

5

MUGIKORTASUNAREN ETA JOAN-ETORRIEN DENBORA

TIEMPO DE MOVILIDAD Y TRAYECTOS

Jesús Arpal Poblador (*)
Matxalen Legarreta Iza ()**

(*) **Soziologiako Katedraduna. Gizarte eta Komunikazio Zientzien Fakultatea. Euskal Herriko Unibertsitatea.**
Catedrático de Sociología. Facultad de Ciencias Sociales y de la Información. Universidad del País Vasco.

(**) **Doktorego tesia egiten ari da Euskal Herriko Unibertsitateko Soziologia 2 sailean.**
Está realizando su tesis doctoral en el Departamento de Sociología 2 en la Universidad del País Vasco.

1. INTRODUCCIÓN

El objetivo principal de este trabajo es analizar la estructuración temporal de la población vasca en relación con los desplazamientos y la movilidad, a partir de la Encuesta de Presupuestos de Tiempo (en adelante, EPT) que se realiza de forma quinquenal en la C.A. de Euskadi por parte del Eustat¹.

La EPT emerge como un instrumento idóneo para analizar la movilidad cotidiana² de la población vasca, porque la distancia es fácilmente identificable con el tiempo a través del movimiento, y no resulta extraño hablar de trayectos en términos temporales. Si preguntamos «¿a cuánto está Bilbao de Donosti?», probablemente la respuesta más generalizada sea: «por autopista, a una hora». Cuando calculamos a qué distancia está un lugar de otro, si está cerca o lejos, pocas veces hacemos uso de las dimensiones espaciales; la respuesta generalmente no se da en metros o kilómetros, sino en unidades de tiempo (horas, fracciones de hora o minutos). La distancia entre dos puntos queda definida, de esta forma, en unidades temporales a través del movimiento. El tiempo constituye una dimensión fundamental de los desplazamientos, inseparable del espacio. El análisis de la movilidad cotidiana a través de la EPT permite relacionar dos de las dimensiones básicas de toda actividad: espacio y tiempo³.

Analizar la movilidad cotidiana a través de la EPT nos parece también de gran interés porque las pautas de movilidad ofrecen datos relevantes sobre la estructura social. Tal y como está configurado el espacio urbano moderno, la movilidad y los desplazamientos constituyen un reflejo bastante fiel de la estructura de la sociedad y de las desigualdades sociales. Los comportamientos y pautas de movilidad, están estrechamente relacionados con la estructura social y el entorno al que pertenece el individuo (partiendo del entorno más inmediato, el núcleo familiar). A través del análisis de los desplazamientos podemos lograr información privilegiada sobre algunos aspectos de la realidad social vasca que quizá no se perciban en el análisis de otras actividades. Asimismo, cabe señalar que en la C.A. de Euskadi, ocho de cada diez perso-

¹ Se han realizado Encuestas de Presupuestos de Tiempo en 1993, 1998 y 2003.

² Definimos como movilidad cotidiana aquellos desplazamientos recurrentes o repetitivos que las personas realizan en su día a día, diferenciándolo de esta forma de la movilidad residencial o cambio de domicilio.

³ Cualquier actividad realizada por una persona transcurre en un tiempo de acción y requiere un espacio en el que pueda ser desarrollado. Las relaciones sociales tienen razón de ser porque transcurren en un tiempo y espacio concreto, aunque éstos, en las sociedades de la información, no siempre sean coincidentes. Con la proliferación de las nuevas tecnologías la información y la comunicación se superan las coincidencias entre espacio y tiempo, y las relaciones sociales llegan a configurarse en marcos con dimensiones espacio-temporales difícilmente delimitables.

1. SARRERA

Lan honen helburu nagusia da euskal biztanleriaren denborazko egitura aztertzea joan-etorri eta mugikortasunari dagokienean, Denbora Aurrekontuen Inkesta (aurrerantzean DAI) oinarri hartuta. DAI bost urtean behin egiten du Eustatek Euskal AEn¹.

DAI tresna egokia da euskal biztanleriaren eguneroko mugikortasuna² aztertzeko, distantzia erraz identifika baitaiteke denborarekin mugikortasunaren bidez eta ez da arraroa joan-etorri buruz aritzean denbora erabiltzea. «Donostia Bilbotik zenbatera dago?» galdetuko bagenu, erantzunik ohikoena hau litzateke: «Autopistaz, ordubetera.» Toki bat beste batetik zenbatera dagoen, gertu edo urrun dagoen, kalkulatzeko dugunean, gutxitan erabiltzen ditugu dimentsio espazialak; erantzuna gehienetan ez da metrotan edo kilometrotan ematen, denbora unitateetan baizik (orduetan, orduen frakzioetan edo minutuetan). Bi punturen arteko distantzia, beraz, denbora-unitateetan definitzen da mugimenduaren bidez. Denbora funtsezko dimentsioa da joan-etorrietan, espaziotik bana ezin dena. Eguneroko mugikortasuna DAIn bidez aztertuz gero, jarduera ororen funtsezko bi dimentsio lotzen dira: espazioa eta denbora³.

Eguneroko mugikortasuna DAIn bidez aztertzea oso interesgarria iruditzen zaigu, mugikortasun jarraibideek gizartearen egiturei buruzko datu garrantzitsuak ematen baitizkigute. Hiri-espazio modernoak konfiguraturik dagoen bezala egonda, mugikortasuna eta joan-etorriak gizartearen egituraren eta gizarte-desberdintasunen isla nahiko zuzena dira. Mugikortasun jarrerak eta jarraibideak estu lotuta daude gizartearen egiturarekin eta gizabanakoaren inguruarekin (gertukoenetik hasita, familiaratik). Joan-etorriak aztertuta euskal gizarteko errealitatearen alderdi batzuei buruzko informazio pribilegiatua lor dezakegu, agian beste jarduera batzuen azterketan hautematen ez dena. Era berean, esan beharra dago Euskal AEn hamar pertsonetatik zortzik egunean gutxienez bost minutuko joan-etorriren bat egiten dutela. Gaur egungo gure gi-

¹ Denbora Aurrekontu Inkestak egin dira 1993an, 1998an eta 2003an.

² Eguneroko mugikortasuna dela esaten dugu pertsonen egunen joanean egiten dituzten joan-etorri errepikakor edo errepikariak eta horrela egoitza-mugikortasunetik edo etxetik aldatzetik bereizten dugu.

³ Pertsona batek egindako jarduera oro ekintza-denbora batean gertatzen da eta garatu ahal izateko tokia behar du. Gizarte harremanek izateko zorra dute denbora eta espazio zehatz batean gertatzen direlako, nahiz eta informazioaren gizartearen horiek beti ez diren bat etortzen. Informazio eta komunikazio teknologia berriak ugartu izanarekin espazioa eta denbora bat etortzeak gaintitu egin dira, eta gizarteko harremanak nekez muga daitezkeen espazio-denbora dimentsioak dituzten markoetan konfiguratu dira.

nas realizan algún desplazamiento de una duración mínima de cinco minutos al día. En nuestras sociedades contemporáneas la movilidad es una actividad generalizada, por lo que resulta necesario analizarla.

Este trabajo se ha dividido en seis epígrafes. En el primero se habla sobre la configuración del espacio urbano moderno y la necesidad de circulación como uno de los rasgos distintivos de la sociedad actual. En el segundo, se profundiza sobre las características de la movilidad en las sociedades contemporáneas, haciendo referencia a nuevas formas de movilidad y comunicación generalizadas por la creciente proliferación de las nuevas tecnologías de la información y la comunicación. El tercer apartado se centra en la relación entre movilidad y estructura social, profundizando en un concepto estrechamente relacionado con ésta, la accesibilidad. En el cuarto epígrafe se recogen algunas precisiones metodológicas referidas a las Encuestas de Usos de Tiempo y la movilidad. El quinto apartado recoge el análisis de los datos desde una perspectiva de género, atendiendo a las variables que condicionan el comportamiento de la población en mayor medida. El sexto apartado contiene las conclusiones.

zarteetan mugikortasuna ohiko jarduera da eta beharrezkoa da aztertzea.

Lan hau sei epigrafetan banatu da. Lehenbizikoa hiri-espazio modernoaren konfigurazioari buruzkoa da eta egungo gizartearen ezaugarri bereizleetako bat zirkulatzeko beharra delad dio. Bigarrenean egungo gizarteetako mugikortasunaren ezaugarriak sakondu dira, informazioaren eta komunikazioaren teknologia berrien etengabeko hazkundearen ondorioz orokortu diren mugikortasun- eta komunikazio-forma berriei erreferentzia egin zaielarik. Hirugarren atalean mugikortasunaren eta gizarte egituraren arteko harremana da ardatz, eta horrekin estu loturiko kontzeptu batean sakontzen da, irisgarritasunean. Laugarren epigrafean Denbora-erabileren Inkesteei eta mugikortasunari buruzko zehazpen metodologikoak jaso dira. Bosgarrenean datuen azterketa dago genero ikuspegitik, biztanleriaren jokaera hein handienean baldintzatzen duten aldagaiak kontuan hartuta. Seigarren atalean ondorioak daude.

2. CONFIGURACIÓN DEL ESPACIO URBANO MODERNO

El movimiento urbanista moderno del primer tercio del siglo XX formula una propuesta de *ciudad funcional* que se recoge en la Carta de Atenas (Le Corbusier, 1979), de acuerdo con la cual se pretende dar una respuesta a los problemas urbanos de las ciudades industriales del siglo XIX, abigarradas e insalubres, que se constituyen como densos espacios urbanos donde se localizan fábricas y talleres junto a viviendas obreras crecientemente hacinadas. La falta de espacios verdes, de higiene, y un importante déficit de equipamientos, se mezcla con el temor a una posible insurrección de las «clases peligrosas», y la promiscuidad aparece ligada al hacinamiento y la prostitución (Tobío, 1996:61). La *ciudad funcional* se cimienta sobre el imperativo del desarrollo zonal como organizador del espacio urbano, de tal forma que se consigue estructurar el espacio asignando una sola función a cada lugar. Se parte *a priori* de que existen tres funciones urbanas básicas: residencia, trabajo y ocio (Miralles-Guasch, 2002: 28).

La disposición de las actividades y de los servicios en el espacio urbano moderno se caracteriza, de este modo, por una localización diferenciada y fragmentada de las funciones urbanas y, en consecuencia, por la separación espacial y temporal entre las diversas actividades cotidianas (Miralles-Guasch, 2005:9), que configuran los *ritmos funcionales de la ciudad* (Marín, 1984 citado en Díaz Muñoz, 2002).

La zonificación se consolida con un claro sesgo de género: la casa no es simplemente un lugar residencial sino que para la mujer, se relaciona con las tareas domésticas y de cuidados. El lugar de trabajo, por su parte, se identifica con el trabajo remunerado, el empleo, y es un espacio masculino. La diferenciación funcional se basa en una rígida división del trabajo según el género, y en un modelo de familia nuclear. Se consolida en el espacio el discurso de la domesticidad, que empieza a tomar forma en la época isabelina. La ideología de la domesticidad identifica a la mujer con su función maternal y la relega a la casa y al cuidado de los miembros de la familia. La maternidad y la domesticidad acaban siendo sinónimos de feminidad, a la vez que se consideran identidades primarias de la mujer, «*ángel del hogar*», de las que derivan una posición social concreta y unas adscripciones espacio-temporales determinadas⁴.

Asimismo, la ciudad zonificada, ordenada y cartesiana, está diseñada para la circulación y el uso masivo del transporte privado. Las ciudades y la sociedad urbana representan, de este modo, la configuración sociocultural del espacio físico donde se ha afrontado la movilidad moderna de manera integral. Como circulación e intercambio, se crean representaciones y acciones de movilidad que, paradójicamente, plantean problemas de congestión, inseguridad y nuevas distancias (sociales y culturales). La zonificación espacial repercute de forma decisiva en las pautas de movilidad, que contribuyen a consolidar unos patrones diferenciales según el género⁵. De acuerdo con este modelo, las mujeres tienen un espacio cotidiano más reducido y realizan sus desplaza-

⁴ Sobre la ideología de la domesticidad ver Arbaiza (2000), Aresti (2000) y Nash (1993).

⁵ El estudio de los patrones diferenciales de la movilidad femenina, con respecto a la masculina, se considera la primera línea de trabajo empírico que se desarrolla en la Geografía Urbana desde una perspectiva de género (Sabaté, 1995:179).

2. HIRI-ESPASIO MODERNOAREN KONFIGURAZIOA

XX. mendeko lehen hereneko mugimendu urbanista modernoak formulatzen du *hiri funtzionalaren* proposamena da eta Atenasko Gutunean jasota dago (Le Corbusier, 1979). Horren arabera, XIX. mendeko hiri industrialetako hiri-arazoei erantzuna eman nahi zaie. Hiri horiek, nahasiak eta osasunaren kalterakoak, hiri-espazio dentsuak dira eta lantegiak eta tailerrak daude gero eta pilatuago dauden langileen etxebizitzan ondoan. Espazio berde gutxi, higiene gutxi eta ekipamenduetan defizit handia «talde arriskutsuen» balizko altxamendu bati zaion beldurrarekin nahasten dira eta promiskuitatea pilaketari eta prostituzioari lotuta ageri da (Tobío, 1996:61). *Hiri funtzionalaren* oinarrian dago inguruko garapena hiri-espazioaren antolatzaile izatea, eta hiria egituratzera-koan toki bakoitzari funtzio bakarra ematen zaio horrela. *A priori* hiriaren oinarriko hiru funtzio daudela hartzen da oinarri gisa: egoitza, lana eta aisia (Miralles-Guasch, 2002: 28).

Hiri-espazio modernoan jarduerak eta zerbitzuak jartzerakoa, beraz, hiri funtzioak desberdinduta eta zatituta jartzea izango da ezaugarrietako bat eta ondorioz, eguneroko jarduerak espazioan eta denboran banatu egingo dira (Miralles-Guasch, 2005:9), eta horiek konfiguratzeko dituzte *hiriaren erritmo funtzionalak* (Marín, 1984 Díaz Muñozen aipatua, 2002).

Zonifikazioa genero ukitu nabarmenarekin finkatu da: etxea ez da bizitzeko toki hutsa, baizik eta, emakumearen kasuan, etxeko eta zaintza lanekin lotzen da. Laneko tokia, aldiz, ordaindutako lanarekin identifikatzen da, enpleguarekin, eta gune maskulinoa da. Desberdintasun funtzionalaren oinarrian generoaren arabera egindako lanaren banaketa zorrotza eta familia nuklear ereduak daude. Etxekotzearen diskurtsoa espazioan kontsolidatu da, garai isabeldarrean itxura hartzen hasi ondoren. Etxekotze ideologiak emakumea amatasun funtzioarekin identifikatzen du eta etxera eta etxeko kideen zaintzara zokoratzen du. Amatasuna eta etxekotzea feminitatearen sinonimo izatera iritsi ziren eta emakumearen nortasun primariotzat ere hartu ziren, «*etxeko aingerua*», hor-tik datoz gizartean posizio zehatz bat eta espazio-denbora adskripzio jakin batzuk izatea⁴.

Era berean, hiri zonifikatua, ordenatua eta kartesiarra zirkulaziorako eta garraio pribatua modu masiboan erabiltzeko diseinatuta dago. Hiriak eta hiri-gizarteak horren bidez adierazten dute espazio fisikoaren konfigurazio soziokulturala, non mugikortasun modernoari modu integralean aurre egin zaion. Zirkulazio eta truke gisa mugikortasun-errepresentazioak eta ekintzak sortzen dira eta, horiek, paradoxikoki, kongestio, segurtasun gabezia eta distantzia berrien (sozialak eta kulturalak) arazoak sortzen dituzte. Espazioa zonifikatzeak ondorio eraginkorra du mugikortasun jarraibideetan, eta jarraibide horiek generoaren arabera patroi desberdintzaileak finkatzen laguntzen dute⁵. Eredu horren arabera, emakumeek eguneroko-bizitza espazio txikiagoa dute eta joan-etorriak batez ere

⁴ Etxekotze ideologiari buruz ikus Arbaiza (2000), Aresti (2000) eta Nash (1993).

⁵ Mugikortasun femeninoa maskulinoetik bereizten duten patroiaren azterketa Giza Geografian genero ikuspegitik garatzen den lehen lan-lerro enpirikoa da (Sabaté, 1995:179).

mientos mayoritariamente a pie o en transporte público puesto que el vehículo privado pertenece al *cabeza de familia*, quien tiene que realizar desplazamientos de mayor recorrido para ir al lugar de trabajo y cumplir así con su función de *ganapán* (*male breadwinner*)⁶.

La propuesta funcionalista refuerza la segregación espacio-temporal de ciertos usos y grupos sociales, no sólo entre hombres y mujeres, sino que las personas mayores, los niños y niñas y las personas con alguna discapacidad quedan igualmente excluidas de la planificación urbana. Esta configuración urbana moderna hace referencia a un *espacio real*, pero también *simbólico* (Tobío, 1996:65). La ciudad produce nuevas formas de poder y de estructuración de la sociedad, de «producción de ciudadanos» (Lefebvre, 1978). La movilidad se relaciona también con el concepto de *movilidad vertical* (Sorokin, 1961), y hace referencia no tanto a la movilidad espacial⁷, sino a una concepción más sociológica: la movilidad social.

oinez edo garraio publikoan egiten dituzte, ibilgailu pribatua *familiako buruarena* baita, eta horrek ibilbide luzeagoa egin behar du lanera joateko eta *ogi irabazle* funtzioa betetzeko (*male breadwinner*)⁶.

Proposamen funtzionalistak indartu egiten du erabilera eta talde batzuen espazio-denborazko bazterketa, ez gizon eta emakumeen artean soilik, baizik eta adinekoak, haurrak eta ezintasunen bat duten pertsonak ere hiri planifikaziotik kanpo gelditzen dira. Hiri-konfigurazio moderno horrek *espazio erre- al* bati erreferentzia egiten dio, baina baita *sinbolikoari* ere (Tobío, 1996:65). Hiriak gizartearen egituratze eta botere forma berriak sortzen ditu, «hiritarren produkzio» forma berriak (Lefebvre, 1978). Mugikortasuna *mugikortasun bertikal* kontzeptuarekin ere lotzen da (Sorokin, 1961), eta ez dio horrenbesteko erreferentzia egiten mugikortasun espazialari⁷, baizik eta kontzeptzio soziologikoagoa bati: gizarte-mugikortasuna.

⁶ Con la asignación del *salario familiar* a finales del siglo XIX (Arbaiza, 2003) se consolida la figura del ama de casa y el modelo *male breadwinner* (sobre la configuración del modelo *male breadwinner family*, Pérez-Fuentes, 2003). Sobre la persistencia de este modelo en la sociedad actual, Torns (2004).

⁷ Relacionado con los desplazamientos realizados desde un lugar físico a otro lugar distinto al de origen (*movilidad horizontal*) (Sorokin, 1961).

⁶ XIX mende amaieran *familiako ordainsaria* jarri zenean (Arbaiza, 2003) etxekoandarearen irudia indartu egin zen eta *male breadwinner* eredu ere bai (*male breadwinner family* ereduaren konfigurazioaren gainean, Pérez-Fuentes, 2003). Gaur egungo gizartearen eredu horren iraupenari buruz, Torns (2004).

⁷ Toki fisiko batetik jatorrizkoa ez den beste toki batera egiten diren joan-etorriekin lotua (*mugikortasun horizontala*) (Sorokin, 1961).

3. LA MOVILIDAD EN LAS SOCIEDADES CONTEMPORÁNEAS

En las sociedades contemporáneas, la generalización del automóvil privado (después de la modernización fordista) y la creciente proliferación de las nuevas tecnologías de la información y comunicación han hecho «converger en la vida cotidiana nuevas formas de movilidad e intercambio en las que la movilidad física convive con la conectividad telemática» (Oliva, 2004:1). En la «nueva telépolis» (J. Echeverría, 1999), con la alteración de los marcos espacio-temporales (M. Castells, 1997), la ciudad y sus habitantes se redefinen. La nueva inmediatez (espacial y temporal), las nuevas *presencialidades* y simultaneidades, afectan de forma definitiva a la concepción y la práctica de la movilidad. Las innovaciones tecnológicas (tanto del transporte y de la comunicación de los sujetos y objetos, como de la planificación y programación de actividades y relaciones) han afectado significativamente a los tiempos de la movilidad (cantidades de tiempo y ritmos).

Asimismo, en las últimas décadas, con la creciente (re)incorporación de la mujer al mercado laboral⁸ la diferenciación entre ambas formas del uso del espacio (una, tradicionalmente femenina, basada en los trayectos diversificados de corto alcance en torno a la vivienda, y otra, tradicionalmente masculina, basada en desplazamientos de largo alcance al empleo) da paso a la *superposición*, ya que muchas mujeres realizan funciones laborales extradomésticas y funciones de mantenimiento del hogar, desplazándose cotidianamente en el espacio según ambos tipos de trabajo (Tobío, 1996:68). La «imposible conciliación» entre el trabajo remunerado extradoméstico y el doméstico y de cuidados (Torns, 2004), junto con un acceso más restringido al vehículo privado por parte de las mujeres, se traduce en una *movilidad potencial reducida*, que motiva a muchas de ellas a aceptar empleos localizados a distancias cercanas al hogar, condicionando, en ocasiones, su acceso al mercado de trabajo y menguando su promoción laboral.

La generalización de la movilidad cotidiana a todas las prácticas sociales se ha convertido en una característica definitoria de las sociedades contemporáneas. De este modo, la experiencia urbana se halla determinada en nuestros días por las formas que adopta nuestra circulación sucesiva y reiterada por los espacios de trabajo, de consumo, de ocio y las relaciones sociales (Oliva, 2004). Las sociedades contemporáneas se caracterizan por una estructura de movilidad que ha sido definida como *sedentarismo-nómada* (Bericat, 1994), que supone una configuración del espacio vital en función de una pauta intensa y compleja de movilidades en múltiples dimensiones (biológica, mecánica y electrónica). De modo que «vivimos conjuntamente en un espacio biológico o peatonal, en un espacio mecánico o vehicular y en un espacio electrónico o audiovisual⁹» (Bericat, 2005:16). El *sedentarismo-nómada* hace referencia a una estructuración del movimiento

⁸ Hablamos de (re)incorporación porque en las primeras etapas de la industrialización tanto las mujeres como los niños y niñas participan de forma significativa en la realización de tareas remuneradas. Así lo demuestran, entre otros, los trabajos de Scoot (1993) y Nash (1993), Arbaiza (2000, 2003) y Pérez-Fuentes (2003).

