

# Transportes y movilidad: ¿necesidades diferenciales según género?<sup>1</sup>

## Transport and mobility: different needs for genders?

*María Ángeles Díaz Muñoz y Francisco José Jiménez Gigante*

Departamento de Geografía. Universidad de Alcalá

**Resumen:** Este trabajo investiga los patrones diferenciales de movilidad cotidiana según género. Las diferencias hombres/ mujeres en la estructura ocupacional se combinan con la especialización funcional del espacio urbano. Como consecuencia, se produciría una diferenciación según destinos y modos de transporte entre mujeres y hombres. Además, en las variables explicativas de las diferencias hay que conceder un peso muy significativo a la forma en la que asumen hombres y mujeres sus responsabilidades familiares. En estas conclusiones, quizás convenga volver a tratar la dimensión tiempo de la movilidad cotidiana: las mujeres se desplazan más cerca, pero, según algunos estudios dedican más tiempo a sus viajes. Esto se debe a que utilizan medios de transporte menos eficaces e tiene que compaginar con otros horarios (por ejemplo escolares) y otras labores, lo que impone severas restricciones en su movilidad potencial y sus condiciones como ciudadanas.

Palabras clave: movilidad, transporte, género

**Abstract:** This research investigates mobility patterns according to gender. Different insertions of men and women in the occupational structure coincide with the functional differentiation of urban space. Consequently, there is also a differentiation in terms of destinations and transport modes between women and men. Furthermore, variables which are explaining these differences have to consider as important how men and women assume family responsibilities. Concluding, the investigation of the time dimension of everyday activities has to be regarded again: women move around in smaller areas, however, according to some studies they need more time during there movements. This is due to different transport modes which are less efficient and usually only offered in concordance to different time schedules (e.g. school) and to other occupations, so that there are serious restrictions on the potential mobility and their conditions as citizens.

Key words: mobility, transportation, gender

---

<sup>1</sup> Publicado originalmente en lo Segundo Seminario Internacional sobre Género y Urbanismo Infraestructuras para la Vida Cotidiana ETSAM, UPM 27 y 28 de mayo de 2002 - Publicación ALM en <http://www.generourban.org> em Madrid, 2003. El presente trabajo se enmarca en dos Proyectos de Investigación realizados en el Departamento de Geografía de la Universidad de Alcalá: "Análisis de los patrones de movilidad de la población como indicador de la evolución de las relaciones de interdependencia funcional en el Corredor del Henares", financiado por el *Vicerrectorado de Investigación de la Universidad de Alcalá*, y "Dinámica y características actuales de la población en el sector madrileño del Corredor del Henares: un primer diagnóstico de tendencias y formulación de cuestiones clave a investigar", financiado por la *Agencia para el Desarrollo del Corredor del Henares de la Comunidad de Madrid*.

## INTRODUCCIÓN

La movilidad cotidiana constituyó, ya hace décadas, la primera línea de investigación empírica que se desarrolló en geografía urbana desde la perspectiva de género (SABATÉ, RODRÍGUEZ Y DÍAZ, 1995). Posiblemente, este hecho se debió a que expresa a la perfección la característica más definitoria de la perspectiva geográfica: la síntesis de fenómenos sociales y territoriales. La movilidad de la población materializa, efectivamente, la relación entre muy diferentes aspectos de los roles y relaciones de género, del urbanismo y de la vida cotidiana, como:

- Los estilos de vida y la división funcional en las unidades familiares.
- Las actividades y los espacios cotidianos.
- La división funcional del espacio y la estructura urbana y metropolitana.

Se trata, en definitiva, de una cuestión fundamental en la calidad de vida y las oportunidades de relación y actividad de todos los ciudadanos.

El título de esta ponencia se plantea a modo de interrogación: ¿una movilidad observada diferente conduce a establecer necesidades diferentes?... ¿qué respuesta podría dar el urbanismo a esas necesidades diferenciales?... En cualquier caso, para conocer las necesidades de transporte, hay que ver si existe un comportamiento observado diferencial, y eso es lo que vamos a hacer a lo largo de estas páginas. La estructura de la ponencia es la siguiente:

- Algunas precisiones conceptuales sobre género y movilidad.
- Un estudio de caso: los desplazamientos en Alcalá de Henares según las Encuestas Domiciliarias de Movilidad del Consorcio Regional de Transportes de Madrid.
- Variables estudiadas: motivo, medio de transporte y destino de los desplazamientos según género. Unas no-

tas sobre evolución y tendencias en los patrones de movilidad.

- El efecto de ciertas variables sociodemográficas en la movilidad de la población: género, edad y tipo de actividad.
- Algunas sugerencias sobre futuras líneas de investigación.

