

## Mujeres y movilidad peatonal.

### *Women and pedestrian mobility.*

**Pilar Vega**

---

Asociación de Viandantes Apie (España)  
e-mail: [pvega@gea21.com](mailto:pvega@gea21.com)

#### **Resumen / Abstract**

---

Women are the main users of the urban space and those who use it most intensively, above all in their immediate surroundings, the suburb. The great majority of displacements occur on foot and are related to the home. Journeys from the house to the shops, to the health centre or to schools are the basic journeys which women undertake on a daily basis in Spanish towns. It is for this reason that this paper will analyse not only the mobility of women but also those groups who are dependent upon them (children, old people or people with disabilities) in the town.

Since the invasion of the car into the public space of our towns, the street has been converted into an unsafe place and has expelled pedestrians from a large proportion of it. The data on accidents recorded in urban zones in Spain during the year 1999 demonstrate the following: 10,485 accidents (people being knocked down) in the streets of our cities of which 448 were fatal. The accidents concentrate in a dramatic way on children and on old people. This fact has provoked users to withdraw from the public space, in such a way that not only has the movement of pedestrians disappeared but also the traditional function of the street as a space for contact, communication or play. Children already no longer go alone to school, old people are afraid to go out of their houses and because of this the possibility of meeting others have also disappeared. The danger has led to women using most of their time in controlling their children who are continually supervised, while insecurity has made sedentary life increase, the home has been changed into a protected space as opposed to the insecurity of the street.

The new territorial models worsen the mobility of women. The zoned town has increased the distances necessary to be travelled in order to carry out everyday activities. The new suburban spaces where homes are situated are found at a distance from basic destinations (shops, schools, health centres etc). In order to satisfy the necessities of movement motorised transport is required. The public space is a space of endless houses, cars without meeting places, without multifunction which deters pedestrians.

## Ponencia / Paper

---

### Introducción

Una de las características esenciales del género femenino es la diversidad. Los colectivos de mujeres no son homogéneos desde el punto de vista social, económico o laboral. No todas las mujeres son iguales, y por tanto, no todas tienen los mismos comportamientos en su movilidad. Existen mujeres que conducen, ciclistas, mujeres con movilidad reducida por sus discapacidades temporales o permanentes y usuarias del transporte público.

Pero quizás, hay un punto común que se refleja en los motivos que ocasionan su movilidad: las mujeres continúan desempeñando el papel de cuidadoras que la sociedad y la cultura occidental ha asignado para ellas a lo largo de los siglos. Papel que las hace pensar continuamente en las necesidades de los demás, tal y como se refleja en la encuesta realizada en la Generalitat Valenciana en la que las mujeres prefieren, con especial interés, que la inversión pública en el transporte se destine a la mejora de la movilidad de las personas con discapacidad<sup>1</sup>.

Ese papel de cuidadoras, hace que tengan un uso intensivo del espacio en el que viven y donde permanecen también las personas que dependen de ellas, su entorno más cercano, el barrio; es por este motivo por lo que realizan desplazamientos fundamentalmente peatonales.

Y no es de extrañar porque los colectivos que dependen de ellas como los niños menores de edad y ancianos, son atropellados continua y salpicadamente. En el año 2000 fallecieron por esta causa 906 personas de las que el 8% eran niños y el 46% ancianos. Además otras 12.000 personas fueron heridas como consecuencia de los atropellamientos; el cuidado de estos nuevos accidentados recaerá de nuevo bajo la responsabilidad femenina.

### La importancia de los desplazamientos peatonales en las mujeres

Los desplazamientos a pie representan un tercio del conjunto de los viajes en la mayoría de las ciudades españolas; Madrid con un 37%<sup>2</sup>, Barcelona con un 34%<sup>3</sup> o Zaragoza con un 35%<sup>4</sup>, son algunos ejemplos de esta situación. Las mujeres, de todas las edades y condiciones económicas, son las principales usuarias del espacio urbano y las que lo utilizan más intensamente, sobre todo de aquel que se localiza en el entorno más inmediato a la vivienda.