⁹ La movilidad electrónica se configura a partir de la comunicación a través del telégrafo, y más adelante, la radio y la televisión, hasta lograr la bidireccionalidad con el teléfono e Internet, red de redes, que promueve «un fabuloso hiperespacio audiovisual» (Bericat, 2004:16).

3. MUGIRKOTASUNA GAUR EGUNGO GIZARTEETAN

Gaur egungo gizarteetan, auto pribatua orokortu egin denez (modernizazio fordistaren ondoren) eta informazio- eta komunikazio-teknologia berriak asko ugaritzen ari direnez, «eguneroko bizitzan mugikortasun eta elkartruke mota berriak sortu dira mugikortasun fisikoa eta konektibitate telematikoa elkarrekin bizi direla» (Oliva, 2004:1). «Telepolis berrian» (J. Echeverría, 1999), toki-denbora markoak alteratuta (M. Castells, 1997), hiria eta bertako biztanleak birdefinitu egiten dira. Berehalakotasun berriak (toki eta denborazkoak), *bertaratze* eta aldiberekotasun berriek behin betiko eragina dute mugikortasunaren kontzepzioan eta praktikan. Berrikuntza teknologikoez (nola garraioan eta subjektu-objektu komunikazioan, hala jardueren eta harremanen planifikazioan eta programazioan) modu esanguratsuan eragin diete mugikortasun denborei (denbora eta erritmo kopuruari).

Halaber, azken hamarkadetan emakumea lan merkatuan asko (ber)sartu dela eta⁸ espazioa erabiltzeko bi moduen arteko bereizketaren ordez (bata, tradizioz femeninoa, etxe inguruko joan-etorri laburretan oinarritua eta bestea, tradizioz maskulinoa, enplegura joateko desplazamendu luzeetan oinarritua) *gainjartzea* dago orain, izan ere emakume askok etxetik kanpo egiten du lana eta etxea mantendu ere bai, beraz, egiten dituzten joan-etorriak bi lan mota horien arabera izaten dira (Tobío, 1996:68). Etxetik kanpoko ordaindutako lanaren eta etxeko lanen eta zaintza lanen arteko «ezinezko kontziliazioak» (Torns, 2004) eta emakumeek ibilgailu pribatua eskura izateko aukera urriagoek, *mugikortasun potentzial murriztua* dakarte eta horren ondorioz emakumeetako askok etxetik gertu dauden enpleguak onartzen dituzte eta zenbaitetan horrek baldintzatu egiten du lan merkatuan sartzea eta lanean gora egiteko aukerak murriztu ere bai.

Eguneroko mugikortasuna gizarteko praktika guztietara orokortu izana da gaur egungo gizartearen ezaugarriarik definitzaileenakoa. Horrela, bada, gaur egun hiri-esperientzia honakoek zehazten dute: laneko, kontsumoko, aisiako eta gizarteko harremanetarako espazioetan gure etengabeko eta behin eta berriroko zirkulazioak hartzen dituen formek (Oliva, 2004). Gaur egungo gizarteek duten mugikortasun egitura esanguratsua *sedentarismo-nómada* bezala definitu dute (Bericat, 1994), horrek esan nahi du bizi-espazioa dimentsio ugariko (biologikoa, mekanikoa eta elektronikoa) mugikortasun jarraibide intentsu eta konplexu baten arabera konfiguratzeko dela. Beraz, «aldi berean bizi gara espazio biologikoan edo oinezkoan, espazio mekanikoan edo ibilgailuenean eta espazio elektronikoa edo ikus-entzunezkoan⁹» (Bericat, 2005:16). *Sedentarismo-nomadak* mugimenduaren egiturazteari egiten dio erreferentzia etengabe batetik bestera doa-

⁸ (Ber)sartu esan dugu industrializazioko hasierako aldi nola emakumeek hala haurrek partehartze esanguratsua baitzuten ordaindutako lanetan. Hala adierazten dute, besteak beste, honako lanek: Scoot (1993) eta Nash (1993), Arbaiza (2000, 2003) eta Pérez-Fuentes (2003).

⁹ Mugikortasun elektronikoa telegrafo bidezko komunikaziotik taxutu zen eta geroago irrati eta telebista bidezkoetik eta bi norabidetakoa izatea lortu da telefonoaren eta interneten bidez, sareen sarea, «ikus-entzunezko hiperespazio ikusgarria» sustatzen duena (Bericat, 2004:16).

que se desplaza incesantemente rotando sobre unos mismos ejes (la casa, el trabajo, el lugar de compras, las visitas a familiares y amigos, la segunda residencia, etc.). El hogar supone el punto de rotación con mayor poder de atracción, el anclaje vital más relevante. La vida exige movimiento, pero también exige, al mismo tiempo, estabilidad y quietud (Bericat, 2005:16).

Conjuntamente, como resultado de la extensión y generalización de los procesos de ampliación de los mercados regionales, a partir de la globalización económica, se intensifican las tendencias a la aceleración de los procesos de urbanización que inciden en un incremento de la movilidad motorizada (Fernández Durán, 1999:27). Esta forma de estructuración espacial (y consecuentemente temporal) no sólo promueve desigualdades sociales, sino que plantea también serios problemas medioambientales. Desde una perspectiva crítica se argumenta que la situación actual, derivada de pretender garantizar en la mayor parte de las ciudades la movilidad en vehículo privado, ha llegado a producir una movilidad reducida por los fenómenos de congestión inherentes al transporte en automóvil, que afectan a todo el transporte de superficie. Se llega así en muchas ciudades a «una falta global de movilidad» y un «coste medioambiental elevadísimo» (Colomer, 1990:15). Distintos autores y autoras han advertido de los límites de esta forma de entender la movilidad y de los efectos que comporta para el medio ambiente a escala global y local¹⁰, subrayando la incompatibilidad entre el aumento del transporte motorizado y el necesario equilibrio ecológico derivado de la actividad humana (Fernández Durán, 1999).

En este contexto, la calidad de vida de los habitantes de una localidad depende cada vez más de los desplazamientos que tengan que realizar y de los desplazamientos que puedan realizar¹¹ (Bericat, 2005:19). La *movilidad real* y la *movilidad potencial* obedecen a la obligatoriedad de los desplazamientos y el poder de decisión que tienen las personas y los grupos sociales sobre su realización. La movilidad cotidiana es, por lo tanto, una cuestión fundamental de la calidad de vida, vinculada a las oportunidades de relación y actividad de todos los ciudadanos y ciudadanas (Díaz Muñoz, 2003:1). En aras de un desarrollo sostenible¹², se defiende el proyecto de una ciudad compacta y multifuncional, en la que se priorice la circulación en transporte público y a pie, y se garantice la accesibilidad a todos los ciudadanos y ciudadanas. Se parte, en definitiva, de la premisa de considerar «el derecho a la ciudad» (Lefebvre, 1978) como un derecho universal.

nari ardatz berdinen gainean biraka (etxea, lana, erosketa tokiak, familiakoei eta lagunei bisita, bigarren etxebizitza, etab.). Etxea da erakarpen indar handieneko errotazio puntua, bizitzako aingura nagusia. Bizitzak mugimendua eskatzen du, baina egonkortasuna eta gelditasuna ere eskatzen du aldi berean, (Bericat, 2005:16).

Era berean globalizazio ekonomikoaz geroztik eskualdeetako merkatua zabaltzeko prozesuak hedatu eta orokortu egin direnez, urbanizazio prozesuen azelerazio joerak ere areagotu egin dira eta horrek motordun mugikortasuna hazi egiten du (Fernández Durán, 1999:27). Espazioa (eta ondorioz denbora) egituratzeko modu horrek gizartean desberdintasunak sortzen ditu eta ingurumen arazo larriak planteatu ere bai. Ikuspegi kritikotik argudiatzen da gaur egungo egoera hiririk gehienetan ibilgailu pribatuan mugitzea bermatu nahi izanak eragin duela; horrek mugikortasuna mugatu egin du, autoan ibiltzeak ilarak baitakartza eta lurrazaleko garraio denetan du eragina. Hiri askotan «mugikortasun gabezia globala» dago eta «ingurumen kostu oso handia» (Colomer, 1990:15). Egile askok ohartarazi dute mugikortasuna ulertzeko modu honen mugez eta ingurumenerako maila globalean eta tokikoan¹⁰; duen eraginaz motordun garraioa gehitzea eta giza-jardueren ondorioz behar den oreka ekologikoa bateraezinak direla azpimatzu (Fernández Durán, 1999).

Testuinguru honetan, herri bateko biztanleen bizi-kalitatea egin behar dituzten eta egin ditzaketen joan-etorrien mende dago gero eta gehiago¹¹ (Bericat, 2005:19). *Mugikortasun erreala* eta *mugikortasun potentziala* joan-etorrien nahitaez-kotasunaren eta horiek egiteko pertsonak eta gizarte-taldeek duten erabakimenaren mende daude. Eguneroko mugikortasuna, beraz, bizi-kalitatearen funtsezko gaia da, hiritar guztiek harremanetarako eta jardueretarako dituzten aukerei lotua (Díaz Muñoz, 2003:1). Garapen jasangarriaren mesedetan¹², hiri konpaktu eta multifuntzionalaren proiektua defendatzen da, zirkulazio gehiena garraio publikoan eta oinez egingo dena eta hiritar guztien irisgarritasuna bermatzen duena. Horren oinarrian dagoen premisa da «hiria izateko eskubidea» (Lefebvre, 1978) eskubide unibertsal gisa hartzea.

¹⁰ El recalentamiento de la atmósfera y el cambio climático que ello conlleva, entre otros, se realiza una crítica desde una perspectiva medioambiental al sistema de transportes generalizado en Conde, 2003.

¹¹ En este sentido, Bericat reivindica tanto «el derecho a la movilidad como el derecho a la quietud», en una «nueva estructura espacial en la que los seres humanos tengamos que desplazarnos menos pero, al mismo tiempo, podamos desplazarnos con mayor libertad» (Bericat, 2005).

¹² La revista Inguruak ha dedicado dos monográficos al desarrollo sostenible: Inguruak (1999) «Hermes y Gaia: Medios de Comunicación y Políticas de Medio Ambiente», nº 24 e Inguruak (2001) «Hermes y Gaia II», nº 31.

¹⁰ Atmosfera berotu eta horrek dakarren klima-aldaketa besteak beste. Kritikatu egin da ingurumen ikuspegitik orokortuta dagoen garraio sistema hemen: Conde, 2003.

¹¹ Zentzu honetan Bericat-ek errebendikatzen du «nola mugikortasunerako eskubidea hala geldirik egotekoa», «egitura espazial berri batean, non gizakiok gutxiago desplazatu beharko garen, baina, aldi berean, askatasun gehiagorekin desplaza gaitzekoen» (Bericat, 2005).

¹² Inguruak aldizkariak bi monografiko eskaini dizkio garapen jasangarriari: Inguruak (1999) «Hermes y Gaia: Medios de Comunicación y Políticas de Medio Ambiente», 24. zk., eta Inguruak (2001) «Hermes y Gaia II», 31. zk.

4. MOVILIDAD Y ESTRUCTURA SOCIAL

La movilidad no sólo se identifica con la circulación, se relaciona también con «la capacidad de desplazarse» (del Caz, 2005: 11). Es la mayor o menor facilidad de desplazarse entre dos puntos, y está estrechamente ligada al concepto de accesibilidad (Colomer, 1990:10). Se entiende por accesibilidad la capacidad que posee un lugar para ser alcanzado desde diferentes localizaciones geográficas (Seguí y Martínez, 2004:44). No obstante, la accesibilidad no es una característica espacial neutra; algunos trabajos parten de definiciones más complejas y entienden ésta como «la capacidad que un territorio ofrece a cada ciudadano, con la mayor independencia posible de sus condicionantes económicos y sociales, de llegar en condiciones razonables a todos aquellos lugares que sustentan el normal desarrollo de la vida laboral y social» (Miralles-Guasch, 2005:145). Lo que significa que una planificación urbana y territorial adecuada debe garantizar a todos los ciudadanos y ciudadanas las mismas condiciones y oportunidades de desplazarse, sin que ello condicione su participación social y económica y sus relaciones sociales.

Como señala Miralles-Guasch, «una ubicación es más accesible cuanto más universales son los medios de transporte disponibles para desplazarse hasta ella». Esta autora afirma que el servicio que se presta resulta más importante que las infraestructuras que han sido diseñadas para ello¹³ (Miralles-Guasch; 2005,145-146). Generalmente, realizar un tipo de desplazamiento u otro, o dedicar más o menos tiempo a un trayecto, no es algo que la persona que se desplaza decide libremente y de forma autónoma. Las líneas y servicios de transporte de un territorio las establece la administración pública, el horario y el tiempo que dura un trayecto no dependen solamente de la persona que lo realiza, sino que tiene mucho que ver con las infraestructuras del territorio y los servicios que éste ofrece.

Asimismo, la accesibilidad no es sólo un atributo de los lugares, sino también de las personas y los grupos sociales. La accesibilidad espacial no significa accesibilidad social (Díaz Muñoz, 2003:4). Algunos de los aspectos más importantes relacionados con la movilidad cotidiana, como las diferencias en el uso del transporte público y privado, no expresan solamente unas relaciones espaciales, sino, y sobre todo, reflejan un orden social construido (Oliva, 2004:8). El género, la edad, la clase social o la situación ocupacional son determinantes en las pautas y estrategias sociales generalizadas en relación a la movilidad cotidiana¹⁴.

Utilizar un medio de transporte u otro depende muchas veces de una decisión que se toma en el núcleo familiar y no tanto a nivel individual. Las condiciones de movilidad dentro de un hogar serán muy variables en función del acceso o no a determinados medios de transporte, como también de la edad

¹³ Otros trabajos subrayan que el transporte no se limita a tener únicamente carácter funcional (transporte de pasajeros, movilidad o accesibilidad), también se le asigna un carácter de dinamizador económico de un área o territorio o un carácter de representación de una ciudad sujeta a nuevas transformaciones urbanas. Éste sería el caso del Metro de Bilbao, puesto que tan importante como la necesidad objetiva del mismo es el arquitecto que lo diseña (Norman Foster) y su papel como potencializador de una imagen de revitalización urbana de un área en declive, esto es, su dimensión simbólica (Antolín, 1999:58-59).

¹⁴ Así lo demuestran los estudios de Díaz Muñoz (2003); Oliva (2004) y Aragay (2004).

4. MUGIRKOTASUNA ETA GIZARTE-EGITURA

Mugikortasuna ez da zirkulazioarekin bakarrik identifikatzen «desplazatzeko gaitasunarekin» ere lotzen da (del Caz, 2005: 11); bi punturen artean desplazatzeko erraztasun handiagoa edo txikiagoa da eta irisgarritasun kontzeptuarekin estu lotuta dago (Colomer, 1990:10). Irisgarritasuna leku baten toki geografiko desberdinetatik iristeko duen gaitasuna da (Seguí eta Martínez, 2004:44). Baina irisgarritasuna ez da ezaugarri espazial neutroa; lan batzuk definizio konplexuagoetatik abiatzen dira eta irisgarritasuna dela diote «lurralde batek hiritar bakoitzari eskaintzen dion gaitasuna –baldintza ekonomiko eta sozialekiko ahalik eta independentzia handienarekin- arrazoizko baldintzetan iristekoa lan- eta gizarte-bizitza normal garatzen den toki guztietara» (Miralles-Guasch, 2005:145). Horrek esan nahi du hiri- eta lurralde-planifikazio egokiak hiritar guztiei bermatu behar dizkiela desplazatzeko baldintza eta aukera berdinak, horrek hiritar horien partehartze sozial eta ekonomikoa eta gizarte-harremanak baldintzatu gabe.

Miralles-Guasch-ek dioen bezala, «kokapen bat irisgarriagoa da bertaratzeko garraio bideak unibertsalagoak diren heinean». Egile honek dio eskaintzen den zerbitzua garrantzitsua dela horretarako diseinatutako azpiegiturak baino¹³ (Miralles-Guasch; 2005,145-146). Gehienetan mota bateko edo besteko desplazamendua egitea, edo joan-etorri batean denbora gehiago edo gutxiago igarotzea ez da desplazatzen den pertsonak askatasunez eta modu autonomoan erabakitzen duen zerbait. Lurralde bateko garraio lerroak eta zerbitzuak administrazio publikoak ezartzen ditu, joan-etorri baten ordu-tegia eta iraupena ez daude egiten duen pertsonaren mende bakarrik, baizik eta zerikusi handia du lurraldeko azpiegiturekin eta honek eskaintzen dituen zerbitzuekin.

Era berean, irisgarritasuna ez da tokien atributua bakarrik, baita pertsonena eta gizarteko taldeena ere. Irisgarritasun espazialak ez du irisgarritasun soziala dagoenik esan nahi (Díaz Muñoz, 2003:4). Eguneroko mugikortasunarekin loturiko alderdirik garrantzitsuenetako batzuek, hala nola garraio publikoa eta pribatua erabiltzean dauden aldeek, ez dituzte harreman espazialak bakarrik adierazten, baita, eta batez ere, eraikitako ordena soziala islatu ere (Oliva, 2004:8). Generoa, adina, gizarteko maila edo egoera okupazionala determinatzaileak dira gizarteko jarraibide eta estrategia orokortuetan eguneroko mugikortasunari dagokionean¹⁴.

Garraio bide bat edo beste erabili askotan familian hartzen den erabaki baten mende egoten da eta ez norbanako mailan hartzen denaren mende. Etxe bateko mugikortasun baldintzak oso aldagarriak izango dira garraio bide batzuk esku-izatearen edo ez izatearen arabera, baita adinaren eta kide

¹³ Beste lan batzuek azpimarratzen dute garraioa ez dela mugatzen izaera funtzionala izatera (bidaiariak garraiatu, mugikortasuna edo irisgarritasuna), eremu edo eskualde bateko dinamizatzaile ekonomiko izaera ere ematen diote edo hiri baten ordezkari izaera, hirieraldaketa berrien mende. Hori litzateke Bilboko Metroaren kasua, izan ere metroaren behar objektiboa bezain garrantzitsua baita diseinatu duen arkitektoa (Norman Foster) eta beheraka zihonan eremu baten hiri-rebitalizazio irudia sustatzeko zeregina, hau da, dimentsio sinbolikoa (Antolín, 1999:58-59).

¹⁴ Hala adierazten dute honakoekin ikerketek: Díaz Muñoz (2003); Oliva (2004) eta Aragay (2004).

o del tiempo disponible de cada uno de sus miembros (Díaz Muñoz, 2003:4). En muchos hogares es el *cabeza de familia* el que utiliza el vehículo privado y el resto de la familia solamente puede hacer uso de él cuando éste no lo necesita. En ocasiones, la adquisición de un segundo vehículo se justifica con la llegada de los hijos/as para dotar así de más autonomía y movilidad a la madre, que es la que se hace cargo de las criaturas en mayor medida. Las relaciones de género y de generación condicionan estas decisiones.

El análisis de la movilidad cotidiana, por lo tanto, resulta un buen indicador de las relaciones sociales, de las desigualdades y la calidad de vida de las personas, y se relaciona con el concepto de accesibilidad, que no sólo tiene que ver con los medios de transporte, o la planificación territorial, sino que está condicionada también por la estructura social y el entorno al que pertenece el sujeto. A la hora de analizar la movilidad es importante, por lo tanto, estudiar el tiempo dedicado a los desplazamientos, pero también los motivos por los que se realizan, las estrategias de movilidad y los medios de transporte utilizados.

bakoitzak duen denboraren arabera ere (Díaz Muñoz, 2003:4). Etxe askotan *familiako burua* da ibilgailu pribatua erabiltzen duena eta familiako besteek honek behar ez duenean bakarrik erabil dezakete. Zenbaitetan, bigarren ibilgailu bat erostea justifikatu egiten da seme-alabak izatean, amak autonomia eta mugikortasun gehiago izan dezan; ama baita haurren kargu egiten dena hein handi batean. Genero eta belaunaldi harremanek baldintzatzen dituzte erabaki horiek.

Eguneroko mugikortasuna aztertzea, beraz, gizarte harremanen, desberdintasunen eta pertsonen bizi-kalitatearen adierazle ona da eta irisgarritasun kontzeptuarekin lotzen da; kontzeptu horrek ez du zerikusi bakarra garraiobideekin edo lurralde planifikazioarekin, baizik eta gizarte egiturekin eta subjektuaren inguruarekin ere badu zerikusia. Mugikortasuna aztertzean, beraz, garrantzitsua da desplazamenduetan igarotzen den denbora aztertzea, baita horiek zergatik egiten diren, mugikortasun estrategiak eta erabiltzen diren garraiobi-deak aztertzea ere.

5. TRANSPORTE Y MOVILIDAD EN LAS ENCUESTAS DE USOS DEL TIEMPO

Desde la definición aristotélica de movimiento, como el tiempo que media o transcurre entre un punto del espacio y otro, la movilidad en la civilización occidental queda definida como desplazamiento entre localizaciones en el espacio que conlleva un coste de tiempo. La circulación plantea superaciones de la distancia entre dos puntos, pero esta distancia salvable a través de diferentes acciones y vehículos presupone y requiere un monto de tiempo; tal como se expresa comúnmente: un *espacio de tiempo*. El tiempo constituye una dimensión fundamental en los desplazamientos, inseparable del espacio (Díaz Muñoz, 2003:3). Es quizá en la movilidad donde mejor se refleja la relación entre las dimensiones espacio-temporales de una actividad.

En la EPT los datos de transporte y movilidad hacen referencia al tiempo cronométrico que una persona dedica a desplazarse de un lugar físico a otro. Los tiempos de desplazamiento se entienden como superación de distancias en el espacio. El desplazamiento se concibe como una actividad instrumental, puesto que su fin último es posibilitar la realización de otras actividades que tienen lugar en localidades diferentes a las que se encuentra el sujeto originariamente. De este modo, la EPT informa tanto de los tiempos medios que dedica la sociedad en su conjunto a desplazarse¹⁵ (tiempo medio social¹⁶), como de los tiempos que dedica a desplazarse solamente aquella parte de la población que realmente lo hace (tiempo medio por participante).

