distribución del número de encuestas por hogares

Cádiz capital	937
Puerto Real	408
San Fernando	828
Chiclana de la Frontera	520
Total	2693

Tabla 1. elaboración propia a partir de la información recogida tras la realización de la encuesta

Realizamos encuestas presenciales en la ciudad de Cádiz y provincia, entrevistando a todos los residentes (excepto niños menores) de 2693 hogares, recogiendo información de aproximadamente unos 5000 desplazamientos.

En Sevilla el Consorcio de Transportes Metropolitano realizó un estudio similar a través de llamadas telefónicas a hogares, encargando el trabajo de campo al Instituto Apolda. Este tipo de encuestas se han realizado en Madrid en el año 2004 por el Consorcio Regional de Transportes. Así mismo en 2006/2007 se realiza "Movilia" una encuesta de movilidad de personas residentes en España realizada por el Ministerio de Fomento cuyo objetivo es observar cómo se mueven los/as españoles/as.

Todos estos estudios, tanto de satisfacción en el transporte, como los estudios de movilidad propiamente dichos, nacen en su mayor parte de la necesidad de observar o planificar el transporte. No son estudios de género, en su diseño no se ha tenido en cuenta el enfoque de género; aunque sí tengan como objetivo conocer las necesidades de movilidad de mujeres y hombres. Sin embargo, en 2011 sale a la luz una investigación sobre patrones de movilidad en el transporte público de Andalucía que se presenta como una primera aproximación de la movilidad en el transporte público con perspectiva de género. *"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 en el sistema de transporte"* (Gea21:2011). Para la elaboración de su análisis, utiliza como fuentes de información, los diversos estudios anteriormente mencionados encontrándose un sinnúmero de barreras que ya hemos comenzado a apuntar y que posteriormente analizaremos en el cuerpo de nuestra investigación. La importancia de este estudio dentro de nuestro análisis reside en que es el único informe que hemos encontrado, cuyo objeto sea el análisis de los hábitos y patrones de hombres y mujeres frente a la movilidad en servicios públicos de transporte en Andalucía.

Marco Teórico:

Cautivos/as se consideran, dentro del sector del transporte, a aquellas personas que dependen única y exclusivamente de los distintos medios de transporte públicos para poder desplazarse. Este concepto es lo suficientemente gráfico para describir la situación en la que se encuentran de forma mayoritaria las mujeres. Éstas son las principales usuarias de estos medios de transporte y en mayor medida de los servicios públicos de autobús, en el caso de las mujeres rurales. La teoría del cautiverio nace del Feminismo Latinoamericano *“Cautiverio es la categoría antropológica que sintetiza el hecho cultural que define el estado de las mujeres en el mundo patriarcal: se concreta políticamente en la relación específica de las mujeres con el poder y se caracteriza por la privación de libertad. Las mujeres están cautivas porque han sido privadas de autonomía, de independencia para vivir, del gobierno sobre sí mismas, de la posibilidad de escoger y de la capacidad de decidir”* (Legarde M: 1999 en Valcarcel A 2008). El transporte público para las mujeres tiene mucho que ver con la independencia, con la libertad y con la distribución de su tiempo libre/ tiempo de ocio. El transporte público para las mujeres y, en especial, para las mujeres del ámbito rural o aquellas que viven alejadas de la ciudad en urbanizaciones o zonas aisladas supone una oportunidad de promoción de relación social y de realización personal. Vivir lejos de la ciudad plantea para muchas mujeres una situación de aislamiento, una barrera.

