

Las divergencias de género en las pautas de movilidad en Cataluña, según edad y tamaño del municipio*

Gender Differences in Mobility Patterns in Catalonia, According to Age and Municipality Size

Carme Miralles Guasche

Universitat Autònoma de Barcelona
carme.miralles@uab.es

Montserrat Martínez Melo

Universitat Autònoma de Barcelona
montserrat.martinez.melo@uab.cat

Resumo

La movilidad cotidiana es una de las actividades que definen al mundo urbano actual y la geografía le dedica un interés creciente. El género es una de las variables que más afectan a las distintas pautas de movilidad existentes en los espacios urbanos.

Se analizan estas diferencias en relación a dos variables, la edad y el tamaño del municipio en Cataluña, desde los datos que ofrece la Encuesta de Movilidad Cotidiana de Cataluña del 2006 (EMQ06). Variables que se identifican con la estructura social, la primera y con la estructura territorial, la segunda. Desde esta perspectiva el análisis tiene en cuenta el nuevo paradigma de la sostenibilidad para valorar las pautas de la movilidad cotidiana de las mujeres.

Palabras-clave: movilidad cotidiana; género; Cataluña; encuesta.

Abstract

Daily mobility is one of the activities which define the current urban world, and geography shows an increasing attention to it. The gender is one of the main items which define the mobility model in the urban spaces. In this paper we analyze the differences of gender in considering two items, age and the size of the different towns, which uses as reference the informations from the Daily Mobility Survey of Catalonia in 2006 (EMQ06). These items are identified in terms of social structure, first; and territorial structure, secondly. From this perspective, the analysis is based on the new paradigm of sustainability to appraise female mobility.

Keywords: daily mobility; gender; Catalonia; survey.



El desarrollo sostenible en las ciudades desde la movilidad cotidiana de sus mujeres

Una de las mayores preocupaciones que tiene la ciencia urbana en la actualidad es la movilidad de las personas en las grandes ciudades (CAIRNS et al, 2008). Esta inquietud tiene distintas miradas, pues sobre los desplazamientos cotidianos de la población confluyen diversas perspectivas, muchas de ellas relacionadas con el medioambiente y la sostenibilidad (MIRALLES-GUASCH; CEBOLLADA, 2004). Una sostenibilidad que, como bien expone el informe Brutland (1989), tiene que ser medioambiental, económica y social. Y para alcanzar este desarrollo sostenible es imprescindible introducir, no sólo la perspectiva de género en los análisis sobre la ciudad, sino también valorizar la experiencia femenina en el desarrollo de lo urbano, en los espacios públicos y privados y en la cotidianidad (SÁNCHEZ DE MADARIAGA, 2004). Desde la Geografía española se ha venido tratando este tema con análisis empíricos de la movilidad de las mujeres desde los años ochenta, muchos de ellos relacionados con la actividad laboral (CLOS, 1986; DÍAZ, 1988, 1995; DÍAZ; MIRALLES, 1998; SABATÉ et al., 1995; SALOM; DELIOS 1998; JIMÉNEZ, 2003; SOLÉ et al, 2007).

Las ciudades son un fenómeno global creciente, hasta el punto que, si en el año 2000 casi el 50% de la población era urbana, se prevé que en el 2030 esta población haya superado el 70% (UN, 2002). Con lo que no está fuera de lugar afirmar que en las ciudades nos jugamos parte de nuestro futuro. Un futuro relacionado con el cambio climático y por tanto con las emisiones de CO₂, en gran medida, procedentes de fuentes domésticas y de los transportes (IPPC, 2008). Una estrategia de desarrollo sostenible que quiera disminuir los peligros que implica la contaminación atmosférica demanda actuar en el mundo urbano y en especial en la utilización de los transportes en la ciudad. Por ello, y entre otras variables, es necesario, conocer las pautas de desplazamientos de las mujeres que son, en todos los espacios urbanos, diferentes de sus homólogos masculinos (DÍAZ MUÑOZ, 1989), y con ellas sus vivencias y percepciones de lo urbano.

El territorio urbano y la movilidad determinan el nivel de accesibilidad que tienen las personas en sus quehaceres diarios: llegar al lugar de trabajo, al de estudio o al del ocio establece, en buena medida, el grado de inclusión/exclusión que tienen los distintos grupos humanos en un territorio determinado (TRaC, 2000). Desde esta perspectiva la movilidad y el urbanismo condicionan los niveles de participación de

los ciudadanos, y en especial de las mujeres (BRAMLEY, et al, 2009).

El urbanismo genera unos espacios cotidianos que pueden agravar esta situación, o por el contrario la pueden mejorar, en la medida que los modelos de ciudad están relacionados con los modelos de movilidad (MIRALLES-GUASCH, 2002). Existen ciudades que, por sus densidades, diseños del espacio público, localización de las actividades económicas y de los equipamientos y servicios, permiten utilizar medios de transporte menos contaminantes, como el ir andando o la bicicleta, otras ciudades, en cambio, priorizan el uso del vehículo particular (WIEL, 2005; GAINES AND JÄGER, 2009). Así pues existen ciudades más sostenibles y ciudades que contribuyen en gran medida al cambio climático, alejándose del nuevo paradigma de la sostenibilidad (WHITELEGG, 1997; SEGUÍ PONS; MARTÍNEZ REYNÉS, 2004). La sostenibilidad en el medio urbano depende en buena medida del modelo de movilidad que cada ciudad tenga, en relación al porcentaje de utilización de los distintos medios de transporte (KAUFMAN, 1998). Las ciudades donde el automóvil tiene un protagonismo principal generan mucha más contaminación y exclusión social que aquellas donde el ir andando y el transporte público están presentes en los desplazamientos de sus ciudadanos.

Unos repartos modales que se traducen en buena medida en las características diferenciales que tienen las mujeres respecto a los hombres en sus desplazamientos cotidianos. Estas diferencias se traducen en que las mujeres utilizan más los transportes no mecánicos, especialmente el ir a pie, y los transportes públicos. Los medios que menos contribuyen a las emisiones de CO₂ y son más sostenibles. Los modelos de movilidad de las mujeres, a diferencia de lo que se decía hace unos años (PICKUP, 1988;), cuando se pretendía que las mujeres adaptaran el modelo masculino, donde el coche privado tiene un protagonismo central, son los que se están reivindicando desde el nuevo paradigma de la sostenibilidad. Desde esta perspectiva no se parte del presupuesto teórico que es necesario reducir desplazamientos para disminuir contaminación, sino de poder realizar las actividades cotidianas utilizando los medios de transporte más sostenibles (MIRALLES; CEBOLLADA, 2009).