Se puede interpretar el tiempo relacionado con los desplazamientos como un tiempo intersticial, un tiempo de recambio o reposición o, simplemente, un tiempo residual, no significativo, un *tiempo perdido*. No obstante, desde una mirada micro se puede analizar la movilidad cotidiana de otra forma. Las personas que realizan un trayecto frecuentemente realizan simultáneamente otras actividades como, por ejemplo, charlar con alguna otra persona, escuchar música o la radio, leer, comer algo... El tiempo, como sistema ordenador de la vida social, tiene la capacidad de secuenciar y establecer causalidades entre sucesos. Esta dimensión temporal que ordena los acontecimientos como sucesión de hechos es la que se generaliza en las Encuestas de Usos del Tiempo. Existe, sin embargo, otra dimensión temporal basada en el ordenamiento simultáneo, que permite captar varias actividades en paralelo.

Partiendo desde esta última perspectiva, que prioriza la simultaneidad frente a la sucesión, los tiempos de desplazamiento estarán más próximos a tiempos de ocio y tiempo libre (cuando se lee o escucha música); a tiempos de sociabilidad (cuando se comparte el trayecto con otras personas con las que se interactúa); a tiempos de cuidados (cuando el desplazamiento se realiza para acompañar o llevar a otra persona); a tiempos relacionados con necesidades básicas (dormir o comer algo); o incluso a tiempos con un carácter más íntimos (besos y cari-

¹⁵ Teniendo en cuenta que los datos hacen referencia únicamente a la población mayor de 16 años, que es a quien va dirigida la encuesta.

¹⁶ El tiempo medio social refleja la relación entre la tasa de participación (porcentaje de personas que se desplazan), y el tiempo medio por participante. «Aunque es una medida abstracta que no describe la vida cotidiana concreta a nivel individual, resulta un indicador apropiado del uso del tiempo a nivel agregado y permite realizar comparaciones entre diferentes países y grupos poblacionales» (Eurostat, 2004:3).

5. GARRAIOA ETA MUGIKORTASUNA DENBORA-ERABILEREN INKESTETAN

Aristotelek mugimendua definitu zuenetik –espazioko puntu baten eta bestearen artean igarotzen den denbora– mendealdeko zibilizazioaren mugikortasuna honela definituta gelditzen da: espazioko kokapenen artean desplazatzea denbora kostearekin. Zirkulazioak bi puntuen arteko distantzia gainditzea planteatzen du, baina ekintza eta ibilgailu desberdinekin gaindi daitekeen distantzia horrek denbora asko suposatzen eta eskatzen du; esan ohi den bezala: denbora espazio bat. Denbora desplazamenduetako funtsezko dimentsioa da, espaziotik bana ezin dena (Díaz Muñoz, 2003:3). Agian mugikortasunean islatzen da ongien jardueraren denbora-espazio dimentsioen arteko lotura.

DAIn garraio eta mugikortasun datuek denbora kronometrikoari egiten diote erreferentzia; pertsona batek toki fisiko bategi bestera joateko behar duenari. Distantziak espazioan gainditzea da desplazamendu denbora. Desplazamendua jarduera instrumental gisa hartzen da, bere azken helburua beste jardueraren batzuk egin ahal izatea baita, subjektua egon ohi den tokian gertatzen ez diren jarduerak. Horrela, bada, DAIk gizarteak osotasunean desplazatzeko erabiltzen dituen batez besteko denboren berri¹⁵ ematen digu (batez besteko denbora soziala¹⁶), eta baita egiaz desplazatzen den biztanleriaren zatiak horretan igarotzen duen denboraren berri ere (partaide bakoitzaren batez besteko denbora).

Desplazamenduekin loturiko denbora interpreta daiteke denbora interstizial bezala, aldaketa edo ordezen denbora, edo hondar-denbora, esanguratsua ez dena, *galdutako denbora* bezala. Baina begirada mikrotik eguneroko mugikortasuna beste modu batera azter daiteke. Joan-etorri bat egiten dutenek gehienetan beste jardueraren bat egiten dute aldi berean, esaterako, norbaitekin hitz egin, musika edo irratia entzun, irakurri, zerbait jan... Denborak, gizarteak bizitzako sistema antolatzaile gisa, gertakarien artean sekuentziatzeko eta kausalitateak ezartzeko gaitasuna du. Gertaerak egitateen jarraipen gisa ordenatzen dituen dimentsio tenporal hori da denbora-erabilerekin inkestetan orokortzen dena. Baina bada beste dimentsio tenporal bat ere, aldi bereko antolamenduan oinarritua, zenbait jardueraren paraleloan hautemateko aukera eskaintzen duena.

Azkeneko ikuspegi horretatik abiatuta –aldiberekotasuna jarraipenaren aurretik jartzen duenetik– desplazamendu denborak aisia eta denbora libretik gertuago daude (irakurri edo musika entzuten den kasuetan); soziabilitate denboratik (beste pertsona batzuekin batera joan eta interaktuatzeko denbora); zaintza denboratik (desplazamendua beste pertsona bat eramateko edo laguntzeko egiten denean); oinarritzko beharrek loturiko denboratik (lo egin edo zerbait jan); edo izaera intimoagoko denboratik (musuak eta laztanak). Desplaza-

¹⁵ Kontuan hartuta datuek 16 urtez gorako biztanleriari egiten dietela erreferentzia, horiei zuzenduta baitago inkesta.

¹⁶ Batez besteko denbora sozialak islatzen du partehartze-tasaren (desplazatzen den pertsonen ehunekoa) eta partaide bakoitzaren batez besteko denboraren arteko erlazioa. «Nahiz eta neurri abstraktua izan, maila indibiduallean eguneroko bizitza zehatza deskribatzen ez duena, denbora-erabilerekin adierazle egokia da agregatu mailan, eta herrialdeen arteko eta biztanleriaren taldeen arteko konparazioak egin daitezke» (Eurostat, 2004:3).

cias). El desplazamiento puede dejar de ser una actividad meramente instrumental, porque tiene un significado para el sujeto que va más allá de la movilidad. En estos casos, el desplazamiento será en sí mismo una actividad expresiva.

Hay viajes y trayectos que además tienen un sentido ritual, porque el medio de transporte adquiere un valor propio (viajar en avión por primera vez, por ejemplo), o porque el destino del desplazamiento tiene un significado especial y lo dota de sentido (hacer el Camino de Santiago), o el trayecto tiene un alto componente de sociabilidad (las excursiones del colegio). La persona que se desplaza puede, asimismo, tener una actitud más pasiva o activa con respecto a la acción misma de desplazarse: tendrá una actitud más activa y reflexiva si tiene que estar atento a la ruta que realiza o tiene que conducir o manejar el vehículo que lo transporta o atender a los viajeros (guía de viajes).

La significación social que tiene un medio de transporte u otro es también relevante a la hora de hacer la elección. Algunos medios de transporte dotan de características propias a la persona que los emplea: conducir un coche representa cierta autonomía y puede simbolizar el paso a la mayoría de edad, tomar un tren de alta velocidad o un avión presupone un cierto nivel económico, por lo que dota a la persona que los utiliza de un determinado estatus social.

La percepción del tiempo dedicado al desplazamiento tiene también un componente subjetivo y social importante que no depende sólo del tiempo real que se invierte en ello, sino de la percepción del sujeto o grupo que lo realice (el mismo trayecto algunas veces nos resulta *corto* y otras, en cambio, *interminable*). Cada sociedad (y cada sector o estrato social) es susceptible de tener un *tempo* propio, distinto, y unas ideas sobre el valor del tiempo que se relacionan con la organización espacio-temporal (división del trabajo, división de clases, generaciones, géneros, etnias...) (Arpal y Domínguez, 1996)¹⁷.

En este sentido, la EPT del Eustat hace referencia al tiempo cronométrico que la población dedica a desplazarse en un día promedio (días laborales, viernes, sábado o domingo), de forma agregada, pero no muestra las particularidades de esos trayectos: cuánto dura cada uno de los trayectos realizados, las frecuencias y unidades de tiempo en las que se distribuye (el ritmo), ni las posibles actividades paralelas (simultaneidad). La EPT estudia el comportamiento de la población pero no informa de los significados y representaciones que las personas construyen de acuerdo con sus vivencias y relaciones sociales: no se puede constatar, por ejemplo, por qué se realiza un tipo de desplazamiento y no otros, la percepción de la duración del tiempo dedicado a los desplazamientos, el sentido que tiene para el sujeto ese desplazamiento, o por qué se ha utilizado un medio de transporte u otro. La EPT describe las actividades realizadas por la población a lo largo del día, para ello es preciso homogeneizar y categorizar las actividades, lo que posibilita las comparaciones y agregaciones aunque se pierdan sus especificidades. Son las posibilidades y los límites de la estadística¹⁸.

¹⁷ Las desigualdades de clase, de etnia o de género, que suponen una distribución de recursos, derechos y deberes desigual, se reflejan en una desigual distribución espaciotemporal, y las Encuestas de Usos de Tiempo proporcionan información sobre ello.

¹⁸ Sobre las posibilidades y los límites de las Encuestas de Usos de Tiempo ver Rodríguez y Legarreta (2005) y Legarreta (2005), citados en la bibliografía.

mendua jarduera erabat instrumentala ez izatea lor daiteke horrela, subjektuarentzat mugikortasunetik haratago doan esanahia baitu. Horrelakoetan desplazamendua bera jarduera espresiboa izango da.

Bidaia eta ibilbide batzuek, gainera, zentzu errituala dute, garraiobideak berezko balioa hartzen duelako (hegazkinez joan lehenbiziko aldiz, esaterako), edo desplazamenduko helmugak esanahi berezia duelako eta zentzua ematen diolako (Donejakue bidea egitea), edo ibilbideak soziabilitate maila altua duelako (ikastetxeko ibilaldiak). Desplazatzen denak, halaber, jarrera pasiboagoa edo aktiboagoa izan dezake desplazatze ekintzari buruz: jarrera aktiboagoa eta hausnarkoragoa izango du egiten ari den ibilbideari adi egon behar badu edo gidatu eta garraiatzen duen ibilgailua manejar behar badu edo bidaiariak artatu behar baditu (bidaietako gidariak).

Garraiobide batek edo besteak duen esanahi soziala ere garrantzitsua da aukeratzekoan. Garraiobide batzuek ezaguri bereziak ematen dizkiete erabiltzen dituztenei: autoa gidatzeak nolabaiteko autonomia esan nahi du eta adin nagusira igarotzea ere adieraz dezake, abiadura handiko tren edo hegazkina hartzeak maila ekonomiko jakin bat suposatzen du, eta hori erabiltzen duenari status sozial jakin bat ematen dio.

Desplazamenduan igarotzen den denbora hautemateko moduak ere osagai subjektibo eta sozial garrantzitsua du eta ez dago igarotzen den denbora errearen baitan bakarrik baita desplazamendua egin duen pertsonaren edo taldearen pertzepzioaren baitan ere (ibilbide bera batzuetan *motza* egiten zaigu eta beste batzuetan *amaigabea*). Gizarte bakoitzak (eta gizarteko sektore edo maila bakoitzak) bere *tempo* propioa izan dezake, desberdina, eta antolakuntza espazio-temporalarekin loturiko denboraren balioari buruzko ideiak (lanbanaketa, mailen arteko banaketa, belaunaldien, etnien... artekoa) (Arpal eta Domínguez, 1996)¹⁷.

Zentzu honetan, Eustaten DAIk denbora kronometrikoari egiten dio erreferentzia, biztanleriak batez besteko egun batean (lanegunak, ostiralak, larunbatak edo igandeak) desplazatzeko erabiltzen duenari, modu agregatuan; baina ez ditu joan-etorri horien berezitasunak agertzen: egindako joan-etorri bakoitzaren iraupena, maiztasunak eta denbora unitateak (erritmoa), ezta ekintza paraleloak ere (aldiberekotasuna). DAIk biztanleriaren jokaera aztertzen du, baina ez du pertsonen bizipenen eta harreman sozialen arabera eraikitako esanahi eta adierazpenaren berri ematen: ezin da egiaztatu, esaterako, zergatik egiten den desplazamendu mota bat eta ez bestea, desplazamenduetan igarotako denbora nola hautematen den, subjektuarentzat desplazamendu horrek duen zentzua edo zergatik erabili den garraiobide bat edo bestea. Biztanleriak egunean zehar egiten dituen jarduerak deskribatzen ditu DAIk, horretarako beharrezkoa da jarduerak homogeneizatzea eta mailakatzea, horri esker alderaketak eta agregazioak egin baitaitezke berariazkotasunak galdu arren. Estatistikaren aukerak eta mugak dira¹⁸.

¹⁷ Baliabideak, eskubideak eta betebeharrak desberdin banatuta dauden maila, etnia edo genero desberdintasunak islatzen dira espazio-denbora desberdin banatzean, eta Denbora Erabileren Inkestek horri buruzko informazioa ematen dute.

¹⁸ Denbora-erabileren Inkestean aukerei eta mugei buruz ikus Rodríguez eta Legarreta (2005) eta Legarreta (2005), bibliografian aipatuak.

Las Encuestas de Usos del Tiempo parten de una concepción del tiempo en cuanto indicador y variable, como dato cuantificable y operativo. No obstante, el tiempo tiene también otras dimensiones, más cualitativas: es el elemento clave de los universos simbólicos o sistemas de valores en los que se construye la identidad y se orientan las relaciones sociales. El tiempo es tanto un referente común, exteriorizado y objetivado (y por tanto, un tiempo de la sociedad global), como un tiempo propio de los sujetos o de las cosas concretas; es decir, se experimenta como una transición a la vez física y social. El cómputo del tiempo basado en premisas físicas transcurre inexorablemente en unidades relativamente homogéneas, mientras que el tiempo social se despliega con diversos ritmos; a veces rápidamente, otras veces con lentitud y, a veces, con interrupciones (por ejemplo, el sueño o las vacaciones). El concepto astronómico de tiempo no es el único posible; para un análisis sociológico, es importante partir de una concepción del tiempo más sociológica: el tiempo social. El tiempo social, al que hacen referencia Sorokin y Merton, es aquel que expresa el cambio o movimiento de los fenómenos sociales en términos de otros fenómenos sociales tomados como puntos de referencia¹⁹.

Podemos afirmar, por lo tanto, que la ciencia social sigue moviéndose en dos frentes irrenunciables: por un lado, el tiempo (concepto y práctica) como socialmente producido o construido, y por tanto, variable y correlacionable con sociedades, estructuras sociales y actores sociales; y por otro lado, el tiempo como rasgo o dimensión de las realidades sociales, como corte longitudinal que atraviesa los hechos y los fenómenos sociales (Arpal y Domínguez, 1996). Las Encuestas de Usos del Tiempo han optado por analizar las actividades a partir de esta última concepción del tiempo.

Denbora Erabilera Inkesten oinarrian denborari buruzko ikuspegi jakin bat egoten da: adierazlea eta aldagaia, datu kuantifikagarria eta operatzailea. Baina denborak baditu beste dimentsio batzuk ere, kualitatiboagoak: unibertso sinbolikotako edo balio sistemetak elementu giltzarria da eta horietan eraikitzen da nortasuna eta gizarteko harremanak orientatzen dira. Denbora erreferente komuna, esteriorizatua eta objetibatua da (eta beraz, gizarte globalaren denbora) eta bada subjektuen edo gauza zehatzen erreferente komuna ere; hau da, trantsizioaldi berean fisiko eta sozial gisa espermentatzen da. Denbora premisa fisikoetan oinarrituta kontatuz gero, unitate nahiko homogeneotan igarotzen da nahitaez, denbora soziala, aldiz, hainbat eritmorekin barreiatzen da; batzuetan oso azkar, besteetan makal eta zenbaitetan etenunekin (adibidez, loa edo oporrak). Denboraren kontzeptu astronomikoa ez da izan daitekeen bakarra; azterketa soziologiko baterako garrantzitsua da denboraren kontzeptu soziologikoagotik abiatzea: denbora sozialetik. Sorokin eta Mertonek aipatzen duten denbora soziala da fenomeno sozialen aldaketa edo mugimendua adierazten duena erreferentzia gisa hartutako beste fenomeno sozial batzuen terminoetan¹⁹.

Beraz, baieztatu dezakegu gizarte zientziak bi fronte uka ezin mugitzen direla oraindik ere: batetik, denbora (kontzeptua eta praktika) sozialki produzitua edo eraikia, eta beraz, aldagaia eta lotu daitekeena gizarteekin, gizarte-egiturekin eta gizarte-aktoreekin; eta bestetik, denbora gizarte errealitateen ezaugarri edo dimentsio gisa, gizarteko gertakariak eta fenomenoak igarotzen dituen ebaketa longitudinal gisa (Arpal eta Domínguez, 1996). Denbora-erabileren Inkestek aukeratu dute denboraren azkeneko kontzeptu honetatik aztertzea jarduerak.

¹⁹ Sorokin, P.A. y Merton, R.K. (1937) y Lewis J.D. y Weigert A.J. (1981) ambos en Ramos, R (1992) *Tiempo y Sociedad*. Colección Monografías, nº 129. Madrid: CIS-Siglo XXI (pp.73-133).

¹⁹ Sorokin, P.A. eta Merton, R.K. (1937) eta Lewis J.D. eta Weigert A.J. (1981) biak hemen: Ramos, R (1992) *Tiempo y Sociedad*. Colección Monografías, 129. zk., Madrid: CIS-Siglo XXI (73-133. orr.).

6. ANÁLISIS DE DATOS DE LA ENCUESTA DE PRESUPUESTOS DE TIEMPO 1993-2003

En este apartado analizamos los datos de la EPT, atendiendo a las variables que condicionan el comportamiento de la población en mayor medida. El análisis se ha realizado según el territorio histórico (porque cada territorio histórico muestra especificidades propias que definen las pautas de movilidad de sus habitantes), teniendo en cuenta el motivo del desplazamiento, la edad de la población y su relación con el mercado laboral, así como la estructura de tiempo semanal que constata las diferencias en las pautas de movilidad según el día de la semana (días laborales, viernes, sábado y domingo).

Asimismo, se toma en consideración el tiempo medio que la población en general dedica a desplazarse (tiempo medio social), el tiempo que dedica a trayectos solamente aquella parte de la población que realmente se desplaza (tiempo medio por participante), y el porcentaje de personas que realiza algún desplazamiento de una duración mínima de cinco minutos durante el día. Cabe señalar que el tiempo medio social refleja la relación entre el tiempo medio por participante y el porcentaje de personas que se desplaza.

6.1. Pautas de comportamiento general en relación a los trayectos y la movilidad

En 2003, ocho de cada diez personas mayores de 16 años realiza algún desplazamiento de una duración mínima de cinco minutos durante el día (79%). Los varones se desplazan en mayor medida que las mujeres: el 84,5% de los varones y el 73,8% de las mujeres realiza algún tipo de desplazamiento. El tiempo medio diario dedicado a trayectos por la población vasca en general es de 1 hora y 8 minutos. Los varones invierten 10 minutos más que las mujeres (1 hora y 14 minutos los varones y 1 hora y 3 minutos las mujeres).

Esta cifra resulta relativamente alta, si tenemos en cuenta que el conjunto de la sociedad dedica al día casi el mismo tiempo medio a desplazarse que al ocio activo y deportes (1 hora y 17 minutos) y a la vida social (58 minutos), y tres veces más del que dedica a cuidados a personas del hogar (21 minutos), que son las actividades en las que menos tiem-

Tiempo medio por participante según actividad y sexo (hh:mm). C.A. de Euskadi. 2003

1

Partaide bakoitzaren batez besteko denbora jardueraren eta sexuaren arabera (oo:mm). Euskal AE. 2003

	Guztira Total	Gizonak Varón	Emakumeak Mujer
Behar fisiologikoak / Necesidades fisiológicas	11:50	11:51	11:48
Lana eta trebakuntza / Trabajo y formación	6:58	7:22	6:25
Etxeko lanak / Trabajos domésticos	3:02	1:47	3:53
Etxeko pertsonak zaindu / Cuidados a personas del hogar	1:46	1:22	1:59
Bizitza soziala / Vida social	1:50	1:57	1:43
Aisia aktiboa eta kirolak / Ocio activo y deportes	2:09	2:22	1:55
Aisia pasiboa / Ocio pasivo	2:54	3:02	2:47
Joan-etorriak / Trayectos	1:27	1:28	1:25

Iturria: EUSTAT. Denbora-aurrekontuen inkesta (DAI) 2003
Fuente: EUSTAT. Encuesta de Presupuestos de Tiempo (EPT) 2003

6. DENBORA-AURREKONTUEN INKESTAKO DATUAK AZTERTU, 1993-2003

Atal honetan DAiko datuak aztertuko ditugu, biztanleriaren joaera hein handienez baldintzatzen duten aldagaiak kontuan hartuta. Azterketa lurralde historikoaren arabera egin da (lurralde historiko bakoitzak bere berezitasunak baititu bertako biztanleriaren mugikortasun jarraibideak definitzen dituztenak), kontuan hartu dira desplazamenduaren zergatia, biztanleriaren adina eta lan munduarekin duten harremana, baita asteko denboraren egitura ere, asteko egunaren arabera (lanegunak, ostirala, larunbata eta igandeak) mugikortasun jarraibideetan dauden aldeak agertzen dituenak.

Era berean, kontuan hartu da biztanleriak oro har desplazatzeko erabiltzen duen denbora (batez besteko denbora soziala), egiaz desplazatzen den biztanleriak bakarrik joan-etorrietan igarotzen duen denbora (partaide bakoitzaren batez besteko denbora), eta egunean zehar gutxienez bost minutuko desplazamenduren bat egiten duen pertsonen ehunekoa. Esan beharra dago batez besteko denbora sozialak partaide bakoitzaren batez besteko denboraren eta desplazatzen diren pertsonen ehunekoa arteko harremana islatzen duela.