En Barcelona, las mujeres concentran el 58% del conjunto de los viajes que se realizan caminando; este porcentaje aumenta en el caso de la movilidad no obligada que llega a alcanzar hasta un 65 % (unos 2,5 viajes semanales); se trata en este caso de viajes destinados a la compra, al centro de salud, a recoger los niños en la escuela o al disfrute del ocio entre otros muchos destinos.

En el caso de la Comunidad de Madrid, caminar también es el modo fundamental de desplazamiento para el colectivo de mujeres madrileñas que representa un 59,69% respecto al 40,31% que supone este modo para los hombres. La distribución del uso de los diferentes

---

<sup>1</sup> Las mujeres son favorables a las inversiones en mejorar la movilidad de las personas con discapacidad en un 35% frente a un 23% en el caso de los hombres. Fuente: *Encuesta sobre Percepciones, Actitudes, Consumo Privado y Sostenibilidad Medioambiental*. Valencia. Fundación Bancaixa. 1997.

<sup>2</sup> Encuesta Domiciliaria de movilidad metropolitana de la Comunidad de Madrid, 1996.

<sup>3</sup> Resultados de la encuesta de movilidad cotidiana (EMQ,96). Autoritat del Transport Metropolitana. Barcelona.

<sup>4</sup> Estudio de movilidad de la ciudad de Zaragoza. TUZSA. Ayuntamiento de Zaragoza. 1994.

transportes que hacen las mujeres, corresponde mayoritariamente al modo peatonal con un 45,09%.

Como ya se ha señalado las características de los desplazamientos de las mujeres en la ciudad vienen determinadas por el papel que desempeñan socialmente, por la incorporación o no dentro del mercado laboral o por su edad. Una gran mayoría realizan itinerarios complejos; en una misma salida tratan de resolver varias cosas al mismo tiempo, por lo que sus trayectorias dibujan esquemas complicados; de la casa se va a la guardería a por los niños, pero al mismo tiempo se recoge un abrigo de la tintorería, se hace la compra en el mercado o si es posible, se recoge el número del medico del abuelo para el día siguiente; este ejemplo y otros aún más enrevesados, son de práctica común entre las mujeres. Esta movilidad que dibuja una tela de araña, suele tener como punto de partida el hogar y se basa fundamentalmente en los desplazamientos peatonales.

En el caso de las mujeres que trabajan, cuya situación les obliga a desempeñar una doble jornada, laboral y doméstica, la red de caminos y trayectos es aún más complicada ya que a los desplazamientos en el barrio, hay que añadir otros recorridos a más larga distancia y de carácter motorizado. Esta duplicidad de la movilidad peatonal y motorizada, hace que el empleo de tiempo que las mujeres dedican al transporte aumente significativamente.

El perfil de mujeres peatonas, aquellas que utilizan la movilidad peatonal como modo principal de desplazamiento, es el perfil de las amas de casa, las niñas, las adolescentes y sobre todo, las mujeres jubiladas. Se trata de mujeres que tienen una limitada cobertura en el espacio donde se desarrolla su cotidianidad: la calle y el espacio público; en un radio de no más de 500 metros, se desplazan diariamente a los destinos básicos, sobre todo a las compras, que representan el 23% de la movilidad femenina. Este reincidente uso del espacio público del barrio les convierte en las mejores conocedoras del lugar en el que residen.

Las mujeres que se desplazan andando, cargan con bultos, trasladan la compra diaria hasta los hogares, llevan las carteras de los niños. Es frecuente, verlas acompañadas de otras personas que dependen de ellas; hijos de corta edad, ancianos con movilidad reducida a los que acompañan al centro médico, el colegio o los espacios públicos. En los desplazamientos suelen acarrear elementos con ruedas: sillas de minusválidos, carritos de la compra o de bebe.

El desarrollo de estas acciones choca con algunos problemas derivados de la necesidad de esfuerzo físico necesario para superar las barreras de un absurdo diseño de los espacios, agravado por el uso indebido que los conductores hacen de la calle: coches interrumpiendo los itinerarios peatonales en las esquinas o plantados encima de los pasos de cebra, estrechas aceras en las que no se cumplen los estándares mínimos para el cruce de dos personas, escaleras o pasos subterráneos.