Las mujeres usuarias del transporte público no son, en todos los casos, las protagonistas de sus propios viajes; sino que en muchos de ellos, su papel es el de custodia o acompañamiento. Las visitas a médicos/as con mayores dependientes y los acompañamientos de menores a los centros educativos o actividades extraescolares representan un alto porcentaje de motivos de desplazamiento. Además, las gestiones administrativas y las compras suponen para muchas mujeres motivo de movilidad a las ciudades. El servicio de transporte público es para mujeres y hombres la única oportunidad de acceso a los centros de trabajo. En aquellas familias donde no se dispone de vehículo privado o donde solo se dispone de un vehículo en el hogar, éste es generalmente utilizado por el hombre, para asistir al trabajo y otros asuntos. La mujer depende única y exclusivamente del transporte público para poder acceder a su centro de trabajo que, en la mayoría de los casos, se suele encontrar en un escenario distinto al de su lugar de residencia. Este fenómeno se podría explicar a través de la Teoría de la dependencia, de la dualidad “Centro/Periferia”. Desde este punto de vista, el servicio público de transporte supone una vía de solución para el acceso a los centros económicos y de desarrollo. Esto provoca una dependencia de un servicio que ha de adaptarse a las necesidades de quien utiliza, en mayor medida, el transporte público. Las mujeres necesitan del transporte público para su despegue personal hacia nuevas metas fuera de su lugar de residencia. La realización de estudios de específicos de género es importante para conocer sus necesidades, al utilizar este servicio. Por lo tanto, estos estudios e investigaciones han de utilizar fuentes y herramientas que se acerquen a la situación real de desigualdad que viven las mujeres y que, en mayor medida, utilizan estos modos de transporte a diario.

Hipótesis

Pese a la inclusión de la variable sexo. Los estudios de movilidad en el Transporte Público de Andalucía no se han diseñado con perspectiva real de género.

Planteamiento del diseño de la investigación

Para llevar a cabo esta investigación tomamos como referencia las siguientes leyes y documentos en materia de igualdad de mujeres y hombres:

Ámbito estatal: Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la igualdad efectiva de mujeres y hombres, art. 20. Adecuación de las estadísticas y estudios.

Ámbito autonómico: Ley 12/2007, de 26 de noviembre, para la promoción de la igualdad de género en Andalucía, art. 10 Estadísticas e investigaciones con perspectiva de género. Así mismo, tomamos como referencia el 1er Plan Estratégico para la Igualdad de Mujeres y Hombres en Andalucía 2010/2013, centrandó nuestra atención, en su objetivo 3: *“Garantizar la inclusión de la perspectiva de género en estadísticas e investigaciones”*

Analizamos los distintos estudios realizados en Andalucía en el ámbito de la movilidad y el transporte a través de las distintas disposiciones contenidas en estas leyes centrandó nuestra atención tanto en la metodología utilizada en los distintos estudios como en las herramientas empleadas para la consecución de los mismos. Nos detenemos en las limitaciones que plantea la no inclusión de algunas herramientas metodológicas, las limitaciones que parten de la tecnología (canceladoras de títulos de viaje), y las que plantean las partidas presupuestarias destinadas a estudios y proyectos.

Resultados observados en base al contexto normativo

Ámbito estatal: Ley Orgánica 3/2007 de 22 de marzo art. 20, a) “Inclusión sistemática de la variable sexo en las estadísticas, encuestas y recogida de datos que lleven a cabo”.

En este mismo punto coinciden tanto la normativa estatal como la autonómica reflejándose también la página 27 del 1er Plan Estratégico para la Igualdad de Mujeres y Hombres en Andalucía 2010/2013.

Ámbito autonómico: Ley 12/2007, de 26 de noviembre art 10, 1.a) “Incluir sistemáticamente la variable sexo en las estadísticas, encuestas y recogida de datos que realicen”.