6.1. Portaerazko jarraibide orokorrak joan-etorrien eta mugikortasunaren arabera

2003an 16 urtez gorako hamarretatik zortzik egiten zuen gutxienez bost minutuko desplazamendua egunean zehar (%79). Gizonek desplazamendu gehiago egiten dituzte emakumeek baino: gizonen %84,5ak eta emakumeen %73,8ak egiten du desplazamendu motaren bat. Euskal populazioak egunean batez beste joan-etorriak egiten igarotzen duen denbora ordubete eta 8 minutukoa da. Gizonek 10 minutu gehiago igarotzen dituzte emakumeek baino (ordubete eta 14 minutu gizonen eta ordubete eta 3 minutu emakumeen).

Zifra hori nahiko altua da, kontuan hartzen badugu gizarteak osoan ia batez beste denbora berdina igarotzen duela egunero desplazatzen eta aisian eta kirolean (ordubete eta 17 minutu) eta bizitza sozialean (58 minutu), eta etxeko pertsonak zaintzen baino hiru aldiz gehiago (21 minutu), horiek baitira, izan ere, denbora sozial gutxien igarotzen den jar-

po medio social se inverte. Teniendo en cuenta solamente el tiempo medio empleado por las personas que se desplazan, los tiempos dedicados a trayectos son los más bajos en relación con las demás actividades. Las personas que se desplazan dedican de media a esta actividad casi hora y media. En este caso, la diferencia entre géneros disminuye. No obstante, cabe señalar que la actividad a la que los varones dedican el menor tiempo es la de cuidados a personas del hogar, mientras que para las mujeres es la de trayectos (Tabla 1).

El comportamiento de la población vasca no difiere de la del conjunto del Estado español, donde los varones invierten de media 1 hora y 17 minutos en desplazarse y las mujeres 1 hora y 5 minutos. Cabe señalar, además, que esta tendencia de dedicar alrededor de una hora diaria a moverse de un lugar a otro, es generalizable a toda Europa, así como la diferencia entre varones y mujeres. Los contrastes en cuanto a las rentas de los países de la Unión Europea no parecen reflejarse en los tiempos dedicados a los desplazamientos: Bélgica es el lugar donde más tiempo se dedica, y Francia, junto con Hungría, donde menos. La C.A. de Euskadi ocupa un lugar intermedio con relación a los datos de otros países europeos (Tabla 2).

Si consideramos la evolución en 10 años, se constata una tendencia al aumento en el tiempo que la población que se desplaza invierte en ello: en 1993 el tiempo medio es de 1 hora 19 minutos, en 1998 de 1 hora y 24 minutos, mientras

duerak. Desplazaten diren pertsonen batez beste igarotzen duten denbora kontuan hartuta, joan-etorrieei eskaintzen zaien denbora da beste jarduerekin alderatuz gero txikiena. Desplazaten direnek jarduera horretan ia ordu eta erdi igarotzen dute. Kasu honetan, generoen arteko aldea gutxitu egiten da. Dena dela, esan beharra dago gizonen denbora gutxien igarotzen duten jarduera etxeko pertsonak zaintzea dela eta emakumeek, aldiz, joan-etorrietan igarotzen dute denbora gutxien (1. taula).

Euskal biztanleriaren jarrerak ez du Estatu espainoleko biztanleria osoarekin alderatuta alde handirik, gizonen orduete eta 17 minutu igarotzen baitituzte batez beste egunean desplazaten eta emakumeek orduete eta 5 minutu. Esan beharra dago, gainera, toki batetik bestera joateko egunero orduete igarotzeko joera hori Europa osokoa dela esan daitekeela, baita gizon eta emakumeen arteko aldea ere. Europar Batasuneko herrialdeen arteko errenten arteko kontrasteak ez dirudi islatzen direnik desplazamenduetan igarotzen duten denboran: Belgikan igarotzen da denbora gehien eta gutxien, berriz, Frantzia eta Hungaria. Euskal AE erdibidean dago Europako beste herrialdeetako datuekin alderatuz gero (2. taula).

Eboluzioa 10 urtean hartzen badugu kontuan, desplazaten den biztanleriak horretan igarotzen duen denborak gorako joera duela ikusiko dugu: 1993an batez besteko denbora orduete eta 19 minutukoa zen, 1998an orduete eta 24 minutu-

Tiempo medio social dedicado a trayectos en Europa, según sexo (hh:mm)²⁰. 2003

2

Europar joan-etorrietan igarotzen duten batez besteko denbora soziala sexuaren arabera (oo:mm)²⁰. 2003

	Gizonak Varones	Emakumeak Mujeres
Alemania	1:27	1:18
Belgika / Bélgica	1:35	1:19
Frantzia / Francia	1:03	0:54
Britainia Handia / Gran Bretaña	1:30	1:25
Finlandia	1:12	1:07
Suedia / Suecia	1:30	1:23
Norvegia / Noruega	1:20	1:11
Estonia	1:17	1:06
Hungaria / Hungría	1:03	0:51
Eslovenia	1:09	1:02
Estatu espainiarra / Estado español	1:17	1:05
Euskal AE / C.A. de Euskadi	1:14	1:03

Iturria: Geuk egina Eustateko DAI03 eta Durán et. al. hartuta, Espainiako Denbora Erabileraren 2002-2003 inkestako mikrodaturan oinarrituta (Estatistika Institutu Nazionala) eta Eurostat («How Europeans Spend Their Time. Everyday life of women and men», 1998-2002 artean egindako inkestetako datuak) (Durán, 2005). Fuente: Elaboración propia a partir de Eustat EPT03 y Durán et. al. sobre microdatos de la Encuesta de Empleo del Tiempo en España 2002-2003 (Instituto Nacional de Estadística) y de Eurostat («How Europeans Spend Their Time. Everyday life of women and men», datos procedentes de las encuestas realizadas entre 1998 y 2002) (Durán, 2005).

²⁰ La tabla hace referencia a desplazamientos y viajes relacionados con todo tipo de actividades, excepto viajes durante las horas de trabajo. Los datos corresponden a la población entre 20 y 74 años, excepto en el caso de la C.A. de Euskadi, que corresponden a la población mayor de 16 años. Para el Estado español el promedio de tiempo diario se ha hallado sumando la media de tiempo diario de lunes a jueves multiplicada por cuatro y la media de tiempo diario de viernes a domingo multiplicada por tres.

²⁰ Taulak jarduera mota orekin loturiko desplazamenduak eta bidaiak ditu, lanorduetan egiten diren bidaiak izan ezik. Datuak 20-74 urte bitarteko biztanleriari dagozkie, Euskal AERen kasuan izan ezik, 16 urtez gorakoei baitagozkie. Estatu espainiarraren eguneko batez bestekoa ateratzeko, asteleheneetik ostegunera arteko eguneko batez bestekoa lau aldiz bidertu eta ostiraletik igandera hiru aldiz bidertu eta bi emaitzak batu egin dira.

en 2003 llega a 1 hora 27 minutos. La proporción de personas que se desplaza también aumenta aunque alcanza la cifra más alta en 1998. En 1993 es del 73,4%, en 1998 del 83,3% y en 2003 del 79%.

En cuanto a los medios de transporte utilizados²¹, seis de cada diez personas mayores de 16 años realiza algún desplazamiento a pie durante el día (58,9%), y cuatro de cada diez en coche²² (37,2%). El 14,3% se desplaza en transporte colectivo²³ y sólo el 1,5% en vehículos de dos ruedas (motos, bicicletas, etc.)²⁴. Estos porcentajes varían según el género. En general, se puede afirmar que los varones utilizan más el coche que las mujeres, y éstas viajan más en transporte colectivo. El porcentaje de población que realiza algún trayecto a pie no varía considerablemente según el género.

koa eta 2003an, berriz, ordubete eta 27 minutukoa. Desplazatzen den pertsona kopuruak ere gora egin du, zifrarik altuena 1998an izan zen arren. 1993an %73,4 ziren, 1998an %83,3 eta 2003an % 79.

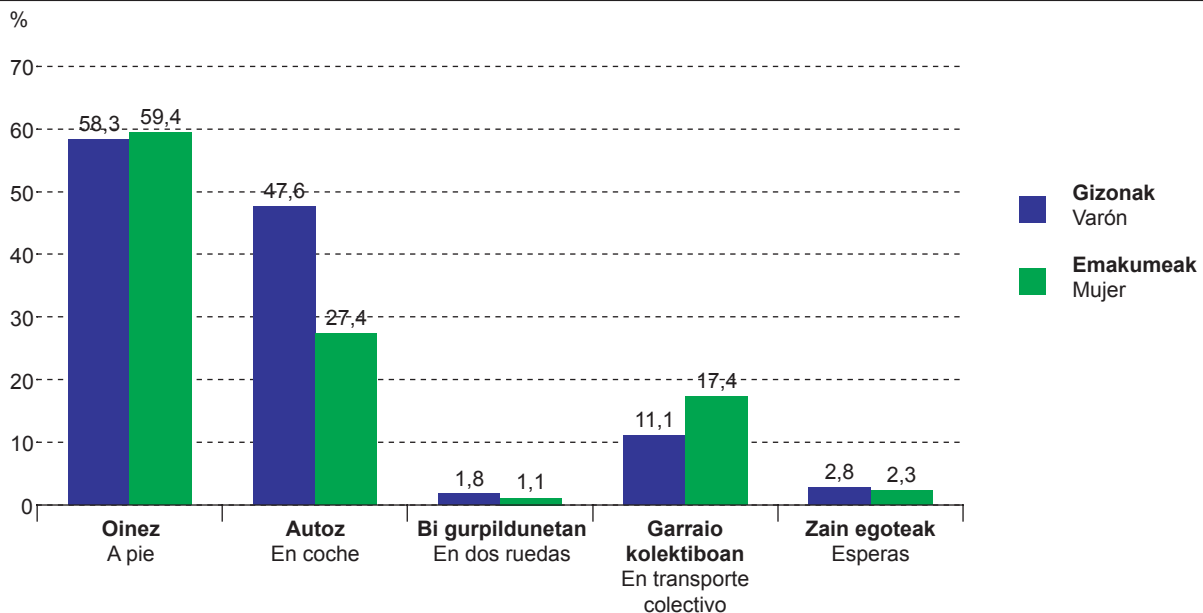
Erabilitako garraiobideei dagokienez²¹, 16 urtez gorako hamarretik seik oinez egiten du desplazamenduren bat egunero (%58,9), eta hamarretik lauk autoz²² (%37,2). %14,3 garraio kolektiboan desplazatzen da²³ eta %1,5 bakarrik bi gurpildun ibilgailuetan (motoan, bizikletan, etab.)²⁴. Ehuneko horiek aldatu egiten dira generoaren arabera. Orokorrean gizonek autoa emakumeek baino gehiago erabiltzen dutela esan daiteke, eta emakumeek gehiago bidaiatzen dute garraio kolektiboan. Ibilbideren bat oinez egiten duen biztanleriaren ehunekoak ez da asko aldatzen generoaren arabera.

Porcentaje de población que se desplaza según medio de transporte y sexo. C.A. de Euskadi

1

Joan-etorriak egiten dituzten biztanleen ehunekoak, garraiobidearen eta sexuaren arabera. Euskal AE

2003



Iturria: EUSTAT. Denbora-aurrekontuen inkesta (DAI) 2003
Fuente: EUSTAT. Encuesta de Presupuestos de Tiempo (EPT) 2003

Atendiendo al tiempo que dedica la población a desplazarse, cabe constatar que se invierte más tiempo en los trayectos realizados en medios de transporte motorizados que a pie. No obstante, los varones que realizan algún tipo de desplazamiento durante el día dedican más tiempo que las mujeres a desplazarse en todos los medios de transporte, con excepción de los trayectos realizados a pie. En este sentido, las mujeres que se desplazan a pie dedican a estos trayectos 8 minutos más que los varones (54 minutos las mujeres y 46 minutos los varones).

Biztanleriak desplazatzeko erabiltzen duen denbora kontuan hartuta, esan beharra dago denbora gehiago igarotzen dela motordun garraiobideetan egiten diren joan-etorrietan, oinez baino. Baina egunean zehar desplazamenduren bat egiten duten gizonen emakumeek baino denbora gehiago igarotzen dute desplazatzen garraiobide guztietan, oinez egiten direnetan izan ezik. Zentzu honetan, oinez desplazatzen diren emakumeek joan-etorri hauetan gizonen baino 8 minutu gehiago igarotzen dituzte (54 minutu emakumeek eta 46 minutu gizonen).

²¹ Cabe matizar que una misma persona puede desplazarse durante el día utilizando varios medios de transporte, por lo que la suma de los porcentajes de población en relación a los medios de transporte utilizados no tiene necesariamente que dar como resultado 100.

²² Incluido taxi (Eustat-EPT 03).

²³ Atobús-autocar, tranvía-metro, tren, avión, barco (Eustat-EPT 03)

²⁴ La proporción de personas que se desplaza en este medio de transporte es muy pequeña por lo que no se consideran las desagregaciones obtenidas. Lo mismo se aplica al tiempo de esperas.

²¹ Esan beharra dago pertsona bat berak garraiobide bat baino gehiago erabil ditzakeela desplazatzeko egun batean, beraz, erabilitako garraiobideekiko harremanetan ateratzen den biztanleriaren ehunekoak baturak ez dauka 100 zertan izan.

²² Taxia barne (Eustat-DAI 03).

²³ Autobusa-autokarra, tranbia-metroa, trena, hegazkina, itsasontzia (Eustat-DAI 03).

²⁴ Garraiobide hauetan desplazatzen den biztanleriaren proportzioa oso txikia da, beraz ez dira kontuan hartu lortutako desagregazioak. Gauza bera gertatzen da zain egoteko denborarekin.

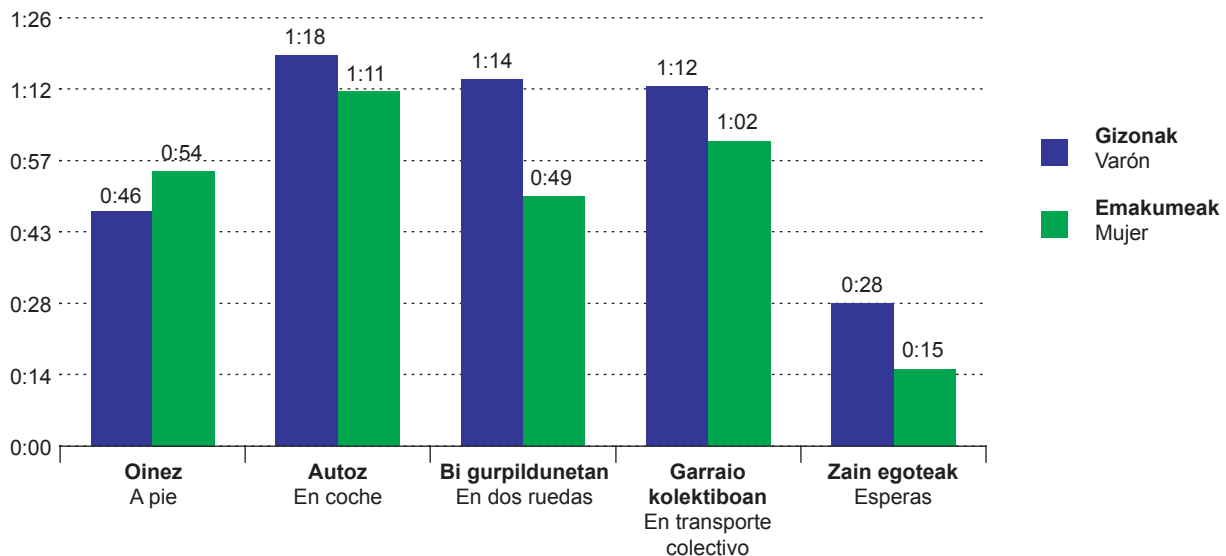
nes). Los varones dedican 1 hora y 18 minutos a los trayectos realizados en coche y 1 hora y 12 minutos a los trayectos realizados en transporte colectivo. Las mujeres, por su parte, invierten 1 hora y 11 minutos en trayectos realizados en coche y 1 hora y 2 minutos en los realizados en transporte colectivo.

nek). Gizonek ordubete eta 18 minutu igarotzen dituzte autoz egindako joan-etorrietan eta ordubete eta 12 minutu garraio kolektiboan egindakoetan. Emakumeek, aldiz, ordubete eta 11 minutu igarotzen dituzte autoz eta ordubete eta 2 minutu garraio kolektiboan.

Tiempo medio por participante, según medio de transporte y sexo. C.A. de Euskadi (hh:mm). 2003

2

Partaide bakoitzaren batez denbora, garraiobidearen eta sexuaren arabera. Euskal AE. (oo:mm). 2003



Iturria: EUSTAT. Denbora-aurrekontuen inkesta (DAI) 2003
Fuente: EUSTAT. Encuesta de Presupuestos de Tiempo (EPT) 2003

6.2. Movilidad y trayectos según Territorio Histórico

Según un estudio realizado por el Departamento de Transporte y Obras Públicas del Gobierno Vasco, en 2003 la movilidad generada por los residentes en la C.A. de Euskadi un día laborable promedio asciende a 5.464.160 desplazamientos. El 97% de los mismos derivan de relaciones internas dentro de cada territorio,

6.2. Mugikortasuna eta joan-etorriak Lurralde Historikoaren arabera

Eusko Jaurlaritzako Garraio eta Herri Lan Sailak egindako ikerketa baten arabera, 2003an Euskal AEn bizi direnek lanegun baten sortzen duten batez besteko mugikortasuna 5.464.160 desplazamendukoa da. Horietako %97 lurralde bakoitzaren barruko barne-harremanetatik datoz eta %1

Número de desplazamientos y porcentaje según procedencia y destino, por Territorio Histórico. 2003

3

Desplazamendu kopurua eta ehunekoa jatorriaren eta helmugaren arabera, Lurralde Historikoka. 2003

	Desplazamenduak Desplazamientos	(%)
Barnekoak Araba / Internos Álava	716.197	13,1
Barnekoak Bizkaia / Internos Bizkaia	2.682.404	49,1
Barnekoak Gipuzkoa / Internos Gipuzkoa	1.905.308	34,9
Araba-Gipuzkoa / Álava-Gipuzkoa	16.572	0,3
Araba-Bizkaia / Álava-Bizkaia	48.728	0,9
Bizkaia-Gipuzkoa	51.016	0,9
Araba-Kanpoko eremuak / Álava-Zonas externas	10.405	0,2
Bizkaia- Kanpoko eremuak / Bizkaia-Zonas externas	17.147	0,3
Gipuzkoa - Kanpoko eremuak / Guipúzcoa-Zonas externas	16.383	0,3

Iturria: Eusko Jaurlaritzako Garraio eta Herri Lan Saila. «Euskal Autonomia Erkidegoko Mugikortasunaren Azterlana 2003.»
Fuente: Departamento de Transporte y Obras Públicas del Gobierno Vasco. «Estudio de la movilidad en la Comunidad Autónoma Vasca. 2003.»

el 2% de relaciones interterritoriales y cerca del 1% corresponden a relaciones con zonas externas a la C.A. de Euskadi.

Según esta misma fuente, considerando la C.A. de Euskadi en su totalidad, el 50% de estos desplazamientos son originados por los residentes en Bizkaia, el 36% por residentes en Gipuzkoa y el 14% por residentes en Álava, lo que se corresponde con la diferencia poblacional existente entre los tres territorios. El área del Gran Bilbao es el punto de destino del 40% de los desplazamientos realizados (Bilbao 19%), Donostialdea del 18% (Donostia-San Sebastián 11%) y la Llanada Alavesa del 11% (Vitoria-Gasteiz 11%).

Número de desplazamientos y porcentaje según población, por territorio histórico. 2003

4

Desplazamendu kopurua eta ehunekoak biztanleriaren arabera, lurralde historikokoa. 2003

	Desplazamendu kopurua Nº desplazamientos	(%)	Biztanleria ²⁵ Población ²⁵	(%)
Euskal AE / C.A. de Euskadi	5.464.159	100	1.982.483	100
Araba / Álava	750.736	14	272.380	14
Bizkaia	2.758.254	50	1.071.457	54
Gipuzkoa	1.955.169	36	638.646	32

Iturria: Eusko Jaurlaritzako Garraio eta Herri Lan Saila. «Euskal Autonomia Erkidegoko Mugikortasunaren Azterlana 2003.»

Fuente: Departamento de Transporte y Obras Públicas del Gobierno Vasco. «Estudio de la movilidad en la Comunidad Autónoma Vasca. 2003.»

En este sentido, atendiendo a la movilidad de cada territorio histórico, la EPT muestra que Álava es el territorio en el que se desplaza un mayor número de personas, seguido muy de cerca de Bizkaia. En Gipuzkoa, se desplaza un 13% menos de población que en Álava. Las diferencias de género en cuanto al porcentaje de personas que realizan algún trayecto se acentúan en Bizkaia, donde la diferencia entre el porcentaje de varones y mujeres que realizan algún desplazamiento es de 12,4 puntos. No obstante, en este ámbito geográfico, las mujeres que se desplazan dedican algo más de tiempo que los varones, siendo el único territorio histórico donde el tiempo medio por participante de ellas es mayor que el de ellos. Teniendo en cuenta el tiempo relacionado con la movilidad, es en Álava donde las diferencias de género son más relevantes: los varones que se desplazan invierten 12 minutos más que las mujeres que también lo hacen.

Tiempo medio social, tiempo medio por participante y porcentaje de población que se desplaza, según sexo y territorio histórico. 2003

5

Batez besteko denbora soziala partaide bakoitzaren batez besteko denbora eta desplazatzen den biztanleriaren ehunekoak sexuaren eta lurralde historikokoaren arabera. 2003

	Araba Álava			Bizkaia			Gipuzkoa		
	Guzt. Total	Gizon Varón	Emak. Mujer	Guzt. Total	Gizon Varón	Emak. Mujer	Guzt. Total	Gizon Varón	Emak. Mujer
Batez besteko denbora soziala (oo:mm) Tiempo medio social (hh:mm)	1:08	1:15	1:00	1:15	1:21	1:10	0:57	1:03	0:51
Partaide bakoitzaren batez besteko denbora (oo:mm) Tiempo medio por participante (hh:mm)	1:21	1:27	1:15	1:31	1:30	1:32	1:20	1:23	1:18
Biztanleriaren ehunekoak (%) Porcentaje de población (%)	83,5	86,0	80,8	82,6	89,2	76,8	70,8	76,1	65,8

Iturria: EUSTAT. Denbora-urrekontuen inkesta (DAI) 2003

Fuente: EUSTAT. Encuesta de Presupuestos de Tiempo (EPT) 2003

²⁵ Hace referencia a la población mayor de 5 años.