Para ello es necesario que el urbanismo se comprometa a diseñar espacios donde se recojan las distintas sensibilidades que otorga el género al espacio público (GARCÍA RAMON, 1990; GARCÍA RAMON et al, 2004). Unas sensibilidades que en términos de movilidad significan que se pueda caminar, donde existan aceras con la suficiente

amplitud y seguridad para los peatones, y donde la distancia entre la residencia, los comercios, los lugares de trabajo y las escuelas sea accesible. También se requieren lugares urbanos donde los transportes públicos sean opciones viables, desde lo económico y lo social, con densidades apropiadas para su implantación y gestión. Esta nueva manera de ver la ciudad, que otorga a la proximidad una valía creciente, y donde el barrio se percibe como la unidad urbana de la cotidianidad (ATKINSON et al. 2009), se ha teorizado como Nuevo Urbanismo. En EEUU en 1993 se formalizó el primer Congreso for the new urbanism, desde entonces anualmente en estas reuniones de expertos internacionales se reivindican ciudades compactas, de usos mixtos y con espacios públicos que permitan el encuentro entre personas. Su texto fundacional -Charter of the New Urbanism- reivindica una ciudad alejada de los preceptos de la Arquitectura Moderna de principios de siglo XX, y quiere ser la nueva hoja de ruta para un urbanismo sostenible contrapuesto a la Carta de Atenas (LILP, 1996).

Estos nuevos principios urbanos, elaborados desde el marco de la sostenibilidad como el nuevo paradigma urbano, se inspiran en las ideas de Jane Jacobs (1961), cuando a principios de la década de los sesenta, en una época en la que los preceptos teóricos del urbanismo eran contrarios a sus ideas, reivindicaba la ciudad de la proximidad y la vecindad, frente a la ciudad de las grandes infraestructuras, de la fragmentación social y urbana hegemónica en aquel momento, bajo los preceptos del urbanismo funcionalista. Donde se apostaba por las bajas densidades residenciales, la separación funcional de las actividades en los distintos espacios urbanos, la suburbanización y el automóvil como el gran icono de la modernidad (MIRALLES-GUASCH, 2002; GARCIA; RODRIGUEZ, 2011).

Los nuevos principios urbanos, que tiene que aflorar en la ciudad del siglo XXI, están relacionados con las redes de ciudades sostenibles, el movimiento de las slow cities y el urbanismo free car (ALVORD, 2000; CRAWFORD, 2000; PARKINS; CRAIG, 2006) y en todos ellos la experiencia de las mujeres como personas que utilizan la ciudad y como científicas que la analizan tiene que evidenciarse y reivindicarse. Sólo desde ellas es posible crear ciudades más sostenibles.

La de movilidad de las mujeres, un modelo a reivindicar

Distintos estudios de lugares diversos y distantes han venido demostrando que las pautas de movilidad de las mujeres, debido a sus roles de género en la estructura social tienen características distintas de sus

homólogos masculinos (HANSON, 2010). Las mujeres en general viven más cerca de su lugar de trabajo, lo que permite un tiempo y un recorrido más corto, la posibilidad de ir andando y de utilizar los transportes públicos. Características que se dan en ciudades distantes cultural y geográficamente, lo que reafirma el valor estructural de las diferencias. Aunque es necesario apuntar que estas divergencias entre las pautas de movilidad femenina y masculina se están acortando en la medida que, cada vez más, las mujeres incrementan su presencia en la motorización privada, aumentan su velocidad e incrementan la distancia de los desplazamientos. Cambios que las acercan a sus homólogos masculinos, en un momento en el que desde la sostenibilidad y el medio ambiente se apuesta por unos modelos donde ellas tienen una gran experiencia acumulada (POLK, 2003; 2004).

Sin embargo, mucha de la literatura feminista sobre movilidad y género valora esos cambios como positivos, bajo el supuesto que estas nuevas pautas de movilidad garantizan más libertad individual y más inserción laboral y social, logrando en parte subsanar la marginación y la exclusión que las mujeres han padecido (BLUM, 2004). De todas formas esta valoración positiva implica que el modelo masculino (más velocidad, recorridos más largos y más vehículo privado) se percibe como el modelo de movilidad óptimo y por lo tanto imitable. En este modelo, las mujeres incrementan su participación en el mundo exterior en la medida que adoptan las pautas de desplazamiento que han caracterizado a los hombres durante todo el siglo XX (MIRALLES-GUASCH, 1998)

De todas formas para valorar con más profundidad los dos modelos de movilidad, es necesario preguntarse por los motivos que generan los desplazamientos y por qué se requiere aumentar velocidades individuales. De esta forma si los desplazamientos sirven para llegar a los lugares donde se desarrollan las actividades cotidianas, la movilidad no es una finalidad en sí misma. No es el desplazamiento el objetivo del desplazamiento sino la accesibilidad, y es esta el objetivo de las políticas públicas que, desde los transportes al urbanismo, facilitan recursos, construyen usos y determinan igualdad de oportunidades. También a nivel personal las estrategias subjetivas se dirigen a aumentar la accesibilidad individual, para evitar segregaciones y exclusiones. Este objetivo no está relacionado ni con una velocidad más alta, ni con medios de transporte privados, ni con las distancias largas, sino con el hecho de llegar a una hora determinada a un lugar concreto, con un esfuerzo razonable.

El ejercicio que nos ocupa tiene como objetivo principal ilustrar las principales diferencias en la movilidad de hombres y mujeres en la comunidad autónoma de Cataluña (España), punto de partida imprescindible para comprender las diferentes alternativas que en contextos iguales ambos géneros toman en el día a día. Describir la ausencia de movilidad, a menudo identificado como indicador de aislamiento, y por tanto de exclusión social, es el primer paso en esta radiografía. En segundo lugar, se detalla el comportamiento de las mujeres y hombres que sí se desplazan en cuanto a motivos de los desplazamientos y modos de transporte.

Además de la fotografía global el artículo pretende profundizar en algunas de las características diferenciales transversales al factor género, que pueden ser clave en la comprensión de estas pautas, principalmente: las diferencias de edad y el tipo de entorno en el que se reside, desde la gran ciudad a los municipios más pequeños. El objeto de este análisis es determinar si las diferencias globales entre géneros se traducen inequívocamente tanto en las grandes ciudades como en los núcleos más pequeños, si en cada edad el efecto del factor género es distinto y, aun más, si en las mismas condiciones urbanas, jóvenes y mayores siguen reproduciendo diferencias de género o por el contrario estas se diluyen.

Se es consciente que este ejercicio se limita a dos dimensiones clave de las diferencias en la movilidad de hombres y mujeres: la edad y el entorno residencial. Aunque son sin duda características fundamentales para comprender las diferentes pautas, la multicausalidad propia de un fenómeno que suma complejidades de múltiples esferas sociales, geográficas, políticas y psicosociales, se reduce al umbral del presente artículo.

Metodología y fuentes de información

En ciencias sociales cada vez son menos las fuentes que obvian el género como variable estructural a registrar. Así, las fuentes cuantitativas sobre movilidad que registran este rasgo, que menudo tiene una función únicamente de control muestral, permiten su uso como variable descriptiva y potencialmente explicativa de las grandes magnitudes de la movilidad.

