

## **Movilidad sostenible y equidad\***

(Sustainable mobility and equality)

Ilárraz Rodríguez, Imanol

Farapi, S.L. P.º Mikeletegi, 56 - 3º, oficina 319. 20009 Donostia/San Sebastián

---

*Hoy día las mujeres tienen menor acceso a los medios de transporte que los hombres, y el diseño del transporte público a menudo no responde a sus necesidades. Por ello, la movilidad sostenible pasa por el acceso igualitario al transporte y la concienciación de todos y todas respecto a los medios de transporte que resultan más sostenibles.*

*Palabras Clave: Movilidad. Género. Sostenibilidad. Equidad. Transporte público. Coche.*

*Gaur egun, emakumezkoek gizonen baino aukera murriztagoa dute garraiobieetara iristeko, eta garraio publikoaren diseinuak maiz aski ez ditu horien premiak asebetetzen. Horregatik, mugikortasun iraunkorrek beharrezkoa du: garraiora berdintasunez iristea eta guztiok iraunkorrak gertatzen diren garriobideez kontzientzia hartzea.*

*Giltza-Hitzak: Mugikortasuna. Generoa. Jasangarritasuna. Zuzentasuna. Garraio publikoa. Autoa.*

*De nos jours les femmes ont un moindre accès aux moyens de transport que les hommes, et le schéma du transport public ne répond pas souvent à leurs besoins. Pour cela, la mobilité durable passe par l'accès égalitaire au transport et la prise de conscience de tous et toutes en ce qui concerne les moyens de transport qui sont les plus durables.*

*Mots-Clés: Mobilité. Genre. Durabilité. Équité. Transport public. Voiture.*

\* La presente comunicación recoge las conclusiones preliminares de una investigación sobre género y movilidad desarrollada por Farapi S.L. para la Dirección de Suelos y Transporte de la Exma. Diputación Foral de Gipuzkoa. El estudio consta de dos fases. La primera, ya terminada, es de tipo documental, y en estas páginas sintetizaremos sus principales contenidos. La segunda fase, todavía en curso, consiste en una etnografía y su posterior análisis antropológico.

XVI Congreso de Estudios Vascos: Garapen Iraunkorra-IT. etorkizuna = Desarrollo Sostenible-IT. el futuro = Développement Durable-IT. le future (16. 2006. Donostia). – Donostia : Eusko Ikaskuntza, 2006. – P. 337-342. – ISBN-10: 84-8419-022-6; ISBN-13: 978-84-8419-022-6.

## 1. LA MOVILIDAD EN EL MARCO DEL DESARROLLO SOSTENIBLE

Vivimos en una sociedad donde casi tres de cada cuatro desplazamientos habituales se producen en vehículo a motor<sup>1</sup>. Datos como éste nos recuerdan que la movilidad es una de las actividades humanas que mayor impacto tienen en el entorno y, por ello, ha sido objeto de atención de las políticas de desarrollo sostenible desde sus inicios.

Pero, ¿qué entendemos por movilidad sostenible? Podemos definirla como:

Un sistema y unas pautas de transporte que pueden proporcionar los medios y las oportunidades para conjugar las necesidades económicas, medioambientales y sociales de manera eficiente y equitativa, reduciendo los impactos adversos innecesarios, o evitables, y sus costes asociados, en el tiempo y en el espacio (*Social Aspects of Sustainable Mobility*, 2001: 6)<sup>2</sup>.

De forma similar a lo que ocurre en otros ámbitos de la sostenibilidad, la movilidad sostenible se nos presenta en una doble vertiente. Por una parte, como un punto de equilibrio entre tres polos: las necesidades económicas, las medioambientales y las sociales. Y, por otra, como una meta que se ha de alcanzar, como un proyecto político cuyo éxito se mide en términos de eficacia y equidad.