## ALGUNAS PRECISIONES CONCEPTUALES

### - La diferenciación funcional del espacio urbano y la necesidad de desplazarse ¿una lectura de género?

La organización de actividades y usos del suelo en la ciudad y la estructura urbana (compacta / dispersa) condicionan gran parte de los parámetros de la movilidad (motivos, destinos, distancias y, como consecuencia, medio de transporte). ¿Esta diferenciación funcional tiene una interpretación de género?, ¿condiciona unos patrones de movilidad diferenciales para hombres y mujeres?

- Las dimensiones espacio – temporales de la movilidad cotidiana (horarios, medio de transporte y la integración de los desplazamientos en la secuencia diaria de actividades).

Una definición muy básica de la movilidad plantea a la misma como la actividad destinada a salvar distancias en un determinado intervalo de tiempo. Éste, por tanto, constituye una dimensión fundamental en los desplazamientos, inseparable del espacio.

La cuestión no se debe plantear sólo como la cantidad de tiempo que dedicamos a diario a desplazarnos. El problema es más complejo: debemos estudiar los desplazamientos cotidianos integrados en la secuencia de actividades que todos realizamos a lo largo de las 24 horas del día.

Numerosas investigaciones sobre el

tema han demostrado que las mujeres presentan una mayor sensibilidad a factores espacio-temporales (distancia, disponibilidad y horarios del transporte público) en su movilidad cotidiana (DÍAZ MUÑOZ, 1995). La cuestión es especialmente importante en la elección de su ocupación laboral, en el caso de que deba compatibilizarla con obligaciones familiares (horarios de guarderías y otros equipamientos, organización espacio-temporal de otros miembros del hogar).

En urbanismo es muy común hablar de la diferenciación funcional del espacio, pero el tiempo también presenta esa misma característica. Así, se puede hablar de los ritmos funcionales de la ciudad (MARÍN, CORREIA Y GASPAS, 1984). Dicho de otra forma, el espacio está especializado, pero el tiempo también. Como consecuencia, se produce una secuenciación a lo largo del día del uso del espacio urbano: el centro urbano, los barrios – dormitorio, etc. Los desplazamientos se suceden en oleadas durante todo el día; y sus destinos van variando también. Todos sabemos que el problema del transporte y el tráfico es temporal: solamente existe la complicación en las horas punta, derivadas de esa especialización funcional del espacio y el tiempo.

**- Una perspectiva social en los estudios de movilidad. Accesibilidad espacial no implica accesibilidad social.**

La accesibilidad no es sólo atributo de los lugares sino también de las personas. Por ello, las medidas de accesibilidad basadas sólo en la distancia son muy discutibles. La cuestión se advierte claramente cuando se plantea la *elección* del medio de transporte en la unidad familiar (en el caso de que exista un solo coche en el hogar –cosa muy común en España– éste será utilizado mayoritariamente por el

cabeza de familia). Evidentemente, las condiciones de movilidad dentro de ese hogar serán muy variables en función del acceso o no a determinados medios de transporte, como también de la edad o del tiempo disponible de cada uno de sus miembros.

El asunto resulta especialmente relevante en nuestras actuales regiones metropolitanas, en las que se está generalizando un modelo urbano disperso de baja densidad con muy serios efectos sobre las posibilidades de movilidad de los distintos componentes de las familias.

**- El efecto de las variables sociodemográficas en los patrones generales de movilidad según género: hacia el reconocimiento de la diversidad.**

Una primera aproximación en los estudios de movilidad según género fue el análisis de las diferencias entre mujeres y hombres. Las nuevas tendencias en el feminismo –tanto en ésta como en otras líneas de investigación– van más allá: se pretende reconocer la diversidad según edad, actividad, nivel socioeconómico o situación familiar dentro del grupo *mujeres*.

Esta perspectiva ha resultado especialmente relevante en el caso de las mujeres: numerosas investigaciones han demostrado que las mujeres (las mismas) presentan un comportamiento menos uniforme que los hombres. Se muestran mucho más sensibles al efecto de variables sociodemográficas como, por ejemplo, el ciclo de vida o la situación familiar.

**ESTUDIO DE UN CASO: LA MOVILIDAD EN ALCALÁ DE HENARES SEGÚN GÉNERO**

Para ilustrar esta ponencia se ha elegido un estudio de caso de movilidad urba-

na en la ciudad de Alcalá de Henares. Interesa dar unas breves pinceladas sobre el contexto del análisis: Alcalá es una ciudad histórica en el Área Metropolitana de Madrid; esto significa que nos encontramos con un medio urbano definido por la diversidad social y funcional y muy alejado del modelo de ciudad dormitorio característico del entorno de la capital.

