

La movilidad de las mujeres en la ciudad. Un análisis desde la Ecología Urbana

Carme Miralles Guasch*

POR QUÉ NOS DESPLAZAMOS POR LA CIUDAD

La localización diferenciada y fragmentada de las actividades y de los servicios en el espacio, originada por la ruptura entre la esfera de la producción y de la reproducción (HARVEY, 1989), o por la separación espacial y temporal entre diversas actividades cotidianas (CIUFFINI, 1993), y la territorialización de las disparidades sociales y económicas (VITTADINI, 1991a) han formalizado un modelo de ciudad fragmentada, en los ámbitos social, económico y funcional; una ciudad creciente que invade progresivamente partes cada vez más extensas de su espacio circundante; y una ciudad desigual porque la disposición de los servicios y de las actividades no es homogénea en todo el territorio urbano, dando lugar a espacios más o menos privilegiados.

Esta ciudad, fragmentada, creciente y desigual, genera una necesidad urgente de interconexión entre grupos sociales distintos, entre ámbitos diversos y entre tiempos disper-

sos. Conexión que, provoca los desplazamientos de los ciudadanos, realizados de forma puntual o cotidiana, para acceder a los lugares de trabajo y a los bienes y servicios que ofrece la ciudad. Es una actividad que permite participar y vivir en la ciudad.

Los desplazamientos de los habitantes por la ciudad, no solo tienen una dimensión individual sino también colectiva. Así, la movilidad urbana, como la suma de desplazamientos de las personas por la ciudad, es, en parte, organizadora de la propia ciudad (CIUFFINI, 1993). Una elevada posibilidad de movimiento de los ciudadanos garantiza la eficacia funcional y productiva del mecanismo territorial y urbano, por eso es una de las primeras condiciones que tiene que garantizar el sistema social para que la ciudad sea habitable

Pero no todos los ciudadanos tienen las mismas posibilidades de desplazarse. Las diferencias y desigualdades de los habitantes de la ciudad, a partir de la renta, de la edad, del nivel de instrucción, etc., inciden en las pautas de la movilidad de los hombres y de las mujeres por la ciudad. Cada grupo urbano tiene una movilidad característica y distinta de los otros colectivos urbanos.

Las mujeres, aunque no son un grupo homogéneo por lo que se refiere a las características individuales (renta, edad, nivel de instrucción, etc.) son un colectivo caracterizado por el papel que tienen en la estructura social, donde han ocupado un lugar preferente en el ámbito reproductivo. Este papel social es el que condiciona las características de la movilidad de este grupo mayoritario de habitantes de la ciudad, respecto al grupo formado por los hombres.

Las distintas posibilidades que existen de moverse por la ciudad, atribuidas a características individuales o colectivas, implican que la movilidad puede ser otra fuente de desigualdad entre sus ciudadanos y ciudadanas (WHITELEGG, 1993b). Desigualdad no sólo relacionada al hecho de moverse, sino con algo mucho más importante, como es la par-

* Departamento de Geografía. Universitat Autònoma de Barcelona. Barcelona, primavera de 1998

participación y el acceso a todo aquello que ofrece la ciudad. Por eso las políticas públicas que organizan la movilidad, a través de la implantación de distintos medios de transporte mecánico y de la organización del espacio público, pueden favorecer la igualdad o incrementar la desigualdad de acceso a los bienes y servicios urbanos. Puede ser, en definitiva, un criterio de inserción o de exclusión de la ciudadanía.

LA CIUDAD FUNCIONAL, LA CIUDAD DE LOS DESPLAZAMIENTOS

La ciudad que emerge entre los siglos XVIII y el XIX, tanto por las características morfológicas como funcionales que adopta, renueva las características de los desplazamientos de las personas en la ciudad. Desde este momento vivir en la ciudad impondrá unos desplazamientos obligatorios para todos los ciudadanos, a la vez que se intensificarán la frecuencia y el ritmo. Estas tres características: obligatoriedad, frecuencia y ritmo serán las que transformarán el sentido de la movilidad de las personas en el espacio urbano contemporáneo (MIRALLES GUASCH, 1997) Pero algunos autores van más allá y argumentan que los procesos de urbanización se dan cuando la movilidad obtiene un valor positivo (REMY & VOYE, 1992).