El propósito de esta comunicación es, precisamente, indagar en la equidad de las pautas de movilidad y de la planificación del transporte público y, en concreto, en la equidad de género. Queremos mostrar que las mujeres como grupo social tienen menor acceso a los medios de transporte que los hombres, y que el diseño del transporte público a menudo no responde a sus necesidades. Pretendemos explicar que no alcanzaremos la movilidad sostenible mientras no consigamos que mujeres y hombres tengan las mismas posibilidades de acceso al transporte y la misma concienciación respecto a los medios de transporte que resultan más sostenibles. Por último, y en un plano más general, queremos reafirmar la necesidad de que las políticas de sostenibilidad tengan una perspectiva de género.

## 2. MOVILIDAD Y GÉNERO: UN ENFOQUE DIFERENCIAL

El acceso desigual de mujeres y hombres a los medios de transporte ha sido, probablemente, una constante en la historia de la humanidad, pero no ha merecido la atención de la comunidad científica hasta la década de 1970, cuando se empezó a estudiar la movilidad con un enfoque de género.

1. Exactamente, el 73'2% de los registrados en Gipuzkoa. Del total de desplazamientos, el 46% se realizan en transporte motorizado privado, el 27'2% en transporte público y otro tanto a pie o en bicicleta (*Macroencuesta...*, 2005).

2. La traducción de ésta y de todas las citas tomadas de textos en inglés es nuestra.

Los estudios detallados que existen al respecto coinciden en señalar que las pautas de movilidad de mujeres y hombres son diferentes. Así, respecto a los hombres, las mujeres<sup>3</sup>:

- Se desplazan más a pie y en transporte público (31'2% y 36'3% frente a 20'2% y 17'8%, respectivamente)<sup>4</sup>.
- Proporcionalmente, tienen menos permisos y licencias de conducir (45'8% frente a 78'5%) y conducen menos (39'9% frente a 76'8%)<sup>5</sup>. Sin embargo, viajan en coche como pasajeras con mayor frecuencia que los hombres.
- Se desplazan menos por trabajo, y más por compras y tareas asociadas al cuidado.
- Tienen a vivir más cerca de su lugar de trabajo.
- En sus desplazamientos, a menudo combinan varios modos de transporte, mientras que los hombres tienden a utilizar exclusivamente el coche.
- Realizan más desplazamientos con niños-as o cargadas.
- Viajan más fuera de los horarios punta.

Sintetizando, podemos decir que la movilidad de la mujeres se caracteriza por: a) un menor acceso al coche y, en consecuencia, b) una mayor dependencia del transporte público. Dado que a menudo no disponen de ninguna alternativa a aquél, las mujeres son consideradas “usuarias cautivas” del transporte público.

## 3. FACTORES QUE INCIDEN EN LA MOVILIDAD FEMENINA

¿A qué se deben esas pautas de movilidad tan diferentes entre mujeres y hombres? La explicación hay que buscarla en múltiples factores interdependientes, que agruparemos en tres bloques.

### 3.1. Aspectos relacionados con la posición socio-económica de las mujeres

En términos generales, la movilidad de las mujeres está fuertemente condicionada por el papel socio-económico que desempeñan. En la mayoría de los hogares son ellas las que se ocupan de los trabajos domésticos. Se trata de tareas muy diversas, como la limpieza de la vivienda, la preparación de la comida, el abastecimiento de productos de consumo para el hogar, la crianza de los-as hijos-as y el cuidado de otras personas dependientes (enfermos-as, personas mayores), por poner algunos ejemplos. El calificativo de “domésticas” no debe entenderse en función del lugar donde se realizan (*domos* = casa), sino en función de su fina-

3. En ningún caso se debe pensar en las mujeres como un colectivo homogéneo. La edad, la maternidad, la situación laboral, el lugar de residencia o el estado de salud son factores que influyen decisivamente en sus pautas de desplazamiento.