Alcalá está también situada en un Área Metropolitana caracterizada actualmente por una fuerte crecimiento urbanístico, en el se perfila un nuevo modelo territorial de carácter metropolitano e incluso regional, que permite dar a nuestro estudio una perspectiva más amplia que la meramente urbana.

En este modelo, la configuración de un esquema de relaciones funcionales entre municipios, el cual es cada vez más extenso y disperso y la difusión de un modelo urbanístico poco denso están definiendo un patrón de movimientos pendulares muy intenso y complejo que, por una parte, afecta a la calidad de vida de los ciudadanos y, por otra, constituye un reto para las políticas de transporte. En este contexto, hombres y mujeres se ven obligados a configurar un espacio cotidiano de escala subregional.

Los datos para nuestro estudio han sido extraídos de las Encuestas Domiciliarias de Movilidad realizadas por el Consorcio de Transportes de Madrid en los años 1988 y 1996. Quizás lo que mejor define a este tipo de encuestas es su gran riqueza de la información, ya que ofrecen datos exhaustivos sobre las pautas de movilidad de la población muestreada en cuanto a motivos, medios de transporte, orígenes y destinos, frecuencias, horarios y duración de los desplazamientos (SEGUÍ Y PETRUS, 1991, p. 134). Igualmente, son dignos de destacar los datos de control respecto a las variables socioeconómicas de los encuestados, asociadas a cada viaje. Además, aportan una serie de indicadores de gran interés, que no de desprenden de

ninguna otra fuente de información, como es el caso de la localización espacial de los lugares de atracción de desplazamientos, tales como el empleo y los estudios (ANTÓN MILLÁN, 1999). Se debe destacar la estructura del cuestionario, que permite el reconocimiento de la secuencia de desplazamientos a lo largo de las 24 horas del día. Gracias al diseño de la encuesta, se pueden integrar los desplazamientos con las actividades estacionarias que los originan (trabajo, ocio...) y reconocer, en definitiva, la organización espacio – temporal de la vida cotidiana de los entrevistados.

La excelente estructura del cuestionario permite también reconocer los *viajes multietapa*; en otras palabras, las cadenas modales (por ejemplo: “a pie + metro + tren de cercanías + a pie”) y de motivos (“volver del trabajo + hacer compras + recoger a los niños en el colegio”) que caracterizan muchos de nuestros desplazamientos cotidianos. Está generalmente reconocido que las mujeres, debido a su doble carga laboral y familiar, son especialmente proclives a configurar estos complejos desplazamientos multietapa.

En nuestro análisis reconoceremos la evolución entre 1988 y 1996 de algunas variables relativas a la movilidad. No es éste un periodo largo, pero sí significativo. La modernización de la sociedad española (descenso en la natalidad, retraso en la edad del matrimonio, divorcio...) y la incorporación femenina al mercado laboral experimentan un notable crecimiento en esos años. Todo ello comporta cambios en los estilos de vida, en las pautas familiares de comportamiento cotidiano que van a influir de manera considerable en los patrones de movilidad de sus miembros.

#### **PRIMERA APROXIMACIÓN. LA MOVILIDAD DE HOMBRES Y MUJERES EN 1996.**

Para esta comparativa, se han elegido

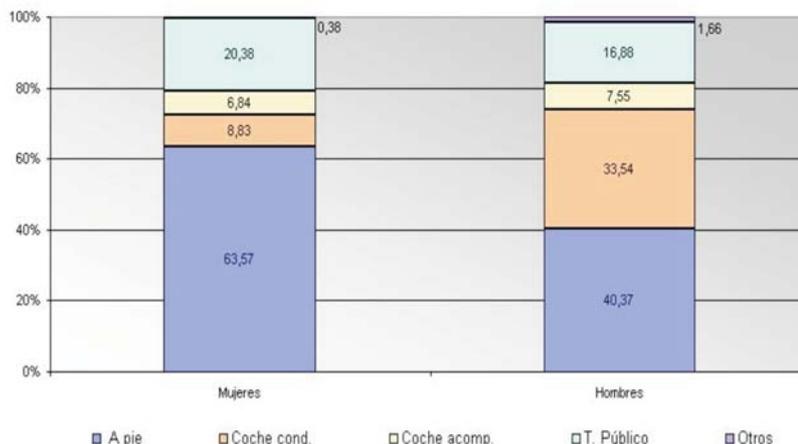
las dos variables de movilidad más comunes: motivo y medio de transporte. Los resultados se pueden observar en el gráfico 1:

Respecto a los motivos, se manifiesta que, en lo que se refiere al motivo trabajo, todavía se puede advertir la menor presencia de las mujeres en el mundo laboral. Los desplazamientos por motivos compras y ocio son los que más nos interesan: respecto a las compras, la diferencia es abismal, lo que parece indicar que las mujeres mantienen su rol como abastecedoras de la familia. La divergencia que se observa entre hombres y mujeres en cuanto a los desplazamientos por motivo ocio se va a mantener siempre a lo largo de este estudio y coincide con las encuestas de uso del tiempo hechas en España y en el contexto internacional (IZQUIERDO *ET AL.*, 1988, pp. 59-66).