Por otro lado, en Cataluña existe una larga tradición en el estudio de la movilidad habitual de las personas, desde 1970 esta comunidad autónoma incluyó un formulario de movilidad en el censo de población, una práctica que continuo con los censos del 1981 y 2001. Aunque sólo registraba el primer desplazamiento del día por motivo trabajo o estudio. Sin embargo, la operación estadística que ha permitido

saber cómo y por qué se mueve la población, para el conjunto del territorio catalán, se inicio en 2006.

La Encuesta de Movilidad Cotidiana 2006 (EMQ06)¹ partía de la experiencia de los trabajos realizados en la Región Metropolitana de Barcelona (RMB)², en los años 1996 y 2000, cuando se elaboraron las dos primeras ediciones de la encuesta de movilidad. La novedad introducida en estos ejercicios estadísticos era que consideraban los desplazamientos de la población desde una perspectiva más cercana a las personas. Se trataba de conocer sus características, cuantificar todos los motivos que los generaban, incluyendo los ocupacionales (relacionados con el trabajo y el estudio) y los personales (el resto de actividades).

El objetivo de la EMQ06 es doble. Por una parte caracterizar la movilidad desde los desplazamientos realizados por la población residente en el ámbito de estudio y por la otra analizar las relaciones territoriales que se establecen a partir de los orígenes y los destinos de los desplazamientos, teniendo en cuenta todos los flujos en el ámbito de estudio, con independencia del lugar de residencia de la población que los efectúa.

La población objeto de estudio de la EMQ 2006 es el conjunto de residentes en Cataluña de 4 años en adelante. Aunque se ha diferenciado a los profesionales de la movilidad, todas aquellas personas para las que desplazarse es parte de su actividad profesional de la población general. En este grupo se diferencia la población móvil de aquella que declara que, el día anterior a la entrevista, no ha realizado ningún desplazamiento (población no móvil). El ámbito territorial de análisis se puede desagregar a diversas escalas, todas ellas con significación estadística. De esta operación, además del tamaño muestral (106.091 encuestas), se debe destacar el nivel de profundidad de análisis que permite, tanto por la combinatoria de las variables ya descritas (edades, sexos, territorios...), como por el detalle de categorización de las variables que registra, que en el caso de los motivos asciende a 19 en el inicio y está abierto a nuevos motivos, pudiendo distinguir por ejemplo las compras ocasionales de las cotidianas o la formación reglada de la no reglada.

Así pues, gracias a este nivel de detalle y a la potencia de la operación estadística la EMQ06 se ha convertido en la principal fuente de información estadística para el análisis de la movilidad, y de la cual se extraen los resultados que se exponen a continuación.

La movilidad por género, edad y tamaño de municipio

Las personas que no salen de casa

De acuerdo a la estadística oficial, en Catalunya en un día laborable el 7% de la población, unas 475.000 personas, no realiza ningún desplazamiento. Este porcentaje es significativamente superior entre las mujeres (8, 5%) que en los hombres (5, 4%). La ausencia de desplazamientos, como se observa en la tabla 1, es más acusada en los municipios más pequeños que en las grandes ciudades, por lo que se puede decir que las personas que no se desplazan residen en las zonas más rurales asociadas a los municipios de menor tamaño. Así, mientras que en Barcelona el porcentaje de los que no se desplazan está en torno al 6% en los municipios de menos de 2.000 habitantes este porcentaje llega al 9, 5% de la población. También aquí las diferencias de género son notables, pues en todos los tamaños de municipio las mujeres son más presentes en aquellos grupos de población que no salen de casa. Sin embargo sí que es cierto, que en las zonas menos pobladas, de menos de 10.000 habitantes el peso de la población femenina que no se desplaza es aun superior, más del 10%.

Tabla 1. Porcentaje de población no móvil según género y tamaño del municipio

Tamaño del municipio	Género		Total
	Hombre	Mujer	
Barcelona ciudad	4,2	7,7	6,1
Más de 50.000 hab. (excepto BCN)	5,2	7,9	6,5
De 10.001 a 50.000 hab.	5,4	8,3	6,9
De 2.001 a 10.000 hab.	6,4	10,5	8,5
Hasta a 2.000 hab.	8,1	11,2	9,5
Total	5,4	8,5	7,0
Población	183.488	292.338	475.826

Fuente: Elaboración propia a partir de EMQ'06. PTOP. Generalitat de Catalunya.

Test: Chi² sig=000 en todas la comparaciones marcadas

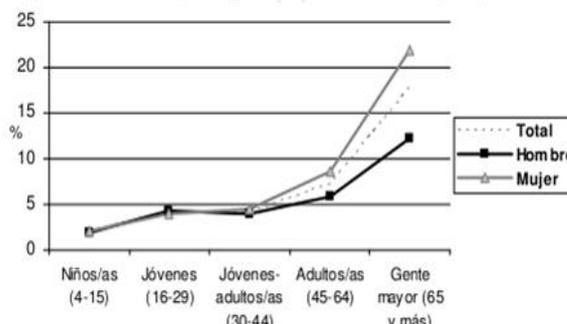
Test de residuos ajustados y corregidos.

Gris sombreado: valores significativamente más altos

Negrita: valores significativamente más bajos

En el conjunto de la población, la falta de movilidad crece significativamente a partir de los 45 años. Sin embargo, las diferencias entre hombres y mujeres son significativas a partir de los 30 años. De esta manera, mientras que el porcentaje de los hombres que se quedan en casa empieza a crecer a partir de los 45 años, entre las mujeres empieza a crecer a partir de los 30 (Figura 1).

Figura 1. Porcentaje de población no móvil según género



Fuente: Elaboración propia a partir de EMQ'06. PTOP. Generalitat de Catalunya

En un día laborable normal, el porcentaje de niños y niñas que no se desplaza es similar, así como entre los jóvenes. Pero a partir de los 30 años el peso de las mujeres que no sale de casa empieza a ser significativo, en comparación con los hombres, agravándose a medida que avanzan las edades, hasta llegar al 21, 9% de mujeres mayores de 65 años que no salen de casa, en comparación con el 12, 2% de los hombres.

Por lo que se refiere a los tamaños de los municipios, son los municipios medianos, de 10.001 a 50.000 hab. en los que se produce el cambio de patrón: a partir de los 30 años el peso de las mujeres que no salen de casa en día laborable es superior al de los hombres. Pero además, en estos municipios que concentra el 24, 4% de la población objeto de estudio, se detecta otro fenómeno relevante y contrario al observado hasta ahora: entre los más jóvenes, de 16 a 29 años, el porcentaje de población no móvil es significativamente superior entre los hombres (5, 3%) que entre las mujeres (4, 1%).