4. Datos para Gipuzkoa tomados de la *Macroencuesta...* (2005).

5. *Ídem*.

lidad (el bienestar de las personas que habitan en una misma vivienda y, por extensión, de la familia en sentido amplio). Si pensamos en algunas de esas tareas, nos percataremos de que a menudo se realizan fuera del hogar, implican numerosos desplazamientos y deben ajustarse a horarios establecidos (de los comercios y servicios, de los centros escolares, de la Administración).

Las mujeres que, además de ocuparse del hogar, tienen un empleo (doble jornada) presentan pautas de movilidad aún más complicadas que las amas de casa a tiempo completo y con dedicación exclusiva. Los compromisos laborales se traducen en más desplazamientos (entre el lugar de residencia y el lugar de trabajo, más aquellos que implique el trabajo en sí) y en mayores esfuerzos por casar los diferentes horarios en los que cada tarea debe ser atendida. En un intento de conciliar mejor vida familiar y vida laboral, algunos estudios han puesto de relieve cómo las mujeres tienden a trabajar más cerca del hogar que los hombres.

### **3.2. Aspectos relacionados con la gestión del territorio**

El segundo grupo de factores que influye en la movilidad de las mujeres es el que tiene que ver con la gestión del territorio y la accesibilidad. En este contexto, entendemos la accesibilidad como la sencillez o la dificultad con que se llega a un lugar en términos de distancia y tiempo empleados en el desplazamiento. La accesibilidad está determinada por tres factores: a) la ubicación de los hitos que configuran el itinerario que se quiere realizar; b) las vías de comunicación existentes entre ellos; y c) los medios de transporte disponibles para llegar a ellos.

En este punto conviene distinguir entre medio urbano y medio rural. Por lo que al primero se refiere, numerosos estudios demuestran que la mayor parte de las ciudades han sido diseñadas para un grupo de personas muy específico: varones, blancos, en buenas condiciones físicas, con empleo y coche propio. En general, el diseño urbano no responde a las necesidades del resto de la población, ya sean mujeres, personas de origen étnico minoritario, niños-as, personas con movilidad reducida (ancianos-as, personas en silla de ruedas), personas desempleadas, peatones o ciclistas.

En el medio rural, por su parte, el problema no es tanto el diseño como la escasez de infraestructuras y servicios. La Administración se ha esforzado por mejorar las vías de comunicación, proporcionar medios de transporte público adecuados y por acercar los servicios públicos a la población rural. Pero aún queda mucho por hacer: según un estudio realizado en el Reino Unido (HIRST, 1996; citado en HAMILTON, HOYLE y JENKINS, 2000: 15), el transporte es considerado como la principal desventaja de vivir en el medio rural. Las mujeres residentes en estas zonas deben trasladarse con frecuencia a otras localidades más gran-

des, ya sea para trabajar, estudiar, acudir a una consulta médica, o para realizar alguna gestión. Por si fuera poco, muchas veces no tienen ninguna alternativa eficiente al coche.

### **3.3. Aspectos relacionados con la seguridad**

Otro elemento clave para entender la movilidad de las mujeres es la seguridad. Este factor está a medio camino entre los dos anteriores:

- Tiene que ver con la posición subalterna de las mujeres y la violencia machista que pesa sobre ellas.
- Está relacionado con los espacios públicos, que muchas veces no se diseñan pensando en la seguridad de las mujeres.

La falta de seguridad limita los desplazamientos de las mujeres y su derecho inalienable a disfrutar del espacio público.

## **4. LAS MUJERES Y SU DECISIONES SOBRE TRANSPORTE**

En el apartado anterior hemos visto la movilidad femenina como un elemento más de la desigualdad de género. Ahora optaremos por un enfoque a pequeña escala que nos llevará a preguntarnos por:

- El acceso de las mujeres al vehículo privado.
- Las barreras que encuentran las mujeres para usar este tipo de transporte.

La literatura sobre movilidad ha identificado múltiples elementos que inciden en las decisiones de las mujeres sobre su modo de transporte. Con fines analíticos, los hemos agrupado en ocho factores.