En el uso de los medios de transportes, las diferencias son especialmente grandes en los desplazamientos a pie y en los que se realizan en coche como conductor. Hay que detenerse en el uso del transporte público, en el que quizás se podrían esperar mayores diferencias. Posiblemente, la importante presencia de los hombres en los transportes públicos -que difiere de los resultados de la gran mayoría de los estudios sobre la movilidad según género- se debe a que Alcalá es una ciudad con un alto porcentaje de movimientos pendulares por motivo trabajo, desplazamiento canalizados en gran parte por la red de tren de cercanías. Hay que recordar que en este estudio estamos incluyendo tanto los viajes urbanos como los interurbanos.

Las diferencias hombre / mujer en los desplazamientos a pie permiten ya una interpretación espacial: las mujeres parecen

Gráfico 1: Desplazamientos según medio de transporte. Alcalá de Henares.1996



tener un espacio cotidiano más reducido, lo que quizás se pueda relacionar con los motivos, las compras por ejemplo, y su distribución en una ciudad como Alcalá, que todavía en 1996 mantenía una estructura urbana tradicional en la que dominaba el pequeño comercio.

En todo caso, los resultados nos conducen a formularnos interrogantes de carácter territorial: ¿los destinos de los desplazamientos de mujeres y hombres difieren sustancialmente?, ¿la diferenciación funcional de la ciudad conduce a que se configuren espacios mayoritariamente femeninos o masculinos?.

## SEGUNDA APROXIMACIÓN. RECONOCIMIENTO DE LA DIVERSIDAD EN EL PATRÓN FEMENINO DE MOVILIDAD.

Por supuesto, a partir de los datos anteriores no se debe caer en el error de considerar al *grupo mujeres* como homogéneo. Al contrario, se ha demostrado que las mujeres, en sus comportamientos, son más sensibles que los hombres al efecto de determinadas características sociodemográficas. Para ilustrar esta idea, hemos elegido las variables que nos parecían más significativas: edad y tipo de actividad.

Tabla 1: Motivo de los desplazamientos según grupos de edad.  
Porcentajes. Mujeres. 1996. Alcalá de Henares.

EDAD	Trabajo	Estudios	Compras	Ocio	Otros	Total
0-17	2,12	91,15	0,03	3,26	3,44	100
18-25	34,51	46,10	4,17	2,28	12,94	100
26-30	37,97	7,97	16,45	5,62	31,99	100
31-40	25,75	3,00	23,31	3,61	44,33	100
41-50	30,40	2,38	40,83	3,06	23,33	100
51-64	14,10	2,28	49,31	8,46	25,84	100
65 y+	0,70	0,00	52,90	17,61	28,79	100
<b>Total</b>	20,80	31,86	20,53	4,72	22,10	100

Fuente: Encuesta Domiciliaria de Movilidad en día laborable medio de la Comunidad de Madrid 1996.  
Elaboración Propia.

En la tabla 1 se representan los motivos de los desplazamientos de las mujeres según edad. Como dijimos, ya se ha demostrado que el ciclo vital de las mujeres es más complejo que el de los hombres, como consecuencia del impacto de los cambios en la situación familiar (matrimonio, maternidad). En todo caso, hay que recordar que estos datos reflejan una *foto fija* correspondiente a 1996. No representa una secuencia de cambios con la edad en una misma generación de mujeres. Esto nos conduce a formularnos una pregunta más: ¿las mujeres que ahora tienen 20 años tendrán dentro de dos décadas los mismos patrones que ahora tienen las de 40 años?

Un breve comentario a los resultados: si se observa la columna correspondiente a los desplazamientos por motivo compras, se comprueba el efecto de la asunción de responsabilidades familiares. En el caso del motivo *otros*, con valores muy altos siempre, se advierte el peso de obligaciones familiares, como acompañar a otros familiares, por ejemplo al médico, que siempre es alto en las mujeres. En todo caso, las diferencias de movilidad según la edad de las mujeres están reflejando diferencias también en aspectos como:

- Los estilos de vida / mentalidad.
- Las responsabilidades familiares.
- La participación laboral .

Tabla 2: Modo de los desplazamientos según tipo de actividad.  
Porcentajes. Mujeres. 1996. Alcalá de Henares.