La movilidad cotidiana en la ciudad se incrementa con el urbanismo funcionalista que se impone en todas las ciudades después de la segunda Guerra Mundial. La ciudad funcional será la ciudad de los desplazamientos generalizados y la posibilidad de movimiento de la población será uno de los factores potencialmente más favorables y a la vez más condicionadores de la vida urbana (CIUFFINI, 1993).

Este es un modelo de ciudad que muchos autores califican como la expresión territorializada del patriarcado (WOLF, 1996) por la segregación de actividades que implica, por la poca o nula consideración de los espacios públicos como espacios de sociabilización y de encuentro y por la identificación del espacio público como espacio viario. Además porque la separación de las áreas de empleo y residencia, dificulta que las mujeres puedan combinar el trabajo fuera de casa y las responsabilidades del hogar (GREED, 1997).

Pero, como dice Vittadini, la funcionalidad no es la única causa del incremento de la movilidad en la ciudad moderna. En el sur de Europa, donde la ciudad no se ha planificado siguiendo exclusivamente los preceptos funcionalistas, y donde el espacio urbano sigue siendo, en gran medida, multifuncional, también se han incrementado los índices de la movilidad. Las causas son diversas: la nueva estructura productiva postfordista basada en la fragmentación y expansión territorial del proceso productivo, las desigualdades de renta, las lógicas sectoriales que concentran las actividades y el incremento de la actividad terciaria, etc (VITTADINI, 1992).

EVOLUCIÓN DE LA MOVILIDAD COTIDIANA

Una vez impuesta la movilidad como una actividad necesaria para vivir en la ciudad, ésta ha ido transformándose. Dos son las pautas de esta evolución: el incremento del tiempo dedicado a los desplazamientos y la ampliación de las causas que impulsan la movilidad.

Incremento del tiempo y de los costes de circulación

Una vez la movilidad se ha convertido en una actividad urbana vital en esta ciudad capitalista, creciente, fragmentada y desigual, ésta ha sufrido un proceso de transformación incrementando el tiempo y los costes de la circulación.

A lo largo de los últimos 50 años, la distancia entre las actividades cotidianas no ha dejado de crecer, como consecuencia de los cambios morfológicos y funcionales que ha experimentado la ciudad. Una de las consecuencias más inmediatas es el incremento del tiempo utilizado en los desplazamientos y en especial el tiempo utilizado en los recorridos casa-trabajo¹, alargando la jornada laboral.

De la misma forma las actividades de ocio se dan cada vez más alejadas del lugar de residencia; lo que ha provoca-

¹ El tiempo utilizado en el desplazamiento es tiempo recuperado de la progresiva reducción de la jornada laboral en detrimento del tiempo dedicado al ocio (CAPPELLIN, 1989b).

do que parte del tiempo libre haya derivado en tiempo dedicado a la movilidad. No ha cambiado la actividad realizada (seguimos saliendo al campo a jugar, a pasear o a merendar) sino la distancia al lugar de residencia, con el incremento del tiempo, de la energía y de los recursos que esto significa (ADENC; UES & UNIO DE PAGESOS, 1991).

La distancia ha dejado de ser una consecuencia directa de la necesaria distribución de las diferentes funciones sobre un territorio urbano para pasar a ser una consecuencia de los avances tecnológicos, que han permitido aumentar la velocidad. Con palabras de Kohr, la distancia ha dejado de ser funcional para ser tecnológica (KOHHR, 1976).

Así se han ido sustituyendo los recorridos cortos en favor de los largos, bajo presupuestos urbanísticos, económicos y sociológicos que a la vez alejan las diferentes partes funcionales de la ciudad. El uso de la ciudad, y con ella el uso de la calle, se hace cada vez más en sentido longitudinal y se abandona el tradicional sentido transversal de los movimientos urbanos (HOLZAPFEL; TRAUBE & ULRICH, 1988), alargando y disseminando nuestro espacio vital, disminuyendo la densidad de las ciudades (KOHHR, 1976), donde las calles son espacios públicos de separación y no de unión.