En el resto de los municipios, las diferencias entre hombres y mujeres se distancian a partir de los 45 años. Se puede mencionar también que entre las mujeres de 45 a 64 años, la falta de movilidad es especialmente elevada en municipios más pequeños, de menos de 10.001 habitantes donde supera el 12%. A partir de los 65 años ocurre lo mismo, a menor tamaño del municipio más peso de las mujeres que no salen de casa, que supera el 25% en estos municipios.

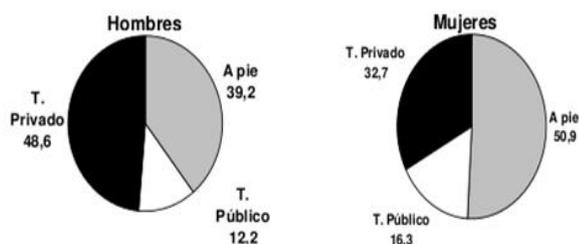
Ellos y Ellas Utilizan Distintos Medios de Transporte

En cuanto al modo de transporte principal cabe destacar que la mitad de los desplazamientos de mujeres son a pie (50, 9%), este porcentaje se reduce significativamente en el caso de los hombres (39, 2%).

Las divergencias de género en las pautas de movilidad en Cataluña, según edad y tamaño del municipio

Las mujeres, también utilizan en mayor proporción el transporte público (16, 3% vs. 12, 2%). Los desplazamientos masculinos en transporte privado son equivalentes (48, 6%) a los desplazamientos femeninos a pie (50, 9%).

Figura 2. Modo principal de transporte* según género



Fuente: Elaboración propia a partir de EMQ'06. PTOP. Generalitat de Catalunya.
* Datos calculados sobre el modo de transporte principal de desplazamiento

Estas diferencias entre hombres y mujeres se reproducen tanto en municipios pequeños como en grandes ciudades: en todos ellos el uso del transporte privado por parte de los hombres supera en entre 10 y 15 puntos porcentuales al uso que hacen de él las mujeres. Sin embargo, cómo se distribuye esta variación es significativamente distinto en función del tipo de municipio (Tabla 2).

Así, en Barcelona ciudad es dónde existe una menor diferencia entre el modo a pie, aunque las mujeres superen en un 8, 7% a sus homónimos masculinos. Sin embargo donde la diferencia es más pronunciada es en el uso del transporte público que, aunque tengan unos porcentajes de uso mucho mayores que en los otros tamaños de municipios, con unos valores medios del 30%, ellas lo utilizan un 8, 1% más que ellos. En transporte privado la diferencia es de más de 16 puntos.

En el resto de municipios el uso del transporte público va disminuyendo en la medida que se reduce el tamaño de los municipios, pasando del 13, 2% en los mayores de 50.000 habitantes al 5, 4% en los menores de 2.000 habitantes. En la medida que el uso del transporte público de la población en general se va estrechando, también lo hacen las mujeres, por lo que la diferencia entre ellos y ellas como usuarios del transporte público se reducen, llegando a diferencias del 1%. Una de las razones que explica la poca o nula demanda de los transportes públicos es su escasa presencia como opción de transporte en los municipios más pequeños. Por lo que en estos municipios, los modos de transporte principales son el ir a pie y el transporte privado, y, por ello, son estos medios de transporte quienes definen sus modelos de movilidad.

El uso del transporte privado va creciendo en la medida que disminuye el tamaño de los municipios, así si en los municipios de más de 50.000 habitantes los desplazamientos de la población en general, en este modo de transporte, alcanzan el 36, 8%, en los municipios menores de 2000 habitantes este porcentaje llega al 63, 4%. Estos incrementos se dan tanto en hombres como en mujeres, pero con porcentajes distintos. Así en los hombres pasan del 45, 2% al 68, 8% entre los distintos tamaños de municipio y en mujeres se sitúan entre el 28, 6% y el 56, 6%. Las diferencias entre géneros se sitúan entre los 16, 7 y los 12, 2 puntos de diferencia a favor de ellos. El uso del transporte privado está influenciado por dos variables: el tamaño del municipio y el género. Aunque cabe subrayar que este actúa de la misma manera en los distintos tamaños de municipio.

Tabla 2. Modo principal de transporte* según género y tamaño del municipio

Tamaño del municipio	Modo principal	Género		Total	Diferencia (M-H)
		Hombre	Mujer		
Barcelona ciudad	A pie	42,9	51,6	47,4	-8,7
	T. Público	26,2	34,3	30,4	-8,1
	T. Privado	30,8	14,1	22,1	16,7
Más de 50.000 hab. (excepto BCN)	A pie	43,6	56,2	50,0	-12,7
	T. Público	11,2	15,2	13,2	-4,0
	T. Privado	45,2	28,6	36,8	16,7
De 10.001 a 50.000 hab.	A pie	38,5	51,4	45,0	-12,9
	T. Público	7,0	8,9	7,9	-1,9
	T. Privado	54,5	39,7	47,1	14,8
De 2.001 a 10.000 hab.	A pie	29,6	40,7	35,2	-11,0
	T. Público	5,7	6,3	6,0	-0,7
	T. Privado	64,7	53,0	58,8	11,7
Hasta 2.000 hab.	A pie	26,3	37,4	31,2	-11,1
	T. Público	4,9	6,0	5,4	-1,1
	T. Privado	68,8	56,6	63,4	12,2
TOTAL	A pie	39,2	50,9	45,1	-11,7
	T. Público	12,2	16,3	14,3	-4,1
	T. Privado	48,6	32,7	40,6	15,8

Fuente: Elaboración propia a partir de EMQ'06. PTOP. Generalitat de Catalunya.
Test: Chi² sig=000 en todas las categorías.
Test de residuos ajustados y corregidos.
En gris sombreado, valores significativamente más altos
Negrita: valores significativamente más bajos

La edad es otro factor clave en este aspecto. El único segmento de edad en el que no hay diferencias entre hombres y mujeres en el uso del transporte privado es en la infancia. Entre los niños y niñas utilizan los mismos modos de transporte en las mismas proporciones. A partir de los 16 años van apareciendo las diferencias que después en la edad adulta (entre 30 y 64 años) se dan con mucho más contundencia. Así el modo andando siempre es favorable a las mujeres y sus mayores diferencias se concentran en la edad adulta (18, 9% y 17, 2%). Las mujeres mayores, aunque también andan más que ellos, las diferencias bajan al 6, 5%. Estos porcentajes diferenciales se expresan al revés cuando hablamos de transporte privado, con unas diferencias del 11, 1 % que se

Las divergencias de género en las pautas de movilidad en Cataluña, según edad y tamaño del municipio

inician en los jóvenes de 16 a 29 años y que en las edades adultas alcanzan el 22, 0% y el 23, 1%. En las personas mayores estas divergencias, aunque no desaparecen, bajan al 11, 5%. El uso de los transportes públicos es el menor de las tres opciones modales planteadas y donde alcanza su mayor uso es en la población joven, donde más del 20% de la población lo utiliza. Aunque en todas las franjas de edad, a partir de los 16 años, ellas lo utilizan alrededor de un 5% más que ellos.