ACTIVIDAD	A pie	Coche conduciendo	Coche acompañando	Transporte Público	Otros	Total
Ocupada	25,69	28,96	7,64	37,11	0,62	100
Parada	62,10	8,05	14,44	13,94	1,48	100
Pensionista	75,73	1,54	2,65	20,07	0,00	100
Estudiante	72,10	1,01	6,86	19,62	0,41	100
Labores del hogar	80,21	4,16	4,66	10,97	0,00	100
<b>Otras situaciones</b>	13,65	0,00	52,31	34,04	0,00	100

Fuente: Encuesta Domiciliaria de Movilidad en día laborable medio de la Comunidad de Madrid 1996.  
Elaboración Propia.

En la tabla nº 2, hemos elegido representar el uso del medio de transporte según tipo de actividad de las mujeres. Los resultados nos permiten adelantar algunas *pistas* sobre estructura urbana:

– El reducidísimo espacio cotidiano de pensionistas y amas de casa (¡¡y, como consecuencia, la alta calidad de vida!!).

– El uso del coche como conductor sólo es significativo en las ocupadas

– El público es el transporte de todas las mujeres

– En general, existe una diferenciación muy marcada. La actividad por tanto, parece ser una variable que introduce diferencias muy importantes. En consecuencia, nos hacemos una nueva pregunta: ¿podemos establecer que se dan necesidades diferenciales de transporte según el tipo de actividad de la población?.

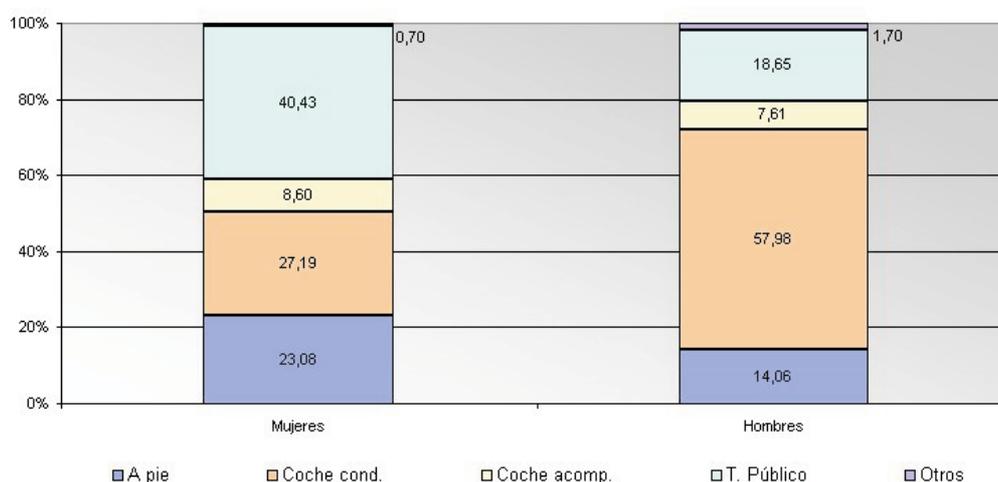
### Y TERCERA APROXIMACIÓN. LA MOVILIDAD DE LA POBLACIÓN OCUPADA. DIFERENCIAS SEGÚN GÉNERO.

El efecto de la incorporación femenina al mercado laboral en la caracterización de sus desplazamientos cotidianos ha resultado ser un tema de investigación de especial interés, que justifica sobradamente el importante número de trabajos dedicados a su análisis (EVERITT, 1974, HANSON Y

HANSON, 1980, FAGNANI, 1986; EN ESPAÑA, CLOS, 1986, DÍAZ MUÑOZ, 1988, SALOM Y DELIOS, 1998). Una cuestión clave en estos estudios residen en conocer hasta qué punto el trabajo fuera de casa ha conducido a una redistribución de las tareas domésticas entre los miembros de la familia –masculinos y femeninos– y si esto se ha traducido en una modificación significativa en los patrones de comportamiento espacial de ambos.

Como se ha podido comprobar en la tabla nº 2, la ocupación laboral parece introducir diferencias muy importantes en los patrones de movilidad dentro del grupo de mujeres. Al seleccionarla, además, eliminamos el efecto de los “roles más tradicionales” (amas de casa) en la comparación de las características de los desplazamientos entre hombres y mujeres. En principio, podemos suponer que la actividad es la variable que más puede aproximar los comportamientos espaciales de hombres y mujeres. Para comprobar la forma en que afecta a las diferencias según género en la movilidad, hemos seleccionado la variable que creemos más significativa, el medio de transporte, y, para aproximarnos a una perspectiva espacial, completamos el análisis con datos sobre destino de los desplazamientos.

