

## Análisis de la movilidad de Vitoria-Gasteiz (España): hombres y mujeres con hijos menores de seis años

An analysis of mobility in Vitoria-Gasteiz's (Spain): men and women with children under six

DOI: 10.20868/tf2019.16.4256

**Lucía Gutierrez Gamecho** <sup>♣</sup>

*Fecha de superación del Tribunal Fin de Máster: 21.07.2019*

*Tutoras: Inés Sánchez De Madariaga y Andrea Alonso Ramos*

### Resumen

*Este trabajo analiza cuantitativamente la movilidad de Vitoria-Gasteiz desde una perspectiva de género, apoyándose en la encuesta sobre la movilidad del municipio del 2014. En particular, dentro de las muchas dimensiones que serían relevantes desde la perspectiva de género, hemos considerado de interés estudiar la movilidad de hombres y mujeres con niños menores de seis años. Esto parece particularmente relevante porque este es el periodo de la vida de las mujeres en que es más difícil compatibilizar el empleo con la crianza de los hijos. Queremos explorar si, ante esta circunstancia, las diferencias de género en la movilidad son más acusadas para así conocer qué impacto puede tener el transporte en la compatibilización de empleo y crianza en las mujeres. Nos centraremos en analizar las diferencias en el número de viajes, los motivos de los mismos y los modos de transporte utilizados. Concluyendo que la presencia de hijos menores de seis años en el hogar produce diferencias entre la movilidad de hombres y mujeres.*

### Palabras clave

*Género, movilidad, trabajo de cuidados, crianza, maternidad, España.*

### Abstract

*This study quantitatively analyses mobility in Vitoria-Gasteiz from a gender approach, based on data obtained from a survey on urban mobility of the municipality carried out in 2014. Among the many dimensions that would be relevant from a gender perspective, we have considered particularly interesting the study of the mobility of men and women with children under six. This seems especially relevant as this is the period of women's lives in which it is more difficult to reconcile work with parenting. We intend to explore if gender differences are more remarkable under these circumstances in order to identify how transport may impact on the compatibility of work and parenting among women. We will mainly focus on analysing the differences in the number of trips, the reasons behind them, and the means of transport they use. We conclude that, in fact, having children under six in the household makes a difference in mobility between women and men.*

### Keywords

*Gender, mobility, care work, parenting, maternity, Spain.*

---

<sup>♣</sup> **Lucía Gutierrez Gamecho** es alumna de postgrado del Departamento de Urbanística y Ordenación del Territorio de la Escuela Superior de Arquitectura. Universidad Politécnica de Madrid. [lugutierrezgam@gmail.com](mailto:lugutierrezgam@gmail.com)

## 1. Introducción

En este trabajo partimos de la idea de que la movilidad es un fenómeno poliédrico que requiere ser estudiado en toda su complejidad. Por ello, todo análisis de la movilidad debe tener en cuenta que sujetos diversos (re)producen formas diversas de vivir la ciudad y en la ciudad. Concretamente aquí se propone incorporar la perspectiva de género para atender a las diferencias en los desplazamientos de hombres y mujeres en Vitoria-Gasteiz. Abordar este tema resulta necesario porque, tal y como señala Buckingham (2011), la movilidad supone una oportunidad –para la ciudadanía en general, y para las mujeres en particular– de participar en la ciudad. En este sentido, un concepto fundamental es el de movilidad del cuidado, que responde a “la necesidad de cuantificar, evaluar y visibilizar los desplazamientos diarios asociados al trabajo de cuidados” (Sánchez de Madariaga, 2016:33. Traducción propia).

Además de las características que acabamos de mencionar, otro elemento fundamental que contribuye a acentuar las diferencias en la movilidad de hombres y mujeres es la estructura familiar, que transforma los patrones de viaje a medida que evoluciona. Como señala Allen (2018), uno de los factores que provoca una movilidad más desigual es la presencia de niños en la unidad familiar: la existencia de hijos menores modifica los patrones de viaje de sus progenitores, siendo las mujeres quienes mayoritariamente asumen una carga extra de transporte. Sánchez de Madariaga (2016) señala las diferentes implicaciones en el número de viajes encadenados por la presencia de hijos menores de cinco años. La encuesta en la que nos basaremos en este trabajo pregunta por la tenencia de hijos menores de seis años. Así, la pregunta de investigación que guía esta investigación es de qué formas específicas afecta a la movilidad de hombres y mujeres el tener hijos menores de seis años en Vitoria-Gasteiz. Antes de continuar, debemos comentar que Vitoria-Gasteiz, que cuenta con aproximadamente 244.000 habitantes, es la capital de la comunidad autónoma del País Vasco (situada en el norte de España). La ciudad tiene uno de los ingresos per cápita más altos del país y una tasa de desempleo inferior a la de la media nacional. Vitoria-Gasteiz es conocida por la puesta en marcha de numerosas estrategias urbanas en relación con el medio ambiente, siendo pionera en el compromiso con la sostenibilidad (Orive y Dios, 2012).

El objetivo de esta investigación es estudiar las diferencias en la movilidad de hombres y mujeres con hijos menores de seis años en Vitoria-Gasteiz, atendiendo concretamente a aquellas que se producen en (a) el número de viajes, (b) los motivos de los desplazamientos y (c) los modos de transporte utilizados<sup>1</sup>. Así mismo, intentaremos conocer las diferencias dentro de este segmento de población según el lugar de residencia, comparando las zonas más céntricas y antiguas con las más nuevas y alejadas del centro de la ciudad. Además de aproximarnos a las diferencias entre hombres y mujeres con hijos menores de seis años, realizaremos una comparativa con otros modelos familiares para ver de qué manera afecta la maternidad y la paternidad sobre la movilidad de los residentes en Vitoria-Gasteiz.

Partimos de la hipótesis de que en Vitoria-Gasteiz se dan diferencias en la movilidad de padres y madres con hijos menores de seis años en los tres ámbitos mencionados: las mujeres (a) realizan

---

<sup>1</sup> Sería muy interesante poder estudiar también las diferencias en lo que respecta a las distancias recorridas pero la fuente utilizada para este estudio no proporciona dichos datos.

un mayor número de trayectos que los hombres, (b) con motivos diferentes, orientados en mayor medida a la ejecución de tareas de cuidados relacionadas con la crianza, de las que ellas se ocupan mayoritariamente y (c) desplazándose en mayor medida a pie y transporte público y menos en vehículo privado que los hombres. Por un lado, se espera encontrar diferencias entre la movilidad de los habitantes en las zonas céntricas y periféricas de la ciudad, especialmente en lo relativo al modo de transporte. Por otro lado, en cuanto a las influencias de la tenencia de hijos sobre la movilidad, nuestra hipótesis es que mayores responsabilidades familiares implican mayor número de viajes, más desplazamientos motivados por tareas asociadas a la crianza en las que se emplea en mayor medida vehículos motorizados. Se espera que estos efectos sean mayores sobre la movilidad de las mujeres. Para alcanzar estos objetivos y contrastar estas hipótesis, la investigación se basará en un análisis de tipo cuantitativo, recurriendo a una encuesta sobre la movilidad urbana de Vitoria, realizada en el año 2014.

## 2. Marco teórico de referencia

A la hora de conocer cuál es la dinámica que opera dentro de las ciudades la movilidad se presenta como una cuestión fundamental. En este trabajo nos apoyaremos en la definición de movilidad propuesta por Hanson (2010), entendiéndola como el fenómeno compuesto por el movimiento de personas de un lugar a otro en el curso de la vida cotidiana. La movilidad no puede entenderse como un conjunto de comportamientos uniformes a toda la sociedad, pues han de tenerse en cuenta las características sociodemográficas de la población y el reflejo en su movilidad (Módenes, 2007). En este artículo nos centraremos en el género como factor diferenciador y productor de desigualdades en la movilidad. En el primer subepígrafe de este apartado, definiremos algunos de los conceptos clave que componen la base teórica de este trabajo: género y roles de género, brecha de género y división sexual del trabajo. De esta forma, caracterizaremos el trabajo productivo y reproductivo, para así poder profundizar en la conceptualización del trabajo de cuidados. Partiendo de estas definiciones, en el segundo subepígrafe, revisaremos a nivel teórico la intersección teórica entre género y movilidad. En tercer lugar, analizaremos aquellos estudios que han incorporado la crianza como tercer eje de análisis sobre la cuestión de la movilidad y el género.

### Género y trabajo de cuidados

Para comprender por qué y de qué manera el género es una variable que tiene efectos sobre la movilidad debemos comenzar por definir este concepto. La historiadora Joan Scott define el género como *“un elemento constitutivo de las relaciones sociales basadas en las diferencias percibidas entre los sexos y [...] una forma primaria de relaciones significantes de poder”* (1996:23). Por su parte, la definición de ONU Mujeres (2001:1) señala que el género *“se refiere a los roles, comportamientos, actividades, y atributos que una sociedad determinada en una época determinada considera apropiados para hombres y mujeres. [...] Estos atributos, oportunidades y relaciones son construidos socialmente y aprendidos a través del proceso de socialización. Son específicas al contexto/época y son cambiantes”*.

Estos roles de género que históricamente se han atribuido a hombres y mujeres constituyen la base de la división sexual del trabajo. Por su relación con la temática de este trabajo (que pretende analizar las implicaciones del género y la maternidad en la movilidad), procederemos a continuación a definir el concepto de división sexual del trabajo, analizando su relación con el trabajo de cuidados para, finalmente, estudiar su impacto sobre la movilidad. Este concepto hace

referencia a la división entre el trabajo productivo (aquel que se encuentra ligado al mercado y por el que se recibe un salario, considerado masculino) y el reproductivo (aquel relacionado con las tareas relativas al cuidado del hogar y la familia que no es remunerado,). El trabajo reproductivo de cuidados, mayoritariamente realizado por mujeres, es aquel que permite el mantenimiento y la reproducción social y de las condiciones de vida de los individuos (Carrasco, 2001; Picchio, 1999), siendo transversal a todos los ámbitos de la vida. Así, se incluyen dentro de este concepto tareas como el cuidado y la educación de los hijos, la limpieza de la casa o la atención a las personas ancianas. La invisibilización social y económica de este trabajo provoca un desigual impacto sobre hombres y mujeres pues, como señala Comas D'Argemir (2015), la división sexual del trabajo provoca un desigual reparto de las tareas de cuidados.