La contaminación atmosférica y el ruido que provoca el tráfico, añaden aún más inconvenientes; las obras y las continuas zanjas que mantienen inservibles los itinerarios peatonales de ciudades como Madrid; todo hace que la ciudad mantenga a sus habitantes atrincherados en sus viviendas, protegidos de las agresiones del mundo urbano. Al mismo tiempo, esta situación incentiva al abandono de las familias en las áreas centrales y su reubicación en la periferia suburbial, lo que lógicamente, provoca más desplazamientos y de más larga distancia, que ya no pueden ser peatonales.

A todo esto hay que añadir la frecuencia con la que los itinerarios para peatones transcurren por espacios de desconfianza, que se componen de oscuros túneles subterráneos o de inseguras pasarelas elevadas; caminos solitarios e inseguros que obligan a las mujeres a rediseñar sus mapas mentales en la utilización del espacio público a costa de absurdos rodeos y del empleo de mayores tiempos de viaje.

Este sinfín de conflictos cotidianos, muestra cómo la ciudad diseñada por las administraciones no se adapta a las necesidades de las mujeres. Y la nueva ciudad, que coloniza las periferias tiene aún mayores incertidumbres para los peatones: rectas y amplias calles urbanizadas con farolas y aceras, sin árboles, con descampados, sin tiendas, con muchas casas todas iguales, una urbanización que no logra ser ciudad; no es un espacio para caminar, para el encuentro o la

comunicación; son espacios conscientemente diseñados para el rápido paso de los automóviles, en donde los más débiles no tienen cabida.

Caminar, es para un buen número de mujeres, algo más que desplazarse a un lugar para conseguir algo material: es comunicación y relación con los demás. La vida urbana, la calidad y habitabilidad de la ciudad está en función del tejido social que debe configurarse desde un ritmo y velocidad peatonal que permita recuperar la calle como espacio de socialización.

### Las mujeres: de peatonas a conductoras

La evolución de las pautas de movilidad de las mujeres en los últimos 25 años ha sufrido un incremento generalizado de los desplazamientos motorizados frente a los modos más compatibles con la mejora de la calidad ambiental, como los peatonales.

Tabla 1. Evolución de la movilidad en la Comunidad de Madrid (1974-1996)

	A pie	Mecanizados
1974	54%	46%
1988	45%	55%
1996	37%	63%

Tal como muestra la tabla se ha pasado de un desplazamiento mayoritario a pie a una movilidad en modos motorizados. Los desplazamientos peatonales han perdido 17 puntos en este periodo que han ido directamente a parar a los viajes en transporte público o en automóvil.

Las causas de este incremento generalizado de los desplazamientos ha de buscarse en diferentes fenómenos; por un lado, la consolidación de la cultura del automóvil, y en el consiguiente cambio en los modos de vida cotidiana que esto ha generado. Y por otro, la adaptación del modelo territorial y urbanístico a las pautas que este elemento tecnológico genera.

Una ciudad que permita la circulación de vehículos a motor ha de ser una ciudad segregada funcionalmente. Es una ciudad donde un mismo espacio solamente desempeña una única función: residir, trabajar o disfrutar. A la circulación de vehículos se le asigna un papel fundamental, grandes autopistas que conectan los paquetes de suelo urbanizados y monofuncionales, y que permiten canalizar los flujos de tráfico motorizado; Este modelo de ciudad permite la reproducción del esquema colonizador en el territorio de forma infinita. En él no hay espacio para el peatón, porque además las distancias de esta nueva ciudad suburbial son impracticables para el caminante.

La tendencia observada en el caso de las mujeres es muy similar a la dinámica general de movilidad. Las dificultades que estos grupos padecen en la ciudad actual, obliga a que muchas mujeres opten por soluciones motorizadas para sus desplazamientos cotidianos; como muestra la siguiente tabla.