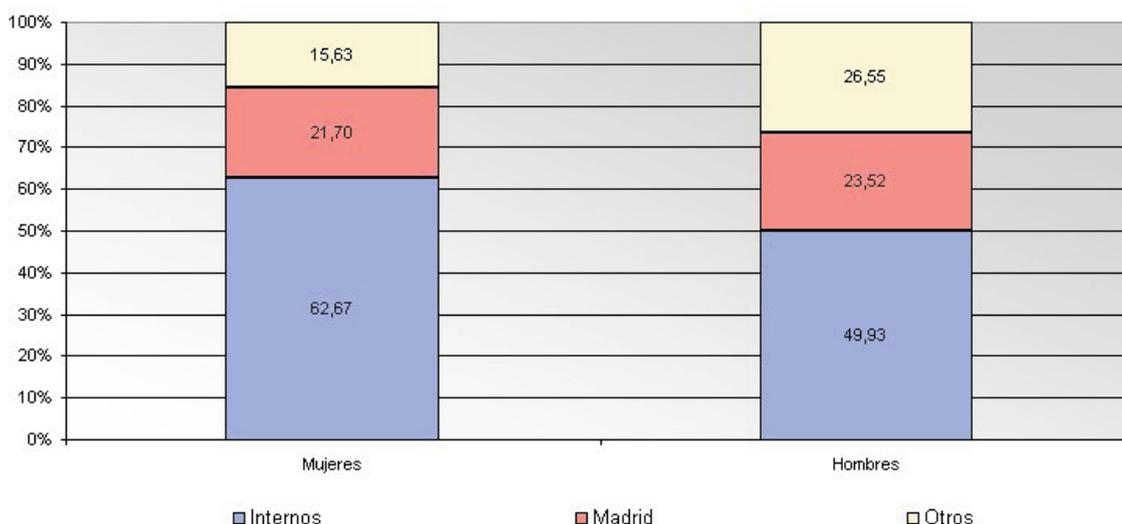
Gráfico 2: Desplazamientos laborales según medio de transporte. Alcalá de Henares. 1996



El gráfico nº 2 representa el uso del medio de transporte utilizado en los viajes por motivo trabajo por los hombres y mujeres ocupados. Es interesante destacar las diferencias muy importantes en los desplazamientos a pie, que permiten abonar las hipótesis de que las mujeres trabajan cerca de casa, de que posiblemente buscan un empleo próximo a su domicilio para compatibilizarlo con las tareas domésticas - hipótesis que ha sido confirmada en otras investigaciones sobre la cuestión (FAGNANI, 1986) -. También la cuestión puede tener una interpretación espacial basada en la diferenciación funcional del

espacio urbano –localización de áreas residenciales y centros de trabajo según rama de actividad – y la distinta estructura ocupacional de hombres y mujeres (tesis defendida por HOWE Y O’CONNOR, 1982, Y HANSON Y JOHNSTON, 1985). Como se comprueba en el gráfico, las diferencias en el uso del vehículo privado y transporte público es también muy fuerte, con lo que se puede avanzar la conclusión de que, contra toda hipótesis previa, parece que el efecto de la ocupación amplifica las diferencias en el uso de transporte entre hombres y mujeres, más que reducirlas.

Gráfico 3: Desplazamientos laborales según destino. Alcalá de Henares. 1996.



El gráfico nº 3 muestra las diferencias entre ocupadas y ocupados según destino de los desplazamientos laborales. Las mujeres muestran una mayor proporción de viajes internos, lo que resulta coherente con los medios de transporte utilizados. Quizás resulte interesante detenerse en el caso de los *otros destinos*: las diferencias parece indicar que los hombres son más *diversificados* territorialmente, menos sujetos por un sistema de transporte público interurbano que es muy rígido y lineal y, por tanto, están aprovechando más las oportunidades que les ofrece el reciente proceso de redistribución

del empleo en zonas rurales periféricas de la Comunidad de Madrid. La cuestión tiene interés en el contexto de los actuales cambios territoriales y funcionales en el Corredor del Henares. Volveremos sobre la cuestión en las conclusiones.

UNA PERSPECTIVA DINÁMICA. EVOLUCIÓN ENTRE 1988 Y 1996 EN ALGUNOS PARÁMETROS DE LA MOVILIDAD SEGÚN GÉNERO.

Puede ser interesante añadir a nuestro estudio una dimensión temporal que permita reconocer los cambios habidos en los

últimos años en los patrones de movilidad por género. Las fechas de realización de nuestra fuente de información, la Encuesta Domiciliaria de Movilidad, nos imponen los umbrales del periodo a analizar: 1988

y 1996; periodo que, por otra parte y como dijimos, se puede considerar significativo en la evolución de la situación de las mujeres en España.