Como decíamos, en la práctica, los cuidados son llevados a cabo principalmente por mujeres, como señalan los datos recogidos por el INE (2016) las mujeres dedican 38 horas semanalmente al cuidado o la educación de sus hijos, frente a las 23 dedicadas por los padres, lo que genera una diferencia de 15 horas semanales. Así mismo, hemos de tener en cuenta que en las últimas décadas, ha aumentado la presencia de las mujeres en el mercado laboral. Esta situación provoca lo que se ha denominado una “doble jornada laboral” o “doble presencia” (Balbo, 1978), que se refiere a la situación de las mujeres que participan del mundo laboral a la vez que son las encargadas de las tareas de cuidados, sumándose de esta forma a la carga de trabajo productivo la carga del trabajo reproductivo, dificultándose la conciliación entre la actividad laboral y la actividad de los cuidados. Debemos hacer un último apunte acerca de las implicaciones espaciales de estas tareas y señalar la necesidad de dejar atrás la noción de “trabajo doméstico”, que circunscribe y limita estas tareas al hogar. Por el contrario, el concepto de trabajo de cuidados nos permite rebasar las fronteras de lo doméstico y referirnos a una amplia variedad de tareas que no se circunscriben a este espacio, sino que van más allá y se traducen en acciones que trascienden al espacio público, afectando especialmente a la movilidad. Este es el motivo por el cual en este trabajo se plantea la importancia de prestar atención a las implicaciones del trabajo de cuidados en los desplazamientos.

Una vez analizada la división sexual del trabajo y conceptualizado el trabajo de cuidados, procedemos ahora a estudiar su impacto en la movilidad. Como ya hemos planteado, la movilidad de las personas en las ciudades se ve afectada, en general, por su contexto sociodemográfico y en particular, por el factor del género. Dado que las mujeres realizan en mayor medida que los hombres desplazamientos para llevar a cabo el trabajo de cuidados, se producen una serie de necesidades y patrones de movilidad diferentes para hombres y mujeres que responden a esa desigual carga de trabajo reproductivo. El propio espacio contribuye a generar estas diferencias, pues, históricamente, el diseño urbano ha respondido a un paradigma basado en la separación del ámbito productivo y reproductivo, generando una segregación espacial entre los lugares productivos y reproductivos en las ciudades. Esto se produce, como señala Sánchez de Madariaga (2004), porque el trabajo de cuidados está constituido por tareas no formales, que no son reconocidas y que, por tanto, no se incorporan en la planificación de las ciudades ni del transporte.

Si bien es cierto que el tiempo dedicado a estas tareas por parte de los hombres ha aumentado según los datos del INE (en el 2002-2003, los hombres dedicaban 1 hora y 30 minutos al hogar y la familia, y en el 2009-2010, 1 hora y 50 minutos), como ya se ha explicado, las mujeres continúan empleando más horas diarias (4 horas y 24 minutos y 4 horas con 4 minutos, en las fechas señaladas, respectivamente), por lo que el trabajo de cuidados tiene mayor peso en el día a

día de las mujeres y en consecuencia, mayores efectos sobre su movilidad. El concepto de “movilidad del cuidado” (Sánchez de Madariaga, 2016) visibiliza y pone en valor estos traslados diarios relacionados con el trabajo de cuidados que realizan las mujeres y que son resultado de la ya mencionada división sexual del trabajo. En definitiva, sabemos que la movilidad de hombres y mujeres es diferente, por lo que debemos profundizar en esas diferencias para conocer qué aspectos de sus desplazamientos se ven afectados por la cuestión del género.

### Movilidad y género

El grueso de los estudios sobre movilidad y género (García y Rodríguez, 2008; Ilárraz, 2006) señala ciertas características claves que muestran las diferencias por género en torno a la movilidad, tales como el tiempo empleado, el modo de transporte utilizado, la distancia, el número de viajes o las actividades que los motivan. En este apartado nos centraremos en caracterizar estas diferencias. Empezaremos por estudiar las diferencias entre el tiempo empleado por hombres y mujeres en los desplazamientos, lo que nos permitirá también hacer referencia a la cuestión de las distancias. Analizaremos a continuación la elección modal y veremos cómo esto se relaciona a su vez con los motivos de los viajes y cómo se refleja en el número de desplazamientos. Como punto de partida, recogemos las conclusiones de Rosenbloom (2004), quien en su estudio los viajes diarios de los estadounidenses, afirma que, frente a los hombres, las mujeres: realizan más viajes a lo largo del día, recorren menos distancia, disponen en menor medida de carnet de conducir, se desplazan más haciendo de chóferes –para transportar niños o para llevar a otras personas dependientes a citas médicas– y realizan más viajes encadenados.

Respecto al tiempo empleado, García y Rodríguez (2008) señalan que las mujeres dedican mayor tiempo en sus desplazamientos debido al uso de transportes menos eficaces y que durante el trayecto realizan paradas para dar respuesta a las necesidades del trabajo de cuidados. Como señalan Sánchez de Madariaga y Zucchini (2019), estudiando el caso de Madrid, la movilidad de las mujeres está compuesta por viajes más breves que los de los hombres, aunque más numerosos, lo que al final del día supone más minutos dedicados a desplazarse. Su movilidad está caracterizada por numerosas paradas intermedias, dando lugar a viajes encadenados. Frente a esto, la movilidad masculina se caracteriza, según Meyer (2006) por los movimientos pendulares (trayectos casa-trabajo-casa que no atienden al trabajo de cuidados). Esto, sumado al hecho de que el diseño urbano se basa en la segregación espacial entre lugares productivos y reproductivos, hace que las distancias recorridas por los hombres en sus desplazamientos sean mayores. Además, los tiempos de viaje de las mujeres aumentan porque suelen combinar más medios de transporte y porque se desplazan con mayor frecuencia que los hombres en las horas valle, requiriendo así un mayor tiempo de espera en el transporte público. El hecho de que las mujeres se desplacen fuera de las horas punta más frecuentemente que los hombres tienen que ver con la realización de las tareas de cuidados y con la tenencia de empleos de media jornada (Hamilton, 2001). De esta forma, los hombres tienen una movilidad más veloz, pero de mayor distancia y con menos paradas intermedias.

En cuanto a la elección modal, las mujeres se desplazan más a pie y en transporte público, mientras que la movilidad masculina se caracteriza por ser eminentemente motorizada e individual. Miralles-Guasch et al. (2016) han demostrado que esta diferencia modal se observa incluso cuando hombres y mujeres comparten aspectos tales como la ocupación, la estructura familiar o la zona de residencia (por ejemplo, ambos tienen empleo, ambos tienen hijos o ambos viven en la misma zona de la ciudad). Frente a los hombres, las mujeres llevan a cabo una

movilidad más basada en la intermodalidad, es decir, en el uso de diferentes medios de transporte, lo cual está estrechamente relacionado con la preponderancia de viajes encadenados que, como hemos visto, caracteriza a la movilidad femenina. A continuación, nos detendremos a caracterizar el uso de dos modos de transporte concretos: el vehículo privado y la bicicleta.

En cuanto a las diferencias en el acceso al transporte privado, Dobbs (2007) analiza el acceso al transporte del noreste de Inglaterra y señala que, en las familias en las que hay un solo coche, el acceso de las mujeres a este se produce solo cuando no es utilizado por sus maridos. La movilidad de las mujeres tiene una consideración de movilidad secundaria, pues la posibilidad de que estas dispongan de un coche para desplazarse está comúnmente subordinada a las necesidades de los hombres, incluso cuando ambos lo necesitan para trasladarse a su puesto de trabajo. Esto provoca que los desplazamientos de los hombres al trabajo sean más cómodos y rápidos, lo que permite concluir a la autora que el desigual acceso al transporte tiene consecuencias sobre las posibilidades de las mujeres en el mercado laboral. En cuanto a las influencias del género sobre la decisión de usar la bicicleta como medio de transporte, Emond Et al. (2009) concluye que uno de los aspectos centrales que explican las diferencias por género son las responsabilidades del hogar. La cuestión de las responsabilidades tiene que ver con los viajes motivados por el trabajo de cuidados, que en comparación con los motivados por otras actividades, requieren más frecuentemente desplazarse con pasajeros (como niños o personas mayores) y mercancías (como bolsas de la compra) (Emond et al., 2009), algo que resulta más complejo en bicicleta.

En definitiva, se han señalado numerosas diferencias en la movilidad de hombres y mujeres. En este sentido, se hace imprescindible reflexionar sobre que estas diferencias generan desigualdades entre géneros, ya que dichas diferencias generan impactos sobre la vida de las mujeres. Por eso de que esas diferencias estudiadas constituyen una desigualdad, podemos afirmar que hay una brecha de género en la movilidad, que se refleja en los puntos analizados. Así mismo, los estudios sobre movilidad reproducen estas desigualdades invisibilizando el trabajo de cuidados en beneficio del trabajo remunerado. Sánchez de Madariaga (2016) critica la forma en que los datos son recogidos y analizados y cómo se introducen sesgos androcéntricos, provocando una sobrevisibilización y sobrerrepresentación del trabajo remunerado en la representación de datos frente a las tareas de cuidados, que son disgregadas (compras, acompañar al médico, llevar al colegio...) sin comprenderlas de manera conjunta.