El incremento de la movilidad, relacionado exclusivamente con una ampliación de la distancia y no con un aumento o intensificación de las actividades localizadas en el espacio urbano, ha contribuido a fomentar la percepción negativa de los desplazamientos (CAPPELLIN, 1989b). Al principio de la ciudad moderna, la posibilidad de moverse se percibía como un hecho positivo, asociado al incremento de la libertad individual. En estos momentos la bondad inicial de los medios de transporte se ha convertido casi en una externalidad negativa, por lo que se refiere a la calidad de vida de los ciudadanos, especialmente en las grandes ciudades. El tiempo de conexión, dedicado a superar las distancias entre lugares, se ha convertido frecuentemente en una suma de tiempos de espera y de tiempos muertos (VITTADINI, 1991b).

Pero con el incremento de la movilidad no sólo hay un incremento del tiempo y de la distancia, sino que hay también un incremento de los costes de desplazamiento. Las personas que se mueven contabilizan los costes del despla-

miento a partir de los gastos directos (precio de la gasolina, del billete del tren, etc.) y del tiempo, contabilizado en dinero, que han utilizado en el desplazamiento. Sin embargo eso es una parte del coste total. Hace falta sumarle otros gastos que el usuario paga directamente, especialmente si utiliza el transporte privado (gastos en la compra del vehículo, gastos de mantenimiento, etc.) y costes indirectos, como los impuestos, utilizados en subvencionar el transporte público y construir infraestructuras viarias, etc.

La externalización, o en palabras de Lowe, la estrategia de difuminación, (LOWE, 1994) de los costes de la movilidad hacia toda la sociedad, ha permitido el crecimiento de los desplazamientos con medios de transporte mecánicos, tanto en tiempo como en frecuencia, que caracteriza la ciudad actual

Más motivos para moverse

También han cambiado los motivos que generan el movimiento. En una primera etapa la movilidad estaba relacionada directa y casi exclusivamente al acceso al mundo laboral. Eso otorgaba al desplazamiento un sentido de pendularidad, ya que el recorrido era casi siempre el mismo tanto en el espacio como en el tiempo: desde el domicilio al lugar de trabajo y viceversa en una hora fija y constante a lo largo del día.

Esta modalidad de movimiento casa-trabajo, realizada de forma constante y calificada como obligada por la necesidad de trabajar, realizada mayoritariamente por los hombres es la pauta de movilidad urbana que ha dado lugar a la planificación de los transportes mecánicos en la ciudad (GREED, 1997).

Existe, también, la movilidad motivada por otras actividades, menos obligadas y evaluadas como menos importantes, dando lugar a recorridos no tan prefijados y más optativos, que tiene el calificativo de movilidad no obligada. Son viajes más complejos y segmentados, donde el motivo que genera el viaje no es único (trabajo, guardería, tienda, etc.). Esta es una modalidad de viaje que de forma mayoritaria realizan las mujeres, ya que al tener un papel tanto en el espacio productivo como reproductivo tienen más motivos para moverse.

La movilidad de las mujeres en la ciudad

Pero además la distinción es arbitraria ya que hay otros motivos, más allá del trabajo o del estudio que podemos considerar obligados como hacer la compra, ir a buscar los niños a la escuela, etc.

Los criterios de clasificación de la movilidad de las personas en la ciudad actual van más allá de la discriminación entre obligada y no obligada y del sentido de pendularidad (un origen, una destinación y un recorrido fijos). El movimiento de las personas en la ciudad no se explica sólo por la teoría de las necesidades (de las obligaciones), aunque estas existan, (HAUMONT, 1993), hay nuevas razones relacionadas con el aumento de productividad, el incremento del consumo y la ampliación del tiempo libre (CAPPELLIN, 1989a). Mientras los movimientos casa-trabajo permanecen estables, el resto de desplazamientos está creciendo, no sólo por la necesidad de adquirir nuevos bienes y servicios, sino también con relación al prestigio y la separación entre grupos sociales. La movilidad, ahora más que nunca, se debe analizar a partir de los parámetros, cambiantes, que evalúan la calidad de vida (MARESCOTTI, 1985).