Tabla 2. Evolución de la distribución modal de la movilidad en la CAM por género (1974-96)

	A pie		Público		T. Privado	
	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres
1974	65	42,6	25,4	32,8	9,6	24,6
1981	67	45,8	25,4	32,6	7,3	20,9
1988	59,4	42,3	26	25,2	11,3	27,1
1996	45,09	31,89	34,23	28,78	20,48	39,33

Consorcio Regional de Transporte, 1996

En el periodo comprendido entre 1974 y 1996 se observa una evolución en la movilidad de las mujeres madrileñas desde los desplazamientos peatonales hacia los motorizados. Han disminuido un 19,91% los viajes andando; este porcentaje se ha repartido entre el incremento en un 8,83 % de los desplazamientos en transporte público y el aumento en un 10,88% de los viajes en transporte privado. A pesar de esta evolución, los viajes peatonales continúan siendo los mayoritarios entre los colectivos de mujeres, alcanzando un 45.09% de los desplazamientos.

Han aparecido nuevas pautas de comportamiento de la movilidad cotidiana: acciones como comprar, ir al colegio o a trabajar, siguen realizándose por las mujeres, pero ahora se hacen en modos motorizados, y en un buen número de casos en transporte público.

Un indicador que también permite observar esta tendencia en la movilidad de las mujeres es la evolución de las conductoras en el panorama español, durante los últimos veinte años, tal y como se muestra en la siguiente tabla:

Tabla 3. Evolución de los conductores en España por género (1980-2000)

	Hombres		Mujeres		Conducta respecto a la población española	
		%		%		%
1980	7.581.712	77,14	2.246.623	22,86	9.828.335	26,08
1986	8.975.139	72,70	3.370.450	27,30	12.345.589	32,76
1990	9.969.898	69,49	4.377.241	30,51	14.347.139	38,07
1996	11.255.539	65,49	5.932.077	34,51	17.187.616	44,21
2000	11.944.220	63,10	6.986.043	36,90	18.930.263	47,32

Fuente: Anuario Estadístico, DGT.2000

Cada vez existen más conductores, desde los años ochenta se ha multiplicado por dos el número de personas que poseen permiso de conducir. Ahora casi la mitad de la población española disponen de esa capacidad (47%). En el caso de las mujeres, se ha experimentado una evolución algo mayor que en los hombres; las mujeres conductoras únicamente representaban el 6% de la población española en 1980, mientras que ahora representan más del 17% del conjunto de la población española. Este nuevo panorama refleja una realidad y unas tendencias futuras que desgraciadamente, son más negativas para la movilidad peatonal, y para la consecución de una ciudad más amigable ambientalmente.

Desde hace algunos años se han producido profundos cambios en el mundo productivo y territorial que han modificado los comportamientos de los ciudadanos de forma generalizada en el espacio urbano. A la incursión del automóvil en la ciudad, y el consiguiente modelo territorial que ha permitido su utilización, se añaden nuevas dinámicas generadas por la incorporación masiva de la mujer al mundo laboral que las convierte, tal como ya se ha comentado con anterioridad, en las personas con mayor movilidad; una movilidad yuxtapuesta en el caso de las mujeres que viven en pareja, ante la persistencia del modelo social en el que los hombres no han asumido sus responsabilidades en las tareas domésticas.

Por otro lado, los avances en la incorporación de los principios feministas a la vida cotidiana, ha hecho ver a muchas mujeres su derecho a tener comportamientos similares a los de los hombres. En el caso que nos ocupa, en la elección del automóvil como modo de desplazamiento, la mujer conquista no solo un símbolo cultural sino también el emblema del poder económico que representa el automóvil socialmente. Este hecho ha colaborado, a que las mujeres puedan acceder a ciertos trabajos, a las grandes superficies comerciales o a los nuevos espacios de ocio de forma individual, actividad, que como se verá más adelante, está cada vez más asociada a la utilización del automóvil privado.

### **¿El coche: solución de las mujeres al sentimiento de desconfianza en la nueva ciudad?**

Existe una visión subjetiva por parte de las mujeres de estar expuestas en la calle y en los espacios públicos a un peligro superior al que lo están los hombres; Visión que se refleja en el comportamiento de las mujeres, tal y como señala el estudio realizado por la revista Brigitte en 1992, en el que se afirma que más de un 53% de las mujeres no salían solas durante la noche, frente a un 10% de los hombres.