²⁵ 5 urtez gorako biztanleriari egiten dio erreferentzia.

En relación a los medios de transporte utilizados se observan también diferencias claras según el territorio histórico. Gipuzkoa es el territorio donde se desplaza a pie un menor porcentaje de población (no alcanza el 50%), mientras que en Bizkaia y Álava lo hacen seis de cada diez personas mayores de 16 años. Cabe señalar también que en Bizkaia se desplaza en transporte colectivo un mayor porcentaje de personas que en las otras dos provincias. Los porcentajes se mantienen con relación a la utilización del coche. Se perciben diferencias de género significativas en cuanto a la utilización del coche y del transporte colectivo en todos los territorios históricos. Con respecto a la población que realiza algún desplazamiento a pie, es en Álava donde se constatan las diferencias más relevantes, ya que el porcentaje de mujeres que realiza este tipo de trayecto supera al de varones en 10,6 puntos.

Erabiltzen diren garraiobideei dagokienez, alde nabarmenak daude lurralde historiko batetik bestera. Gipuzkoa da biztanleriaren ehuneko txikiena oinez desplazatzen den lurraldea (ez da %50era iristen), Bizkaian eta Araban, aldiz, 16 urtez gorako hamarretik sei desplazatzen da oinez. Aipatu beharra dago Bizkaian beste bi probintzietan baino pertsonen portzentaje handiagoa desplazatzen dela garraio kolektiboan. Ehunekoak mantendu egiten dira autoaren erabilerari dagokionez. Generoaren arabera alde esanguratsuak daude autoaren eta garraio kolektiboaren erabileran lurralde historiko guztietan. Desplazamenduren bat oinez egiten duen biztanleriari dagokionez, Araban daude alderik nabarmenenak, mota honetako joan-etorria egiten duten emakumeen ehuneko gizonena baino 10,6 puntu handiagoa baita.

Porcentaje de población que se desplaza según medio de transporte, territorio histórico y sexo. 2003

6

Desplazaten den biztanleriaren ehunekoak garraiobidearen, lurralde historikoaren eta sexuaren arabera. 2003

	Araba Álava			Bizkaia			Gipuzkoa		
	Guzt. Total	Gizon Varón	Emak. Mujer	Guzt. Total	Gizon Varón	Emak. Mujer	Guzt. Total	Gizon Varón	Emak. Mujer
Oinez / A pie	63,9	58,9	69,5	66,5	66,7	66,3	43,8	44,2	43,4
Autoz / En coche	38,1	47,5	27,7	36,3	47,8	25,9	38,3	47,2	29,9
Bi gurpildunetan / En dos ruedas	1,4	1,7	1,2	0,8	0,6	1,1	2,5	4,0	1,2
Garraio kolektiboan / En transporte colectivo	9,0	7,7	10,5	18,5	14,8	21,9	9,4	6,5	12,2
Zain egoteak / Esperas	2,8	3,6	2,0	3,1	3,4	2,8	1,5	1,3	1,7

Iturria: EUSTAT. Denbora-aurrekontuen inkesta (DAI) 2003

Fuente: EUSTAT. Encuesta de Presupuestos de Tiempo (EPT) 2003

Las diferencias con respecto a los medios de transporte utilizados derivan en gran medida de la oferta de servicios de cada territorio. La oferta de transporte público es mayor en Bizkaia que en Gipuzkoa y Álava. Según el estudio realizado por el Departamento de Transporte y Obras Públicas del Gobierno Vasco, la oferta de plazas/hora de transporte público en la C.A. de Euskadi asciende a 158.281, representando Bizkaia el 78%, Gipuzkoa el 21% y Álava el 6% de ellos. En

Erabiltzen diren garraiobidearekiko dauden aldeak lurralde bakoitzak duen zerbitzu eskaintzaren arabera dira hein handi batean. Bizkaian garraio publiko gehiago eskaintzen da Gipuzkoan eta Araban baino. Eusko Jaurlaritzako Garraio eta Herri Lan Sailak egindako azterketaren arabera, Euskal AEn dagoen garraio publikoaren plaza/ordu eskaintza 158.281koa da; horietatik %78 Bizkaia du, Gipuzkoak %21 eta Arabak %6. 1.000 biztanleko eskaintzen den plaza/or-

Oferta de transporte público según territorio histórico. 2003

7

Garraio publiko eskaintza lurralde historikoaren arabera. 2003

	Plazak/ordu ²⁶ Plazas/hora ²⁶	%	Plazak/1.000 biztanle Plazas/1.000 habitantes
Euskal AE / C.A. de Euskadi	158.281	—	76,0
Araba / Álava	10.116	6	35,3
Bizkaia	123.548	78	110,0
Gipuzkoa	32.656	21	48,5

Iturria: Eusko Jaurlaritzako Garraio eta Herri Lan Saila. «Euskal Autonomia Erkidegoko Mugikortasunaren Azterlana 2003.»

Fuente: Departamento de Transporte y Obras Públicas del Gobierno Vasco. «Estudio de la movilidad en la Comunidad Autónoma Vasca. 2003.»

²⁶ Las plazas correspondientes a líneas de transporte interterritoriales se han adjudicado a cada uno de los territorios que conectan; por tanto, la suma total de la C.A. de Euskadi no se corresponde con la suma de plazas/hora de los tres territorios.

²⁶ Lurralde arteko garraio lerroei dagozkien plazak, lotzen dituen lurralde bakoitzari esleitu zaizkio; beraz, Euskal Aeko batura ez dator bat hiru lurraldeetako plaza/ordu baturarekin.

cuanto a las plazas/hora por 1.000 habitantes, el ratio total es de 76, siendo en Bizkaia de 110, muy superior al valor alcanzado en Álava y Gipuzkoa (35,3 plazas/hora por 1.000 habitantes y 48,5 plazas/hora por 1.000 habitantes respectivamente).

Si analizamos la oferta de transporte público en función de los medios de transporte, la situación es la misma respecto a Álava, ya que presenta la oferta de transporte público más reducida. El diferencial existente entre Bizkaia y Gipuzkoa esta motivado por la amplitud de la oferta de tren en Bizkaia y fundamentalmente por la oferta de plazas de metro (34.176 plazas/hora), que suponen el 53% de la oferta de plazas en este medio de transporte.

duari dagokionez, osoko ratioa 76koa da, Bizkaian 110ekoa da, Arabako eta Gipuzkoako balioa baino askoz handiagoa (35,3 plaza/orduko 1.000 biztanleko eta 48,5 plaza/orduko 1.000 biztanleko hurrenez hurren).

Garraio publikoaren eskaintza garraio bideen arabera aztertuz gero, egoera berdina da Arabari dagokionean, garraio publikoaren eskaintza txikiena hor baitago. Bizkaia eta Gipuzkoaren arteko aldearen oinarrian Bizkaiko tren eskaintza zabalago dago eta, batez ere, metroaren plaza eskaintza zabalago (34.176 plaza/ordu), garraio bide honetan eskaintzen diren plaza guztien %53a baita.

Oferta de transporte público por medio de transporte, según territorio histórico. 2003

8

Garraio publikoaren eskaintza garraio bideen arabera lurralde historikoko. 2003

	Plazak/ordua TRENA Plazas/hora TREN	Plazak/ordua BUSA Plazas/hora BUS	Plazak/ordua Trena/1.000 bizt. Plazas/hora Tren/1.000 hab.	Plazak/ordua Busa/1.000 bizt. Plazas/hora Bus/1.000 hab.
Araba / Álava	4.315	5.151	15,1	18,0
Bizkaia	64.552	58.996	57,5	52,6
Gipuzkoa	7.055	25.601	10,5	38,0

Iturria: Eusko Jaurlaritzako Garraio eta Herri Lan Saila. «Euskal Autonomia Erkidegoko Mugikortasunaren Azterlana 2003.»

Fuente: Departamento de Transporte y Obras Públicas del Gobierno Vasco. «Estudio de la movilidad en la Comunidad Autónoma Vasca. 2003.»

El parque de turismos²⁷ también varía según el territorio histórico. Más de la mitad de los vehículos matriculados en la C.A. de Euskadi se encuentran en Bizkaia.

Automobil parkea²⁷ ere aldatu egiten da lurralde historiko batetik bestera. Euskal AEn matrikulatutako ibilgailuen erdia baino gehiago Bizkaian daude.

Parque de turismos según territorio histórico. 2004

9

Automobil parkea lurralde historikoaren arabera. 2004

	Automobil kopurua / N° Turismos	%
Euskal AE / C.A de Euskadi	874.085	100,0
Araba / Álava	129.882	14,9
Bizkaia	461.216	52,7
Gipuzkoa	282.987	32,2

Iturria: Eustat.

Fuente: Eustat.

6.3. Movilidad y trayectos según motivo del desplazamiento

Se pueden clasificar los trayectos en dos grandes grupos según el motivo del desplazamiento. Por un lado, están los trayectos relacionados con el trabajo²⁸ y los estudios, y por otro

²⁷ Está constituido por todos los turismos, que teóricamente circulan. De este modo, incluye todas las matriculaciones que haya habido durante todos los años menos las bajas producidas y las modificaciones debidas por las reformas.

²⁸ Se entiende el trabajo en su acepción general, en relación a la carga global de trabajo. La carga global de trabajo hace referencia tanto al trabajo remunerado como al no remunerado (el doméstico y de cuidados).

6.3. Mugikortasuna eta joan-etorriak desplazatzeko zergatiaren arabera

Joan-etorriak bi talde handitan sailka daitezke desplazatzeko zergatiaren arabera. Batetik, lanarekin²⁸ eta ikasketekin loturiko joan-etorriak daude eta, bestetik, aisiarekin, kulturarekin,

²⁷ Teorikoki zirkulatzen ari diren automobilek osatzen dute. Urte guztietan egondako matrikulazio guztiak sartzen dira hor bajak eta erreformengatik aldaketak izan ezik.

²⁸ Lana bere esanahi orokorrean hartu da, lanaren karga globalarekin lotuta. Lanaren karga globalak erreferentzia egiten dio ordaindutako lanari eta ordaindu gabeari (etxekoa eta zaintzekoa).

lado, con el ocio, la cultura, el deporte y la vida social, más vinculados con el tiempo libre. Teniendo en cuenta que una misma persona puede realizar varios trayectos durante el día por diferentes motivos²⁹, cabe señalar que tres de cada cuatro personas realizan desplazamientos relacionados con el trabajo y el estudio (el 76,9%), y casi la mitad de la población se desplaza también por motivos relacionados con ocio, cultura, deporte y la vida social (el 48,7%)³⁰.

Si atendemos a los tiempos medios que ocupan a quienes se desplazan, se constata que se invierte casi el mismo tiempo en desplazamientos relacionados con actividades de ocio, cultura, deporte y la vida social (actividades con cierto grado de libertad de elección) que en actividades relacionadas con el trabajo y el estudio (de carácter más obligatorio); todos ellos absorben alrededor de una hora. Asimismo, los datos muestran un comportamiento más igualitario entre varones y mujeres con respecto a la movilidad relacionada con el ocio, la cultura, el deporte y la vida social que a la relacionada con el trabajo.

kirolarekin eta gizarteko bizitzarekin lotutakoak, denbora librearekin harreman estuagoa dutenak. Kontuan izanda pertsona bat berak egunean joan-etorri bat baino gehiago egin dezakeela arrazoi desberdinengatik²⁹, esan beharra dago lau pertsonatik hiruk lanarekin eta ikasketekin loturiko desplazamenduetan egiten dituztela (%76,9), eta biztanleriaren ia erdia aisiarekin, kulturarekin, kirolarekin eta gizarteko bizitzarekin loturiko zergatiengatik ere desplazatzen dela (%48,7)³⁰.

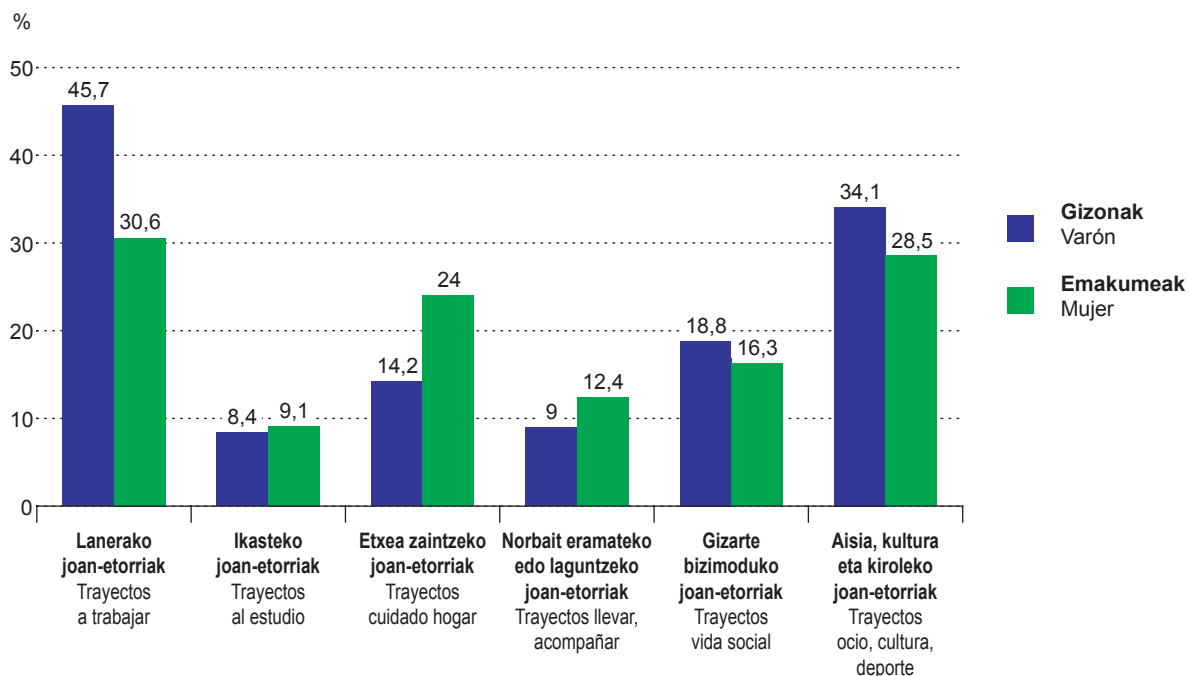
Desplazatzen direnek igarotzen dituzten batez besteko denborak kontuan hartuz gero, ikusten da ia denbora berdina igarotzen dela aisiarekin, kulturarekin, kirolarekin eta gizarteko bizitzarekin loturiko jarduerekin (aukeratzeko nolabaiteko askatasuna dagoen jarduerak) loturiko desplazamenduetan eta lanarekin eta ikasketekin loturikoetan (izaera derrigorrezkoagoa dutenetan); horiek guztiek ordubete inguru hartzen dute. Era berean, datuek erakusten dute jarrera berdina dela gizon eta emakumeen artean aisiarekin, kulturarekin, kirolarekin eta gizarteko bizitzarekin loturiko desplazamenduetan lanarekin loturikoetan baino.

Porcentaje de población que se desplaza según motivo del trayecto y sexo. C.A. de Euskadi

3

Joan-etorriak egiten dituen biztanleriaren ehunekoa, joan-etorrien arrotziaren eta sexuaren arabera. Euskal AE

2003



Iturria: EUSTAT. Denbora-aurrekontuen inkesta (DAI) 2003
Fuente: EUSTAT. Encuesta de Presupuestos de Tiempo (EPT) 2003

Dos de cada diez personas mayores de 16 años dedican un tiempo mínimo de cinco minutos a trayectos relacionados con el trabajo doméstico (19,3%). Las cifras reflejan una mayor dedicación por parte de las mujeres al trabajo doméstico

16 urtez gorako hamar pertsonatik bik gutxienez bost minutu igarotzen ditu etxeko lanekin loturiko joan-etorrietan (%19,3). Zifrek adierazten dutenez, emakumeek denbora gehiago eskaintzen diete etxeko lanei, lana generoaren ara-

²⁹ Por lo tanto, la suma de los trayectos realizados según el motivo de los desplazamientos no necesariamente debe resultar 100.

³⁰ Es interesante señalar que hay muy pocas personas que dedican algo de tiempo a trayectos referidos a actividades relacionadas con servicios y organizaciones, a trayectos de ayuda a otros hogares, y a otros trayectos (no llega al 1%), así como a esperas en trayectos (2,5%), por lo que no se consideran las desagregaciones obtenidas.

²⁹ Beraz, egindako joan-etorrien baturak desplazatzeko zergatien arabera ez du 100 eman beharrik.

³⁰ Interesgarria da adieraztea oso jende gutxi dagoela zerbitzuekin eta antolakuntzekin loturiko jarduerengatik, beste etxe batzuetan laguntzeagatik eta bestelako joan-etorriak egiten denbora igarotzen duena (ez dira %1era iristen), joan-etorrietan zain egoten ere bai (%2,5), beraz, ez dira kontuan hartu lortutako desagregazioak.

derivada de la división tradicional del trabajo según el género: el 24,0% de las mujeres frente al 14,2% de los varones realiza este tipo de trayectos. Las personas que realizan este tipo de desplazamientos invierten una media de 37 minutos al día (39 minutos los varones y 35 minutos las mujeres). Probablemente los varones realizan desplazamientos de mayor distancia que las mujeres (utilizando el transporte privado). La pauta de movilidad de las mujeres en este caso parece estar vinculada a desplazamientos más cortos, generalmente a pie, pero más numerosos³¹.

Una de cada diez personas dedica algo de tiempo a trayectos relacionados con llevar o acompañar a alguien³² (10,8%). En este caso, también son las mujeres las que realizan este tipo de trayectos en mayor medida: el 12,4% de las mujeres frente al 9% de los varones. Es importante señalar que las mujeres invierten casi una hora diaria (56 minutos) y los varones algo más de media hora (37 minutos) en este tipo de desplazamientos.

Cuatro de cada diez personas se desplazan para ir a trabajar de forma remunerada fuera de casa (37,9%). En este caso, es mayor el porcentaje de varones que de mujeres: 45,7% de los varones frente al 30,6% de las mujeres, lo que refleja una participación desigual en el mercado laboral según el género. Teniendo en cuenta las personas que se desplazan, la media de tiempo diario invertido es de 1 hora y 5 minutos diarios y es muy similar a aquel que dedican los estudiantes a desplazarse por motivos académicos (1 hora y 4 minutos). La diferencia es que el número de gente que se desplaza para estudiar es cuatro veces menor del que lo hace para realizar un trabajo remunerado³³. Entre las personas que realizan trayectos relacionados con el trabajo remunerado, los varones invierten 1 hora y 5 minutos, tiempo muy similar al que dedican las mujeres, 1 hora y 6 minutos. En relación al estudio, los varones dedican algo más tiempo a este tipo de trayectos que las mujeres: 1 hora y 11 minutos los varones y 58 minutos las mujeres.

Cabe señalar que, según el estudio del Departamento de Transportes y Obras Públicas del Gobierno Vasco, en la C.A. de Euskadi el 44% de la población ocupada se desplaza a otros municipios por motivos laborales. El porcentaje es mayor en Bizkaia (53%) que en Gipuzkoa (41%), siendo muy reducido en Álava (17%) debido al peso de Vitoria-Gasteiz en el conjunto del territorio, con un índice de autocontención laboral³⁴ del 91%. En concreto, 389.988 personas se desplazan a diario en la C.A. de Euskadi a un municipio distinto del de residencia. En cuanto a las tres capitales, el mayor índice de autocontención se registra en Vitoria-Gasteiz (91%), siendo similar el de Donostia-San Sebastián y Bilbao (72% y 71% respectivamente). La localización de los puestos de trabajo se ajusta a la ubicación de los centros de actividad y a la distribución poblacional de los municipios y comarcas. El 39% de los puestos de trabajo de la C.A. de Euskadi corresponde al Gran Bilbao (Bilbao el 20%), el 15% a Donostialdea (10% Donostia-San Sebastián) y el 13% a la Llanada Alavesa (12% Vitoria-Gasteiz).

³¹ Otros estudios también apuntan en este sentido (Díaz Muñoz, 2003).

³² Los trayectos relacionados con llevar o acompañar a alguien los identificamos con el trabajo de cuidados.

³³ El 8,8% de la población realiza desplazamientos relacionados con el estudio, 8,4% de varones y 9,1% de mujeres, concentrados en las generaciones más jóvenes.

³⁴ Por autocontención laboral se entiende la población ocupada que tiene su domicilio y trabajo en el mismo municipio.

bera modu tradizionallean banatzearen ondorioz: emakumeen %24,0k eta gizonen %14,2ak egiten dute mota honetako joan-etorriren bat. Desplazamendu mota hau egiten duten pertsonak egunean 37 minutu igarotzen dituzten batez beste (39 minutu gizonen eta 35 emakumeen). Seguruenez gizonen distantzia luzeagoko desplazamenduak egiten dituzte emakumeen baino (garraio pribatua erabilia). Emakumeen mugikortasun jarraibidea kasu honetan desplazamendu laburragoei lotuta dagoela dirudi, gehienetan oinez, baina gehiago egiten dituztela³¹.

Hamar pertsonatik batek igarotzen du denboraren bat norbait eramatearekin edo norbait lagun egitearekin loturiko joan-etorrietan³² (%10,8). Kasu honetan ere emakumeak dira joan-etorri horiek gehien egiten dituztenak: emakumeen %12,4 eta gizonen %9. Garrantzitsua da adieraztea emakumeek ia egunean ordubete (56 minutu) igarotzen dutela desplazamendu mota hauetan eta gizonen ordu-erdi pasatxo (37 minutu).