### **4.1. Disponibilidad de coche**

Ya hemos señalado que las mujeres disponen proporcionalmente de menos permisos de conducción que los hombres. Pero conducir también depende de la posesión de vehículo y de la posibilidad de utilizarlo de manera autónoma. En este sentido, las mujeres que pueden conducir lo hacen con menor frecuencia que los hombres.

Este menor acceso de las mujeres a la conducción trasluce unos estereotipos de género que condicionan quién puede conducir y en qué circunstancias. Lo que sucede en los hogares con un único vehículo ilustra con nitidez esa situación:

El patrón general era que los maridos tenían la primera opción para usar el coche, normalmente para ir a trabajar, y las esposas debían depender del transporte público, o esperar que las llevaran para satisfacer sus necesidades de desplazamiento (PICKUP, 1981; citado en HAMILTON, HOYLE y JENKINS, 2000: 17).

La alternativa a viajar en coche de conductora es ir de pasajera, algo que las mujeres hacen con bastante frecuencia. Esta opción suele implicar adaptarse a los horarios de quien conduce, lo cual resulta en una pérdida de autonomía de la mujer y en un notable esfuerzo por su parte para gestionar sus necesidades de transporte.

Está claro que las mujeres tienen menor acceso al coche, pero conseguir la paridad al respecto no resolvería el problema. El “coche para todas (y todos)” no es una solución viable, porque el modelo de transporte motorizado de nuestra sociedad resulta insostenible (MIRALLES-GUASCH y CEBO-LLADA, 2003). Se impone, pues, adoptar políticas correctivas, empezando por el fomento del transporte público, de manera que responda a las necesidades de quienes no conducen (principalmente mujeres) y sea atractivo para quienes sí lo hacen (principalmente hombres).

Ahora, bien ¿qué obstáculos encuentran las mujeres en el uso del transporte público?

#### 4.2. Información

La información sobre transporte suele presentar tres tipos de deficiencias:

- De formato: las tablas de rutas y horarios pueden ser difíciles de leer, bien porque no siguen la lógica de los-as usuarios-as<sup>6</sup>, bien porque la letra es demasiado pequeña. Por lo que se refiere a los planos y mapas, diversos estudios advierten de las dificultades de mucha gente para comprenderlos (WEKERLE y WHITZMAN, 1995; citado en HAMILTON, HOYLE y JENKINS, 2000: 20).
- De distribución: frecuentemente falta información en las paradas y en el interior de los vehículos, y no suele haber teléfonos de información gratuita.
- De actualización: no todas las compañías de transporte se encargan de actualizar las tablas. Por otro lado, si hay un retraso, o una modificación puntual de la ruta o el horario, no siempre se informa de ello de manera adecuada. A menudo en las paradas no se proporciona información sobre el próximo servicio, que es lo que más preocupa a quienes están esperando.

#### 4.3. Accesibilidad física y comodidad de los equipamientos

Con el término de accesibilidad física, nos referimos a la facilidad o dificultad de llegar a las estaciones o paradas y de subir a los vehículos de

transporte en sí. Aunque la accesibilidad afecta a cualquier usuario-a, resulta clave para mujeres con movilidad reducida (mujeres mayores o en silla de ruedas), que se verán excluidas del transporte público si no se eliminan las barreras.

Según su ubicación, podemos clasificar las barreras en dos grupos:

- Las existentes en estaciones o paradas, y su entorno inmediato: aceras sin rebajar, escaleras, cuestas pronunciadas, puertas giratorias, pasos sobre raíles indebidamente acondicionados.
- Las propias de los vehículos: escaleras, ausencia de acceso adecuado para sillas de ruedas.

Junto con una buena accesibilidad, el/la usuario-a demanda que la espera y el viaje sean cómodos<sup>7</sup> en términos de espacio, temperatura y existencia de aseos.