Tabla 3. Modo principal de transporte* según género e edad

Edades	Modo principal	Género			Diferencia (M-H)
		Hombre	Mujer	Total	
Niños/as (4-15)	A pie	62,2	63,6	62,9	-1,4
	T. Público	9,3	8,2	8,8	1,1
	T. Privado	28,4	28,2	28,3	0,2
Jóvenes (16-29)	A pie	31,2	35,8	33,4	-4,6
	T. Público	18,3	24,8	21,5	-6,5
	T. Privado	50,5	39,4	45,1	11,1
Jóvenes-adultos/as (30-44)	A pie	24,8	43,7	34,7	-18,9
	T. Público	10,3	13,4	11,9	-3,1
	T. Privado	64,9	42,9	53,4	22,0
Adultos/as (45-64)	A pie	36,8	54,0	45,4	-17,2
	T. Público	11,5	17,4	14,4	-5,9
	T. Privado	51,7	28,6	40,1	23,1
Gente mayor (65 y más)	A pie	67,2	73,6	70,6	-6,5
	T. Público	10,5	15,6	13,2	-5,0
	T. Privado	22,3	10,8	16,3	11,5
TOTAL	A pie	39,2	50,9	45,1	-11,7
	T. Público	12,2	16,3	14,3	-4,1
	T. Privado	48,6	32,7	40,6	15,8

Fuente: Elaboración propia a partir de EMQ06. PTOP. Generalitat de Catalunya.
 Test: Chi² sig=000 en todas las categorías;
 Test de residuos ajustados y corregidos.
 En gris sombreado, valores significativamente más altos
 Negrita: valores significativamente más bajos

Si se cruza tamaño de municipio, edad y género se perciben algunas diferencias significativas. Así, son los niños de la capital los que muestran diferencias más importantes por sexos. En el resto de tipos de municipio niños y niñas se desplazan igual, pero en Barcelona ciudad mientras que el 68, 7% de los niños van a pie, entre las niñas supone el 74, 8% de sus desplazamientos.

Entre los jóvenes, las principales diferencias se dan entre las grandes ciudades y los municipios de menos de 50.000 habitantes. En la gran ciudad, Barcelona, no hay diferencia en ir a pie, tanto el 35, 3% de los desplazamientos de hombres jóvenes como el 35, 7% de los de mujeres jóvenes son a pie, pero sí en el uso de transporte público y privado, ya que mientras que los hombres jóvenes realizan un 30, 4% de sus desplazamientos en vehículo privado, solo supone el 17, 5% de los de las mujeres. En los municipios de hasta 50.000 habitantes las diferencias en el uso del transporte privado se mantienen, y además las mujeres

optan más por el ir a pie que los hombres y también más por el transporte público. En municipios de menos de 50.000 habitantes las diferencias se reducen progresivamente, y los desplazamientos de las mujeres jóvenes cada vez son más a pie y los de los hombres más en transporte privado.

Las diferencias entre la gran ciudad y el resto de municipios se repite entre los jóvenes-adultos de hasta 45 años. En Barcelona ciudad y en los municipios de hasta 50.000 habitantes se da la máxima diferencia entre hombres y mujeres en cuanto al ir en transporte privado. La única diferencia entre la capital y el resto de ciudades grandes, es que solo en la capital el transporte público capitaliza parte de esa distancia, mientras que en los municipios de menos de 50.000 habitantes la diferencia entre hombres y mujeres es casi equivalente a la dicotomía entre transporte privado e ir a pie.

A menos de 50.000 habitantes las diferencias entre hombres y mujeres se reducen y el transporte público casi desaparece como opción modal. El análisis detallado de los diferentes modos permite precisar en los usos de las mujeres. En primer lugar, aunque la bicicleta es un modo más frecuente entre los hombres, el transporte no motorizado, por el peso de los desplazamientos a pie, es característico de los desplazamientos femeninos (51, 4%). También lo es el transporte público (17, 8%), especialmente por el porcentaje significativamente superior de desplazamientos en transporte ferroviario de cercanías (9%), principalmente en metro (5, 4%) y en autobús (7, 2%), sobre todo en urbano (5, 9%). En cambio, el transporte privado es dominante entre los desplazamientos de los hombres (46, 3%), mientras que sólo el 30, 8% de los de las mujeres lo son por este modo. Sin embargo, este es el segundo modo más frecuente entre las mujeres en el que además destaca el uso pasivo del vehículo privado, es decir, el ir de acompañantes: en coche el 9%.

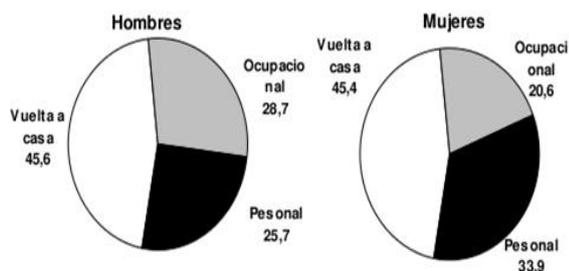
Los Motivos de Ellos y de Ellas, Mucho Más Que el ir a Trabajar

Los distintos motivos de los desplazamientos se reúnen en tres grandes grupos, los que los generan el trabajo o el estudio, denominados ocupacionales, el resto de motivos y el regreso a casa. Como se observa en la figura 3, en los desplazamientos de las mujeres el peso de los motivos personales (33, 9%) es significativamente superior que entre los hombres (25, 7%), y, dado que la vuelta a casa representa el mismo porcentaje en ambos sexos, entre las mujeres los desplazamientos por motivos ocupacionales son

Las divergencias de género en las pautas de movilidad en Cataluña, según edad y tamaño del municipio

sensiblemente menos frecuentes (20, 6% vs. 28, 7).

Figura 3. Motivo principal de los desplazamientos según género



Fuente: Elaboración propia a partir de EMQ'06. PTOP. Generalitat de Catalunya.

Si se detalla los tres grandes grupos de motivos por tamaño de municipio, el modelo es siempre el mismo, pero se observa claramente como las distancias entre hombres y mujeres se agudizan a medida que los municipios son más pequeños. Así, en Barcelona ciudad, la distancia entre hombres y mujeres es de unos 7 puntos porcentuales, mientras que en los municipios de menos de 2000 habitantes, supera los 10 puntos, de tal manera que tan sólo 1 de cada 5 desplazamientos de las mujeres (20, 5%) es por motivos ocupacionales, siendo el 30, 4% de los desplazamientos de los hombres. Unas proporciones que en los motivos personales son exactamente al revés.