Hamar pertsonatik lau desplazatzen dira etxetik kanpo ordaindutako lana egitera joateko (%37,9). Kasu honetan, gizonen egiteko handiagoa da emakumeena baino: gizonen %45,7 eta emakumeen %30,6, horrek adierazten du lan merkatuan partehartzea desberdina dela generoaren arabera. Desplazatzen diren pertsonak kontuan hartuz gero, egunean batez beste igarotzen duten denbora (ordubete eta 5 minutu) ikasleek zergati akademikoengatik desplazatzen igarotzen dutenaren oso antzekoa da (ordubete eta 4 minutu). Aldea da ikasteko desplazatzen den jende kopurua ordaindutako lana egiteko desplazatzen dena baino lau aldiz txikiagoa dela³³. Ordaindutako lanarekin loturiko joan-etorriak egiten dituzten pertsonen artean, gizonen ordubete eta 5 minutu igarotzen dituzte, emakumeek igarotzen duten denboraren oso antzekoa, ordubete eta 6 minutu. Ikasketei dagokienez, gizonen mota honetako joan-etorrietan emakumeek baino denbora gehiago igarotzen dute: ordubete eta 11 minutu gizonen eta 58 minutu emakumeen.

Azpimarratu beharra dago Eusko Jaurlaritzako Garraio eta Herri Sailak egindako ikerketaren arabera Euskal AEn okupatutako biztanleriaren %44 beste udalerrri batzuetara desplazatzen dela lanagatik. Portzentaia handiagoa da Bizkaian (%53) Gipuzkoan baino (%41), eta oso txikia da Araban (%17) lurralde osoan Vitoria-Gasteizek duen pisua dela eta, %91ko euspen indizea³⁴ du. Zehatz esanda, Euskal AEn 389.988 pertsona desplazatzen dira egunero bizi direna ez den udalerrri batera. Hiru hiriburuei dagokienez, bertan bizi eta lana egiten dutenen indizea handiena Vitoria-Gasteizek du (%91). Donostian eta Bilbaon antzekoa da (%72 eta %71 hurrenez hurren). Laneko postuen kokapena jarduera zentron kokapenarekin bat dator, baita udalerrien eta eskualdeen biztanleria banaketarekin ere. Euskal AEn lanpostuen %39 Bilbao Handian dago (Bilbaon %20), %15 Donostialdean (%10 Donostian bertan) eta %13 Arabako Lautadan (%12 Vitoria-Gasteizen).

³¹ Beste azterketa batzuk ere gauza bera diote (Díaz Muñoz, 2003).

³² Norbait eramatearekin edo norbait lagun egitearekin loturiko joan-etorriak zaintza lanekin identifikatzen ditugu.

³³ Biztanleriaren %8,8k ikasketekin loturiko joan-etorriak egiten ditu, gizonen %8,4k eta emakumeen %9,1ek, eta belaunaldi gazteentan kontzentratzen da.

³⁴ Udalerrri berean bizi eta lan egitari lan-autokontentzia deritzo.

	Euskal AE C.A.de Euskadi	Araba Álava	Bizkaia	Gipuzkoa
Okupaturako biztanleria Población ocupada	888.343	136.528	454.893	296.922
Bizi den udalerrrian lana egiten duen biztanleria Población ocupada en su municipio de residencia	498.355	113.918	213.123	174.314
Udalerrri berean bizi eta lana egiten dutenen indizea (%) Índice de autocontención (%)	56	83	47	59

Iturria: Eusko Jaurlaritzako Garraio eta Herri Lan Saila. «Euskal Autonomia Erkidegoko Mugikortasunaren Azterlana 2003.»

Fuente: Departamento de Transporte y Obras Públicas del Gobierno Vasco. «Estudio de la movilidad en la Comunidad Autónoma Vasca. 2003.»

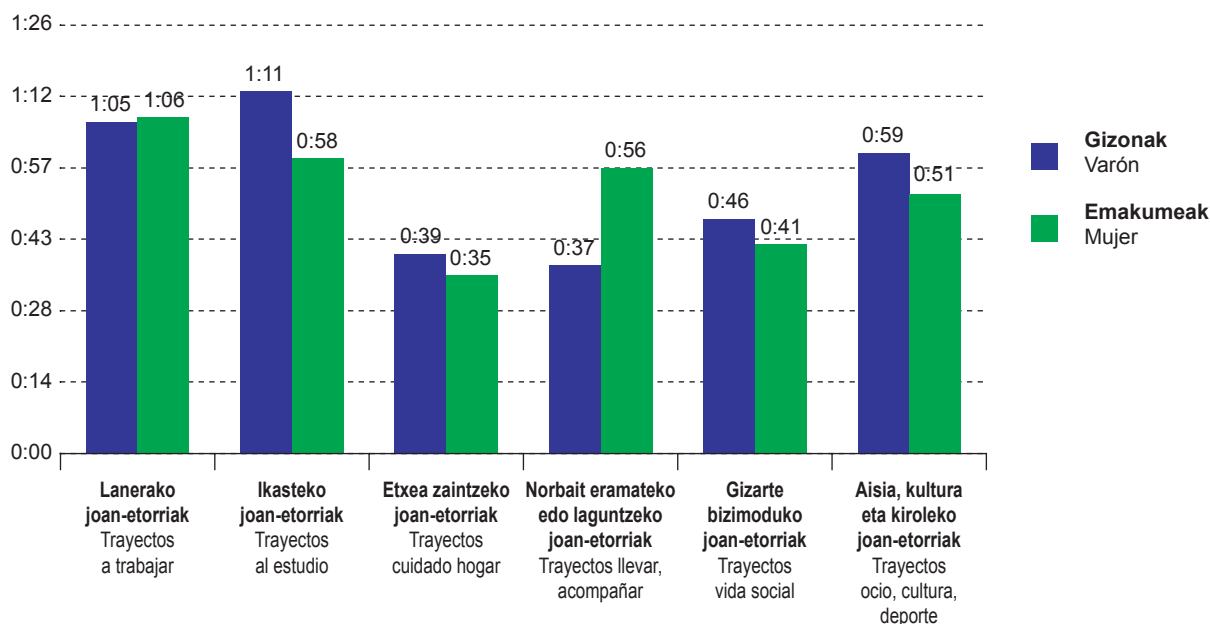
Un tercio de la población vasca se desplaza para realizar actividades de ocio, cultura y deporte (31,2%). La diferencia entre varones y mujeres es de 5,6 puntos: el 34,1% de los varones y el 28,5% de las mujeres realiza este tipo de trayectos. Teniendo en cuenta las personas que realizan estos trayectos, el tiempo medio dedicado es de casi una hora (55 minutos), 59 minutos los varones y 51 minutos las mujeres. Por otro lado, el 17,5% de la población realiza trayectos relacionados con actividades de participación en la vida social³⁵: 18,8% de las mujeres y 16,7% de los varones. La po-

Euskal biztanleriaren heren bat desplazatzen da aisiarekin, kulturarekin eta kirolarekin loturiko jardueraren bat egitera (%31,2). Gizon eta emakumeen arteko aldea 5,6 puntukoa da: gizonen %34,1ek eta emakumeen %28,5ek egiten du mota honetako joan-etorria. Joan-etorri hauek egiten dituztenak kontuan izanez gero, igarotzen den batez besteko denbora ia ordubete da (55 minutu), 59 minutu gizonen eta 51 emakumeen. Bestetik, biztanleriaren %17,5ek egiten du gizarteko bizitzan parte hartzearekin loturiko jardueretara joan-etorriren bat³⁵: emakumeen %18,8k eta gizonen %16,7k.

Tiempo medio por participante según sexo y motivo del trayecto. (hh:mm). 2003

4

Partaide bakoitzeko batez besteko denbora, sexuaren eta joan-etorrien arrazoien arabera. (oo:mm). 2003



Iturria: EUSTAT. Denbora-aurrekontuen inkesta (DAI) 2003

Fuente: EUSTAT. Encuesta de Presupuestos de Tiempo (EPT) 2003

³⁵ La vida social hace referencia a recepciones y salidas, conversaciones, participación religiosa, participación civil, desinteresada y ayudas, trabajo desinteresado al servicio de una organización (no para terceros ni para personas); trabajo voluntario, y ayudas informales a otros hogares (trabajo al servicio de terceras personas) (Eustat-EPT 03).

³⁵ Gizarteko bizitza dira harrerak eta irteerak, hizketaldiak, erlijioan parte hartzeak, partehartze zibilak, irabaz asmorik gabeak eta laguntzak, antolakuntza bati eskaintzen zaion laguntza irabaz asmorik gabea (ez hirugarrenentzat ezta pertsonentzat ere); lan boluntarioa eta beste etxeei eskaintzen zaian laguntza informala (hirugarrenen zerbitzurako lana) (Eustat-DAI 03).

blación que realiza este tipo de trayectos invierte casi tres cuartos de hora en ello (44 minutos): 46 minutos los varones y 41 minutos las mujeres.

6.4. Movilidad y trayectos según edad de la población

Existen diferencias significativas en el comportamiento de la población según la edad. Las generaciones más jóvenes son las que se desplazan en mayor proporción y las que más tiempo dedican a ello. El 91,7% de las personas de entre 16 y 34 años se desplaza diariamente, mientras que entre los mayores de 60 años sólo lo hace un 57,4%. La movilidad de las mujeres es menor que la de los varones, aunque se constatan porcentajes más igualitarios entre la población joven. Entre la población de 16 a 34 años se desplaza el 92,5% de los varones y el 90,8% de las mujeres, entre la población de 35 a 60 años lo hace el 89,4% y 77,1% respectivamente y entre los mayores de 60 años el 64% y 52,5%. Asimismo, la población vasca de 16 a 34 años invierte más del doble de tiempo en trasladarse que los mayores de 59 años³⁶. El tiempo medio social dedicado por el resto de la población (los de 35 a 59 años), está más próximo al que dedican los jóvenes que los mayores (es de 1 hora y 30 minutos).

Atendiendo solamente a la población que se desplaza, la tendencia se mantiene, aunque las diferencias entre edades disminuyen, debido a que el tiempo dedicado a los trayectos por los más mayores aumenta considerablemente. Esta diferencia entre el tiempo medio social y el tiempo medio por participante de la población de 60 años y más refleja la falta, o imposibilidad, de movilidad de un número considerable de ellos y, sobre todo, de ellas, que se refleja en los bajos porcentajes de población que se desplaza. Conforme va aumentando la edad, disminuye el tiempo que se dedica a trayectos: 1 hora y 41 minutos entre la población de 16 a 34 años, 1 hora y 24 minutos entre la de 35 a 59 años y 1 hora y 8 minutos entre los mayores de 59 años.

También existen diferencias significativas en relación al medio de transporte utilizado. Las generaciones más jóvenes son las que en mayor medida se desplazan a pie (el 70,4%) o en transporte colectivo (25,4%), ya que una buena parte de ellos no cuentan con la edad o los recursos propios suficientes para desplazarse en coche o se desplazan a distancias cortas. No obstante, los varones se desplazan en coche en mayor medida que las mujeres en todos los tramos de edad, y ellas utilizan en mayor medida el transporte público. Esta tendencia se acentúa en el caso de las jóvenes: un tercio de las mujeres menores de 34 años (33,6%) utiliza el transporte colectivo frente al 17,4% de los varones. Más de la mitad de los varones de entre 16 y 59 años se desplaza en coche, mientras el porcentaje de mujeres que también lo hace no llega al 40%³⁷. Los varones de entre 35 a 59 años constituyen el único grupo que se desplaza en coche en mayor medida que a pie (56% a pie y 57,9% en coche). Entre las genera-

³⁶ El tiempo medio social de la población de 16 a 34 años es de 1 hora y 32 minutos y el de los mayores de 59 años de 39 minutos.

³⁷ El 53,3% de los varones de 16 a 34 años, el 57,9% de los de 35 a 59 años y el 20% de los mayores de 60 años utiliza el coche en un día promedio, frente al 39,1% de las mujeres de 16 a 35 años y el 33% de las de 35 a 59 años y el 8,1% de las mayores de 60 años.

Joan-etorri hauek egiten dituen biztanleriak ia hiru ordu laurden igarotzen ditu horretan (44 minutu): 46 minutu gizonak eta 41 emakumeek.

6.4. Mugikortasuna eta joan-etorriak biztanleriaren adinaren arabera

Alde esanguratsua daude biztanleriaren jarreran adinaren arabera. Belaunaldi gazteenak dira gehien desplazatzen direnak eta horretan denbora gehien igarotzen dutenak. 16-34 urte bitartekoen %91,7 egunero desplazatzen da, aldiz, 60 urtez gorakoen artean %57,4 bakarrik desplazatzen da. Emakumeen mugikortasuna gizonena baino urriagoa da, nahiz eta ehunekoak berdinagoak diren gazteen artean. 16-34 urte bitarteko biztanleriaren artean gizonen %92,5 eta emakumeen %90,8 desplazatzen da, 35-60 urte bitarteko biztanleriaren artean %89,4 eta %77,1 desplazatzen da, hurrenez hurren, eta 60 urtetik gorakoen artean %64 eta %52,5. Era berean, 16-34 urte bitarteko euskal biztanleriak 59 urtez gorako denbora bikoitza baino gehiago igarotzen dute joan-etorriak egiten³⁶. Gainontzeko biztanleriak (35-59 urte bitartekoak) igarotzen duen batez besteko denbora soziala gertuago dago gazteek igarotzen dutenetik helduek igarotzen dutenetik baino (ordubete eta 30 minutu).

Desplazatzen den biztanleria bakarrik hartuz gero kontuan, joerak bere horretan dirau, adinen arteko aldeak txikiagoatu egiten diren arren, helduek joan-etorrietan igarotzen duten denbora nabarmen gehitzen baita. Batez besteko denbora sozialaren eta 60 urtez gorako biztanleriaren partaide bakoitzaren batez besteko denboraren arteko aldeak islatzen du horietako askok, batez ere emakumeek, mugitzeko duten zailtasuna edo ezintasuna, eta hori islatzen da desplazatzen den biztanleria kopuru txikia izatean. Adinean gora egin ahal, joan-etorri eskaintako denborak behera egiten du: ordubete eta 41 minutu 16-34 urte bitartekoek, ordubete eta 24 minutu 35-59 urte bitartekoek eta ordubete eta 8 minutu 59 urtez gorakoek.

Aldea dago erabilitako garraibideari dagokionean ere. Belaunaldi gazteenak dira oinez gehien ibiltzen direnak (%70,4) edo garraio kolektiboa erabiltzen dutenak (%25,4), izan ere horietako askok ez du autoz joateko adinik edo behar adina baliabide edo joan-etorri laburrak egiten dituzte. Baina gizonak autoan gehiago ibiltzen dira emakumeak baino adin guztietan eta emakumeek garraio publikoa gehiago erabiltzen dute. Joera hori areagotu egiten da gazteen kasuan: 34 urtez beherako emakumeen heren batek (%33,6) garraio kolektiboa erabiltzen du, gizonetan, berriz, %17,4k. 16-59 urte bitarteko gizonen erdia baino gehiago autoz desplazatzen da, aldiz, emakumeen kasuan ez da %40ra iristen³⁷. 35-59 urte bitarteko gizonena da oinez baino autoz gehiago ibiltzen den talde bakarra (%56 oinez eta %57,9 autoz). Belaunaldi zaharragoen artean, autoa eta garraio kolektiboa erabiltzen duen pertsonen ehuneko asko jaisten da, erdiak oinez ibiltzen baitira (gizonen %51,7 eta emaku-

³⁶ Biztanleriaren batez besteko denbora soziala 16-34 urte artean ordubete eta 32 minutukoa da eta 59 urtez gorakoen artean 39 minutukoa.

³⁷ 16-34 urte bitarteko gizonen %53,3k, 35-59 urte bitartekoek %57,9k eta 60 urtetik gorakoek %20k erabiltzen du autoa egunero batez beste. Emakumeek, aldiz, 16-35 urte bitartekoek %39,1ek, 35-59 urte bitartekoek %33k eta 60 urtetik gorakoek %8,1ek.

ciones más mayores, el porcentaje de personas que utiliza el coche y el transporte colectivo baja considerablemente, pues la mitad de las personas se desplaza a pie (51,7% los varones y 47,4% entre las mujeres)³⁸. De estos datos se puede deducir que los mayores realizan recorridos más cortos, la mayoría probablemente a lugares cercanos a la vivienda.

En relación al motivo de los trayectos, cabe señalar que las mujeres realizan trayectos relacionados con el trabajo doméstico y de cuidados en mayor medida que los varones en todos los tramos de edad. Entre los varones es mayor el porcentaje de personas que realiza trayectos relacionados con el trabajo remunerado que el que realiza trayectos relacionados con el trabajo doméstico y de cuidados, y entre las mujeres ocurre lo contrario, excepto entre las que tienen de 16 a 34 años, que realizan trayectos relacionados con el trabajo remunerado en mayor medida que los relacionados con el trabajo doméstico y de cuidados. Entre las mujeres son las más jóvenes las que muestran los porcentajes más bajos relacionados con los trayectos debidos al trabajo doméstico y de cuidados: una de cada tres mujeres menores de 35 años los realiza (el 30,6%). Este porcentaje, sin embargo, resulta mayor que el de cualquiera de los grupos masculinos. Entre ellos, el que muestra un mayor porcentaje es el de 35 a 59 años, con una tasa de 26,5%.

Entre los trayectos que se realizan por motivos laborales cabe señalar que el porcentaje de mujeres y varones varía considerablemente según la edad, aunque se constata un comportamiento más igualitario entre la población más joven. Entre los menores de 34 años un 50% de la población masculina realiza algún desplazamiento con este fin, frente al 48,1% de población femenina. En el grupo de 35 a 59 años, el 60,8% de los varones frente a 37,1% de las mujeres y, entre los mayores de 59 años, el 11% de los varones frente al 4,4% de las mujeres. Estos porcentajes reflejan, de nuevo, la desigual participación de varones y mujeres en el mercado laboral. El ciclo vital de las mujeres está muy relacionado con el acceso y la permanencia en el mercado de trabajo.

Respecto a los trayectos relacionados con el estudio, la población que dedica algo de tiempo a esta actividad se concentra en la franja de edad correspondiente a los menores de 34 años, siendo muy bajos los porcentajes de población con edades superiores a 34 años que dedica algo de tiempo a esta actividad³⁹.

Las generaciones más jóvenes son en mayor medida las que realizan trayectos relacionados con ocio, cultura, deporte y la vida social. El 22,7 % de los menores de 34 años se desplaza para realizar actividades de ocio, cultura y deporte, y el 36,7% para realizar actividades relacionadas con la vida social. Entre la población de 35 a 59 años el 14,8% se desplaza para realizar actividades relacionadas con ocio, cultura y deporte y el 29,9% para realizar actividades relacionadas con la vida social. Entre los más mayores los porcentajes son del 15,8% y 27,0% respectivamente. En general, el porcentaje de mujeres que realiza este tipo de trayectos es algo menor que el de varones. Las diferencias más significativas se perciben en relación a los trayectos relacionados con la vida social, donde la población mayor de 59 años muestra una tasa masculina que supera a la femenina en 15 puntos.

³⁸ El 20% de los varones y el 8,1% de las mujeres se desplaza en coche y el 6,1% y el 5,6% en transporte colectivo.

³⁹ El 24,4% de la población de 16 a 34 años, el 2,5% de entre 35 a 59 años y el 0,9% de los mayores de 59 años realiza trayectos relacionados con el estudio.

meen %47,4)³⁸. Datu guzti hauekin ondoriozta daiteke helduek ibilbide laburragoak egiten dituztela, gehienek etxebizitzatik gertu dauden tokietara, ziur asko.

Joan-etorrien zergatiei dagokienean, esan beharra dago emakumeek etxeko lanekin eta zaintzekin lotutako joan-etorriak gizonen baino gehiago egiten dituztela adin tarte guztietan. Gizonen artean ehuneko handiagoa da ordaindutako lanarekin loturiko joan-etorria egiten dutenena etxeko eta zaintza lanekin loturikoa egiten dutenena baino eta emakumeen artean alderantziz gertatzen da, 16-34 urte dituztenen artean izan ezik, adin tarte horretan ordaindutako lanarekin loturiko joan-etorriak gehiago baitira etxeko eta zaintza lanekin loturikoak baino. Emakumeen artean gazteenak dira etxeko eta zaintza lanekin loturiko joan-etorri gutxien egiten dituztenak: 35 urtez beheko hiru emakumetarik batek egiten baititu (%30,6). Ehuneko hori, ordea, gizonen edozein talde-takoa baino handiagoa da. Gizonen artean ehuneko handiena 35-59 urte bitartekoek dute, %26,5eko tasarekin.

Laneko arrazoiengatik egiten diren joan-etorriei dagokienez, esan beharra dago emakumeen eta gizonen arteko ehuneko nabarmen aldatzen dela adinaren arabera, nahiz eta biztanleria gaztearen artean joera berdina egon. 34 urtez beherakoen artean gizonen %50ak egiten du joan-etorrien bat zergati hori dela eta, emakumeen artean, berriz, %48,1ak. 35-59 urte artean, berriz, gizonen %60,8k eta emakumeen %37,1ek eta 59 urtetik gorakoen artean, gizonen %11k eta emakumeen %4,4k. Ehuneko horiek berriro ere islatzen dute gizon eta emakumeek lan merkatuan duten partehartze desberdina. Emakumeen bizitza-zikloa oso lotuta dago lan merkatuan sartu eta irautearekin.

Ikasketekin lotutako joan-etorriei dagokienez, jarduera honek denbora igarotzen duen biztanleria 34 urtez beherakoen adin tartean kontzentratzen da, eta 34 urtez gorakoek kasuak jarduera hori denbora eskaintzen dietenen ehunekoak oso baxuak dira³⁹.

Belaunaldi gazteak dira, batez ere, aisiarekin, kulturarekin, kirolarekin eta gizarteko bizitzarekin loturiko joan-etorriak gehien egiten dituztenak. 34 urtez beherakoen %22,7 desplazatzen da aisiarekin, kulturarekin eta kirolarekin loturiko jarduerak egiteko eta %36,7 gizarteko bizitzarekin loturikoak egiteko. 35-59 urte bitarteko biztanleriari dagokionez, %14,8 desplazatzen da aisiarekin, kulturarekin eta kirolarekin loturiko jarduerak egiteko eta %29,9 gizarteko bizitzarekin loturikoak egiteko. Helduenen artean %15,8 eta %27,0 dira hurrenez hurren. Orokorrean mota honetako joan-etorriak egiten dituen emakumeen ehuneko handiena baino zertxobait txikiagoa da. Alderik esanguratsuenak gizarteko bizitzarekin loturiko joan-etorrietan ikusten dira, 59 urtez gorako biztanlerian gizonen emakumeek baino 15 puntu gehiago baitituzte.