De todo ello deducimos que los desplazamientos urbanos afectan a un volumen cada vez mayor de ciudadanos, los cuales realizan actividades cada vez más diversas y distantes. Esta ampliación de los desplazamientos, tanto en términos cuantitativos como cualitativos, es el segundo gran cambio que ha experimentado la movilidad, relacionada con las transformaciones de la organización productiva y con el incremento de la calidad de vida.

LAS CARACTERÍSTICAS DE LA MOVILIDAD EN LAS MUJERES

Diferentes estudios realizados en ciudades distantes, tanto por la geografía como por la cultura, han demostrado que los desplazamientos realizados por mujeres tienen características distintas de aquéllas que realizan los varones en la ciudad. Así las mujeres por término medio viven más próximas a su lugar de trabajo por lo que el desplazamiento «obligado», entre estos dos puntos, es más corto y el tiempo utilizado menor. A estas dos características se le añade que la po-

blación femenina, en sus desplazamientos por la ciudad, utiliza transportes más lentos (colectivos o andando) que los hombres, que en general tienen más acceso a los transportes privados.²

Para la ciudad de Barcelona tenemos algunos estudios que nos permiten apreciar las características de la movilidad de las mujeres desde una perspectiva histórica. El estudio realizado por Miralles y Oyon³ demuestra que ya en los años treinta las obreras vivían más próximas al lugar de trabajo que los obreros:

...sus salarios, incomparablemente más bajos, que los de los obreros, la dependencia del trabajo doméstico, y del cuidado de los niños, las obliga a situarse también a distancias que minimicen cualquier posible pérdida de tiempo o de dinero en el desplazamiento. Casi nueve de cada diez obreras vivían a menos de media hora a pie de la fábrica de la calle Pujadas.⁴ En el caso de los obreros sólo ocurre en tres de cada cuatro casos. Son efectivamente las mujeres las que mejor dibujan el barrio del Poble Nou. A menos de 600 m, se sitúan un 43,4% de las mujeres frente a un 34,2% de hombres y en el barrio estricto del Poble Nou —a menos de un kilómetro de la fábrica— el porcentaje de mujeres se eleva hasta un 73% frente a solo un 56% de los hombres. (MIRALLES & OYON, 1997)

² A pesar que las características generales antes descritas se repiten en las conclusiones de todos los estudios, los análisis de la movilidad cotidiana desde una perspectiva de género son escasos. La aproximación cuantitativa, tiene que ser en muchos casos, indirecta y en la mayoría de los estudios las apreciaciones son básicamente cualitativas.

³ El estudio cartografía y analiza la localización domiciliaria de los trabajadores de cuatro fábricas barcelonesas entre los años de entreguerra (1914-1939). Sólo en una de ellas trabajaban mujeres. El estudio permite demostrar que las pautas de la movilidad media estaban en los años treinta todavía muy influidas por la proximidad de la fábrica, y que dos terceras partes de los obreros no necesitaron con toda seguridad del uso del transporte al vivir a distancias del trabajo perfectamente recorribles a pie.

⁴ En este caso la fábrica se refiere a la Riviere, industria de manufacturas metálicas, en la planta situada en la calle Pujadas del Poble Nou.

El trabajo elaborado por Clos⁵ en los años 80 concluye que la distancia media de las mujeres entre la casa y el trabajo es de 7,2 Km y el de los hombres de 8,4 Km y que el tiempo utilizado es de 26,6 y 30,6 minutos respectivamente. Por lo que se refiere a los medios de transporte utilizados el 33,1% de los varones utiliza el automóvil frente a un 17% de las mujeres; el transporte colectivo (metro y autobús) lo utilizan más mujeres: el 48,5% frente al 39,0 de los hombres; andando van el 32,2% de las trabajadoras frente al 26,6% de los trabajadores (CLOS, 1986).

Los últimos datos los ofrece la Encuesta de movilidad 1996,⁶ que da alguna información sobre los desplazamientos de la población, segmentado por géneros. Así, en la región metropolitana de Barcelona las mujeres realizan el 49% de los desplazamientos⁷ totales; porcentaje que sube hasta el 59% de la movilidad no obligada y sólo representa el 40% de la obligada. De todos los desplazamientos en transporte público el 56% lo realizan las mujeres, las mujeres tienen el 36% de la cuota de viajes realizados en transporte privado (baja al 27% si sólo se contabiliza la movilidad obligada);

las mujeres representan el 58% del total de desplazamientos a pie (ATM, 1997).