#### 4.4. Horario y frecuencia, puntualidad, rutas, conexiones e intermodalidad

La diversidad de tareas y los complejos desplazamientos que deben realizar las mujeres explican que para ellas el tiempo sea un recurso muy escaso y apreciado, razón por la cual exigen un transporte público rápido y eficaz. Tienen una agenda muy apretada y coger el autobús o el tren no puede desbaratarla, como a menudo sucede:

[Cuando] las relativas dificultades del transporte público [se] acumulan (falta de sincronización en los transbordos, largas caminatas a cualquier extremo, etc.), el tiempo de transporte puede incrementarse fácilmente entre el 50 y el 100% (ROSEN-BLOOM, 1993; citado en HAMILTON, HOYLE y JENKINS, 2000: 17).

Las rutas de los autobuses a menudo están diseñadas para minimizar el coste a la compañía de transportes más que para maximizar la utilidad para el/la usuario-a (TURNER, GRIECO y APT, 1998, citado en REID-HOWIE ASSOCIATES, 2000: 102).

Los horarios, las frecuencias y la puntualidad de los servicios deberían permitir a las mujeres llegar a donde quieran cuando lo necesiten, sin perder en las esperas más tiempo del razonable. La coordinación de horarios entre líneas y el fomento de la intermodalidad (acercando paradas/estaciones de diferentes medios de transporte e impulsando los billetes combinados) facilitaría los desplazamientos más largos.

6. Por ejemplo, algunas empresas de autobuses indican la hora de salida de los vehículos desde inicio de la línea, en vez de la hora en que pasan por cada una de las paradas.

7. En sentido amplio, cualquiera de los aspectos aquí enunciados afecta a la comodidad. Por ejemplo, si uno-a carece de información suficiente, no disfrutará del viaje, y tampoco lo hará si se siente inseguro-a.

#### 4.5. Tarifas y expendedoría de billetes

El coste del transporte puede suponer un desembolso considerable para las mujeres que lo usan con frecuencia y para aquellas con bajo nivel de renta. A este respecto:

- A menudo se excluye de las tarifas reducidas a colectivos importantes, como los-as jóvenes.
- Los billetes intermodales están muy poco extendidos.
- Los sistemas de venta de billetes originan problemas adicionales (colas en autobuses, discriminación de los-as pasajeros-as de estaciones pequeñas en trenes).

#### 4.6. Seguridad personal

La seguridad es uno de los factores con mayor incidencia en la movilidad de las mujeres, y, sin duda, el único exclusivamente femenino. La mayor o menor seguridad de un lugar depende en buena medida de su diseño. Dado que el urbanismo, la arquitectura y la ingeniería han sido durante mucho tiempo disciplinas predominantemente masculinas, no es de extrañar que los vehículos de transporte, las estaciones de tren, las paradas de autobús y los espacios públicos en general sean a menudo lugares poco seguros para las mujeres<sup>6</sup>.

Debe tenerse en cuenta que la sensación de inseguridad no coincide necesariamente con los índices de criminalidad. Así, las mujeres a menudo se sienten amenazadas en:

- Los lugares poco cuidados, sucios, con pintadas o mal iluminados (REID-HOWIE ASSOCIATES, 2000: 98).
- Los transportes públicos donde el personal o alguno-a de los-as viajeros-as muestran un comportamiento antisocial, como uso de palabrotas, o modales bruscos o agresivos (ibidem; HAMILTON, HOYLE y JENKINS, 2000: 22).

La falta de información (sobre direcciones y horarios) puede aumentar la sensación de inseguridad, que se acrecienta por la noche y también depende de factores personales, del lugar de residencia y del medio de transporte.

Por último, cabe decir las consecuencias de un ataque no sólo las padece la víctima, sino que se extienden a su entorno social (familia, amistades y conocidos-as) y a los-as propios-as trabajadores-as de los medios de transporte (GLC, 1984; citado en HAMILTON, HOYLE y JENKINS, 2000: 99).