### **Género, movilidad y crianza**

Además, debe tenerse en cuenta que no existe un modelo único de movilidad femenina. Díaz y Jiménez (2007), entre otros, señalan que las mujeres, como grupo social, tienen un comportamiento menos uniforme que los hombres y que es a ellas a quienes afectan de forma más acusada las variables demográficas (como el estatus socioeconómico, la edad, la ubicación geográfica o el origen étnico)<sup>2</sup>. En este trabajo nos centraremos en otro factor fundamental. Veremos cómo afecta la estructura familiar, concretamente, la tenencia de hijos menores de corta edad en la movilidad de las mujeres. Este factor supone no solo una diferente movilidad con

---

<sup>2</sup> En 1989, Kimberlé W. Crenshaw acuñó el concepto de interseccionalidad para explicar la forma en que los sujetos se ven atravesados por diferentes ejes de opresión.

respecto al resto de mujeres, sino también con respecto a los hombres con las mismas circunstancias familiares, pues las diferencias en la movilidad por género se hacen más acusadas en los hogares en los que hay niños de corta edad. Esto tiene que ver con que, como se ha señalado anteriormente, existen diferencias entre el tiempo dedicado por parte de padres y madres a las tareas de cuidados (O'Brien y Shemilt, 2003). Schwanen (2007), quien señala que pocos estudios científicos se han centrado específicamente en las diferencias entre hombres y mujeres en el cuidado infantil en relación con la movilidad, apunta que son las madres quienes realizan la mayoría de las tareas como chófer de sus hijos –aunque los padres también participan de esta tarea en un plano secundario. Para las madres que trabajan fuera de la casa, tener un hijo menor de cinco años supone un aumento del 54% de los viajes encadenados, mientras que para los padres con la misma situación laboral supone tan solo un aumento del 19% (con respecto a los hombres y mujeres sin hijos en el hogar) (Sánchez de Madariaga, 2016). En definitiva, la tenencia de hijos produce un alto impacto en el número de viajes encadenados que tanto padres como madres dedican a desplazarse. Hemos de tener siempre presente que estos análisis deben ser contextualizados, teniendo en cuenta las características de cada lugar, como han señalado García y Rodríguez (2008), quienes han estudiado cómo en cada una de las zonas de la Comunidad de Madrid se producen pautas de movilidad particulares, lo cual está relacionado con las características específicas de cada lugar y con su interacción con las dinámicas de género.

### **3. Metodología**

La metodología de este trabajo está compuesta por dos partes. La primera de ellas se ha basado en la revisión de bibliografía y la segunda en el análisis cuantitativo. En primer lugar, se ha llevado a cabo una revisión bibliográfica de los estudios en los que se aborda la temática que nos ocupa (movilidad y el género). Así, se obtuvo una bibliografía sólida que abordase el tema mencionado y que compone el marco teórico de referencia de este trabajo. En segundo lugar, para analizar la movilidad de madres y padres con hijos menores de seis años residentes en el municipio de Vitoria-Gasteiz se ha recurrido a un análisis de tipo cuantitativo (inductivo) mediante el estudio de la Encuesta de movilidad urbana de Vitoria del año 2014.

#### **Encuesta de movilidad urbana de Vitoria, 2014**

La Encuesta de Movilidad de Vitoria, que será la fuente de datos principal, fue realizada en 2014 dentro del marco de convenio de colaboración establecido entre el Centro de Estudios Ambientales de Vitoria-Gasteiz y el Centro de Investigación del Transporte (TRANSyT), el cual pertenece a la Universidad Politécnica de Madrid. Es dentro del proyecto TRANSBICI donde se enmarca la realización de dicha encuesta, que aborda las prácticas en cuanto a la movilidad de la población de Vitoria. Esta encuesta tiene una clara orientación a conocer la movilidad relativa a la bicicleta. Sin embargo, gran parte de las preguntas y de los datos generados nos son útiles para poder responder a los objetivos e hipótesis que esta investigación se propone. Antes de proceder la metodología, se expondrán algunas de las características de la muestra y del propio cuestionario.

En cuanto a la muestra, la población encuestada son 4.198 personas (2.492 mujeres y 1.700 hombres), quienes generan un total de 17.608 viajes, siendo la población de Vitoria en ese año de 242.924 habitantes, lo que supone un error muestral de en torno a un 1,5%. En definitiva, nos encontramos ante un considerable volumen de datos que nos permite que las conclusiones obtenidas tengan validez. Además, la encuesta, que cuenta con aproximadamente cien preguntas (más las relativas a los desplazamientos realizados en el día anterior), se realizó en su mayoría en

primavera, por teléfono y en días laborables (de martes a viernes). La franja de edad de los encuestados comprende a las personas de seis años en adelante. Así mismo, es importante señalar que la encuesta plantea una zonificación (que puede verse en la Figura 1), dividiendo Vitoria en 54 zonas. En cuanto a la estructura y temas abordados en la encuesta. Por un lado, se realizan preguntas socioeconómicas, acerca de la disponibilidad de modos de transporte (con especial atención a la bicicleta). Así mismo, se pregunta por todos los desplazamientos realizados en el día anterior (días laborables). Se pregunta por el lugar de origen y destino, el motivo del viaje y los modos de transporte empleados en cada uno. Además, se consulta el lugar y la forma en que se aparca el vehículo, la tipología del billete y las infraestructuras usadas.

Si bien la encuesta nos ofrece datos que resultan imprescindibles para el presente análisis, esta no se encuentra exenta de críticas, las cuales hemos de tener presentes para contextualizar la fuente con la que nos encontramos trabajando y los posteriores análisis realizados. En concreto, las preguntas introducen sesgos androcéntricos en tanto que invisibilizan ciertas de las características asociadas a los desplazamientos de las mujeres. Esto sucede cuando en las respuestas agrupa actividades de ocio y de cuidado, resultando imposible conocer como estas últimas influyen en la movilidad. Por otro lado, un aspecto clave en este trabajo es la cuestión de la presencia de hijos en la unidad doméstica como factor con efectos sobre la movilidad, sobre todo en la de las mujeres. Sin embargo, en la encuesta tan solo se pregunta el número de menores de seis años en el hogar, ignorando si padres y madres tienen a su cargo hijos de edades más avanzadas, en las que continúan siendo dependientes en lo relativo a los desplazamientos. Una vez hemos descrito las cuestiones sobre las que se interesa la encuesta, en el siguiente subepígrafe explicaremos en mayor profundidad las variables sobre las que nos centraremos y la metodología concreta con que serán analizados los datos.

### Caracterización de la metodología de análisis de datos

Tras la revisión bibliográfica sobre las diferentes obras con temática relacionada a este trabajo y teniendo en cuenta los datos que nos aporta la encuesta de movilidad urbana de Vitoria-Gasteiz del año 2014, los objetivos de esta investigación se centran en tres aspectos a analizar: el número de viajes, los motivos de los desplazamientos y la elección modal. La conjunción de estos tres aspectos hace posible una aproximación a la caracterización de la movilidad de los padres y madres con hijos menores de seis años. En primer lugar, el número de viajes se ha calculado por persona y día. En segundo lugar, se ha atendido a los diferentes motivos de los desplazamientos, teniendo como posibles respuestas: trabajo, estudios, compras, médico/hospital, visita amigo/familiar, acompañar personas/llevar colegio, diversión, comida/cena fuera de casa, gestiones de trabajo, gestiones personales, sin destino fijo o paseo y 2ª residencia. Así, nos centraremos en el motivo principal de cada uno de los viajes realizados para conocer la distribución y el peso de cada uno de los motivos mencionados en la movilidad de la población estudiada. En tercer lugar, en cuanto al modo de transporte, las posibles respuestas que ofrece la encuesta han sido agrupadas de la siguiente manera: a) a pie; b) bicicleta; c) vehículo privado como conductor (que englobará los desplazamientos en coche como conductor, moto, camión y furgoneta); d) vehículo privado como acompañante; e) transporte colectivo (agrupando bus urbano, tranvía, ferrocarril, autobús interurbano y transporte colectivo bajo demanda), y f) otros (donde se incluirá el taxi, el bus escolar, de empresa o autocar, otros individuales y otros colectivos). Esta clasificación de los modos de transporte nos permite analizar las diferencias por género en la elección modal siguiendo con los planteamientos del marco teórico y aplicando la perspectiva de género. Para

conocer el peso de cada uno de los modos de transporte, hemos tenido en cuenta todos los empleados en un mismo viaje. Hemos tenido en cuenta todos los empleados en cada desplazamiento y no el modo principal de cada viaje para no invisibilizar la intermodalidad, propia de la movilidad de las mujeres. A continuación, vamos a explicar cuáles son las variables a analizar y a comparar atendiendo a estos tres aspectos expuestos.

Por un lado, en cuanto a la muestra analizada, el segmento de la población que nos interesa en este trabajo son los padres y madres con hijos menores de seis años. No obstante, vamos a compararlo con otro tipo de modelos de familia (padres y madres con hijos mayores de seis años y también con la de aquellas personas que viven en pareja y no tienen hijos o se encuentran ya emancipados) para ver cómo afecta la composición familiar y los diferentes grados de responsabilidades familiares sobre la movilidad de hombres y mujeres. Al comparar estos tres grupos de población se nos presenta un problema, pues la encuesta con la que trabajamos no pregunta la edad de los hijos, teniendo este dato implicaciones sobre las responsabilidades familiares. Para paliar esto hemos limitado la muestra a las personas con un máximo de 65 años, para así comparar grupos con edades similares y en edad activa laboralmente.