Del mismo modo concluye el análisis de la movilidad femenina en Alcalá de Henares (DÍAZ MUÑOZ, 1994) realizada a finales de los años 80 por la geógrafa Díaz-Muñoz⁸; o los que realizó Jaqueline Coutras para la conurbación de París (COUTRAS, 1993)⁹. Incluso en espacios urbanos tan extensos y motorizados como la ciudad de Los Ángeles, las mujeres se mueven por espacios más cercanos a sus lugares de residencia utilizando un tiempo menor para sus desplazamiento cotidianos. Sin embargo, y como dice Wachs, en una ciudad como Los Ángeles, con bajas densidades residenciales, con una localización de las actividades urbanas dispersas y una utilización masiva del automóvil por parte de las mujeres, la separación entre esferas urbanas femeninas y masculinas no sólo no ha desaparecido sino que se ha incrementado (WACHS, 1991). En estos espacios urbano, sin transportes colectivos, las mujeres son las que solucionan el desplazamiento de los miembros de la familia que no pueden conducir, lo que ha hecho que se incrementaran (como choferes) las actividades asistenciales que realizan las mujeres en el ámbito de la reproducción.

A pesar de que estas diferencias entre las pautas de la movilidad masculina y femenina persisten, también se están produciendo cambios significativos en los desplazamientos realizados por las mujeres en la ciudad. Como indica la geógrafa Jaqueline Coutras estos cambios apuntan a un incremento de la motorización privada, a un aumento de la velocidad y a un incremento de la distancia de los recorridos realizados por las mujeres. Estos cambios permiten a la mujer ir más allá de sus relaciones de vecindad (COUTRAS, 1993).

Mucha de la literatura feminista, sobre movilidad y género, valora estos cambios como positivos, (las aportaciones de Coutras para Francia o de Pickup para Gran Bretaña), ya que estas nuevas pautas de movilidad garantizan mayor libertad, mayor inserción laboral y social y pueden impedir la marginación y las limitaciones que muchas veces se les impone a las mujeres (COUTRAS, 1993) (PICKUP, 1985).

Sin embargo esta valoración positiva implica que el modelo masculino, (más velocidad, largos recorridos, el vehículo privado, los desplazamientos simples, etc.) es la pauta

⁵ Estos datos los publicó Isabel Clos en 1986, en donde analiza el viaje al trabajo en la conurbación de Barcelona a partir de los datos de la encuesta familiar realizada en 1981.

⁶ Es una encuesta que se realizó en la región metropolitana de Barcelona por encargo de la «Autoridad del Transporte metropolitano»

⁷ Según la encuesta un desplazamiento es el movimiento de una persona en distintos modos de transporte (incluido el ir andando) por un motivo único. De este modo una empleada que lleva sus hijos a la escuela, va al trabajo y antes de volver a casa realiza la compra, hace cuatro desplazamientos en una sola salida de su casa. (ATM, 1997). Este concepto de desplazamiento es relativamente nuevo y supone un avance en el conocimiento de la movilidad real de los ciudadanos y ciudadanas por la ciudad.

⁸ Este estudio se llevó a cabo a partir de una información elaborada por una encuesta de opinión sobre equipamientos y gestión municipal llevada a cabo por el Ayuntamiento de Alcalá de Henares en 1985. En ella se incluía preguntas sobre frecuencia, motivo principal y medio de transporte. Este trabajo es ilustrativo, ya que no sólo recoge las diferencias de la movilidad entre géneros sino también caracteriza grupos distintos de movilidad entre las mujeres de diferentes edades, distinta situación profesional y diferente nivel de renta.

⁹ Coutras tiene algunas publicaciones sobre este mismo tema, entre ellas destacan (COUTRAS, 1987a; COUTRAS, 1987b; COUTRAS & FAGNANI, 1978)

de desplazamiento óptima y por lo tanto a imitar. La mujer incrementará su participación en el mundo exterior en la medida que adopte las pautas de desplazamiento que hoy caracterizan a los hombres en la ciudad.