³⁸ Gizonen %20k eta emakumeen %8,1ak autoz egiten dituzte joan-etorriak eta %6,1ek eta %5,6k garraio publikoan.

³⁹ Ikasketekin loturiko joan-etorriak egiten dituzte 16-34 urte bitarteko biztanleriaren %24,4k, 35-59 urte bitarteko %2,5ek eta 59 urtez gorako %0,9k.

	16-34		35-59		≥ 60	
	Gizonak Varón	Emakumeak Mujer	Gizonak Varón	Emakumeak Mujer	Gizonak Varón	Emakumeak Mujer
Ordaindutako lanarekin loturiko joan-etorriak Trayectos relacionados con el trabajo remunerado	50,0	48,1	60,8	37,1	11,0	4,4
Ikasketekin loturiko joan-etorriak Trayectos relacionados con el estudio	23,3	25,5	1,1	3,8	1,6	0,4
Etxeko eta zaintza lanekin loturiko joan-etorriak Trayectos relacionados con el trabajo doméstico y de cuidados	18,3	30,6	26,5	44,3	23,6	31,2
Aisia, kultura eta kirolarekin loturiko joan-etorriak Trayectos relacionados con ocio, cultura y deporte	24,7	20,7	14,7	14,9	18,0	14,0
Gizarteko bizitzarekin loturiko joan-etorriak Trayectos relacionados con la vida social	36,6	36,8	31,7	28,1	35,4	20,9

Iturria: EUSTAT. Denbora-aurrekontuen inkesta (DAI) 2003

Fuente: EUSTAT. Encuesta de Presupuestos de Tiempo (EPT) 2003

6.5. Movilidad y trayectos según relación con el mercado laboral

A la hora de desplazarse resulta también significativo el cruce entre género y relación con el mercado laboral. La población ocupada y la estudiante es la que se desplaza en mayor medida, siendo las mujeres jubiladas y las que se engloban dentro de la categoría «labores del hogar» las que menos lo hacen, más de la mitad de ellas no realiza durante un día promedio un desplazamiento de una duración mínima de cinco minutos. Los varones se desplazan en mayor medida que las mujeres en todos los grupos menos en el caso de los y las estudiantes, donde están muy igualados: la proporción de mujeres que se desplaza en un día promedio supera a la de varones por dos décimas. Entre los parados y paradas las tasas también se aproximan y entre los ocupados y ocupadas la proporción de varones que se desplaza supera a la de mujeres por 2,7 puntos.

En cuanto al tiempo dedicado a trayectos, son las mujeres jubiladas que se desplazan las que menos tiempo invierten: el tiempo medio entre ellas no llega a la hora, mientras que entre las

6.5. Mugikortasuna eta joan-etorriak lan merkatuarekiko harremanaren arabera

Desplazatzerakoan esanguratsua da baita ere, generoaren eta lan merkatuarekiko harremanaren arteko gurutzaketa. Okupatutako biztanleria eta ikasten ari dena desplazatzen dira gehien, emakume erretiratuak eta «etxeko lanak» sailean sartzen direnak gutxien, horietako erdiek baino gehiagok batez besteko egun batean ez dute gutxienez bost minutuko desplazamendurik egiten. Gizonak gehiago desplazatzen dira emakumeak baino talde guztietan ikasleenean izan ezik, talde horretan oso parekatuta baitaude: batez besteko egun batean desplazatzen den emakume kopuruak bi hamarrekotan gaintitzen ditu gizonak. Gizon eta emakume langabetuen artean tasak oso gertu daude eta gizon eta emakume okupatuen artean desplazatzen den gizonen ehunekoak emakumeena gaintitzen du 2,7 puntutan.

Joan-etorriei eskainitako denborari dagokionez, desplazatzen diren emakume erretiratuak dira denbora gutxien igarotzen dutenak; horien batez besteko denbora ez da ordubetera

Porcentaje de población, tiempo medio social y tiempo medio por participante relacionado con trayectos, según relación con el mercado laboral y sexo. C.A. de Euskadi. 2003

Biztanleriaren ehunekoak, batez besteko denbora soziala eta partaide bakoitzaren batez besteko denbora joan-etorriekin lotuta, lan-merkatuarekin eta sexuarekin duen harremanaren arabera.
Euskal AE. 2003

	Okupatuak Ocupados/as		Langabetuak Parados/as		Erretiratuak Jubilados/as		Ikasleak Estudiantes		Etxeko lanak Labores del hogar	
	Gizon Varón	Emak. Mujer	Gizon Varón	Emak. Mujer	Gizon Varón	Emak. Mujer	Gizon Varón	Emak. Mujer	Gizon Varón	Emak. Mujer
Partehartze-tasa (%) Tasa de participación (%)	93,0	90,3	73,6	72,3	60,6	52,2	91,7	91,9	–	56,9
Batez besteko denbora soziala (oo:mm) Tiempo medio social (hh:mm)	1:23	1:26	1:05	1:02	0:46	0:30	1:27	1:42	–	0:37
Partaide bakoitzaren batez besteko denbora (oo:mm) Tiempo medio por participante (hh:mm)	1:29	1:35	1:28	1:26	1:16	0:57	1:35	1:51	–	1:06

Iturria: EUSTAT. Denbora-aurrekontuen inkesta (DAI) 2003

Fuente: EUSTAT. Encuesta de Presupuestos de Tiempo (EPT) 2003

mujeres estudiantes (el colectivo que invierte el mayor tiempo medio) es de casi dos horas. La especial situación de las mujeres jubiladas y las que se engloban dentro de la categoría «labores del hogar» puede venir determinada por la edad, ya que cabe suponer que un gran número de ellas se encuentra dentro del grupo de edad de 60 años o más. No obstante, los datos muestran la importancia que tiene en nuestra sociedad el tener un empleo (o estudiar) para disfrutar de cierta movilidad espacial y una mayor presencia en el ámbito público, con todo lo que ello implica tanto a nivel personal como económico y social.

Las diferencias son también importantes en relación a los medios de transporte. El colectivo de ocupados y ocupadas es el que en mayor porcentaje utiliza el coche. Con respecto a los demás medios de transporte no se aprecian grandes diferencias según la situación ocupacional. El 62,9% de los ocupados varones se desplaza en coche, frente al 44,4% de mujeres ocupadas. Los porcentajes se invierten con respecto a los trayectos realizados a pie y en transporte colectivo⁴⁰. Tanto en coche como en transporte colectivo mujeres y varones invierten casi una hora diaria en desplazarse a su centro de trabajo. Sin embargo, entre la población que realiza estos trayectos a pie, las mujeres invierten más tiempo que los varones: el tiempo medio es de 41 minutos entre mujeres y 33 minutos entre los varones. Las mujeres se desplazan a pie, aunque el recorrido que tengan que realizar sea más largo que el de los varones.

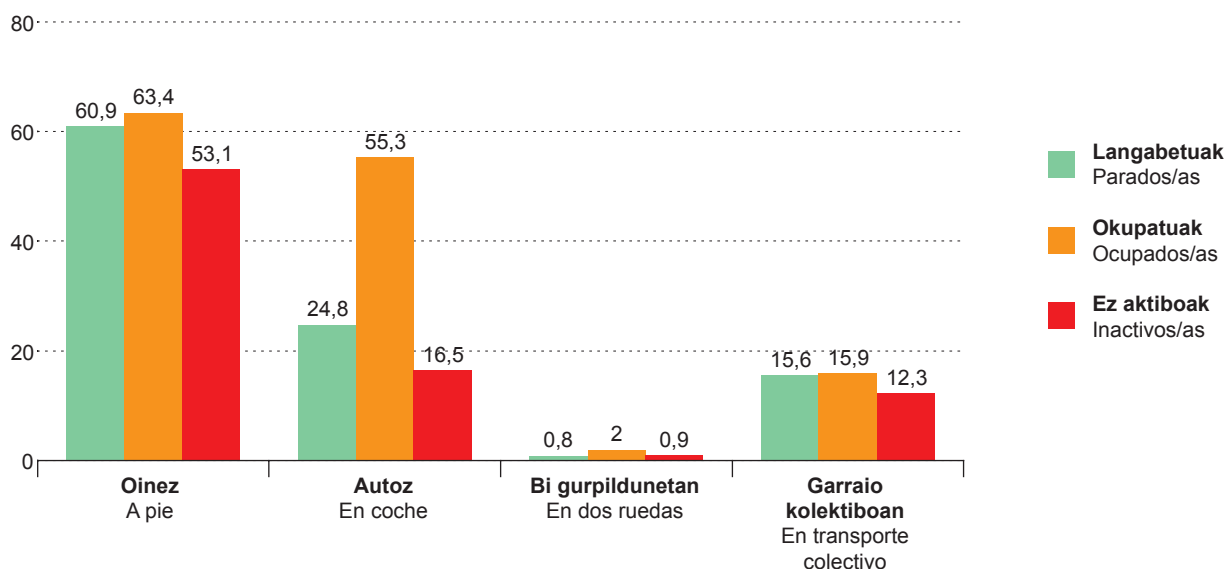
iristen, emakume ikasleen kasuan berriz (batez besteko denbora gehien igarotzen duen taldea) ia bi ordu igarotzen dituzte. Emakume erretiratuen eta «etxeko lanak» sailean sartzen direnen egoera berezia adinak zehaztua izan daiteke, izan ere horietako asko 60 urte edo gehiagokoan taldean egongo da. Baina, datuek erakusten dute gure gizartean zein garrantzia duen enplegua izateak (edo ikasten aritzeak) espazioan nolabaiteko mugikortasuna izateko eta alor publikoan presentzia handiagoa izateko, horrek guztiak maila ekonomiko, sozial eta pertsonalean dakarren guztiarekin.

Aldeak garrantzitsuak dira garraiobideei dagokienean ere. Gizon eta emakume okupatuaren taldea da autoa gehien erabiltzen duena. Beste garraiobideei dagokienez, ez da alde handirik nabarmentzen egoera okupazionalaren arabera. Gizonetako okupatuaren %62,9 autoz desplazatzen da eta emakume okupatuak, %44,4. Ehunekoak alderantziz dira oinez eta garraio kolektiboan egindako joan-etorriei dagokienean⁴⁰. Nola autoz hala garraio kolektiboan emakumeek eta gizonen egunean ia ordu bete igarotzen dute lanera joaten. Baina, joan-etorri horiek oinez egiten dituzten artean emakumeek gizonen baino denbora gehiago igarotzen dute: emakumeek batez beste 41 minutu igarotzen dituzte eta gizonen 33. Emakumeak oinez joaten dira, egin beharreko ibilbidea gizonena baino zerbait luzeagoa izan arren.

Porcentaje de población que se desplaza según medio de transporte y relación con el mercado laboral. C.A. de Euskadi. 2003

5

Joan-etorriak egiten dituzten biztanleen ehunekoa, garraiobidearen eta lan-merkatuarekiko harremanaren arabera. Euskal AE. 2003



Iturria: EUSTAT. Denbora-aurrekontuen inkesta (DAI) 2003
Fuente: EUSTAT. Encuesta de Presupuestos de Tiempo (EPT) 2003

6.6. Distribución semanal de la movilidad

El ciclo semanal también influye en los desplazamientos, de manera que de lunes a viernes se desplaza una proporción mayor de población que los sábados y domingos. Concreta-

⁴⁰ A pie se desplaza el 69,1% de las mujeres ocupadas frente al 59,4% de los varones ocupados; y en transporte colectivo el 24,1% de mujeres ocupadas frente al 10,1% de varones ocupados.

6.6. Mugikortasunaren banaketa astean

Asteko zikloak ere eragina du desplazamenduetan; astelehenetik ostiralera biztanleria kopuru handiagoa desplazatzen da larunbat eta igandeetan baino. Zehatz esanda, igandea da

⁴⁰ Emakume okupatuaren %69,1 oinez desplazatzen da, gizonetan, berriz, %59,4; eta garraio kolektiboan emakume okupatuaren %24,1 eta gizon okupatuaren %10,1.

mente, el domingo es el día de la semana en el que menor movilidad se registra. De lunes a jueves se desplaza el 81% de la población, los viernes el 82,1%, los sábados 74,1% y los domingos el 72,5%. No obstante, cabe destacar que el tiempo dedicado a los desplazamientos aumenta los fines de semana. Esto es, aunque el fin de semana la población se desplaza menos, quienes lo hacen invierten algo más de tiempo los días festivos que los días laborales.

Como cabe suponer, los trayectos relacionados con el ocio, cultura, deporte y vida social se concentran el fin de semana, mientras los trayectos relacionados con el trabajo se concentran de lunes a jueves, con una excepción, los trayectos relacionados con el trabajo doméstico, ya que el tiempo dedicado a este tipo de trayectos, así como el porcentaje de personas que lo realiza, es más homogéneo entre las mujeres durante todos los días de la semana.

El 14,2% de los varones y el 24,0% de las mujeres realizan trayectos relacionados con el trabajo doméstico; en ambos casos el porcentaje de personas es mayor los fines de semana: para los varones el sábado es el día en el que se desplaza, con este motivo, el mayor número de personas (21,9%), aunque para las mujeres es el viernes (29,8%). Los domingos apenas se realizan trayectos de este tipo (el 7,6% de varones y el 7,0% de las mujeres los llevan a cabo), lo cual puede guardar relación con el cierre de la mayoría de establecimientos comerciales este día de la semana. Los sábados el porcentaje de varones que realiza desplazamientos relacionados con el trabajo doméstico se acerca al de las mujeres. Los días laborales, y los viernes, la proporción de varones que se desplaza es menor que los sábados: 14,6% y 11,9% respectivamente. Mientras, entre las mujeres las tasas se mantienen mucho más constantes: 26,0% los días laborales y 27,3% los sábados.

Los varones le dedican 39 minutos de media al día y las mujeres 35 minutos, aunque el tiempo dedicado por los varones es más irregular durante la semana (la diferencia máxima la marcan los 48 minutos de los sábados frente a los 28 minutos de los domingos), mientras, entre las mujeres, apenas varía 6 minutos a lo largo de toda la semana. Los 48 minutos que dedican los varones los sábados a trayectos relacionados con el trabajo doméstico posiblemente están relacionados con la compra familiar en grandes superficies, que generalmente se encuentran alejadas de los núcleos poblacionales.

Los datos reflejan la persistencia de una clara división del trabajo según el género. Los varones realizan trayectos relacionados con el trabajo doméstico en mayor medida los días que no realizan un trabajo remunerado, mientras las mujeres tienen patrones de movilidad más regulares durante toda la semana porque asumen la responsabilidad del trabajo doméstico con independencia de su situación laboral.

Los trayectos relacionados con llevar o acompañar a alguien se concentran de lunes a viernes, probablemente porque se relacionan con llevar o acompañar a niños y niñas a los centros de estudio, guarderías y actividades extraescolares. El viernes es el día en el que tanto varones como mujeres realizan este tipo de trayectos en mayor porcentaje: 10,1% varones y 16,4% mujeres. Los días laborales el porcentaje es de 9,8% y 14,7% respectivamente. El fin de semana el comportamiento de varones y mujeres se iguala. El domingo el porcentaje de varones que realiza trayectos relacionados con llevar o acom-

mugikortasun gutxiena egoten den asteko eguna. Astelehenetik ostegunera desplazatzen da biztanleriaren %81, ostiraletan %82,1, larunbatetan %74,1 eta igandeetan %72,5. Baina asteburuetan desplazatzen denbora gehiago igarotzen da. Hau da, asteburuetan biztanleria gutxiago desplazatzen den arren, desplazatzen direnek denbora gehiago igarotzen dute jaiegunetan lanegunetan baino.

Suposa daitekeenez, aisia, kultura, kirola eta gizarteko bizitzarekin loturiko joan-etorriak asteburuetan kontzentratzen dira, lanarekin loturikoak, aldiz, astelehenetik ostegunera; salbuespen bat dago, etxeko lanekin loturiko joan-etorriak, izan ere, joan-etorri hauei eskainitako denbora eta egiten duten pertsonen ehunekoa homogéneoagoa da emakumeen artean asteko egun guztietan.

Gizonen %14,2k eta emakumeen %24,0k egiten dituzte etxeko lanekin loturiko joan-etorriak, eta bietan pertsonen ehunekoa handiagoa da asteburuetan: gizonen kasuan larunbatetan desplazatzen da arrazoi honengatik jende gehien (%21,9), nahiz eta emakumeen kasuan ostiralean desplazatu (%29,8). Igandeetan ia ez da mota honetako joan-etorriak egiten (gizonen %7,6k eta emakumeen %7,0k egiten dituzte), eta horrek lotura izan dezake asteko egun horretan denda gehienak itxita egotearekin. Larunbatetan etxeko lanengatik desplazamenduren bat egiten duten gizonen ehunekoa emakumeengana gerturatzen da. Lanegunetan eta ostiraletan desplazatzen den gizonen ehunekoa txikiagoa da larunbatetan baino: %14,6 eta %11,9, hurrenez hurren. Emakumeen kasuan, aldiz, tasak konstanteagoak dira: %26,0 lanegunetan eta %27,3 larunbatetan.

Gizonek egunean batez beste 39 minutu igarotzen dituzte eta emakumeek 35 minutu, nahiz eta gizonen eskainitako denbora irregularragoa izan astean (alderik nabarmenena larunbatetako 48 minuturen eta igandeetako 28 minuturen artekoa da) emakumeen kasuan, aldiz, ia ez dago 6 minutuko alderik aste osoan. Gizonek larunbatean etxeko lanetarako desplazamenduetan igarotzen dituzten 48 minutuak azalera handietan egiten diren familiarako erosketekin lotuta egongo dira seguruenek, azalera handi horiek hiriguneetatik urrun egoten baitira gehienetan.

Datuek erakusten dutenez, lana argi banatuta dago generoen arabera. Gizonek etxeko lanekin loturiko joan-etorriak gehiago egiten dituzte ordaindutako lana egiten ez duten egunetan, emakumeek, aldiz, mugikortasun patroirregularagoak dituzte aste osoan etxeko lanak beraien gain hartzen baitituzte lan-egoera dena-delakoa izanda ere.

Norbait eramatearekin edo lagun egitearekin loturiko joan-etorriak astelehenetik ostiralera kontzentratzen dira, seguruenek haurrak eskolara, hartzaindegietara eta eskolaz kanpoko jardueretara eramatearekin edo lagun egitearekin lotuta egongo direlako. Ostiraletan egiten dute joan-etorri hori gizonen eta emakumeek ehunekorik handiengan: gizonen %10,1k eta emakumeen %16,4k. Lanegunetan %9,8 eta %14,7 izaten dira, hurrenez hurren. Asteburuetan gizon eta emakumeen jokaera berdindu egiten da. Igandeetan norbait eramatearekin edo lagun egitearekin loturiko joan-etorriak gi-

pañar a alguien supera al de mujeres en dos puntos y medio⁴¹. Por el contrario, las mujeres dedican más tiempo que los varones a este tipo de trayectos todos los días de la semana (56 minutos las mujeres y 37 los varones, de media semanal).

Los trayectos por motivos laborales, se concentran también de lunes a viernes. El porcentaje de personas los sábados es el 16,9% y los domingos el 7%. Las mujeres realizan trayectos relacionados con el trabajo remunerado en menor medida que los varones, pero la estructuración del tiempo semanal de ambos es similar. El 59,4 % de los varones realiza este tipo de trayectos los días laborales y el 57,8% los viernes. Entre las mujeres lo realizan el 38,8% y 35,6% respectivamente. Entre las personas que realizan trayectos con motivos laborales, el tiempo dedicado es parecido entre varones y mujeres y no varía significativamente a lo largo de la semana. Los trayectos relacionados con el estudio también se concentran de lunes a viernes, el porcentaje de personas que los realiza el fin de semana es muy bajo (el 1,5% sábado y el 1,1% domingo). No hay diferencias de género, el comportamiento de varones y mujeres es muy igualitario.

Los trayectos relacionados con ocio, cultura, deporte y vida social se concentran el fin de semana y es también cuando más tiempo se invierte en ellos. En general, el porcentaje de personas que se desplaza con estos motivos va creciendo a lo largo de la semana, logrando las cotas más altas el domingo, puesto que el 46,5% de la población se desplaza con motivo de realizar actividades de ocio, cultura y deporte; y el 31,2% para realizar actividades relacionadas con la vida social. Los días laborales los realiza el 25,8% y 13,4% respectivamente. El porcentaje de mujeres que se desplaza con este motivo es más bajo que el de los varones todos los días de la semana, con una excepción: los domingos el 32,0% de las mujeres y el 30,4% de los varones realiza desplazamientos relacionados con la vida social. En general, los porcentajes son más similares en los trayectos relacionados con vida social que en aquellos relacionados con ocio, cultura y deporte⁴².

Entre la población que realiza trayectos relacionados con actividades de ocio, cultura y deporte el tiempo dedicado es más constante entre los varones que entre las mujeres, a la inversa que los tiempos dedicados a trayectos relacionados con el trabajo doméstico y de cuidados, que son mucho más constantes entre las mujeres que entre los varones. El tiempo dedicado por los varones a trayectos relacionados con actividades de ocio, cultura y deporte es de 53 minutos los días laborales y de 1 hora y 9 minutos los domingos. Mientras, las mujeres dedican los días laborables exactamente la mitad de tiempo a este tipo de desplazamiento que los domingos: 37 minutos los días laborales y 1 hora y 15 minutos los domingos. El fin de semana se realizan actividades de ocio, cultura y deporte en lugares que se encuentran a mayor distancia. Cabe su-

zonetas emakumeetan baino bi puntu eta erdi gehiago izaten dira⁴¹. Aitzitik, emakumeek astegun guztietan joan-etorri horietan denbora gehiago igarotzen dute gizonek baino (56 minutu emakumeek eta 37 gizonen, astean batez beste).