El transporte público durante la noche no parece ser un medio acogedor; muchas mujeres buscan la cercanía de otras en un mismo vagón del metro, y las líneas de autobuses, necesariamente, no acercan a las mujeres hasta la puerta de su casa, por lo que se debe caminar algunos minutos en distancias no demasiado prolongadas, pero suficientes para sentir inseguridad durante la noche. Al menos así lo avalan numerosos estudios de la geografía de la percepción como los realizados en la ciudad de Berna. Ante situaciones de este tipo las mujeres toman algunas medidas: evitan salir de noche; en algunos países como USA llegan a llevar armas; o modifican por la noche sus pautas de movilidad cuando hacen los trayectos habituales. Igualmente, muchas mujeres se sienten más seguras conduciendo su propio coche por la noche, que acompañadas por el extraño conductor de un taxi.

Sin embargo, se ha comprobado que las agresiones más graves y numerosas hacia las mujeres no están en los lugares desconocidos, ni en el espacio público, sino que se encuentran en el interior de su propio hogar.

Sin embargo, los estudios y los medios de comunicación siguen otorgando una mayor importancia a este tipo de violencia en las calles (posibles agresiones) que a otros peligros cometidos a plena luz del día como son los atropellos, que son reales y se contabilizan en las estadísticas oficiales. Muchas mujeres que usan el espacio público son atropelladas; en el año 2000 se produjeron en las áreas urbanas españolas 5.685 atropellos a mujeres, de los que 219 resultaron mortales y casi 5.500 heridas de diferente consideración. Además, también las personas que dependen de ellas: niños y ancianos, tal y como se ha comentado anteriormente, sufren este tipo de siniestros. El peligro que suponen los coches es un factor clave que disuade en el uso de la calle a las mujeres, y que les confiere un papel de vigilantes continuos de los más pequeños y de los mayores.

Lo cierto es, que las ciudades se hacen cada día más inseguras, y los nuevos espacios urbanizados de la periferia de baja densidad imprimen un elevado grado de cansancio y desconfianza, especialmente a altas horas de la noche, no sólo para las mujeres sino para todos los colectivos.

Caminar por una solitaria urbanización sin tiendas, sin residentes, sin niños que jueguen en la calle, sin plazas, sin nada...puede convertirse en un largo camino, frente a los desplazamientos por la ciudad consolidada y multifuncional de los tejidos tradicionales, donde las miradas de los actores que ocupan el espacio público de la calle dan protección a lo que tenga lugar en ese escenario. En la ciudad suburbial, el coche se convierte en un elemento que imprime seguridad e independencia a las mujeres, que amplían su radio de cobertura espacial y social, permitiendo eliminar los horarios prohibidos.

Este aspecto afecta directamente a las mujeres más jóvenes ya que les ha permitido realizar un uso individual de los espacios de ocio durante la noche, que actualmente sólo pueden concebirse con el automóvil; desde siempre, las mujeres han salido acompañadas por hombres que las llevaban y acercaban después a casa. El automóvil supone la libertad para salir en un espacio público a las horas que se quiera. Así lo confirma los resultados de la encuesta realizada en el País Valenciano, donde el modo utilizado mayoritariamente por las mujeres mayores de 18 años, para disfrutar de su ocio es el coche o la moto en solitario (30%); al tiempo que se afirma una escasa utilización del transporte público (6%).

En la ciudad de los sesenta todo estaba aún muy próximo; los equipamientos sanitarios, comerciales, educativos, se localizaban en el radio peatonal, a todo se podía acceder a pie. El nuevo y exitoso modelo territorial impone una distanciada localización de los servicios; el automóvil aproxima las dotaciones y facilita el acceso a las mujeres, especialmente, en los casos que además deben acompañar a otras personas como los abuelos o los niños pequeños. El coche es el instrumento tecnológico que ha permitido a la población vivir separada de los servicios básicos en relación con la ciudad

### **El escenario futuro de la movilidad de las mujeres**

Se debe analizar si el automóvil, y el cada vez mayor uso que las mujeres están haciendo de esta forma de transporte, les permite reconquistar espacios y mejorar su situación general, o si por el contrario, sólo servirá para copiar modelos masculinos que no coinciden realmente con sus verdaderas necesidades.