Pero para valorar bien las pautas que cada género adopta en la movilidad urbana tenemos que plantearnos para que nos sirve la movilidad, ¿para que tenemos que desplazarnos utilizando unos transporte urbanos cada vez más rápidos? En definitiva tenemos que retomar la pregunta con la que he iniciado este artículo: ¿por qué nos movemos? La capacidad de desplazamiento, que a través de distintos medios y velocidades, tenemos las ciudadanas y los ciudadanos en la urbe nos sirve para acceder al trabajo, a los bienes y a los servicios; nos sirve, en definitiva, para vivir y participar de la ciudad. El desplazamiento no es un fin en sí mismo, sino un medio, a través del cual podemos acceder a distintos espacios y tiempos de la ciudad.

Así no es el desplazamiento sino la accesibilidad, relacionada con el acceso a los servicios y a las actividades urbanas, el objetivo último. Objetivo que no necesariamente tiene que estar relacionado con la mayor velocidad, el transporte privado o los largos recorridos, sino con la capacidad de llegar a algún lugar concreto, a una hora determinada, cerca o lejos, a pie o en transporte mecánico.

Sin embargo la movilidad actualmente se evalúa con relación a la distancia recorrida y por lo tanto se sobrevalora el aumento de la velocidad. Hoy, según esta catalogación de la movilidad, es más móvil quien recorre 50 km para ir a trabajar, que aquella persona que sólo recorre 1 km, y en este recorrido tiene la posibilidad de ir a comprar el periódico y dejar a sus hijos a la escuela y finalmente llegar a su trabajo. El primer ciudadano tiene un desplazamiento simple (una sola actividad) aunque recorra mucho más espacio, es un movimiento que mayoritariamente realizan los hombres en la ciudad. El segundo con mucho menos espacio realiza tres actividades, su desplazamiento es compuesto, característico de las mujeres.

El concepto de movilidad es un concepto que ensaza los desplazamientos realizados en el primer ejemplo; es un concepto construido a la medida de las pautas de movilidad masculinas, donde lo que se valora es el espacio recorrido y

la velocidad. La capacidad de acceso a las actividades urbanas con menos costes energéticos y de tiempo es una variable no contabilizada en el concepto de movilidad urbana actual.

Estas reflexiones enlazan con las esferas medioambientales, las cuales valoran los costes globales del desplazamiento, que incluyen los costes energéticos, el consumo de otros recursos no renovables (WHITELEGG, 1993a) y el tiempo de desplazamiento, recogidas en la Agenda 21, documento de política local derivado de la conferencia de Río de 1992, que no es sólo un programa medioambiental sino de desarrollo del futuro social, ecológico y económico de la ciudad. Esto significa que se apuesta por la ciudad compacta con las distintas funciones (de ocio, de residencia, laborales, etc.) localizadas intercaladamente en el mismo espacio (KOHR, 1976), para reducir distancias entre actividades urbanas y para que los ciudadanos puedan volver a ser, en la mayor parte de sus trayectos, peatones, lo que significaría una reducción del consumo energético renovable y de contaminación (LOWE, 1986).

Este modelo de ciudad, alejado de la ciudad funcionalista, es un modelo que se está reivindicando también desde la literatura feminista que trata la ciudad. Las mujeres quieren espacios urbanos donde las funciones estén próximas unas de las otras, porque este espacio les permite realizar las tareas de producción y de reproducción. Una ciudad, pues con desplazamientos cortos, y planificada para la vida cotidiana y no para los turistas o para los grandes espectáculos. Son ciudades donde los lugares públicos, las calles y las plazas, son espacio de unión y no de dispersión. Son espacios donde se puede vivir de forma transversal y no longitudinal.

Así pues las propuestas sobre la ciudad y la movilidad urbana que se están elaborando desde la ecología urbana, a partir de los costes o del uso irracional de los recursos no renovables, y desde los grupos de mujeres, reivindicando una ciudad diseñada y organizada también para la mujer, donde las actividades reproductivas sean valoradas al mismo nivel que las productivas (aunque ambas las puedan realizar hombres y mujeres indistintamente), coinciden en una ciudad compacta y multifuncional.