La normativa autonómica incluye la variable sexo como uno de los deberes necesarios para garantizar de modo efectivo la integración de la perspectiva de género en su ámbito de actuación. El hecho de incluir la variable sexo hace que se contemple en los estudios e investigaciones la perspectiva de género. Nuestro interés radica en comprobar hasta qué punto se integra de una forma efectiva. Hemos podido observar todos los estudios que han llevado aparejado un trabajo de campo como es el caso de los realizados por los Consorcios de Andalucía. Estos incluyen de forma sistemática la variable sexo en sus cuestionarios. De igual modo, los estudios de movilidad realizados por ingenierías de planificación, adjudicatarias por concurso de la mayor parte de estudios procedentes de las Administraciones Públicas, contemplan también esta variable en sus cuestionarios. Las encuestas de movilidad suelen servirse de cuestionarios *“tipo”* (Zamorano C. Bigas JM y Sastre J: 2004) que se adaptan y ajustan según los objetivos de la investigación. Los cuestionarios que se suelen utilizar tanto para las encuestas de movilidad domiciliarias, como para encuestas de calidad percibida, incluyen por defecto el sexo. Nos preguntamos si el hecho de que se incluya la variable sexo en un cuestionario implica que el estudio resultante pueda ser calificado como estudio de género o pueda incluirse dentro de los estudios con enfoque o perspectiva de género. Pensar de este modo podría llevarnos a error. En cualquier caso, no todos los estudios que incluyen esta variable realizan su análisis en función del sexo, lo que no implica que la entidad que encarga el estudio no disponga de la información contenida en las bases de datos y explote estos en función de esta variable extrayendo sus propias conclusiones. La mayor parte de los trabajos de campo son encargados por ingenieros/as expertos/as en movilidad que consideran que la investigación no termina en el estudio que normalmente se saca a la luz pública y extraen información de la base de datos en función de las necesidades puntuales de planificación. Algunos Consorcios de transportes, como el Consorcio Metropolitano Bahía de Cádiz, disponen de paneles de usuarios/as a los que recurren para conseguir

información puntual sobre el servicio¹. De cualquier forma, incluir estos estudios dentro de los de género, por el sólo hecho de incluir la variable sexo en su cuestionario, no sería del todo correcto.

En 2011 se lleva a cabo un estudio realizado por la empresa de consultoría Gea21 para la Consejería de Obras Públicas y Vivienda que se plantea como objetivo definir los patrones de movilidad en el transporte público bajo la perspectiva de género y que lleva el título de *“Obtención de factores de impacto de género en la movilidad en el transporte”*. Para llevar a cabo esta investigación no se realizó un trabajo de campo específico sino que utilizaron las diversas bases de datos procedentes de los Consorcios de Transportes de Andalucía así como otras encuestas nacionales de movilidad, encontrándose con múltiples obstáculos a la hora de poder realizar el estudio de género. “Las encuestas de Satisfacción de los Consorcios de Transporte de Andalucía, no están diseñadas para analizar las respuesta de forma desagregada, aunque incorporan la variable sexo” (Gea21:2011). En efecto, estos estudios no tenían como objetivo un estudio de género, su objetivo era simplemente conocer el grado de satisfacción de los usuarios/as. Por lo tanto, el diseño de la investigación no se ajustaba al planteado por Gea21 pudiendo servir como información a la hora de realizar su investigación pero no como base para su análisis. La debilidad no residía en las bases de datos ni en los estudios observados. La debilidad y las limitaciones provenían de, como se reconocía en el estudio, *“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 y no llega”* (Gea21:2011). Es insuficiente para el análisis y la determinación de patrones de movilidad con perspectiva de género, el servirse de estadísticas e informes elaborados con objeto de la planificación y la observación de la satisfacción de los usuarios de los distintos servicios de transporte y que contengan entre su categoría de análisis la variable sexo.

Los estudios más recurrentes en Andalucía son los diseñados con objeto de conocer el grado de satisfacción de usuarios/as; son fundamentalmente encuestas orientadas a la valoración de servicios, rapidez, puntualidad, limpieza etc. *“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”* (Gea21:2011). Son valoraciones del servicio en general y valoraciones orientadas a la calidad del servicio de autobús aunque a su vez se observan otras cuestiones de importancia como edad, orígenes, destino, y motivos del viaje, utilización de nuevas tecnologías, entre otras cuestiones. Son cuestionarios muy completos y estudiados de cara a la planificación del transporte público metropolitano de autobuses, convertir estos trabajos en estudios con enfoque de género tendría entre otras las siguientes ventajas e inconvenientes.