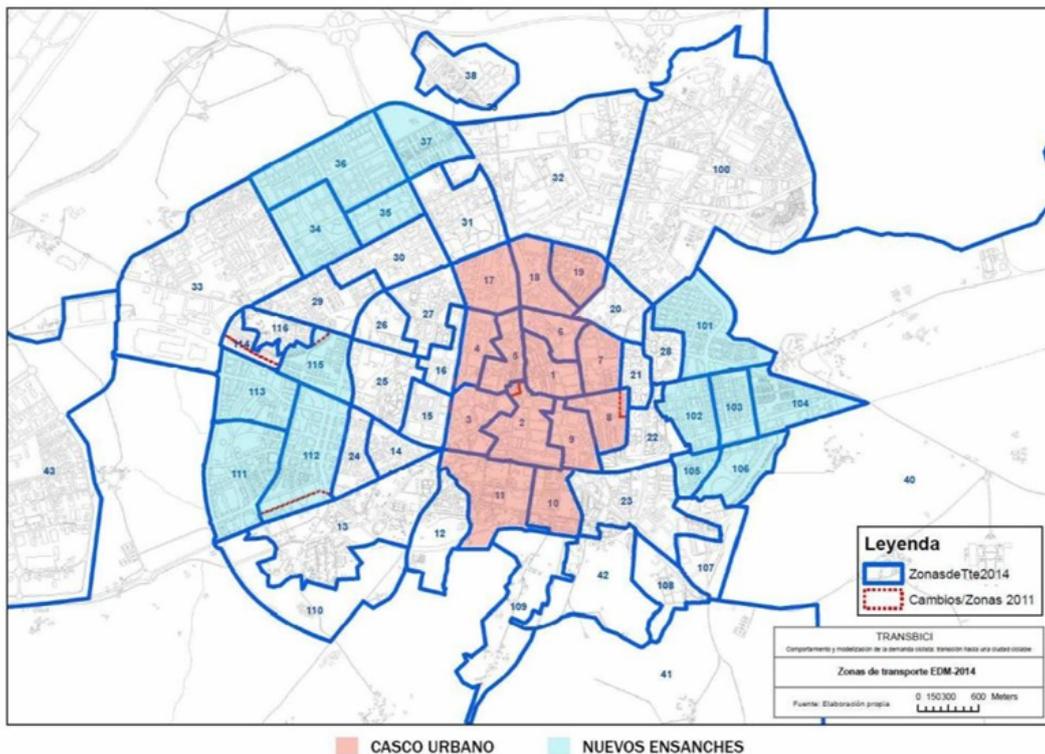


Figura 1. Casco urbano y nuevos ensanches según la zonificación de la Encuesta de movilidad urbana de Vitoria-Gasteiz 2014.

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de TRANSyT (2014).

Por otro lado, realizaremos una comparativa dentro de la propia población de madres y padres con hijos menores de seis años atendiendo al lugar de residencia. Para ello, vamos a crear dos categorías referidas al lugar de residencia. En este sentido, compararemos la población que reside en el área que hemos denominado *casco urbano*, la zona más céntrica, es decir, aquella que está

conformada por las viviendas de mayor edad y la población de los denominados *nuevos ensanches* de la ciudad, las zonas más alejadas, donde se encuentran las viviendas más nuevas. La intención de este análisis es comparar las características de los desplazamientos de los habitantes de dos áreas diferentes geográficamente. Para ello, hemos tenido que realizar una selección a partir de la zonificación que realiza la propia encuesta y aplicar dos procedimientos diferentes para calcular aproximadamente la edad de las viviendas: uno para seleccionar las zonas pertenecientes al casco urbano y otro para aquellas pertenecientes a los nuevos ensanches. El objetivo es crear dos categorías fuertemente diferenciadas para poder apreciar posibles diferencias, por lo que seleccionamos dos categorías con edad de las viviendas muy distintas. Así, para seleccionar las zonas pertenecientes a las categorías de *casco urbano* y *nuevos ensanches* elegiremos y diferenciaremos aquellas en que las viviendas tengan más de 30 años y aquellas con menos de 5 años desde la fecha de la realización de la encuesta, respectivamente. En este sentido, solamente nos centraremos en una serie de zonas para cada una de las dos categorías mediante una muestra representativa de ambas.

En primer lugar, recurriremos al censo de 2001 del INE para acceder a la información sobre la edad media de las viviendas de cada una de las zonas en que la encuesta divide el plano de Vitoria-Gasteiz. Así, hemos tomado aquellas zonas en las que la edad de las viviendas fuese igual o superior a 30 años desde la realización del censo. Sin embargo, mediante el censo de 2001, no era posible conocer la fecha de construcción de las viviendas más recientes, por lo que hemos recurrido a la web de Geo Euskadi que ofrece una herramienta para comparar ortofotos históricas desde el año 1945 hasta la actualidad. Para configurar la categoría de nuevos ensanches hemos examinado mediante este visor el proceso de construcción de viviendas de las zonas que la encuesta no contemplaba. Es importante tener en cuenta que los años de construcción de la vivienda no son un dato exacto. Ambos procedimientos nos ofrecen una fecha aproximada, sin embargo, no necesitamos gran exactitud, sino una aproximación para poder caracterizar dos zonas muy diferentes en ese aspecto. Tras llevar a cabo dicha metodología, nos encontramos con que ciertas zonas con viviendas con una edad superior a 30 años que estaban limítrofes con las zonas de los *nuevos ensanches* y poco compactas con respecto al resto de zonas del *casco urbano*. En consecuencia, las zonas 14, 21 y 23 son obviadas y no contabilizadas dentro de la categoría de *casco urbano*. En la Figura 1 pueden verse las zonas que componen las dos categorías y su ubicación en el plano de Vitoria-Gasteiz según la zonificación de la encuesta. En cuanto a las categorías resultantes de la aplicación de esta metodología, el *casco urbano* tiene una población con una edad media de 37,6 años y un porcentaje de 65 o más años de un 31,8%, mientras que en los *nuevos ensanches* la media de edad de la población es de 37,6 años y el porcentaje de personas de 65 o más años es de 4,3% (según los datos de la propia encuesta).

## Vitoria-Gasteiz

Antes de comenzar con el análisis de los datos vamos a realizar un breve acercamiento para dibujar sucintamente las características de Vitoria-Gasteiz, lo cual es imprescindible para poder aterrizar el análisis de la movilidad sobre un espacio y una población concretos. Vitoria se encuentra situada en el norte de España, constituyendo la capital de la provincia alavesa y de la comunidad autónoma del País Vasco. Su territorio tiene una superficie de cerca de 280 km<sup>2</sup> y cuenta con una población de en torno a 250.000 habitantes. Se trata de una de las ciudades más ricas del territorio español. En 2016, la tasa de paro se situaba en un 15% y el PIB per cápita en 2014 era de 32.344€ (según Eustat), frente al 19,64% de la tasa española de paro (según la EPA)

y los 22.340€ de PIB per cápita de la media nacional (INE). En cuanto a la forma urbana, las expansiones urbanas realizadas en las últimas décadas son diferentes en muchos aspectos en comparación con la zona centro. Los nuevos desarrollos se caracterizan por una menor densidad y diversidad de usos y el debilitamiento de las relaciones sociales, lo que en definitiva provoca una movilidad más motorizada (con sus consecuencias de consumo y emisiones) (Alcalá y Gurrutxaga, 2016). Estas zonas han sido especialmente habitadas por los jóvenes que al emanciparse se han desplazado desde los barrios centrales y pericentrales a los de creación postindustrial. En contraposición, en los barrios del centro de la ciudad la edad media de la población es más avanzada. Su topografía es plana y su desarrollo urbano tiende a la compacidad, lo que provoca que la población viva en su mayoría en un área de un radio de 3 km (Barberán y Monzón, 2016). Estas características la convierten en una ciudad apropiada para que los planes de promoción del uso de modos de transporte activos, fundamentalmente a pie y en bicicleta, sean exitosos. Además, Vitoria-Gasteiz es conocida por sus numerosas estrategias urbanas en relación con el medio ambiente, siendo pionera en el compromiso con la sostenibilidad (Orive y Dios, 2012).

La elección de Vitoria-Gasteiz como ciudad sobre la que realizar esta investigación se debe a la existencia la mencionada encuesta, que nos servirá de base, así como la posibilidad de acceder a ella. Además, la ciudad ha sido elegida por las características anteriormente mencionadas, como su compacidad o tamaño medio. En este sentido, Vitoria-Gasteiz podría ser representativa de ciudades españolas de ese tamaño, aunque cuenta con ciertas particularidades que la hacen singular frente al resto de ciudades españolas pues cuenta con una mayor infraestructura, mayores ingresos y políticas públicas con un largo recorrido, especialmente en materia de bienestar social, sostenibilidad y movilidad, entre otros.

#### **4. Resultados**

En este apartado, analizaremos el número de viajes, el motivo de los mismos y el modo de transporte empleado en la población de madres y padres con hijos menores de seis años. Veremos de qué forma se distribuyen estos aspectos entre dos áreas diferenciadas de la ciudad, una más céntrica y otra periférica de reciente creación. En segundo lugar, compararemos el modelo familiar que nos ocupa frente a otro tipo de composiciones familiares. Concretamente, la población de padres y madres con hijos mayores de 6 años y la población sin hijos o con estos emancipados. En todos los casos, veremos cómo es la movilidad de las mujeres con hijos menores de seis años con respecto de los hombres en su misma situación (residencial y familiar).

Antes de comenzar a analizar los resultados en cuanto a la movilidad, vamos a detenernos brevemente a describir algunas características importantes del perfil en el que hemos centrado este estudio: los padres y madres con hijos menores de 6 años. La media de edad de las personas que componen esta es de unos 39 años. En cuanto a la situación profesional, los hombres ocupados constituyen un 89%, mientras que las mujeres ocupadas con el 61% del total. No obstante, las mujeres desempleadas configuran un 25% del total, mientras que los hombres sin empleo constituyen un 10%. Así mismo, resulta reseñable que no exista ningún hombre que se dedique al trabajo doméstico, situación profesional del 10% de las mujeres. Apenas encontramos estudiantes o jubilados dentro de este segmento población.

## Número de viajes

A la hora de exponer los resultados sobre la movilidad, vamos a comenzar por analizar el número de viajes. Tal y como puede verse en la Figura 2, los hombres con hijos menores de seis años realizan un total de 4,7 viajes al día. En cambio, las mujeres en la misma situación se desplazan 5,44 veces al día. Dado que la movilidad no supone un fenómeno uniforme en todo Vitoria-Gasteiz, debemos atender a las diferencias que se producen respecto al número de viajes entre el área denominado *casco urbano* y las zonas agrupadas bajo la categoría de *nuevos ensanches*. Resulta llamativo que apenas existen diferencias entre los padres con hijos menores de seis años residentes en una y otra zona, diferencia que se duplica en el caso de las mujeres: las que viven en el casco urbano realizan 5,3 viajes al día, frente a los 5,59 que hacen las que residen en los nuevos ensanches. Encontramos, por un lado, que las mujeres de los nuevos ensanches realizan más desplazamientos que las residentes en el centro de la ciudad. Observamos, además, que la brecha de género respecto al número de viajes es más acusada en los nuevos ensanches (0,94 frente a 0,53 en el casco urbano), lo que nos lleva a considerar que habitar en las zonas periféricas constituye un aspecto que contribuye a aumentar las desigualdades.