Tabla 4. Motivo principal de los desplazamientos según género y tamaño del municipio

Tamaño del municipio	Motivo	Género		Total	Diferencia (M-H)
		Hombre	Mujer		
Barcelona ciudad	Vuelta a casa	45,0	45,1	45,1	
	Ocupacional	27,4	20,2	23,7	-7,2
	Personal	27,5	34,7	31,2	7,2
Más de 50.000 hab. (excepto BCN)	Vuelta a casa	45,7	45,3	45,5	
	Ocupacional	28,4	20,9	24,6	-7,5
	Personal	25,9	33,7	29,9	7,8
De 10.001 a 50.000 hab.	Vuelta a casa	45,7	45,6	45,6	
	Ocupacional	29,0	20,5	24,7	-8,6
	Personal	25,3	34,0	29,7	8,7
De 2.001 a 10.000 hab.	Vuelta a casa	45,6	45,7	45,6	
	Ocupacional	29,8	20,9	25,3	-8,9
	Personal	24,7	33,4	29,1	8,8
Hasta a 2.000 hab.	Vuelta a casa	46,7	46,3	46,5	
	Ocupacional	30,4	20,5	26,0	-9,9
	Personal	22,9	33,2	27,4	10,3
TOTAL	Vuelta a casa	45,6	45,4	45,5	
	Ocupacional	28,7	20,6	24,6	-8,0
	Personal	25,7	33,9	29,9	8,2

Fuente: Elaboración propia a partir de EMQ'06. PTOP. Generalitat de Catalunya.

Test: Chi² sig=000 en todas las categorías.
Test de residuos ajustados y corregidos.
Gris sombreado: valores significativamente más altos
Negrita: valores significativamente más bajos

El detalle de tipo de motivo que genera el desplazamiento arroja algunos datos ilustrativos. En el caso de la movilidad ocupacional la diferencia se da en los desplazamientos por trabajo, ya que mientras que sólo suponen el 12, 8% de los desplazamientos de las

mujeres, mientras que son el 20, 7% de los desplazamientos de los hombres en un día laborable. En el caso de los desplazamientos por motivos personales, se distinguen sin embargo otros patrones, es cierto que en general entre los desplazamientos de las mujeres el peso de la movilidad personal es superior, pero esta diferencias se da principalmente por los traslados para ir hacer compras, cotidianas y no cotidianas, visitar amigos o familiares y asuntos médicos. Pero en cambio, entre los hombres destaca el peso de los desplazamientos por ocio y diversión, paseo y gestiones personales.

Tabla 5. Motivos detallados según género (%)

Motivos detallados	Género		Total
	Hombre	Mujer	
Trabajo	20,7	12,8	16,7
Estudios	8,0	7,8	7,9
Subtotal movilidad ocupacional	28,7	20,6	24,6
Compras cotidianas	4,1	8,5	6,3
Compras no cotidianas	0,8	1,4	1,1
Acompañar a otras personas	2,8	6,6	4,7
Ocio y diversión	5,2	3,9	4,6
Paseo	4,3	3,4	3,9
Visitas a familias o amistades	2,7	3,5	3,1
Gestiones personales	2,9	2,6	2,8
Asuntos médicos	1,2	2,3	1,8
Actividades de formación complementaria o no reglada	0,8	1,2	1,0
Comer fuera, no por ocio	0,6	0,3	0,5
Otros motivos personales	0,3	0,3	0,3
Subtotal movilidad personal	25,7	33,9	29,9
Vuelta a casa	45,6	45,4	45,5
Total	100	100	100
Total desplazamientos	11.439.928	11.644.361	23.084.289

Fuente: Elaboración propia a partir de EMQ'06. PTOP. Generalitat de Catalunya.

Test: Chi² sig=000

Test de diferencia de proporciones.

Gris sombreado: valores significativamente más altos

Negrita: valores significativamente más bajos

Movilidad por Trabajo y Estudio Según Tamaño Municipio

Para agilizar el análisis detallado por territorios, se han agrupado motivos de desplazamiento manteniendo los que más discriminan en conjunto entre hombres y mujeres, y se presentan separadamente los datos de movilidad ocupacional y movilidad personal.

Como se ve en la tabla 6. Las diferencias por motivo estudios no existen ni entre géneros ni entre municipios. En cambio las diferencias de desplazamientos por motivo trabajo existen en todos los tamaños de municipio pero se matizan en la medida que el municipio aumenta en población. Mientras en Barcelona la divergencia porcentual es de 6, 7% en los municipios menores de 2000 habitantes supera el 11%.

Tabla 6. Movilidad ocupacional: detalle del motivo según género y tamaño del municipio

Tamaño del municipio	Motivo ocupacional	Género		Total	Diferencia (M-H)
		Hombre	Mujer		
Barcelona ciudad	Trabajo	20,2	13,6	16,8	-6,7
	Estudios	7,2	6,6	6,9	
Más de 50.000 hab. (excepto BCN)	Trabajo	19,9	12,8	16,3	-7,1
	Estudios	8,5	8,2	8,3	
De 10.001 a 50.000 hab.	Trabajo	20,7	12,3	16,5	-8,3
	Estudios	8,4	8,1	8,2	
De 2.001 a 10.000 hab.	Trabajo	21,5	12,3	16,9	-9,2
	Estudios	8,3	8,6	8,4	
Hasta a 2.000 hab.	Trabajo	24,0	12,9	19,1	-11,2
	Estudios	6,3	7,6	6,9	
TOTAL	Trabajo	20,7	12,8	16,7	-7,9
	Estudios	8,0	7,8	7,9	

Fuente: Elaboración propia a partir de EMQ'06. FTOP. Generalitat de Catalunya.

Test: Chi² sig.=000 en todas las categorías marcadas;

Test de residuos ajustados y corregidos.

Gris sombreado: valores significativamente más altos

Negrita: valores significativamente más bajos

Movilidad por Razones Personales

A su vez, en cuanto al tamaño del municipio las diferencias en el peso de los desplazamientos por compra entre hombres y mujeres aumenta en los municipios más pequeños, es decir, en los núcleos más pequeños las mujeres son las que mayoritariamente se ocupan de los quehaceres cotidianos, como son las compras diarias. Y son los municipios de menos de 2000 habitantes quienes marcan la diferencia, dónde las mujeres se desplazan mucho más a acompañar personas que los hombres (6% vs. 1, 6%). A su vez,

Tabla 7. Movilidad persona: detalle del motivo según género y tamaño del municipio