¹ http://www.cmtbc.es/licitaciones_interior.php?expediente=10 (Tomado de internet el 08/05/2014) En este enlace se puede encontrar el último concurso público ofertado por el CMTBC en el que se plantea la necesidad de obtención de un Panel de Usuarios del Servicio Marítimo de Transportes

Estudios de satisfacción con enfoque de género	
Inconvenientes	Ventajas
No hay información por sexo en la compra de billetes, lo que dificulta el cálculo muestral.	Al tener un universo diferenciado podríamos obtener resultados desagregados por sexo.
Los cuestionarios contendrían más preguntas, lo que podría cansar al encuestado.	Obtendríamos una información más ajustada a la realidad y a las necesidades de los usuarios/as.
El tiempo de encuesta, en paradas o abordo, es limitado por lo que los cuestionarios extensos no son factibles.	El índice de satisfacción de Usuarios/as se incrementaría.
El incremento de preguntas y el incremento de la muestra encarecería la investigación.	A mayor información, mejor planificación.
Es posible que nos encontremos con una realidad no deseada y en algunos casos de difícil solución (ergonomía..)	Podríamos afrontar la desigualdad de género a partir del conocimiento pleno de la realidad.

Tabla 2. elaboración propia

Los cuestionarios utilizados, tanto para conocer la satisfacción de usuarios/as, como para obtener patrones de movilidad, suelen ser muy largos, esto provoca en la persona encuestada rechazo a la hora de contestar con la consiguiente desmotivación por parte de la persona que realiza la encuesta. Adaptar los cuestionarios para que el estudio tenga un enfoque de género supondría un incremento sustancial del cuestionario que en caso de los estudios de satisfacción se pasa en la calle o a bordo de los autobuses donde el tiempo de espera en la parada o el trayecto del viaje es limitado. Además, la ampliación del cuestionario lleva aparejado una serie de incrementos en los costes de realización del estudio, ya que se incrementa el número de horas de realización de encuestas, el número de horas necesarias para la introducción de datos en el sistema y su posterior depuración etc., una serie de tareas que hacen que los costes se eleven. La solución a los inconvenientes pasaría por la inclusión de un análisis cualitativo de calidad reservada, paralelo al trabajo de campo realizado por los/as encuestadores/as, enriqueciendo la investigación y dotándola de un enfoque de género efectivo que dé consistencia a la investigación a través de la información recogida en pequeños cuestionarios en los que se incluya el análisis observacional obtenido en cada una de las líneas objeto de análisis.

Estudios como puedan ser los realizados con objeto de llevar a cabo Planes de Movilidad Urbana Sostenible PMUS, utilizan otros modelos de cuestionarios más complejos y orientados a unos objetivos de planificación del transporte concretos. Estos cuestionarios "tipo", contemplan todos y cada uno de los desplazamientos de los/as residentes en el hogar superiores a 10 minutos andando. Se pregunta a los/as encuestados/as por el número de miembros del hogar, el número de vehículos diferenciando el tipo de vehículo etc. Se trata de cuestionarios muy completos y complejos que describen al máximo la situación de los miembros del hogar respecto a sus desplazamientos y que incluyen las variables sexo y edad del/a entrevistado/a. Este tipo de estudios son llevados a cabo por empresas de ingeniería para entidades públicas como es el caso del Plan de Movilidad Interurbana Sostenible de la Costa Suratlántica de Cádiz realizado por la empresa de ingeniería/consultoría del transporte MECSA en 2011 o el PMUS de Cáceres, realizado por PROINTEC en 2013. Son estudios que muestran una información muy detallada por sexo, aunque sería conveniente que se contemplase en los cuestionarios de recogida de información esos viajes de menos de cinco minutos que son los que generalmente realizan las mujeres para atender a cuestiones relacionadas con el ámbito doméstico, lo que Gea21 describe como "*invisibilidad de algunos viajes*" (Gea21:2011).

Ámbito estatal: Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo art. 20.b y c:

b) Establecer e incluir en las operaciones estadísticas nuevos indicadores que posibiliten un mejor conocimiento de las diferencias en los valores, roles, situaciones, condiciones, aspiraciones y necesidades de mujeres y hombres, su manifestación e interacción en la realidad que se vaya a analizar.

c) Diseñar e introducir los indicadores y mecanismos necesarios que permitan el conocimiento de la incidencia de otras variables cuya concurrencia resulta generadora de situaciones de discriminación múltiple en los diferentes ámbitos de intervención.