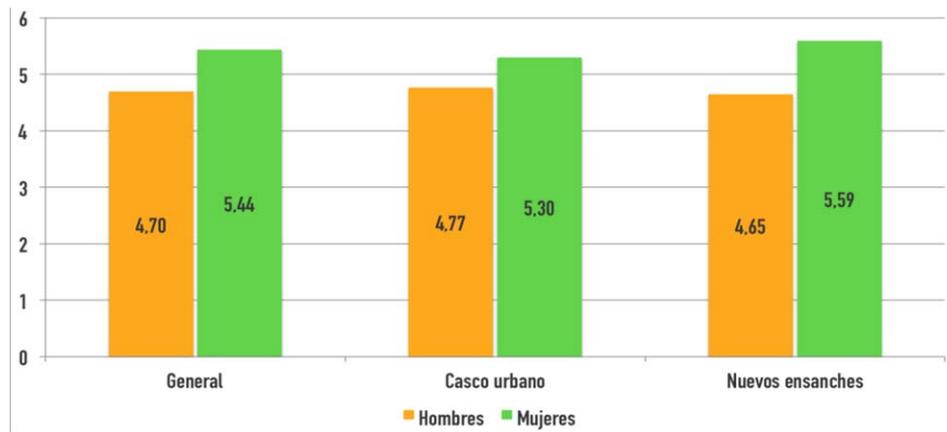


Figura 2. Número de viajes de padres y madres con hijos menores de 6 años por persona y día (laborable) según lugar de residencia, Vitoria-Gasteiz, 2014.  
Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de TRANSyT (2014)

Según apunta la bibliografía recogida en el marco teórico, las diferencias por género en el número de viajes son resultado de una sobrecarga de las mujeres en la realización del trabajo de cuidados. La realización de estas tareas provoca un aumento del número de desplazamientos frente al de los hombres, los cuales, como evidencian los datos del INE, dedican una menor cantidad de horas al trabajo de cuidados. Esta diferencia se manifiesta en la movilidad pues, tal y como planteábamos al inicio del trabajo, el trabajo de cuidados no se circunscribe al ámbito doméstico, sino que se traduce en desplazamientos por la ciudad. Así mismo, las diferencias en el número de viajes entre un área y otra de la ciudad puede venir producida por las diferencias en los equipamientos y servicios de ambas zonas. En los nuevos ensanches, la menor presencia de dotaciones provoca un mayor número de desplazamientos, especialmente para llevar a cabo las tareas de cuidados. Teniendo en cuenta que son mayoritariamente las mujeres quienes se ocupan de dichas tareas, es a ellas a quienes afecta más directamente las carencias de los nuevos desarrollos urbanos de la ciudad.

Así mismo, consideramos relevante analizar cómo influye la composición familiar sobre el número de desplazamientos (Fig. 3). Observamos que las personas con hijos mayores de seis años y las personas con pareja que no tienen hijos o que están emancipados realizan menos viajes que los padres y madres con hijos menores de seis años. En el caso de tener hijos mayores de seis años, los desplazamientos de hombres y mujeres descienden a 4,35 y 4,39, respectivamente, quedando entre sí prácticamente igualados, por lo que apenas se aprecia brecha de género.

Por su parte, los hombres que viven en pareja sin hijos (o con ellos emancipados) realizan 4,31 viajes diarios. En cambio, los desplazamientos de las mujeres en esa misma situación familiar descienden a 4,07, realizando así un 0,24 menos de viajes que sus compañeros hombres. Observamos que la presencia de hijos mayores de seis años contribuye a aumentar la movilidad de las mujeres (frente a aquellas que no tienen hijos o que no conviven con ellos), pero, sin embargo, los hombres no ven tan alterado el número de viajes diarios en función de las tareas de cuidados asociadas a la crianza. Al comparar los datos de estos segmentos de población podemos comprobar dos de las hipótesis que planteábamos al inicio de este trabajo. En primer lugar, la tenencia de hijos menores de 6 años supone un aumento del número de viajes tanto para hombres como para mujeres. En segundo lugar, implica también un aumento de la brecha de género en el número de viajes: 0,74 más viajes realizados por mujeres en el caso de las personas con hijos menores de seis años, 0,04 más viajes realizados por mujeres en el caso de las personas con hijos mayores de seis años y 0,39 más viajes realizados por hombres en el caso de las personas que viven en pareja sin hijos. Observamos que la tenencia de hijos menores de seis años supone un aumento del número de viajes con respecto a los otros dos tipos de composición familiares analizados. Podemos afirmar que existe una relación entre el aumento de las responsabilidades relativas a la crianza y el número de viajes. Además, podemos ver las diferencias en el número de viajes son mayores en las mujeres que en los hombres. En consecuencia, podemos inferir no solo que las mujeres se responsabilizan en mayor medida que los hombres de las tareas de crianza, sino que además, estas tareas suponen un aumento de los desplazamientos diarios.

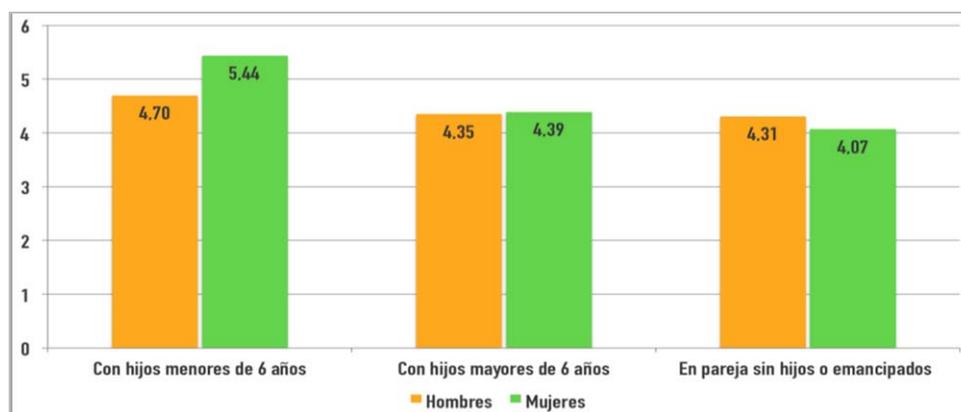


Figura 3. Número de viajes de padres y madres con hijos menores de 6 años por persona y día (laborable) según la composición familiar, Vitoria-Gasteiz, 2014.

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de TRANSyT (2014)

## Motivo de los viajes

Una vez que hemos analizado el número de viajes, procedemos a estudiar cuáles son las actividades que motivan dichos desplazamientos. En primer lugar, en cuanto a la población de padres y madres con hijos menores de seis años (Fig. 4), nos encontramos con que el 35% de los desplazamientos de los hombres se producen para desplazarse al trabajo, constituyéndose como el principal motivo de estos. En el caso de las mujeres con idéntica situación familiar, esta cifra desciende hasta representar el 17% de sus desplazamientos. Para ellas, el principal motivo de sus viajes, con un 33%, es “acompañar personas/llevar al colegio”, mientras que para los hombres este constituye su segundo motivo para desplazarse (con un 22%). Resulta llamativo que los viajes para desplazarse al trabajo supongan un tercio de la movilidad masculina y solo un quinto de la movilidad femenina, más aún si volvemos a la tabla sobre la situación profesional de los padres y madres con hijos menores de seis años: la brecha en el nivel de ocupación no es tan alta como la que luego se refleja en los datos sobre los motivos de los viajes. Es decir, aunque tengan un empleo, las mujeres desarrollan muchos más desplazamientos que los hombres relacionados con otras tareas, especialmente aquellas dedicadas a acompañar a otros en sus desplazamientos. Es decir, nos encontramos ante una división sexual del trabajo de cuidados y ante una doble carga de trabajos de las mujeres (por desarrollar tareas de cuidados y participar en el mercado laboral). En cuanto a la distribución de las actividades que motivan los desplazamientos de padres y madres con hijos menores de seis años según la ubicación residencial, los porcentajes son bastante similares entre ambas áreas estudiadas, por lo que no nos detendremos aquí a explicarlas.

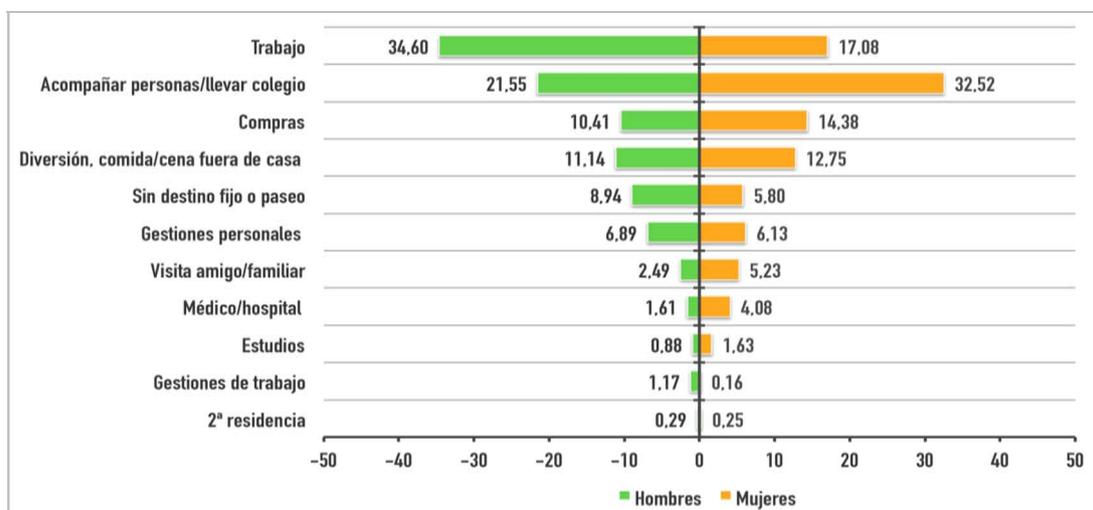


Figura 4. Porcentaje de viajes por motivo principal de padres y madres con hijos menores de 6 en día laborable, Vitoria-Gasteiz, 2014.