6. Como prueba de ello, pensemos en algunos espacios característicos de estaciones y sus alrededores: pasarelas elevadas, pasadizos subterráneos, escaleras de conexión entre plantas a diferente altura, aparcamientos, túneles.

#### 4.7. Trato del personal

El trato del personal que trabaja de cara al público no sólo repercute en la sensación de seguridad de los-as viajeros-as, sino que va más allá. Su amabilidad y la ayuda que puedan prestar a los-as viajeros-as contribuyen a que la experiencia del viaje sea placentera, sobre todo para las mujeres con necesidades especiales:

Muchas mujeres tienen necesidades específicas cuando viajan [...] y que el personal comprenda lo que debe hacerse, y sea amable y competente al hacerlo marcan la diferencia. Las mujeres necesitan confiar en el personal del transporte público [...] (HAMILTON, HOYLE y JENKINS, 2000: 23).

#### 4.8. Participación de las mujeres en la gestión del transporte público

Este aspecto puede parecer menos concreto que los anteriores, pero creemos que su inclusión está plenamente justificada. Las mujeres tienen derecho, como ciudadanas y como consumidoras, a que su opinión cuente en la gestión del transporte público. Su participación en este aspecto debe verse como parte de su aportación global a la sociedad y, en la medida en que sea reconocida, fortalecerá su sentido de pertenencia, su juicio crítico y su presencia en la esfera pública.

La participación de las mujeres puede ser de dos tipos: informal y formal. Presentar quejas y sugerencias a las compañías de transporte es una manera informal de colaborar en la gestión del transporte. Pero junto a este tipo de acciones, también son necesarias medidas más formales, como la participación de las mujeres en:

- Las plantillas de las empresas del sector (en todo tipo de puestos).
- Los órganos de decisión del transporte (administración pública y empresas).
- Los foros ciudadanos sobre transporte y movilidad.

### 5. LA PERSPECTIVA DE GÉNERO EN LA PLANIFICACIÓN DEL TRANSPORTE SOSTENIBLE

Como hemos visto, el transporte público debe ajustarse aún más a las necesidades de las mujeres que, no lo olvidemos, hoy día constituyen su principal grupo de usuarios. Afortunadamente, las empresas de transporte y la Administración cada vez se muestran más dispuestas a adoptar la perspectiva de género en la planificación del transporte. Las experiencias al respecto son muy variadas en términos de iniciativa, organización y alcance. A modo de ejemplo, citaremos:

- El foro Mujeres y Ciudad de Donostia (1998-actualidad): es un grupo de trabajo coordinado por la Sección de Igualdad y Derechos Humanos del Ayuntamiento. Su objetivo es trasladar a los

órganos competentes propuestas de mejora en el transporte público, el planteamiento urbanístico y el mantenimiento de los servicios urbanos.

- El Plan de Transporte Comarcal de Iruña (1999): surgido a iniciativa de la Concejalía de la Mujer del Ayuntamiento, contó con las aportaciones de las mujeres mediante un proceso de participación ciudadana. Dicho proceso ha dado origen al foro estable Urbanismo y Género.
- La *Guía metodológica para la incorporación de la perspectiva de género en las Agendas 21 locales y los planes de urbanismo de Canarias* (2005), editada por el Gobierno de Canarias.
- El Plan General de Transporte de Viena (2003): tomó la variable género como un principio estructurador transversal (*gender mainstreaming*).

## CONCLUSIÓN

A lo largo de estas páginas hemos intentado explicar las dificultades de movilidad con que se encuentran las mujeres en su vida diaria, y cómo las carencias del transporte público contribuyen a la exclusión social de este colectivo. Con ello, queremos defender la idea de que la movilidad sostenible pasa por mejorar las oportunidades de transporte de las mujeres y por atraer a los hombres hacia el transporte público. Asimismo, y desde un punto de vista más amplio, queremos insistir en el peso que la perspectiva de género debe tener en las políticas de transporte sostenible.