Ámbito autonómico: Ley 12/2007, de 26 de noviembre art 10, 1.B) “Incorporar indicadores de género en las operaciones estadísticas que posibiliten un mejor conocimiento de las diferencias en los valores, roles, situaciones, condiciones, aspiraciones y necesidades de mujeres y hombres, su manifestación e interacción en la realidad que se vaya a analizar”.

Desde un punto de vista sociológico en esta parte de la normativa estaría la clave de la incorporación efectiva de la perspectiva de género a los estudios. Es evidente que el cuestionario ha de contemplar el sexo, pero como variable. También es necesaria la inclusión del género como categoría de análisis (Maquieira y Vara: 1997) consideran que:

“La categoría de género implica un avance en el conocimiento de los procesos que producen y reproducen la desigualdad de género e implica un avance en el conocimiento de los procesos que producen y reproducen la desigualdad entre hombres y mujeres (...) requiere ahondar en sus aspectos metodológicos en cuanto a categoría, y consolidar un modelo de análisis respecto al sistema de género, que indagase las diversas estructuras y permitiese una perspectiva comparativa en tiempo y espacio”

Los cuestionarios “Tipo” al analizar todos y cada uno de los desplazamientos, observan los roles desempeñados por todos los/as miembros de la familia a través de los motivos de los viajes que realizan, compras, médico, trabajo, llevar niños al colegio.

P.1 Calle origen	P.2 Calle Destino	P.3. Hora	P.4. Motivo	P.5-ETAPAS DEL VIAJE			P.6. Duración TOTAL (minutos)	P.7. Tipo de desplazamiento	P.8. Coste del desplazamiento	P.9. Aparcamiento en destino	P.10. Motivos de no uso del vehículo privado en este viaje	P.11. Motivo de no uso del transporte público en este viaje	P.12. Si dispone de bicicleta y no la ha utilizado en este viaje ¿Motivo?
				1- Etapa	2- Etapa	3- Etapa							
				MODO	MODO	MODO							
		1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		3	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		4	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		5	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		6	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

P.4. 1.- Trabajo 2.- Estudio 3.- Ocio 4.- Compras 5.- Visitar amigo/familiar 6.- Pasear 7.- Médico 8.- Gestiones 9.- Casa 10.- Otros	P.5. 1. Coche propio 2. Coche acompañante 3. Moto 4. Andando 5. Autobús 6. Camión/furgoneta 7. Tren 8. Bicicleta 9. OTROS	P.7. 1. HABITUAL 2. Ocasional	P.8. 1. Libre en la calle 2. En la CRA 3. Parking subterráneo 4. Garaje propio 5. Garaje alquilado 6. Garaje gratuito 7. Aparcamiento autorizado	P.10. 1.- No tiene coche-carnet 2.- No tiene el coche disponible 3.- Se turna con un compañero/a 4.- Hay problema de aparcamiento 5.- Resulta caro coger el coche 6.- Prefiere andar 7.- El recorrido es corto 8.- El transporte público es más rápido 9.- El tráfico está muy congestionado 10.- Llevo coche de empresa 11.- Prefiere otro medio de transporte 12.- Otros	P.11. 1.- No hay un servicio adecuado 2.- No conozco el servicio 3.- Pasan con poca frecuencia y hay que esperar mucho en la parada 4.- Es caro 5.- Es lento y da mucha vuelta 6.- Las paradas están lejos del origen/destino 7.- Prefiero el coche/moto es más rápido 8.- Otros
---	---	--	--	---	---

P.12. 1.- El esfuerzo físico es excesivo 2.- Le da miedo el tráfico 3.- La duración del viaje es mayor 4.- No tiene carril bici o lugar por donde circular seguro 5.- Por el clima. Hace mucho calor/frío 6.- No sabe dónde dejar la bici al llegar al destino 7.- Le pueden robar la bici 8.- Va muy cargado/a y con la bici no puede llevar todo