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de TRANSyT (2014)

A continuación, compararemos el segmento poblacional que nos interesa (padres y madres con hijos menores de seis años) con otros segmentos de la misma edad con una composición familiar distinta (personas con hijos mayores de seis años y cónyuges o parejas sin hijos o con ellos emancipados) (Fig. 5). En lo relativo a la brecha de género en los desplazamientos al trabajo, esta

es más moderada en la población de padres y madres con hijos mayores de seis años (9% más desplazamientos de los hombres) y bastante reducida en el caso de las parejas sin hijos o emancipados (3%). En este sentido, las personas que proporcionalmente menos se desplazan al trabajo son las mujeres con hijos menores de seis años. Así mismo, las diferencias entre hombres y mujeres con hijos mayores de seis años en los desplazamientos para “acompañar a personas o llevar al colegio” son más reducidas que con respecto a la población con hijos menores de seis años: 5% frente a 11%, respectivamente.

En definitiva, podemos concluir que la presencia de hijos menores de seis años produce un impacto en la movilidad de hombres y mujeres respecto a los motivos de sus desplazamientos, aumentando la brecha de género en lo relativo a los desplazamientos al trabajo, por ocio y para llevar al colegio. Esto es así porque las madres de hijos menores de seis años se encargan en mayor medida que los padres en la misma situación de las tareas asociadas a la crianza. Así mismo, la edad de los hijos tiene fuertes implicaciones sobre el porcentaje de desplazamientos dedicados a llevarles al colegio. En este sentido, los hijos menores de seis años tienen una mayor dependencia en sus desplazamientos al colegio de sus progenitores que aquellos de edad superior. No obstante, las mujeres se encargan de esta tarea en mayor medida que los padres (hecho que también sucede cuando los hijos son mayores de seis años). Esta diferente implicación entre padres y madres en el acompañamiento de sus hijos al colegio también puede estar relacionada con su situación profesional. En este sentido, las madres con hijos menores de seis años tienen una tasa de ocupación considerablemente menor a la de los padres (bien por encontrarse en situación de desempleo o bien por dedicarse al trabajo doméstico). Además, trabajan en mayor medida que los hombres en empleos a media jornada. Estas diferencias en cuanto a la situación profesional están presumiblemente relacionadas con la menor cantidad de desplazamientos para ir al trabajo y también con la mayor cantidad de ellos vinculados a la crianza y otras tareas de cuidado.

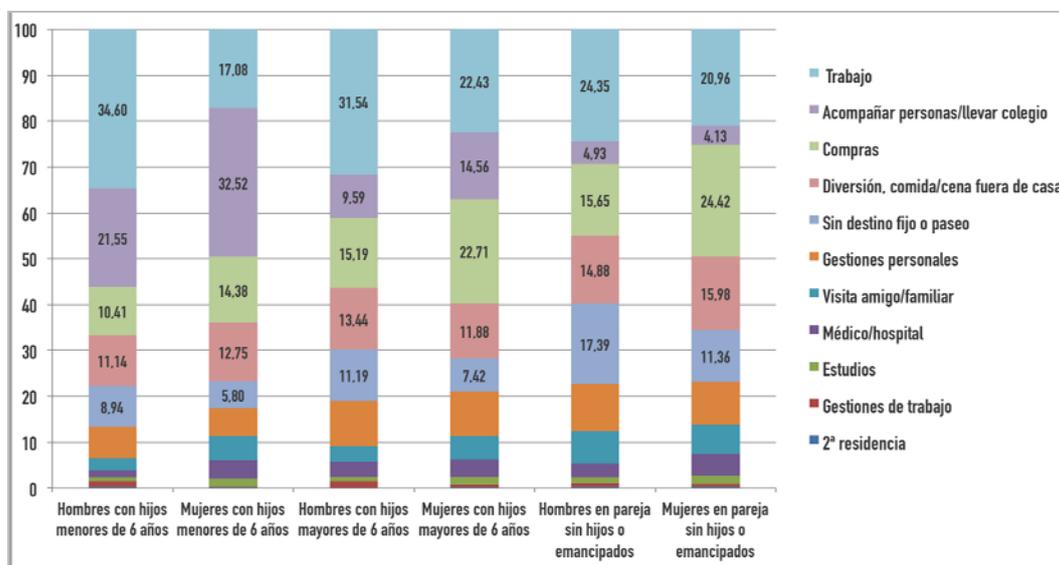


Figura 5. Porcentaje de viajes por motivo principal según composición familiar en día laborable, Vitoria-Gasteiz, 2014.

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de TRANSyT (2014)

En suma, los motivos de los viajes presentan fundamentalmente diferencias en función del género y en función de la composición familiar. En este sentido, podemos ver que mujeres y hombres no realizan con la misma frecuencia desplazamientos para ciertos motivos (como el trabajo, acompañamiento o compras, entre otros), por lo que podemos afirmar que existe un reparto desigual de tareas y trabajos en función del género, especialmente en las personas con hijos menores de seis años. En este sentido, podríamos decir que la movilidad refleja en cierta medida la división sexual del trabajo. Esta distribución de los motivos no varía apenas con respecto a la ubicación de la residencia. En cambio, sí lo hace en función de la composición familiar. Cada una de las tres estructuras familiares analizadas presenta un diferente grado de responsabilidades familiares, en consecuencia, los viajes reflejan estos diferentes compromisos de crianza con una distribución distinta de los motivos.

### Modo de transporte

Para poder analizar la elección modal, debemos primero conocer la disponibilidad de modos. En la encuesta se pregunta por el permiso para conducir: mientras que todos los padres encuestados con hijos menores de seis años cuentan con una licencia para conducir, el 8% de las madres no disponen de dicho permiso, lo cual tiene influencias directas sobre el acceso al vehículo privado como forma de desplazarse por la ciudad. Resulta llamativa la distribución por género en cuanto al modo de transporte principal (Fig. 6): desplazarse a pie constituye el principal modo de transporte tanto para hombres como para mujeres. Observamos que las mujeres se desplazan a pie en un 57% de los casos, mientras que para los hombres esta cifra desciende a un 42%. La diferencia se explica si atendemos al segundo modo de transporte más utilizado: en ambos casos es el vehículo privado como conductores, pero los hombres lo utilizan mucho más que las mujeres (41% frente a 28%). Es decir, mientras que los hombres se desplazan prácticamente lo mismo andando que como conductores, las mujeres realizan el doble de desplazamientos a pie que como conductoras. A pesar de que, como planteábamos anteriormente, existen diferencias en el permiso de conducción por género, estas no alcanzan a explicar los 13 puntos de diferencia que observamos en el uso real del vehículo privado entre hombres y mujeres.

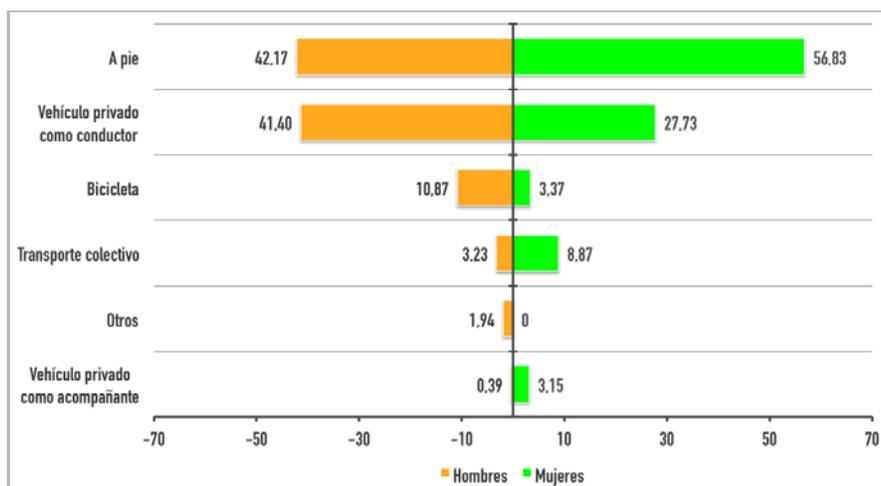


Figura 6. Porcentaje de modos de transporte de los viajes de padres y madres con hijos menores de 6 años en día laborable, Vitoria-Gasteiz, 2014.

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de TRANSyT (2014)

Sobre el uso del transporte colectivo, observamos que las mujeres recurren a él en el 9% de sus desplazamientos, casi el triple que los hombres (3%). Vemos también que los hombres utilizan la bicicleta para desplazarse el triple que las mujeres (11% y 3%, respectivamente). Debemos contextualizar los datos que nos encontramos analizando en la ciudad de Vitoria-Gasteiz y tener en cuenta sus particularidades. En la sociedad española, el uso de la bicicleta está poco asentado y existe una gran carencia de cultura ciclista (más del doble de las personas que utilizan la bicicleta para desplazarse son hombres, según el INE (2014)). Aunque Vitoria-Gasteiz es un ejemplo de promoción de este vehículo como modo de transporte, su nivel de aceptación sigue lejos del de otros países europeos, como Dinamarca, donde el 55% de los viajes en bicicleta son realizados por mujeres (Cycling Embassy of Denmark, 2015). Esta falta de costumbre en torno al uso de la bicicleta en Vitoria-Gasteiz tiene un componente de género, pues afecta de manera desigual a hombres y a mujeres. Como se plantea en el marco teórico, gran parte de la movilidad de las mujeres se produce para transportar a personas dependientes, como niños o ancianos, y objetos, como la compra. Estas características, propias de la “movilidad del cuidado”, la cual es más comúnmente realizada por las mujeres, influyen en la elección del modo de transporte. Es decir, desplazarse en bicicleta resulta más complicado si se realiza con bolsas de la compra o con niños y convirtiéndose en una tarea casi imposible si el desplazamiento se realiza acompañando a una persona anciana dependiente.