Es en este punto donde las características de la movilidad atribuibles a las mujeres (menos distancia, más cerca de casa y transportes más ecológicos) pasan a ser el modelo óptimo que dibujan las nuevas tendencias de la planificación urbana. Desde este punto de vista no debemos reprochar o lamentar la falta de movilidad de las mujeres, ya que son ellas las que con unas pautas de desplazamiento más racionales indican que la libertad individual se crea con un espacio urbano que genere la posibilidad de acceso a las actividades urbanas a todos los ciudadanos, y esto no implica necesariamente ni más velocidad, ni más transporte privado, ni más contaminación.

Así desde la perspectiva del género y de la ecología urbana debemos reivindicar unos análisis de la movilidad urbana que no pongan el énfasis en el modelo masculino, frente al cual las características de la movilidad de las mujeres se presentan siempre con valores negativos: los desplazamientos femeninos siempre son más reducidos y lentos, respecto al movimiento-modelo que es el masculino. Los análisis de los desplazamientos de las personas en la ciudad tienen que valorar el tiempo de la movilidad no con relación a la velocidad, sino al tiempo de conexión entre distintas partes y distintos tiempos. La ciudad no debe ser rápida sino accesible y por lo tanto no debe resolverse con tiempos de espera y tiempos muertos. Accesibilidad que no está en relacionada al territorio sino a cada uno de los ciudadanos y de las ciudadanas que viven en la ciudad, en un medio de transporte lo más ecológico y racional posible.

CONCLUSIONES

Para evaluar la movilidad de las mujeres en la ciudad, se debe pensar por qué nos movemos en la ciudad y cuál es el objetivo de los desplazamientos en el medio urbano. Una vez comprendido que la razón de ser de la movilidad urbana es el acceso a los bienes y servicios de la ciudad y que éste no tiene una relación directa con el incremento de la distancia, de la velocidad o de la utilización de transporte privado, se puede evaluar los caracteres diferenciales que tiene la movilidad de las mujeres. Sólo partiendo de estas consideraciones

se pueden valorar las diferencias de género en la movilidad urbana sin que el modelo masculino se establezca como patrón. La movilidad de las mujeres es por lo general más próxima a su lugar de residencia, utilizando menos tiempo y con transporte más ecológicos y racionales. Son desplazamientos que la ciudad permite cuando es compacta y multifuncional. Es pues desde este modelo de espacio urbano, reivindicado en la actualidad tanto por el movimiento feminista como por la ecología urbana, que se debe valorar los caracteres diferenciales de la movilidad de las mujeres.

BIBLIOGRAFÍA

- ADENC, UES & UNIO DE PAGESOS (1991) *Protegir els nostres camps i boscos*, Terrassa, Egara.
- AUTORITAT DEL TRANSPORT METROPOLITÀ. Consorci per a al coordinació del sistema metropolità del transport públic de l'àrea metropolitana (1997) *La mobilitat quotidiana a la Regió Metropolitana de Barcelona. Estudi dels desplaçaments setmanals 1996*, Barcelona, ATM.
- CAPPELLIN, Ricardo (1989a) «Milan» in KLAASSEN, L. H.; BERG, L. V. and MEER, J. (ed.) *The city: engine behind economic recovery*, Aldershot, Avebury;
- (1989b) «Sviluppo economico e mobilità nelle aree urbane. Tendenze e strategie di intervento» en *Terra (traffico e inquinamento)*, 6 pp.6-12 .
- CIUFFINI, Fabio Maria (1993) «El sistema urbà i la mobilitat horitzontal de persones, matèria i energia» en *Medi ambient, Tecnologia i Cultura*, 5 (Repensar la ciutat); pp. 42-53.
- CLOS, Isabel (1986) «El viatge al treball a Barcelona i entorn» en *Documents d'Anàlisi Geogràfica*, 8-9 pp.25-38.
- COUTRAS, Jacqueline (1987a) *Des villes traditionnelles aux nouvelles banlieues: l'espace public au féminin*, Paris, SEDES.
- (1987b) «Hommes et femmes dans l'espace public français depuis un siècle» en *Cahiers de Géographie du Québec*, 83 pp.143-155.
- (1995) «La mobilité des femmes au quotidien. Un enjeu des rapports sociaux de sexes?» en *Les annales de la Recherche Urbain*, 59-60 (Mobilités); pp.162-169.
- & FAGNANI, J. (1978) «Femmes et transports en milieu urbain»