Tabla 3: Evolución de los desplazamientos según motivo. Porcentajes. Mujeres y hombres. Alcalá de Henares.

AÑO	GÉNERO	A pie	Coche conduciendo	Coche acompañando	Transporte público	Otros	Total
1988	Mujeres	75,18	5,27	6,81	12,48	0,27	100
	Hombres	53,53	21,71	5,46	18,73	0,57	100
1996	Mujeres	63,57	8,83	6,84	20,38	0,39	100
	Hombres	40,37	33,54	7,55	16,88	1,67	100

Fuente: Encuesta Domiciliaria de Movilidad en día laborable medio de la Comunidad de Madrid 1996. Elaboración Propia.

La tabla nº 3 refleja los cambios en los motivos de los desplazamientos de mujeres y hombres. Como se observa, en general se ha producido una mayor concentración de los viajes en el motivo trabajo, especialmente en las mujeres, lo que se explica fácilmente por la progresiva incorporación

al mercado laboral. Quizás es más interesante comprobar que se mantienen en general las diferencias hombre / mujer en cuanto a motivos. Si se observa el caso de las compras y el ocio, se advierte que la situación de las mujeres ha cambiado poco en esos años.

Tabla 4: Evolución en el uso de medios de transporte. Viajes por todos los motivos. Porcentajes. Mujeres y hombres. Alcalá de Henares

AÑO	GÉNERO	Trabajo	Estudios	Compras	Ocio	Otros	Total
1988	Mujeres	11,45	38,93	24,56	4,94	20,13	100
	Hombres	36,25	41,68	2,11	8,46	11,52	100
1996	Mujeres	20,80	31,86	20,53	4,72	22,10	100
	Hombres	49,19	29,92	3,43	7,80	9,66	100

Fuente: Encuesta Domiciliaria de Movilidad en día laborable medio de la Comunidad de Madrid 1996. Elaboración Propia.

En la tabla nº 4 se recoge la evolución en el uso del medio de transporte por hombres y mujeres. En general, podemos avanzar que nos encontramos ante un modelo de ciudad cada vez menos amigable, en el que se ha reducido el porcentaje de desplazamientos a pie. El uso del transporte público aparece muy igualado, con unas diferencias que, contra todo pronóstico, no

son tan grandes como en el caso de la población ocupada, lo cual merecería una investigación más profunda.

La evolución de la movilidad por motivo trabajo según destino se representa en la tabla nº 5. Una lectura vertical nos permite comparar la evolución de hombres y mujeres y comprobar que también en 1988 las mujeres tienden a trabajar más cerca

de su hogar (su mismo municipio) que los hombres. En general, se mantienen las diferencias por género. La lectura horizontal de la tabla muestra la evolución entre 1988 y 1996 tanto en hombres como mujeres). Estos datos se pueden interpretar desde un punto de vista territorial, ya que nos permiten reconocer la tendencia hacia un nuevo modelo de estructura regional, que se define por una mayor independencia respecto a Madrid de los núcleos metropolitanos y extrametropolitanos y un mayor peso de los *otros destinos*, que nos indica que estamos ante un modelo subregional que pasa de lineal (el eje del Corredor del Henares) a polinuclear/transversal, como consecuencia de la descentralización productiva y demográfica hacia municipios periféricos.

### **CONCLUSIONES: MOVILIDAD POR GÉNERO, ESTRUCTURA URBANA Y USO DEL TRANSPORTE.**

En este trabajo hemos esbozado unas notas sobre los patrones diferenciales de movilidad cotidiana según género, a los que se puede proponer una interpretación *urbanística*, derivada de la división funcional del espacio urbano. Las diferencias hombres/ mujeres en la estructura ocupacional (hombres mayoritariamente trabajando en la industria, las mujeres en los servicios) se combinan con la especialización funcional del espacio urbano (las industrias en zonas periféricas de la ciudad o en *cinturones fabriles* metropolitanos, los servicios en zonas centrales o dispersos en las áreas residenciales). Como consecuencia, se produciría una diferenciación según destinos y modos de transporte entre mujeres y hombres.

Pero, evidentemente, la explicación a los distintos modelos de movilidad según género no está sólo en los distintos luga-

res en los que trabajan hombres y mujeres, como se ha desvelado cuando hemos observado otros componentes de los desplazamientos (motivos ocio y compras, por ejemplo). En las variables explicativas de las diferencias hay que conceder un peso muy significativo a la forma en la que asumen hombres y mujeres sus responsabilidades familiares.