## BIBLIOGRAFÍA CITADA

BAKEAZ. *Informe de conclusiones del taller de participación ciudadana sobre movilidad urbana de Vitoria-Gasteiz. Vitoria-Gasteiz, 16-19 de septiembre de 2002*, Bilbo, 2002 [recurso en línea: <<http://www.vitoria-gasteiz.org/ceac/publicaciones/download/concmovil02c.pdf>>, consultado el 4-X-2005].

CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE Y ORDENACIÓN TERRITORIAL DE CANARIAS. *Guía metodológica para la incorporación de la perspectiva de género en las Agendas 21 locales y los planes de urbanismo de Canarias*, Gobierno de Canarias, 2005 [recurso en

cederrón, disponible también en línea en <[http://www.gobiernodecanarias.org/cmayerot/servlet/ViewDocu?id\\_documento=761](http://www.gobiernodecanarias.org/cmayerot/servlet/ViewDocu?id_documento=761)>, consultado el 12-X-2005].

*Developing an integrative, gender sensitive Transport Master Plan as a participatory process*, Viena [recurso en línea: <[http://216.142.137.43/utills/bp\\_download\\_document.php/AUT604.rtf?document=80735&doc\\_name=AUT604.rtf&doc\\_type=application/msword&action=download](http://216.142.137.43/utills/bp_download_document.php/AUT604.rtf?document=80735&doc_name=AUT604.rtf&doc_type=application/msword&action=download)>, consultado el 4-X-2005].

HAMILTON, K.; HOYLE, S. R.; y JENKINS, L. *Public Transport Gender Audit Evidence Base*, Londres: Department for Transport, 2000 [recurso en línea: <[http://www.dft.gov.uk/stellent/groups/dft\\_mobility/documents/pdf/dft\\_mobility\\_pdf\\_506790.pdf](http://www.dft.gov.uk/stellent/groups/dft_mobility/documents/pdf/dft_mobility_pdf_506790.pdf)>, consultado el 4-X-2005].

*Macroencuesta de seguridad vial, 2003: principales resultados*, Gasteiz: Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, 2005; pp. 27-47.

MIRALLES-GUASCH, Carme; y CEBOLLADA, Ángel. *Movilidad y transporte. Opciones políticas para la ciudad*, Fundación Alternativas, 2003 [recurso en línea: <[http://mobilitat.uab.es/Arxiu\\_comuns/Publicacions/2003-Alternativas\\_MovyTr\\_gemott.pdf](http://mobilitat.uab.es/Arxiu_comuns/Publicacions/2003-Alternativas_MovyTr_gemott.pdf)>, consultado el 12-X-2005].

*Perspectiva de género en el plan de transporte comarcal, Pamplona (España)* [recurso en línea: <<http://habitat.aq.upm.es/bpes/onu/00/bp344.html>>, consultado el 29-IX-2005].

REID-HOWIE ASSOCIATES. *Women and Transport: Moving Forward*, Scottish Executive Central Research Unit, 2000 [recurso en línea: <<http://www.scotland.gov.uk/cru/kd01/blue/transport-01.pdf>>, consultado el 4-X-2005].

*Social Aspects of Sustainable Mobility*, European Community's Transport RTD Programme, 2001 [recurso en línea: <[http://europa.eu.int/comm/transport/extra/web/downloadfunction.cfm?docname=200408/20040809\\_155137\\_51313\\_social\\_aspects.pdf&apptype=application/pdf](http://europa.eu.int/comm/transport/extra/web/downloadfunction.cfm?docname=200408/20040809_155137_51313_social_aspects.pdf&apptype=application/pdf)>, consultado el 12-X-2005].

## FUENTES CONSULTADAS

Sección de Igualdad y Derechos Humanos del Ayuntamiento de Donostia.