Tamaño del municipio	Motivos movilidad personal	Género		Total
		Hombre	Mujer	
Barcelona ciudad	Compras	5,5	10,1	7,8
	Asuntos médicos	1,5	2,8	2,2
	Visitas a familias o amistades	3,0	3,8	3,4
	Acompañar a otras personas	2,5	5,0	3,8
	Gestiones personales	3,3	3,0	3,2
	Ocio, diversión y paseo	10,1	7,9	9,0
	Otros motivos personales	1,7	2,1	1,9
Más de 50.000 hab. (excepto BCN)	Compras	5,1	9,9	7,5
	Asuntos médicos	1,1	2,2	1,7
	Visitas a familias o amistades	2,9	3,6	3,2
	Acompañar a otras personas	3,1	6,8	4,9
	Gestiones personales	2,7	2,5	2,6
	Ocio, diversión y paseo	9,4	7,1	8,2
	Otros motivos personales	1,6	1,7	1,7
De 10.001 a 50.000 hab.	Compras	4,6	9,8	7,2
	Asuntos médicos	1,2	2,3	1,7
	Visitas a familias o amistades	2,5	3,3	2,9
	Acompañar a otras personas	3,0	7,2	5,1
	Gestiones personales	2,7	2,4	2,6
	Ocio, diversión y paseo	9,5	7,4	8,4
	Otros motivos personales	1,7	1,6	1,7
De 2.001 a 10.000 hab.	Compras	4,4	9,6	7,0
	Asuntos médicos	1,1	1,9	1,5
	Visitas a familias o amistades	2,5	3,0	2,7
	Acompañar a otras personas	2,6	7,7	5,2
	Gestiones personales	3,0	2,4	2,7
	Ocio, diversión y paseo	9,1	7,2	8,2
	Otros motivos personales	2,0	1,6	1,8
Hasta a 2.000 hab.	Compras	4,1	9,8	6,6
	Asuntos médicos	1,0	1,9	1,4
	Visitas a familias o amistades	1,8	3,0	2,3
	Acompañar a otras personas	1,6	6,0	3,5
	Gestiones personales	3,1	3,1	3,1
	Ocio, diversión y paseo	8,9	7,6	8,3
	Otros motivos personales	2,4	1,9	2,2

Fuente: Elaboración propia a partir de EMQ'06. FTOP. Generalitat de Catalunya.

Test: Chi² sig.=000 en todas las categorías marcadas;

Test de residuos ajustados y corregidos.

Gris sombreado: valores significativamente más altos

Negrita: valores significativamente más bajos

son menos las asimetrías entre hombres y mujeres en cuanto a los desplazamientos por motivos de ocio, diversión y paseo (7, 6% vs. 8, 9%), y desaparecen en cuanto a las gestiones personales.

Conclusiones

Muchos trabajos, ubicados en espacios urbanos distintos y distantes, han demostrado que las pautas de movilidad de los hombres y de las mujeres son sustancialmente distintas. Estas asimetrías son el reflejo de los roles desiguales que ellos y ellas tienen en la estructura social y en las dinámicas de poder que las sustenta. Una estructura y unas dinámicas que tienen también sus componentes espaciales que, a la vez, condicionan las características de los desplazamientos cotidianos de los hombres y de las mujeres. Unos movimientos que en ellas, como pauta general y transversal en distintos territorios (también en Cataluña), se basan en el uso mayoritario del ir andando y de los transportes públicos. Y que, en ellos se relacionan, mayoritariamente, con el transporte privado. Estas pautas de movilidad por género desde las nuevas premisas de la sostenibilidad tienen una mirada distinta, pues son las mujeres las que adoptan los hábitos de movilidad más sostenibles al utilizar aquellos medios de transporte que tienen menos impacto ambiental. Con lo que, lejos de lo que hace unos años se decía, es el modelo de movilidad de las mujeres el que se tiene que reivindicar y extender. Un desafío donde las mujeres tienen mucho que decir y proponer.

El análisis ha barajado los datos de la movilidad cotidiana de la Encuesta de Cataluña del año 2006, y se han estudiado las personas no móviles, los modos de transporte utilizados y los motivos que los generan para determinar las diferencias en las pautas de movilidad según el género. Y todo ello en relación a dos variables. Una, la edad, como parte esencial de la estructura social, y otra, el tamaño de los municipios, una de las dimensiones que nos aproxima a la estructura territorial.

En resumen:

1- El género marca los grupos de personas que declaran no salir de casa, que en Cataluña representan unos 475.000 individuos. Aunque la edad es un factor fundamental a partir de los 30 años, en todos los tamaños de municipio y para todas las edades adultas ellas muestran unos porcentajes mayores de aislamiento. Un fenómeno que se agudiza en la medida que disminuye el tamaño del núcleo de población.

2- Las mujeres se desplazan a pie y, en los municipios donde existe la posibilidad de utilizar el

transporte público, son las usuarias mayoritarias. Estas pautas que se dan en todos los tamaños de municipios, aunque en la medida que estos decrecen, el uso del transporte privado aumenta. La grandes diferencias entre el uso de los distintos medios de transporte se da en las edades adultas, entre los 30 y los 64 años.

3- En lo referente a los motivos que generan el desplazamiento, ellas concentran un número mayor de motivos personales. El tamaño del municipio aparece aquí como una variable fundamental, pues la distancia entre hombres y mujeres se agudiza en la medida que disminuye el tamaño del municipio.

* Este trabajo ha sido financiado por el proyecto CSO2010-18022 (subprograma geog): La perspectiva territorial, social y medioambiental en las investigaciones sobre movilidad y transporte. un análisis desde la geografía. Las autoras agradecen al Departamento de Política Territorial y Obras Públicas de la Generalitat de Catalunya la información suministrada de la EMQ06.

¹ La Encuesta de Movilidad Cotidiana de Cataluña (EMQ06) se ha realizado gracias a la colaboración del Departamento de Política Territorial de la Generalitat de Cataluña y la Autoridad del Transporte Metropolitano de Barcelona.

² La Región Metropolitana de Barcelona es el territorio metropolitano alrededor de la ciudad de Barcelona. Aunque no tiene una estructura administrativa reconocida se utiliza para el análisis y la planificación territorial y de infraestructuras por el gobierno catalán.

Referências

ALVORD, Katharine. **Divorce your car**. Ending the love affair with the automobile. Gabriola Island. New Society Publishers, 2000.

ATKINSON, Rowland. DOWLING, Robyn. MCGUIRK, Pauline. Guest editorial: **Environment and Planning A**, volume 41, p. 2816-2822, 2009.

BLUM, Françoise. (2004) Réflexions sur les usages sexués de l'automobile en France aux XIXe et XXe siècles. Femme au volant, figure de l'urbanité ?, **Histoire urbaine**, n 11, p. 55-79, 2004/3.

BRAMLEY, Glen; DEMPSEY, Nicola; POWER, Sinead; BROWN, Caroline; WATKINS, David . Social sustainability and urban form: evidence from five

British cities. **Environment and Planning A**, v. 41, p. 2125-2142, 2009.

BRUNTLAND, G (ed). **Our Common Future: The World Commission on Environment and Development**, Oxford: Nuestro futuro común: La Comisión Mundial sobre Medio Ambiente y el Desarrollo., Oxford, Oxford University Press, 1987.