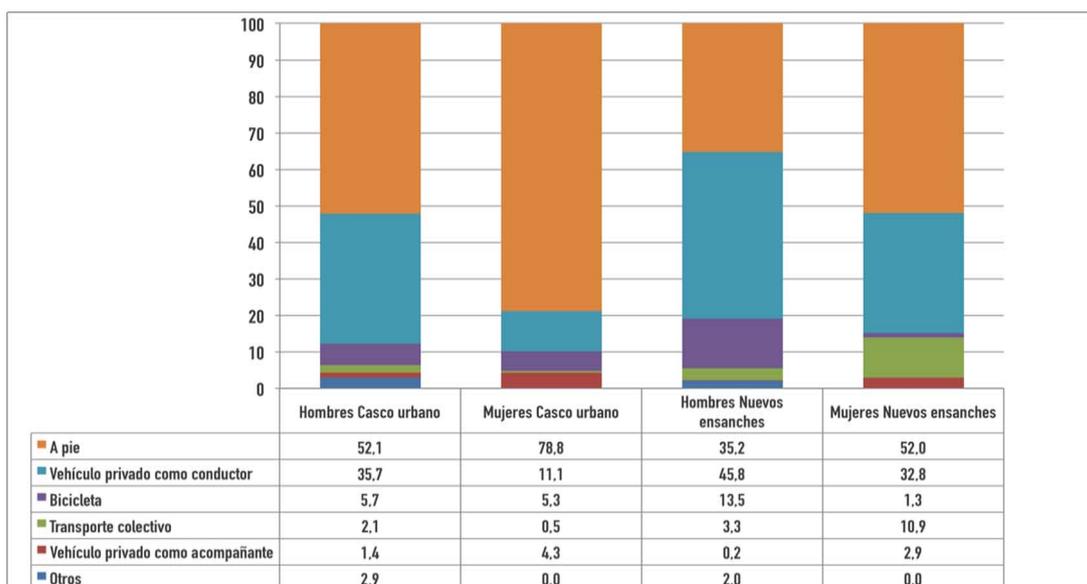


Figura 7. Porcentaje de modos de transporte de padres y madres con hijos menores de 6 años por persona y día (laborable) según lugar de residencia, Vitoria-Gasteiz, 2014.

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de TRANSyT (2014)

Nos parece interesante profundizar en el análisis de la elección modal de la población de padres y madres con hijos menores de seis años atendiendo al lugar de residencia (Fig.7). En primer lugar, en el casco urbano, los desplazamientos más comunes son los que hombres (52%) como mujeres (79%) se desplazan más a pie, produciéndose una brecha entre ellos de 26%. En los nuevos ensanches, para las mujeres los viajes a pie son los más comunes (tanto como para los hombres del casco urbano). En cambio, los hombres de esas áreas tan solo andan en el 35% de sus viajes, pues esta opción constituye su segundo modo de transporte. Su opción más utilizada

es la del vehículo privado como conductor representando un 45,8%, convirtiéndose en el segmento que más lo utiliza, seguidos por los hombres del casco urbano (36%), después las mujeres de los nuevos ensanches (33%) y, en último lugar, las mujeres del casco urbano (11%). En cuanto al uso de la bicicleta, son los hombres de los nuevos ensanches quienes más la utilizan, en un 14% de sus viajes. Encontramos una gran diferencia con respecto a las mujeres de su mismo lugar de residencia, que solo la usan un 1%. En cambio, las diferencias entre hombres y mujeres del casco urbano son mucho más reducidas (6% y 5%).

Como podemos ver, la ubicación residencial tiene fuertes impactos sobre la elección modal. En el centro de la ciudad los desplazamientos son más comúnmente realizados a pie. En cambio, en las zonas más alejadas del centro, se hace un mayor uso del vehículo privado. No podemos obviar que estas diferencias pueden estar relacionadas con la dotación de servicios de ambas zonas. Las zonas del centro de la ciudad se encuentran mejor dotadas, pues cuentan con más servicios próximos y sus habitantes pueden satisfacer sus necesidades mediante desplazamientos a pie. En cambio, los nuevos ensanches, que corresponden con las zonas más nuevas de la ciudad, sus habitantes se enfrentan a una mayor escasez de servicios y dotaciones, por lo que sus desplazamientos son más dependientes del vehículo privado. Además, las diferencias por género en la elección modal se mantienen en ambos espacios residenciales, pues como puede observarse, las mujeres de los nuevos ensanches hacen un mayor del transporte público que los hombres residentes en el mismo lugar.

A continuación, veremos de qué manera influye la composición familiar sobre la elección modal en la población de Vitoria-Gasteiz (Fig. 8). Los desplazamientos a pie son los más comunes para los seis segmentos de la población en que hemos disgregado el análisis. Sin embargo, la movilidad a pie no representa el mismo porcentaje para los segmentos estudiados. Por un lado, las mujeres sin hijos o con estos emancipados son las que más se desplazan a pie (70%), seguidas de las mujeres con hijos mayores de seis años (66%) y de las mujeres con hijos menores de seis años (57%). Por otro lado, los hombres, independientemente del modelo familiar del que formen parte se desplazan menos a pie: aquellos que no tienen hijos en el hogar se mueven a pie en un 56% de los casos, los que tienen hijos mayores de seis años en un 55% y aquellos que tiene hijos menores de seis años en un 42% de sus desplazamientos. En cuanto a los desplazamientos en vehículo privado como conductor, se trata del segundo modo de transporte más comúnmente utilizados por todos los segmentos analizados. Aunque los porcentajes son también muy variados. El grupo que más recurre a él es el de padres con hijos menores de seis años (41%). Frente a ellos, las mujeres en su misma situación lo utilizan en un 28% de sus viajes. Dicho porcentaje es muy similar al de los hombres con hijos mayores de seis años (26%) y de los hombres sin hijos o emancipados (28%). Por su lado, las mujeres con hijos mayores de seis años se desplazan conduciendo un vehículo privado el 17% de sus viajes. Por último, las personas que menos utilizan este medio de transporte son las mujeres que viven en pareja sin hijos (13%). En definitiva, la brecha de género en la elección modal se mantiene sea cual sea la composición familiar, lo que provoca que las mujeres dediquen más tiempo a desplazarse como resultado del uso de modos de transporte más lentos.

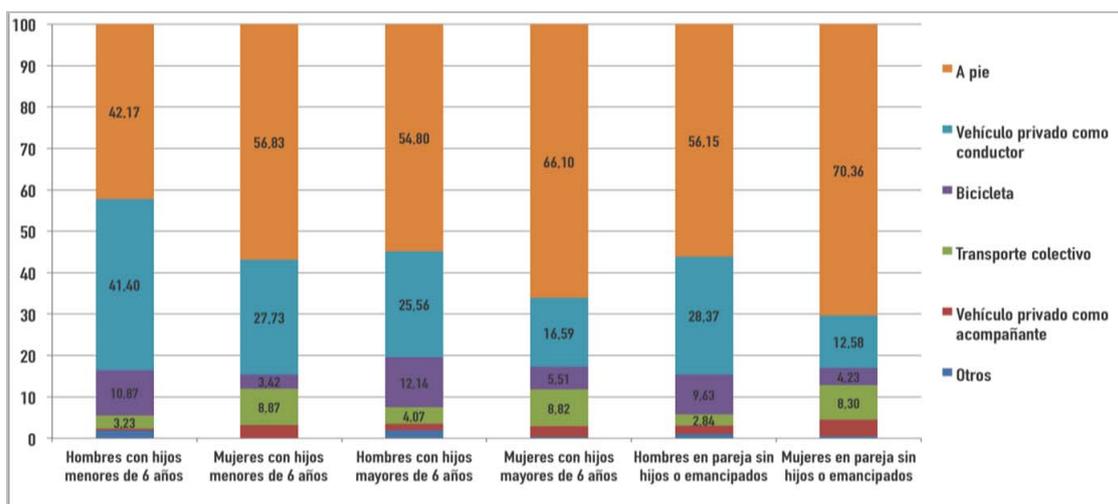


Figura 8. Porcentaje de modos de transporte de padres y madres con hijos menores de 6 años por persona y día (laborable) según la composición familiar, Vitoria-Gasteiz, 2014.

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de TRANSyT (2014)

Gracias a estos datos podemos concluir que la tenencia de hijos, especialmente cuando estos tienen menos de seis años, implica un descenso de los desplazamientos a pie y un aumento de la movilidad motorizada. Esto sucede tanto en el caso de los hombres como en el de las mujeres. Creemos que esto puede venir provocado porque el cuidado de hijos de corta edad requiere de desplazamientos más rápidos, siendo el vehículo privado el modo de transporte que mejor cumple estos requerimientos. Además, es más utilizar el coche cuando los desplazamientos se realizan con un menor de seis años. En contraposición, la movilidad a pie es más lenta, especialmente cuando se va acompañado de un niño de corta edad. En resumen, en el análisis de la elección modal por parte de mujeres y hombres con hijos menores de seis años encontramos una gran diferencia en función del género, que se mantiene al introducir la variable del lugar de residencia y de la composición familiar. Es decir, en todos los análisis realizados los hombres presentan una movilidad basada, en mayor medida que las mujeres, en el vehículo privado.