Imagen 1 Cuestionario tipo: modelo de hoja para la recogida de desplazamientos

Como se puede observar en la imagen 1 que representa la parte de movilidad dentro de un cuestionario “tipo”, son encuestas que recogen una información detallada así, en algunas se observa incluso el tipo de compra que se realiza al indicar en muchos casos “supermercado”; lo que permite observar quién realiza ese tipo de desplazamiento hombre/mujer, el modo/modos de transporte que utiliza, el tiempo que tarda en el trayecto de ida y vuelta. Esto implica que se puede obtener un análisis de roles de género a la vez que observamos los patrones de movilidad.

Ámbito estatal: Ley Orgánica 3/2007 de 22 de marzo art. 20, D) “Realizar muestras lo suficientemente amplias como para que las diversas variables incluidas puedan ser explotadas y analizadas en función de la variable sexo”

Ámbito autonómico: Ley 12/2007, de 26 de noviembre art 10, en este sentido no se observa ninguna referencia al respecto.

Las muestras realizadas para los estudios de satisfacción, sirvan como ejemplo los realizados por el Consorcio de Transportes Metropolitano de Granada durante los años 2011/2012/2013/2014 y los del Consorcio Metropolitano de Transportes del Campo de Gibraltar en 2011/2012, se calculan generalmente por el número de viajeros y por línea. Son muestras suficientemente amplias que contemplan un alto nivel de confianza. Como se observa en la tabla 1, el realizar la muestra por sexo es complicado ya que no se dispone de información desagregada por sexo a la hora de comprar o cancelar el billete, son limitaciones que parten de la tecnología utilizada, las máquinas canceladoras de títulos de transporte. De cualquier forma, todas las encuestas realizadas para estos estudios se realizan de manera aleatoria resultando siempre mayor el número de mujeres que de hombres encuestados en todos los estudios realizados hasta el momento. En las tablas que se presentan a continuación se puede observar cómo el número de mujeres encuestadas es mayor que el de hombres tanto en la encuesta realizada en el año 2011 como en el 2012, por el Consorcio de Transportes Metropolitano del Campo de Gibraltar,

SEXO DE LOS ENCUESTADOS/AS

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Hombre	303	40,7	40,7	40,7
Mujer	441	59,3	59,3	100,0
Total	744	100,0	100,0	

Tabla 3 elaborada a partir de los datos del estudio de Satisfacción del CTMCG año 2011

SEXO DE LOS ENCUESTADOS/AS

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Hombre	281	38,3	38,3	38,3
Mujer	453	59,3	61,7	100,0
Total	734	100,0	100,0	

Tabla 4 elaborada a partir de los datos del estudio de Satisfacción del CTMCG año 2011

En las dos tablas se observa se observa que el número de encuestas realizadas para los años 2011 y 2012 respectivamente el número de encuestadas supera al de encuestados para esos años.

Ámbito estatal: Ley Orgánica 3/2007 de 22 de marzo art. 20, e) Explotar los datos de que disponen de modo que se puedan conocer las diferentes situaciones, condiciones, aspiraciones y necesidades de mujeres y hombres en los diferentes ámbitos de intervención.

Ámbito autonómico: Ley 12/2007, de 26 de noviembre art 10, c) Analizar los resultados desde la dimensión de género.

La mayoría de los estudios de movilidad que observamos en Andalucía no están diseñados para desagregar las respuesta por sexo (Gea 21:2007 pag10), uno de los motivos es el expuesto anteriormente sobre la falta de información sobre la persona mujer/hombre que compra el título de viaje. Esta ausencia no implica que se puedan cruzar datos a través de esta variable con el fin de obtener resultados que pueden ser de interés de cara a observar desigualdad de género. Para conocer aspiraciones y necesidades específicas de mujeres y hombres, sería muy adecuado acudir a metodologías cualitativas, entrevistas y observación, que permitiesen analizar en profundidad las barreras o limitaciones que plantean las distancias centro/periferia así como el nivel de dependencia del transporte público.