La movilidad de las mujeres en la ciudad

- en *International Journal of Urban and Regional Research*, 2 (3); pp.432-439.
- DÍAZ MUÑOZ, María Angeles (1994) «El espacio-tiempo cotidiano» en *Mujer, Seminario permanente: ciudad y (ed.) Actas del curso de Urbanismo y mujer. Nuevas visiones del espacio público y privado*, Málaga-Toledo, pp.107-117.
- GREED, Clara (1997) «Planning and gender considerations: the same or different?» en Capmany, Fundació M. Aurelia (ed.) *Proceedings of the Forum internacional de planificació del territori desde una perspectiva de género*, Barcelona, (pp.24).
- HARVEY, David (1989) *The urban experience*, Oxford, Basil Blackwell.
- HAUMONT, Antoine (1993) «La mobilité intra-urbaine» en *Les annales de la Recherche urbaine*, 59-60 (mobilité); pp.108-117.
- HOLZAPFEL, H.; TRAUBE, K. & ULRICH, O. (1988) *Traffic 2000. Per un traffico tollerabile dal punto di vista ecologico e sociale*, Padova, Franco Muzzio Editore.
- KOHR, Leopold (1976) *The city of Man: the Duke of Buen Consejo*, University of Puerto Rico, Editorial de la Universidad de Puerto Rico.
- LOWE, Marcia D (1994) «Reinventar el transport» en BROWN, Lester R (ed.) *L'Etat del Món 1994. Informe del worldwatch Institute sobre l'avanç cap a una societat sostenible*, Barcelona, Centre Unesco. Barcelona.
- LOWE, Stuart (1986) *Urban social movements. The city after Castells* London, Macmillan.
- MARESCOTTI, Luca (1985) «urbanistica e piani per la mobilità a Milano e in Lombardia: la contrapposizione tra pianificazione e sviluppo spontaneo» en GABELLINI, Patrizia & MORANDI, Corinna (ed.) *Progetto urbanistico e sinistra a Milano negli anni 70*, Milano, Franco Angeli.
- MIRALLES, Carme & OYÓN, José Luis (1997) «De casa a la fábrica. Movilidad Obrera y transporte en la Barcelona de entreguerras, 1914-1939» en (ed.) *Viure en la Barcelona d'entreguerras*, Barcelona, Casa de la Caritat.
- (1997) *Transport i ciutat. Reflexió sobre la Barcelona contemporània*, Bellaterra, Publicacions Universitat Autònoma de Barcelona.
- PICKUP, Laurie (1985) «Hard to get around: a study of women's travel mobility» pp. 98-116.
- REMY, Jean & VOYE, Liliane (1992) *La ville: vers une nouvelle définition?*, Paris, Éditions L'Harmattan.
- VITTADINI, Maria Rosa (1991a) «La città accessibile» en BALBO, Laura (ed.) *Tempo di vita. Studi e proposte per cambiarla*, Milano, Feltrinelli; pp.37-40,
- (1991b) «Nuovi prigionieri» in BALBO, Laura (ed.) *Tempo di vita. Studi e proposte per cambiarla*, Milano, Feltrinelli; pp.84-87,
- (1992) «Infrastrutture contro la città» en SALZANO, Edoardo (ed.) *La città sostenibile*, Roma, edizioni delle Autonomie;
- WACHS, Martin (1991) «Men, women urban travel: the persistence of separate spheres» en WACHS, Martin & CRAWFORD, Margaret (ed.) *The car and the city: The automobile, the built environment and daily life*, Los Angeles.
- WHITELEGG, John (1993a) «Time Pollution» en *The ecologist*, 23 (4); pp.131-155.
- (1993b) *Transport for a Sustainable Future* London, Belhaven Press.
- WOLF, Winfried (1996) *Car mania. A critical History of transport*, London, Pluto Press.