CAIRNS, Sally., SLOMAN, Lynn., NEWSON, Carey. ANABLE Jillian., KIRKBRIDE, A.; A. GOODWIN, A. Smarter Choices: Assessing the Potential to Achieve Traffic Reduction Using Soft Measures. **Transport Reviews**, v. 28, n. 5, 593-618, 2008.

CLOS; COSTA, Isabel. El viaje al treball a Barcelona i entorn, **Documents d'Anàlisi Geogràfica**, 8-9, p. 25-38, 1986.

CRAWFORD, J. H. **Car free**. Utrecht. International Books, 2000.

DÍAZ MUÑOZ, Maria Angeles. Actividad, género y desplazamientos urbanos en Alcalá de Henares, en: **Aportación española al XXVI Congreso Geográfico Internacional**, Madrid, Real Sociedad Geográfica. p. 107-117, 1988.

DIAZ MUÑOZ, Maria Angeles. Movilidad femenina en la ciudad. Notas a partir de un caso. **Documents d'Anàlisi Geogràfica (DAG)**, n 14 , p. 219-239, 1989.

DÍAZ MUÑOZ, Maria Angeles. El espacio-tiempo cotidiano, In: Seminario Permanente Ciudad y Mujer. Ciudad y mujer: nuevas visiones del espacio público y privado. **Anais...** Madrid: Junta C.M. y Colegio Oficial de Arquitectos de Castilla-La Mancha, 1995. p. 107-117.

DÍAZ MUÑOZ, Maria Angeles.; JIMÉNEZ, Francisco José. Transportes y movilidad: ¿Necesidades diferenciales según género?, **Segundo Seminario Internacional sobre Género y Urbanismo. Infraestructuras para la vida cotidiana**. ETSAM, UPM. Disponible en <http://www.generourban.org/archivos/seminario_2002.htm> Acceso em: 2003

GAINES, Jeremy; JÄGER, Stefan. **A manifesto for sustainable cities**. Munich. Prestel, 2009.

GARCÍA PALOMARES, Juan Carlos; RODRÍGUEZ MOYA, Juana. Diversidad de género en la movilidad

cotidiana: efecto de las variables socio demográficas y territoriales. **Boletín de Geógrafos Españoles**. AGE (en prensa) , 2011.

GARCIA-RAMON, Maria Dolors. Women in cities: gender and urban environment (de J. Little et al.), **Political geography quarterly**, v. 9, n. 2, .204-205, 1990.

GARCIA-RAMON, Maria. Dolors.; ORTIZ, Anna.; PRATS, Maria. Urban planning, gender and the use of public space in a peripheral neighbourhood of Barcelona, **Cities**, 21 n.3, 215-223, 2004.

HANSON, Susan; HANSON, Perry. Gender and urban activity patterns in Uppsala, Sweden, **Geographical Review**, 70 (3), pp. 291-299, 1980.

HANSON, Susan; JOHNSTON, Ibipo. "Gender differences in work-trip length : explanations and implications", **Urban Geography**, 6, pp. 193-219, 1985.

IPCC (Intergovernmental panel of climate change). **Climate Change 2007**. Cambridge, United Kingdom and New York, NY, USA .Cambridge University Press, 2008.

JACOBS, Jane. **Muerte y vida de las grandes ciudades Americanas**. Segunda Edición 1973 Editorial Península, Barcelona, España, 1961.

KAUFMAN, Vicent. **Sociologie de la mobilité urbaine**: la question du rapport modal. Thèse, EPFL, 1998

LINCOLN INSTITUTE OF LAND POLICY. **The new urbanism**: Hope or hype for American Communities? . New York. LILP, 1996.

MIRALLES- GUASCH, Carme. La movilidad de las mujeres en la ciudad. Un análisis desde la Ecología urbana. **Ecología Política**, n 15. 123-130, 1998.

MIRALLES-GUASCH, Carme. **Ciudad y transporte**. El binomio imperfecto. Barcelona. Ariel, 2002.

MIRALLES-GUASCH, Carme; CEBOLLADA, Àngel. **Movilidad y transporte**. Opciones políticas para la ciudad. Documento de trabajo n 25, 'Madrid, Fundación Alternativas, 2004.

MIRALLES-GUASCH, Carme; CEBOLLADA, Àngel. **Movilidad cotidiana y sostenibilidad**: una

interpretación desde la geografía humana. **Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles**. n 50, 193-216, 2009.

PARKINS, W.; CRAIG, G. **Slow living**.. New York Berg, 2006.

PICKUP, Laurie. **Hard to Get Around**: a study of women's travel mobility, en Women in cities-gender and the urban environment (LITTLE, J; PEAKE, L et P. Richardson (eds)), New York University Press, 1988.

POLK Merritt. Are women more potentially accommodating than men are to a sustainable transportation system in Sweden?. **Transportation Research Part D**, 8(2), 75-95, 2003.

POLK Merritt .The influence of gender on daily car use and on willingness to reduce car use in Sweden. **Journal of Transport Geography**, n 12, 185-195, 2004.

SABATÉ MARTÍNEZ, Ana.; RODRÍGUEZ MOYA, Juana. M.; DÍAZ MUÑOZ, Maria de los Angeles. **Mujeres, espacio y sociedad**. Hacia una geografía del género. Madrid, Síntesis, 1995

SALOM CARRASCO, Julia.; DELIOS ESPAÑA, Elisabeth. La movilidad laboral femenina en el País Valenciano: los factores sociales y laborales en las diferencias por género. **Cuadernos de Geografía**, n 64, pp. 485-511, 1998.

SÁNCHEZ DE MADARIAGA, Inés . **Urbanismo con perspectiva de género**. Sevilla. Instituto Andaluz de la Mujer/Junta de Andalucía/Fondo Social Europeo, 2004

SEGUÍ PONS, Joana Maria.; MARTÍNEZ REYNÉS, Maria Rosa. **Geografía de los transportes**. Palma. Universitat Illes Balears, 2004.

SOLÉ, G.emma; MIRALLES, Carme.; CEBOLLADA, Angel. La accesibilidad territorial desde una perspectiva de género. En XIX Congreso de Geógrafos Españoles, **Anais**, 2005

TRAC. **Social exclusion and the provision and availability of public transport**. London, DERT, 2000.

Las divergencias de género en las pautas de movilidad en Cataluña, según edad y tamaño del municipio

UNITED NATIONS. **World urbanization prospects: the 2001 revision.** Disponível em <www.un.org/esa/population/publications> Acesso em 2002.

WIEL, Mark. **Ville et mobilité.** Un couple infernal?. Paris, Editions de l'aube, 2005.

WHITELEGG , John. Critical Mass. **Transport, environment and society in the twenty-first Century.** London , Pluto, 1997.

**Recebido em: 12 de dezembro de 2011.
Aceito em: 18 de fevereiro de 2012.**

Carme Miralles Guasche e
Montserrat Martínez Melo