Habría que estudiar con detenimiento si la ciudad suburbial basada en el alejamiento y en el uso del vehículo privado, permite a las mujeres ser más libres, o si por el contrario, las enclaustra en compartimentos estancos donde la socialización es cada vez más difícil.

Las soluciones que las administraciones suelen dar al problema de la movilidad de las mujeres no hace más que generar nuevos problemas; baste recordar la propuesta que hace unos años hacía el II Plan para la igualdad de oportunidades de las mujeres

(1993-95) del Instituto de la Mujer, en que en la actuación 6.2.5. reivindicaba el uso del automóvil como una forma de participación de las mujeres en la vida pública. En aquella ocasión se llegaba a decir lo siguiente:

*La disposición de amplios aparcamientos en zonas cercanas a escuelas infantiles, centros médicos de asistencia primaria, colegios, [...] para favorecer la accesibilidad, y por lo tanto, la participación de las mujeres en la vida social y pública.*

La falta de un análisis profundo de la movilidad femenina ha llevado en muchas ocasiones, a confundir las conquistas del progreso con las necesidades de las mujeres en su movilidad cotidiana.

El mundo empresarial también ha pensado en propuestas para resolver los problemas de movilidad de las mujeres con responsabilidades familiares. Desde su interesado punto de vista pretenden, que la solución está en la conquista del espacio virtual; que permitiría seguir realizando las tareas domésticas desde el hogar, y al tiempo, trabajar desde un ordenador para la empresa. Una especie de convento de clausura pero sin acompañantes en la oración, y donde la relación de las mujeres con el espacio público desaparece casi por completo.

La planificación urbanística de nuestras ciudades pone difíciles las cosas a las mujeres; el modelo de distancias alejadas obliga a invertir más tiempo en los desplazamientos; las tareas siguen siendo las mismas que hace medio siglo, con las mujeres volcadas en el cuidado y avituallamiento de la unidad familiar, pero ahora todo está más lejos y se emplea más tiempo para acercarse hasta los diferentes destinos.

Pero esta tendencia no significa que las cosas vayan a ser siempre así; Es necesario instaurar escenarios de reconversión y reequilibrio de la movilidad general hacia pautas de una movilidad, social y ambientalmente sostenible, que facilite la vida de las mujeres. Una ciudad habitable se consigue con la autonomía y singularidad de las personas; es necesario volver a caminar, tener menos prisa. La inseguridad desaparece cuando hay relaciones urbanas humanas. Para ello, las mujeres que siempre hemos practicado esta forma de desplazamiento, y que la seguimos practicando en la actualidad, somos un colectivo fundamental en la reconversión de la movilidad urbana hacia la ciudad peatonal.

---

## CURRICULUM VITAE

---

**Pilar Vega** es geógrafa (Universidad Complutense de Madrid), Diplomada en Ordenación del Territorio (Universidad Politécnica de Valencia) y en Transportes Terrestres (Facultad de Económicas de la Universidad Complutense de Madrid).

Trabaja en temas de medio ambiente, ordenación del territorio, urbanismo y transporte. En estos estudios ha intentado, siempre que ha sido posible, relacionar la variable del género con las diferentes pautas de movilidad de la población.

Es cofundadora de APIE, donde participa en campañas de defensa de los peatones. Igualmente es cofundadora del Colectivo de Mujeres Urbanistas que trabaja en el estudio de las relaciones espacio-género.

***Pilar Vega** Geographer (Universidad Complutense de Madrid) Diploma in Land Use Planning (Universidad Politécnica de Valencia) and in Land Transport (Faculty of Economics of the Universidad Complutense de Madrid). She works in the areas of walking, land use planning, urbanism and transport. In these studies she intended, as far as possible, to relate the variable of gender with the guidelines for mobility of the population.*

*She is co-founder of APIE, where she takes part in campaigns in defence of the pedestrian. At the same time she is also co-founder of the Urban Women's Group (Colectivo de Mujeres Urbanistas) which is carrying out studies into space-gender relationships.*