En estas conclusiones, quizás convenga volver a tratar la dimensión tiempo de la movilidad cotidiana: las mujeres se desplazan más cerca, pero, según algunos estudios sobre la cuestión (IZQUIERDO ET AL., 1988) dedican más tiempo a sus viajes. Esto se debe a que utilizan medios de transporte menos eficaces (viajes peatonales o en transporte público), lo que impone severas restricciones en su movilidad potencial; situación muy grave para la mujer porque tiene que compaginar con otros horarios (por ejemplo escolares) y otras labores.

Por último, queremos destacar el interés por adoptar una escala metropolitana en los estudios de movilidad cotidiana, debido a que se desvelan situaciones y problemas diferentes a los que se plantean a escala urbana. Una perspectiva subregional nos parece especialmente oportuna en la actualidad, en la que en Madrid se está definiendo un nuevo modelo territorial disperso y poco denso que resulta muy difícil de servir por el transporte público, lo que puede suponer muy serias implicaciones para la vida cotidiana de quienes no usan vehículo privado. Esta ciudad-región difusa que estamos construyendo va a imponer o profundizar las diferencias sociales en la accesibilidad de la población, lo que constituye un reto para un futuro inmediato, en el que sólo se alcanzará el éxito si se hacen coherentes las políticas urbanísticas y de transporte.

## REFERÈNCIES BIBLIOGRÁFICAS

- ANTÓN MILLÁN, M. T. "Las encuestas domiciliarias de movilidad metropolitana en la Comunidad de Madrid", **Fuentes Estadísticas**, n. 39, Seminario de Estudios y Difusión de las Estadísticas (SEYDE), Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales, Universidad Autónoma de Madrid, p. 20. (1999)
- BOFILL LEVÍ, A.; DUMENJÓ MARTÍ, R. M. y SEGURA SORIANO, I. **Las mujeres y la ciudad**. Barcelona: Fundación Maria Aurelia Capmany, 1998
- CLOS i COSTA, I. El viatge al treball a Barcelona i entorn, **Documents d'Anàlisi Geogràfica**, v. 8, n 9, p. 25-38, 1986.
- DÍAZ MUÑOZ, M. A. Actividad, género y desplazamientos urbanos en Alcalá de Henares, **Aportación española al XXVI Congreso Geográfico Internacional**, Madrid, Real Sociedad Geográfica, p. 33-43, 1988.
- DÍAZ MUÑOZ, M. A. El espacio-tiempo cotidiano. **Ciudad y mujer. Nuevas visiones del espacio público y privado**. Madrid, Seminario Permanente Ciudad y Mujer, Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha y Colegio Oficial de Arquitectos de Castilla-La Mancha, p. 107-117, 1995.
- EVERITT, J. Liberation or restriction? The job as an influence on urban or environmental perception and behaviour, **Antipode**, v. 6, n. 2, p. 20-25. 1974.
- FAGNANI, J. La durèe des trajets quotidiens: un enjeu pour les mères actives. **Economie et Stadistique**, 185, p. 47-55. 1986.
- HANSON, S. y HANSON, P. Gender and urban activity patterns in Uppsala, Sweden. **Geographical Review**, v. 70, n. 3, p. 291-299. 1980.
- HANSON, S. y JOHNSTON, I. Gender differences in work-trip length: explanations and implications. **Urban Geography**, n. 6, p. 193-219. 1985.
- HOWE, A. y O'CONNOR, K. Travel to work and labour force participation of men and women in an Australian Metropolitan Area. **Professional Geographer**, v. 34 n. 1, p. 50-64. 1982.
- IZQUIERDO, J.; RÍO, O. y RODRÍGUEZ, A. La desigualdad de las mujeres en el uso del tiempo. Madrid, Ministerio de Asuntos Sociales, **Instituto de la Mujer, Estudios**, n. 20, 1988.
- MARÍN, A.; CORREIA, F. y GASPAR, J. Lisboa espaço/tempo, **COLOQUIO IBÉRICO DE GEOGRAFÍA**, Barcelona, Anais. Barcelona: Asociación de Geógrafos Españoles, 1984.
- SABATÉ MARTÍNEZ, A.; RODRÍGUEZ MOYA, J. M. y DÍAZ MUÑOZ, M. A. **Mujeres, espacio y sociedad. Hacia una geografía del género**. Madrid: Síntesis, 1995.
- SALOM CARRASCO, J. y DELIOS ESPAÑA, E. La movilidad laboral femenina en el País Valenciano: los factores sociales y laborales en las diferencias por género. **Cuadernos de Geografía**, n. 64, p. 485-511. 1998.
- SEGUÍ PONS, J. M. y PETRUS BEY, J. M. Geografía de Redes y Sistemas de Transporte. **Colección Espacios y Sociedades**, n. 16. 1991.

(Recebido em 01/05/2007 e aceito para publicação em 05/06/2007)