	Cuantitativa	Cualitativa
¿Qué tipo de información registra	Registra datos cuantitativos, sobre las variables acordadas para el estudio, debiendo curzarse sus resultados por sexo	Recoge información sobre la realidad, sus sistemas de relaciones, su estructura dinámica. Sobre las percepciones de mujeres y hombres, las relaciones que establecen entre sí, etc.
¿Qué permite esta información?	Permiten cuantificar el fenómeno de la desigualdad: la situación de mujeres y hombres frente a la realidad, definida, por ejemplo a través de la brecha de género	Facilita la comprensión de los cambios en los procesos, actitudes, creencias, motivos, etc.
¿Cómo se miden?	Números Porcentajes Tasas Índices Valoraciones	Tipo Grado Nivel

Tabla 5 Elaborada a partir del documento *Información Útil desde la Perspectiva de Género del Instituto Andaluz de la Mujer. Pág 32*

En esta tabla se puede observar como ambas metodologías se complementan dando consistencia a la investigación.

Conclusiones y recomendaciones

Realizar estudios con enfoque de género implica incluir algo más que el sexo en los cuestionarios de los estudios de movilidad, no se trata de realizar un análisis diferencial entre mujeres y hombres sino de profundizar en el análisis de necesidades a través de una metodología cualitativa que permita el acercamiento a la realidad social de ambos. La finalidad es obtener información específica sobre las diferentes pautas de movilidad y sobre las razones que motivan a cada sexo a desplazarse, así como las diversas formas elegidas para hacerlo. La importancia radica en poder incluir entre los objetivos de los/as gestores/as del transporte, nuevas estrategias que incorporen la igualdad dentro de la calidad y la

planificación del transporte público tanto urbano como metropolitano. Planteamos una investigación basada en estadísticas, cuyo objeto principal de investigación no sea el enfoque de género, sin realizar un trabajo de campo específico que se centre en el análisis de las desigualdades y de las necesidades de los/as usuarios/as, dará lugar a la difusión de resultados carentes de soluciones orientadas a la efectiva igualdad de mujeres y hombres.

La incorporación de la variable sexo nos permitirá cuantificar. Desagregar datos por sexo nos aportará información, pero en ningún caso la suficiente para conseguir una planificación del transporte que responda a las necesidades reales de la población desde una perspectiva de género. Por lo que cualquier estudio realizado con la intención de medir u observar patrones de movilidad en el transporte de las mujeres, no podrá basarse única y exclusivamente en estudios realizados con otros objetivos aunque lleven incorporada la variable sexo dentro de sus investigaciones. Es necesario realizar estudios que observen la movilidad de las mujeres en Andalucía, estudios específicos que incluyan trabajo de campo dentro de la investigación en el que además de la inclusión de la categoría sexo, dentro de sus cuestionarios, utilicen la entrevista como herramienta imprescindible y la observación como elemento fundamental.

Los estudios de movilidad que se realizan en Andalucía deben incorporar nuevas estrategias metodológicas que se sumen a las ya utilizadas y favorablemente contrastadas, si se desea incorporar el enfoque de género de una manera efectiva para adaptar el servicio público a las necesidades reales de las mujeres eliminando las barreras que suponen las distancias a la hora de conciliar su vida laboral, familiar y personal. También detectará fortalezas y debilidades que el transporte público ofrece a mujeres y hombres cuyos patrones de movilidad difieren principalmente por las responsabilidades adquiridas por las mujeres en su rol de cuidadoras y madres. Todos los avances en este sentido repercutirán, a su vez, de forma positiva en aquellos hombres usuarios de los servicios de transporte público en Andalucía que ejerzan su papel de padres cuidadores desde la corresponsabilidad en la asunción de roles en aras de la igualdad de género.