## 5. Conclusiones y futuras líneas de investigación

En este trabajo hemos realizado un análisis cuantitativo de la movilidad de Vitoria-Gasteiz desde la perspectiva de género, centrándonos en estudiar las diferencias en la movilidad de padres y madres con hijos menores de seis años. Apoyándonos en la revisión de los conceptos y teorías clave sobre género y movilidad, hemos procedido a analizar los datos obtenidos a partir de la Encuesta de movilidad urbana de Vitoria-Gasteiz de 2014. El estudio se ha articulado en torno a tres puntos: el número de viajes realizados, el motivo de los desplazamientos y el modo de transporte empleado en cada uno de ellos. Para cada uno de estos puntos, hemos examinado las diferencias existentes entre las prácticas de padres y madres con niños menores de 6 años. Además, para completar el análisis, hemos decidido atender al lugar de residencia –lo que nos ha permitido advertir las diferencias entre la movilidad de los residentes en las zonas clasificadas como casco urbano y los habitantes de los nuevos ensanches– y a la composición familiar –que nos permite observar la forma en que la crianza afecta a la movilidad de hombres y mujeres–. Respecto esta última cuestión, hemos procedido a comparar la movilidad de aquellos hombres y

mujeres que tienen hijos menores de seis años con aquellos que tienen hijos mayores de esa edad, así como con aquellos adultos que viven en pareja y no tienen hijos (o estos se han emancipado).

Todo esto nos ha permitido comprobar las hipótesis de partida del trabajo. En primer lugar, hemos podido observar las diferencias en la movilidad de padres y madres con hijos menores de seis años: frente a los hombres, las mujeres realizan un mayor número de viajes, desplazándose más a pie y en transporte público (y menos en vehículo privado y bicicleta) y señalando como motivos principales aquellos relacionados con las tareas de cuidados y de crianza. En segundo lugar, al introducir como eje de análisis el lugar de residencia, hemos podido confirmar que la brecha de género en la movilidad de quienes residen en el casco urbano presenta diferencias con respecto a la de los habitantes de los nuevos ensanches. Estas se aprecian especialmente en lo relativo al número de viajes: mientras que la cifra apenas varía para los hombres, sí que se aprecia un aumento sustancial en el caso de las mujeres de los nuevos ensanches frente a las del casco urbano. Respecto a la elección modal, en los nuevos ensanches se produce, tanto para hombres como para mujeres, una movilidad más motorizada (en detrimento de los desplazamientos a pie). En tercer lugar, atender a las diversas estructuras familiares nos ha permitido corroborar que la mayor carga de tareas de cuidados que se deriva del hecho de tener hijos pequeños (en este caso, menores de seis años) impacta de forma diferencial sobre la movilidad de sus padres y madres. Frente a los otros dos casos estudiados, apreciamos que los padres y madres de hijos menores de seis años realizan un mayor número de desplazamientos (especialmente las madres) y que estos están motivados en mayor medida por necesidades vinculadas al trabajo de cuidados (como, por ejemplo, llevar al colegio), realizado mayoritariamente por las mujeres. Por último, respecto a la elección modal, hemos observado que el tener hijos menores de seis años se relaciona con un aumento de la motorización para la movilidad de ambos sexos.

El hecho de que estas diferencias observadas al introducir las dos variables (lugar de residencia y composición familiar) se aprecien de forma más significativa en las madres que en los padres, nos lleva a confirmar que la mayor carga de tareas de cuidados derivada de la crianza de hijos pequeños tiene un impacto mayor sobre la movilidad de las mujeres que sobre la movilidad de los hombres. En definitiva, la tenencia de hijos menores de seis años se configura como un factor que contribuye a aumentar las desigualdades de género en la movilidad. Esto demuestra que las tareas de cuidados son asumidas mayoritariamente por las mujeres y señala la necesidad de implementar políticas públicas que fomenten la corresponsabilidad entre hombres y mujeres. Lo que este trabajo ilustra es, precisamente, la importancia de que esas políticas públicas introduzcan la planificación urbana en general –y la movilidad en particular– como uno de sus ejes fundamentales de actuación.

## Referencias

- Alcalá Juárez, A. y Gurrutxaga San Vicente, M. (2016). Análisis de preferencias del paisaje urbano entre barrios compactos y barrios postindustriales en Vitoria-Gasteiz. Implicaciones en la planificación urbana. *Anales de geografía de la Universidad Complutense* 36(1), 11-29. doi: 10.5209/rev\_AGUC.2016.v36.n1.52711
- Allen, H. (2018). Approaches for Gender Responsive Urban Mobility. Sustainable Transport: A Sourcebook for Policy-makers in Developing Cities Module 7ª. Recuperado de <http://cort.as/-JuZP>
- Balbo, L. (1978). La doppia presenza. *Inchiesta*, 32(8), 3-11.
- Barberán, A. y Monzón, A. (2016). How did bicycle share increase in Vitoria-Gasteiz?. *Transportation research procedia*, 18, 312-319. doi: 10.1016/j.trpro.2016.12.042
- Carrasco, C. (2001). La sostenibilidad de la vida humana: ¿un asunto de mujeres?, *Mientras tanto*, 82, 43-70.
- Comas d'Argemir, D. (2015). Los cuidados de larga duración y el cuarto pilar del sistema de bienestar. *Revista de antropología social*, 24. doi: 10.5209/rev\_RASO.2015.v24.50663
- Díaz, Mª A. y Jiménez, F. J. (2003). Transportes y movilidad: ¿necesidades diferenciales según género?. Trabajo presentado en el *Segundo Seminario Internacional sobre Género y Urbanismo. Infraestructuras para la vida cotidiana*, ETSAM (UPM), Madrid.
- Dobbs, L. (2007). Stuck in the slow lane: reconceptualising the links between gender, transport and social exclusión. *Gender, Work & Organization*, 14(2), 85-108. Recuperado de <http://cort.as/-Juay>
- Emond, C. R., Tan, W. y Handy, S. L. (2009). Explaining Gender Difference in Bicycling Behavior, *Transportation Research Record*, 2125, 1, 16-25. Recuperado de <http://cort.as/-Jubr>
- García, J. C. y Rodríguez, J. (2008). Movilidad cotidiana y Género en la Comunidad de Madrid. Trabajo presentado en el XI Coloquio Ibérico sobre *Geografía*, Universidad de Alcalá, Madrid.
- Hamilton, K. (2001). Gender and Transport in Developed Countries, Trabajo presentado en el *Expert Workshop Gender Perspectives for Earth Summit 2002: Energy, Transport, Information for Decision- Making*, Berlín, Alemania.
- Hanson, S. (2010). Gender and mobility: new approaches for informing sustainability. *Gender, Place & Culture*, 17(1), 5-23. doi 10.1080/09663690903498225
- Ilárraz, I. (2006). Movilidad sostenible y equidad de género. Zerbitzuan: Gizarte zerbitzuetarako aldizkaria, *Revista de servicios sociales*, 40, 61-66. Recuperado de <http://cort.as/-Judu>
- Meyer, M. D. (2006). Women's issues in transportation: policy and planning. *Transportation Research Board Conference Proceedings*, 35, 51-58.

- Miralles-Guasch, C., Martínez Melo, M. y Marquet, O. (2016). A gender analysis of everyday mobility in urban and rural territories: from challenges to sustainability. *Gender, Place & Culture*, 23(3), pp: 398- 417. doi: 10.1080/0966369X.2015.1013448
- Módenes, J. A. (2007). Movilidad espacial: uso temporal del territorio y poblaciones vinculadas. *Papers de demografia*, 311, 1-34. Recuperado de <https://ced.uab.cat/publicacions/PapersPDF/Text311.pdf>
- O'Brien, M. y Shemilt, I. (2003). *Working fathers: Earning and caring* (1º ed.) Manchester: Equal Opportunities Commission.
- Orive, L. A. y Dios, R. (2012). Vitoria-Gasteiz, Spain: From Urban Greenbelt to Regional Green Infrastructure. En T. Beatley (Eds.), *Green Cities of Europe* (pp. 155-180). Washington: Island Press.
- ONU Mujeres (2001). *Concepts and definitions*. Recuperado de <http://cort.as/-Jko5>
- Picchio, A. (1999). Visibilidad analítica y política del trabajo de reproducción social. En C. Carrasco (Ed.), *Mujeres y Economía* (pp. 201-244). Barcelona: Icaria.
- Rosenbloom, S. (2004). "Understanding women's and men's travel patterns. Research on Women's Issues in Transportation: Report of a Conference, 7-28. doi: 10.17226/23274.
- Sánchez de Madariaga, I. (2004). Infraestructuras para la vida cotidiana y calidad de vida. *Ciudades*, (8), pp: 101-133.
- .Mobility of Care: introducing new concepts in urban transport. En I. Sánchez de Madariaga y M. Roberts (Eds.), *Fair Shared Cities*. Londres: Routledge. Recuperado de [http://cort.as/-Jui\\_](http://cort.as/-Jui_) (2016).
- Sánchez de Madariaga, I. y Zucchini, E. (2019). Measuring Mobilities of Care, a Challenge for Transport Agendas. En C. Lindkvist Scholten y T. Joelsson (Eds.), *Integrating Gender into Transport Planning*, 145-173. Cham: Palgrave Macmillan.
- Schwanen, T. (2007). "Gender Differences in Chauffeuring Children among Dual-Earner Families", *The Professional Geographer*, 59, 4, 447-462. doi: 10.1111/j.1467-9272.2007.00634.x
- Fuentes:
- Cycling Embassy of Denmark (2015). Disponible en: <http://www.cycling-embassy.dk> [Fecha de consulta: 10 de junio de 2019]
- TRANSyT (2014). Encuesta de movilidad urbana de Vitoria.
- Eustat (2014). Producto interior bruto (PIB) Municipal. Disponible en [www.eustat.eus](http://www.eustat.eus) [Fecha de consulta: 10 de junio de 2019]
- INE (2001). Censos de Población y Viviendas. Disponible en: <https://www.ine.es/censo/es/inicio.jsp> [Fecha de consulta: 29 de mayo de 2019].

INE (2011). Encuesta Empleo del Tiempo. Disponible en:

[https://www.ine.es/prensa/eet\\_prensa.htm](https://www.ine.es/prensa/eet_prensa.htm) [Fecha de consulta: 19 de mayo de 2019].

INE (2014). Encuesta Europea de Salud. Disponible en: [http://cort.as/-Jkh\\_](http://cort.as/-Jkh_) [Fecha de consulta: 19 de mayo de 2019].

INE (2014). Contabilidad Regional de España. Disponible en: <http://cort.as/-JI9V> [Fecha de consulta: 10 de junio de 2019].