Es necesario acercarse al transporte público con perspectiva de género desde el ámbito de la investigación utilizando las herramientas idóneas y los medios necesarios para poder estudiar las necesidades reales de desplazamiento de las mujeres como principales usuarias del transporte público. Utilizar técnicas de observación, nos permite conocer de cerca las dificultades que comporta el acompañamiento de mayores con movilidad reducida y de las madres con niños cuyos carros han de plegarse para poder subir al autobús. De este modo, conoceremos los tiempos que dispone una mujer/hombre, con un niño en brazos para situarse o para acercarse a la puerta de salida en una parada.

Las entrevistas personales acercarán al/la investigador/a a la realidad social de los/as cautivos/as del transporte público, de las necesidades reales del servicio a unas horas determinadas o de la inclusión de nuevos sistemas de gestión. Este sería el caso del Transporte Bajo Demanda que puede suponer una solución para muchos/as usuarios/as que se encuentran muy alejados de la ciudad o que son dependientes de este servicio para la consecución de sus objetivos personales y profesionales.

Agradecimientos:

Agradecemos a los Consorcios de Transportes del Área de Granada y Campo de Gibraltar, su compromiso con la igualdad de género demostrado con su colaboración y aportación de información para la realización de este estudio.

Bibliografía

Legarde, Marcela (1999). "Los cautiverios de las mujeres: madresposas, monjas, putas, presas y locas". UNAM. México. En: Valcarcel A (2008) "(RE) pensar los DDHH desde una perspectiva de género" capítulo. "Mujeres Construyendo Ciudadanías en Bolivia" Edit. Mundubat. Bilbao

Mallorca Donaire M^aJ; Alonso Cuervo I; González González A. (2003) "Información Útil Desde La Perspectiva de Género" Instituto Andaluz de la Mujer. Sevilla

Maquieira y Vara (1997) "Género, Clase y Etnia en los nuevos procesos de globalización". XI Jornadas de investigación interdisciplinaria sobre la mujer. Instituto Universitario de la Mujer. Ediciones Universidad Autónoma de Madrid. Madrid

Zamorano, C. Bigas, JM y Sastre J (2004) Edit. Consorcio de Transportes de Madrid. Madrid (pág. 79)

Otras fuentes documentales

AIT (2011) Estudio de Satisfacción de Usuarios/as del Consorcio de Transportes Metropolitano de Granada.

Gea21 Grupo de Estudios y Alternativas, 21 SL y Dirección General de Transportes de Obras Públicas y Vivienda (2011)"Estudio Patrones e Movilidad en el transporte público de Andalucía"

Ley 12/2007, de 26 de noviembre, Para la Promoción de la Igualdad de Género en Andalucía, BOJA nº 247 de 18/12/2007 art. 10 en sus puntos: a,b,c,d,e.

Ley Orgánica 3/2007 de 22 de marzo, Para la Igualdad Efectiva de Mujeres y Hombres BOE, número 71 Viernes 23 de marzo de 2007 art 20, en sus puntos a, b, c.

Primer Plan Estratégico para la Igualdad de Mujeres y Hombres en Andalucía 2010/2013 Instituto Andaluz de la Mujer Consejería Para la Igualdad y Bienestar Social. Sevilla

Quality Survey SL. (2011) "Estudio de Satisfacción de Usuarios/as del Servicio de Autobuses del Consorcio de Transporte Metropolitano del Campo de Gibraltar".

Quality Survey SL. (2012) "Estudio Análisis del Transporte y Estudio de Satisfacción del Servicio de Autobuses del Consorcio de Transporte Metropolitano del Campo de Campo de Gibraltar".

Quality Survey SL. (2012) "Estudio de Satisfacción de Usuarios/as del Servicio de Autobuses del Consorcio de Transporte Metropolitano de Granada.

Quality Survey SL. (2013) "Estudio de Satisfacción de Usuarios/as del Servicio de Autobuses del Consorcio de Transporte Metropolitano de Granada.

Webgrafía

http://www.cmtbc.es/licitaciones_interior.php?expediente=10 (Tomado de internet el 08/05/2014)

http://www.fomento.gob.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/ATENCION_CIUADADANO/INFORMACION_ESTADISTICA/Movilidad/Movilia2006_2007/ (Tomado de internet el 9/05/2014)