Laneko arrazoiengatik joan-etorriak ere astelehenetik ostiralera kontzentratzen dira. Pertsonen ehunekoak larunbatetan %16,9koa da eta igandeetan %7koa. Emakumeek ordaindutako lanarekin loturiko joan-etorriak gizonen baino neurri txikiagoan egiten dituzte, baina asteko denboraren egituratzea antzekoa da. Gizonen %59,4k egiten du joan-etorri mota hori lanegunetan eta %57,8k ostiraletan. Emakumeen kasuan %38,8k eta %35,6k egiten dute, hurrenez hurren. Laneko arrazoiengatik joan-etorriak egiten dituzten pertsonen artean gizon eta emakumeek eskaintako denbora antzekoa da eta ez da modu esanguratsuan aldatzen astean zehar. Ikasketekin loturiko joan-etorriak ere astelehenetik ostiralera kontzentratzen dira eta asteburuetan mota horretako joan-etorriak egiten dituztenen ehuneko oso txikia da (%1,5 larunbatetan eta %1,1 igandeetan). Ez dago generoaren arabera alderik, gizon eta emakumeen jokaera antzekoa da oso.

Aisia, kultura, kirola eta gizarteko bizitzarekin loturiko joan-etorriak asteburuetan kontzentratzen dira eta orduan igarotzen da jarduera horietan denbora gehien. Orokorrean, zergati horiengatik desplazatzen den pertsonen ehuneko hazten joaten da astean eta kotarik altuena igandean izaten da, biztanleriaren %46,5 desplazatzen baita aisia, kultura eta kirol jardueraren bat egiteko eta %31,2 gizarteko bizitzako jardueraren bat egiteko. Lanegunetan %25,8 eta %13,4 izaten dira, hurrenez hurren. Zergati honengatik desplazatzen den emakumeen ehuneko txikiagoa da gizonena baino asteko egun guztietan igandeetan izan ezik: igandeetan emakumeen %32,0k eta gizonen %30,4k egiten du gizarteko bizitzarekin loturiko desplazamenduren bat. Orokorrean ehunekoak antzekoagoak dira gizarteko bizitzarekin loturiko joan-etorrietan, aisia, kultura eta kirolarekin loturikoetan baino⁴².

Aisia, kultura eta kirolarekin loturiko joan-etorriak egiten dituen biztanleriaren artean eskaintzen den denbora finkoagoa da gizonetan emakumeetan baino, etxeko eta zaintza lanekin loturiko joan-etorrietan alderantziz gertatzen da, emakumeetan askoz finkoagoak baitira gizonetan baino. Gizonek aisia, kultura eta kirolarekin loturiko jardueretan 53 minutu igarotzen dituzte lanegunetan eta ordubete eta 9 minutu igandeetan. Emakumeek, aldiz, igandeetan igarotzen duten denboraren erdia igarotzen dute lanegunetan joan-etorri horiek egiten: 37 minutu lanegunetan eta ordubete eta 15 minutu igandeetan. Asteburuetan egiten dira aisia, kultura eta kirol jarduerak urrunen dauden tokietan. Suposatu behar da emakumeek desplazamendu mota hori egiten denbora gehiago igarotzen dutela ordaindutako lanik egiten ez dutenean «pre-

⁴¹ El porcentaje de varones que realizan trayectos relacionados con llevar o acompañar a alguien el domingo es el 7,5% y el de mujeres el 5,0%; los sábados es 6,7% y 6,6% respectivamente.

⁴² El 27,4% de los varones realiza desplazamientos relacionados con ocio, cultura y deporte de lunes a jueves, el 31,5% los viernes, el 47,0% los sábados y el 50,8% los domingos. El porcentaje que realiza este tipo de trayectos entre las mujeres es el siguiente: 24,4% los días laborales, 23,5% los viernes, 35,9% los sábados y 42,5% los domingos. Con respecto a los trayectos relacionados con actividades de vida social, el 15,8% de los varones los realiza de lunes a jueves, el 15,6% los viernes, el 22,2% los sábados y el 30,4% los domingos. El 11,1% de las mujeres realiza este tipo de trayectos los días laborales, el 16,6% los viernes, el 21,3% los sábados y el 32,0% los domingos.

⁴¹ Norbait eramatearekin edo lagun egitearekin loturiko gizonen ehuneko igandeetan %7,5koa da eta emakumeetan %5,0koa; larunbatetan %6,7koa eta %6,6koa da, hurrenez hurren.

⁴² Gizonen %27,4k aisia, kultura eta kirolarekin loturiko joan-etorriak egiten ditu astelehenetik ostegunera, %31,5ek ostiraletan, %47,0k larunbatetan eta %50,8k igandeetan. Joan-etorri hauek egiten dituztenen ehuneko honakoa da emakumeetan: %24,4 lanegunetan, %23,5 ostiraletan, %35,9 larunbatetan eta %42,5 igandeetan. Gizarteko bizitzako jarduerekin loturiko joan-etorri dagokienez, gizonen %15,8k astelehenetik ostegunera egiten ditu, %15,6k ostiraletan, %22,2k larunbatetan eta %30,4k igandeetan. Emakumeen %11,1ek lanegunetan egiten dituzte joan-etorri horiek, %16,6k ostiraletan, %21,3k larunbatetan eta %32,0k igandeetan.

poner que las mujeres dedican más tiempo a realizar este tipo de desplazamientos cuando no realizan un trabajo remunerado porque la «doble presencia»⁴³ (Balbo, 1994) condiciona el tiempo que pueden dedicar al ocio, cultura y deporte, así como a los desplazamientos relacionados con estas actividades.

En relación al tiempo dedicado a los trayectos relacionados con actividades de vida social la diferencia entre el tiempo dedicado los días laborables y el dedicado los fines de semana es también mayor en el caso de las mujeres que en el de los varones: las mujeres dedican a este tipo de trayectos 31 minutos los días laborales y 51 minutos los domingos, mientras los varones dedican 41 minutos y 54 minutos respectivamente.

Tiempo medio por participante según motivo del trayecto, sexo y día de la semana (hh:mm).

C.A. de Euskadi. 2003

13

sentzia bikoitzak»⁴³ (Balbo, 1994) baldintzatu egiten baitu aisian, kulturen eta kirolean igaro dezaketen denbora, baita jarduera horiekin loturiko desplazamenduetan igaro dezakete-na ere.

Gizarteko bizitzako jarduerekin loturiko desplazamenduetan igarotzen den denborari dagokionez, lanegunetan eta asteburuetan igarotzen den denboraren arteko aldea handiago da emakumeen kasuan gizonetan baino: emakumeek joan-etorri horietan 31 minutu igarotzen dituzte lanegunetan eta 51 igandeetan, gizonek, aldiz, 41 eta 54 minutu igarotzen dituzte, hurrenez hurren.

Partaide bakoitzaren batez besteko denbora joan-etorriaren zergatiaren, sexuaren eta asteko egunaren arabera (oo:mm). Euskal AE. 2003

	Lanegunak Laborables	Ostirala Viernes	Larunbata Sábados	Igandea Domingos
Gizonak / Varones				
Lanera joan-etorriak / Trayectos a trabajar	1:04	1:09	1:00	0:51
Ikastera joan-etorriak / Trayectos al estudio	1:09	1:23	0:52	0:49
Etxea zaintzeko joan-etorriak / Trayectos cuidado hogar	0:37	0:40	0:48	0:28
Eraman, lagun egiteko joan-etorriak / Trayectos llevar, acompañar	0:35	0:40	0:38	0:49
Gizarteko bizitzako joan-etorriak / Trayectos vida social	0:41	0:40	0:51	0:54
Aisia, kultura eta kiroleko joan-etorriak / Trayectos ocio, cultura, deporte	0:53	0:51	1:05	1:09
Emakumeak / Mujeres				
Lanera joan-etorriak / Trayectos a trabajar	1:08	1:03	0:54	0:55
Ikastera joan-etorriak / Trayectos al estudio	0:56	1:09	0:45	0:51
Etxea zaintzeko joan-etorriak / Trayectos cuidado hogar	0:35	0:32	0:38	0:35
Eraman, lagun egiteko joan-etorriak / Trayectos llevar, acompañar	0:57	0:49	0:59	1:03
Gizarteko bizitzako joan-etorriak / Trayectos vida social	0:31	0:45	0:45	0:51
Aisia, kultura eta kiroleko joan-etorriak / Trayectos ocio, cultura, deporte	0:37	0:50	1:04	1:15

Iturria: EUSTAT. Denbora-aurrekontuen inkesta (DAI) 2003

Fuente: EUSTAT. Encuesta de Presupuestos de Tiempo (EPT) 2003

En relación con el medio de transporte utilizado también se constatan diferencias significativas según el día de la semana. En general, se utilizan en menor proporción todos los medios de transporte los fines de semana, porque el porcentaje de desplazamientos que se realiza es menor. Es interesante señalar que el porcentaje de varones que se desplaza en coche descende considerablemente los fines de semana, y concretamente el domingo: el porcentaje de varones que se desplaza en coche de lunes a jueves es de 51%, y va bajando el resto de los días de la semana hasta llegar al 38,5% los domingos. El comportamiento de las mujeres es más lineal y las diferencias son menores. El día de la semana en el que mayor número de mujeres utiliza el coche es el sábado (31,1%) y el que menos el viernes (24,6%), la diferencia es de apenas 5 puntos. Esta distancia puede derivar del uso que hacen de este medio de transporte los varones para realizar trayectos relacionados con el trabajo remunerado. Se puede

Erabilitako garraiobideari dagokionez, alde nabarmenak daude asteko egunaren arabera. Orokorrean neurri txikiagoan erabiltzen dira garraiobide guztiak asteburuetan, desplazamenduen ehunekoak ere txikiagoak izaten baita. Interesgarria da adieraztea autoz desplazatzen den gizonen ehunekoak nabarmen gutxitzen dela asteburuetan, eta zehatz esateko, igandeetan: asteleheneetik ostegunera autoz desplazatzen diren gizonak %51 dira eta beste egunetan jaisten joaten da igandeetan %38,5era iritsi arte. Emakumeen jokaera linealagoa da eta aldeak txikiagoak dira. Autoa emakume gehienek erabiltzen duten asteko eguna larunbata da (%31,1) eta gutxienek erabiltzen dutena ostirala (%24,6), aldea 5 puntu eskasekoa da. Alde honen zergatian egon daiteke gizonek garraiobide hori erabiltzea ordaindutako lanarekin loturiko joan-etorriak egiteko. Gainera ondoriozta daiteke emakumeek autoz egiten dituzten desplazamenduak ez direla gehienetan ordaindutako laneko zergatiekin lotuta egoten. Zentzu

⁴³ La doble presencia hace referencia a la presencia (asumiendo tareas y responsabilidades) tanto en el ámbito doméstico como extradoméstico, derivada de una paulatina (re)incorporación de las mujeres al mercado laboral.

⁴³ Presentzia bikoitzak erreferentzia egiten dio etxeko eta etxek kanpoko presentziari (lanak eta ardurak bere gain hartuta) emakumea pixkanaka lan munduan (ber)sartu izanaren ondorioz.

deducir, además, que los desplazamientos que las mujeres realizan en coche no tienen principalmente motivos laborales. En este sentido, puede ocurrir también que las mujeres utilicen el coche en mayor medida cuando los varones no lo necesitan para ir a su puesto de trabajo

En relación con el transporte colectivo, el viernes es el día en el que lo utiliza un mayor porcentaje de personas aunque las mujeres viajan en este medio de transporte, en mayor proporción que los varones, todos los días de la semana. Los días laborales lo utiliza un 12,2% de los varones y un 19,1% de las mujeres. El sábado y domingo el porcentaje desciende: un 6,8% de los varones se desplaza en transporte colectivo el sábado y un 6,6% el domingo. Entre las mujeres los porcentajes son de 11,6% y 12,0% respectivamente.

Los desplazamientos a pie descienden también los fines de semana. Las mujeres, en general, se desplazan de este modo más que los varones: el 60,4% de los varones se desplaza a pie de lunes a jueves, el 59,8% el viernes, el 54,0% el sábado y el 52,8% el domingo. Mientras, las mujeres lo hacen el 61,8% los días laborales, el 64,2% el viernes, el 52,3% el sábado y el 52,1% el domingo.

En cuanto al tiempo dedicado a los desplazamientos cabe señalar que las diferencias más significativas se perciben en relación a los trayectos realizados en coche y en transporte público. Se invierte más tiempo en los desplazamientos realizados en coche los fines de semana que entre semana. Con respecto al transporte colectivo ocurre lo contrario, se invierte más tiempo los días laborales que los fines de semana. El tiempo relacionado con los desplazamientos realizados a pie es bastante constante durante toda la semana. La siguiente tabla resume el tiempo dedicado a los diferentes medios de transporte durante los días de la semana.

Tiempo medio por participante según medio de transporte, día de la semana y sexo. C.A. de Euskadi. (hh:mm). 2003

14

Partaide bakoitzaren batez besteko denbora garraibidearen, asteko egunaren eta sexuaren arabera. Euskal AE. (oo:mm). 2003

	Guztira Total	Gizonak Varón	Emakumeak Mujer
Oinez / A pie	0:50	0:46	0:54
Lanegunak / Laborables	0:49	0:44	0:54
Ostirala / Viernes	0:56	0:53	0:59
Larunbata / Sábados	0:49	0:46	0:51
Igandea / Domingos	0:46	0:46	0:46
Autoz / En coche	1:15	1:18	1:11
Lanegunak / Laborables	1:13	1:17	1:07
Ostirala / Viernes	1:11	1:13	1:06
Larunbata / Sábados	1:21	1:28	1:12
Igandea / Domingos	1:24	1:22	1:26
Garraio kolektiboan / En transporte colectivo	1:06	1:12	1:02
Lanegunak / Laborables	1:06	1:15	1:01
Ostirala / Viernes	1:03	1:10	0:59
Larunbata / Sábados	1:01	1:07	0:59
Igandea / Domingos	1:09	0:58	1:15

Iturria: EUSTAT. Denbora-aurrekontuen inkesta (DAI) 2003
Fuente: EUSTAT. Encuesta de Presupuestos de Tiempo (EPT) 2003

horretan, gerta daiteke emakumeek autoa gehiago erabiltzea gizonen lanpostura joateko behar ez dutenean.

Garraio kolektiboari dagokionez, ostirala da pertsona portzentaje handienak erabiltzen duen eguna, emakumeek garraibide hori gizonen baino gehiago erabiltzen duten arren asteko egun guztietan. Lanegunetan gizonen %12,2k erabiltzen du eta emakumeen %19,1ek. Larunbat eta igandean portzentajeak behera egiten du: larunbatetan gizonen %6,8 ibiltzen da garraio kolektiboan eta igandean %6,6. Emakumeetan %11,6 eta %12,0 ibiltzen dira, hurrenez hurren.

Oinezko desplazamenduak ere gutxitu egiten dira asteburuetan. Emakumeak, oro har, gizonak baino gehiago desplazatzen dira oinez: gizonen %60,4 oinez desplazatzen da astelehenetik ostegunera, %59,8 ostiraletan, %54,0 larunbatetan eta %52,8 igandean. Emakumeak, aldiz, %61,8 desplazatzen dira lanegunetan, %64,2 ostiraletan, %52,3 larunbatean eta %52,1 igandean.

Desplazamenduei eskainitako denborari dagokionez, esan beharra dago alderik nabarmenenak autoan eta garraio publikoan egindako joan-etorrietan daudela. Autoz egindako desplazamenduetan denbora gehiago igarotzen da asteburuetan astean baino. Garraio publikoari dagokionez, alderantziz gertatzen da, lanegunetan denbora gehiago igarotzen da asteburuetan baino. Oinez egiten diren desplazamenduei dagokionez, denbora ia berdina mantentzen da aste osoan. Ondoko taulan daude laburtuta astean garraibideei eskaintzen zaien denbora.

7. CONCLUSIONES

Ocho de cada diez personas mayores de 16 años realizan algún trayecto con una duración mínima de cinco minutos durante el día. La población que se desplaza dedica a ello alrededor de una hora diaria. La movilidad entre la población vasca es, por lo tanto, una actividad bastante generalizada. Resulta interesante estudiar este aspecto de la configuración social porque, tal y como se entiende hoy en día, la movilidad es una característica de las sociedades modernas, con unas peculiaridades específicas de su tiempo: la generalización del transporte motorizado y las pautas diferenciales por género.

Teniendo en cuenta que las personas pueden realizar sus trayectos diarios utilizando más de un medio de transporte, cabe destacar que más de la mitad de las personas realizan algún desplazamiento a pie y cuatro de cada diez en coche. Una sexta parte de la población se desplaza en transporte colectivo y solamente el 1,5% en vehículos de dos ruedas. Se constatan diferencias significativas en el uso de un medio de transporte u otro según el territorio histórico.

En Bizkaia es donde se viaja en transporte colectivo en mayor medida, la proporción de la población que lo hace dobla a la de los otros dos territorios históricos. Esta diferencia no es ajena a la existencia de una mayor oferta de transporte público en este ámbito geográfico. En Gipuzkoa la población se desplaza a pie en menor medida que en Bizkaia y en Álava. La proporción de personas que se desplaza en coche es muy similar en los tres casos.

Cuando se desplaza, la población vasca lo hace por diferentes motivos. Tres cuartas partes de la población realiza trayectos relacionados con el trabajo (remunerado y no remunerado) y la formación, y casi la mitad realiza también trayectos debidos a actividades de ocio, cultura, deporte y vida social. Las cifras muestran que una misma persona puede desplazarse por varios motivos. No obstante, se invierte casi el mismo tiempo en ambos tipos de trayectos.

Las características de los desplazamientos (relacionadas con el grado de movilidad, la duración y la distribución semanal), tienen un claro sesgo de género. En general, las mujeres se desplazan en menor medida que los varones y dedican menos tiempo a hacerlo. Asimismo, si atendemos al motivo del desplazamiento, se perciben diferencias significativas que constatan la persistencia de la división del trabajo según el género en la sociedad vasca. Los trayectos relacionados con el trabajo doméstico y de cuidados los realizan mayoritariamente las mujeres, mientras que los varones realizan trayectos relacionados con el trabajo remunerado y ocio, cultura, deporte y vida social, en mayor medida que ellas.

Asimismo, las mujeres muestran más equilibrio en la realización de trayectos relacionados con el trabajo doméstico y de cuidados durante la semana, mientras que los varones muestran comportamientos más homogéneos en los desplazamientos relacionados con ocio, cultura, deporte y vida social. De acuerdo con la ordenación social que distribuye la dedicación al empleo principalmente los días laborales, la movilidad relacionada con el trabajo remunerado y el estudio disminuye considerablemente los fines de semana.

Las pautas de desplazamiento por género reflejan la utilización de transporte privado mayoritariamente por parte de los

7. ONDORIOAK

16 urtez gorako hamarretik zortzik egiten du egunean gutxienez bost minutuko desplazamenduren bat. Desplazatzen den biztanleriak egunean ordubete inguru igarotzen du horretan. Euskal biztanlerian mugikortasuna jarduera nahiko orokortua da, beraz. Interesgarria da gizarte konfigurazioaren alderdi hori aztertzea, gaur egun ulertzen den gisa mugikortasuna gizarte modernoan ezaugarria baita, beraien aroko ezaugarri berezi batzuk dituztena: garraio motorduna orokortuta dago eta generoaren arabera bereizita daude jarraibideak.

Kontuan izanez gero pertsonen eguneroko joan-etorriak garraibide bat baino gehiago erabiliz egin ditzaketela, aipatzekoa da erdiak baino gehiagok oinez egiten duela desplazamenduren bat eta hamarretik lauk autoa erabiltzen duela. Biztanleriaren seiren bat garraio kolektiboan desplazatzen da eta %1,5ek bakarrik erabiltzen ditu bi gurgildun ibilgailuak. Alde esanguratsuak nabarmentzen dira garraibide bat edo bestea erabiltzean lurralde historiko batetik bestera.

Bizkaian bidaiatzen da garraio kolektiboan gehien, garraio mota hori erabiltzen duen biztanleriaren proportzioa beste bi lurralde historikoetako bikoitza da. Alde horrek badu zerikusia eremu geografiko honetan garraio publikoaren eskaintza handiagoa egotearekin. Gipuzkoan biztanleria oinez gutxiago desplazatzen da Bizkaian eta Araban baino. Autoz desplazatzen direnen proportzioa antzekoa da hiruretan.

Euskal biztanleriak, desplazatzen denean, arrazoi desberdinegatik egiten du. Biztanleriaren lautik hiruk lanarekin (ordainduarekin eta ordaindu gabearekin) eta prestakuntzarekin loturiko joan-etorriak egiten ditu eta ia erdiak baita aisia, kultura, kirola eta gizarteko bizitzarekin loturikoak ere. Zifrek adierazten dutenez pertsona bat bera zenbait zergatirengatik desplaza daiteke. Hala ere, ia denbora berdina igarotzen da bi motatako joan-etorrietan.

Desplazamenduen ezaugarriak (mugikortasun mailarekin, iraupenarekin eta asteko banaketarekin lotuekin) genero ukitu nabarmena dute. Orokorrean emakumeak gizonak baino gutxiago desplazatzen dira eta denbora gutxiago igarotzen dute desplazatzen. Era berean, desplazatzeko zergatiak kontuan hartuz gero, alde esanguratsuak daude argi uzten dutenak euskal gizartean lana generoaren arabera banatuta dagoela oraindik ere. Etxeko eta zaintza lanekin loturiko joan-etorriak emakumeek egiten dituzte nagusiki, gizonak, aldiz, ordaindutako lanarekin eta aisia, kultura, kirola eta gizarteko bizitzarekin loturiko joan-etorriak gehiago egiten dituzte emakumeek baino.

Era berean, emakumeek oreka handiagoa dute etxeko lanekin eta zaintzarekin loturiko joan-etorriak egitean astean, gizonak, aldiz, joera homogeenagoa dute aisia, kultura, kirola eta gizarteko bizitzarekin loturiko joan-etorrietan. Ordenazio sozialak enpleguaren dedikazioa astegunetan banatzen du nagusiki, bada, horren arabera, ordaindutako lanari eta ikasketei loturiko mugikortasuna hein handian gutxitzen da asteburuetan.

Desplazamendu jarraibideek generoaren arabera erakusten dute gizonak gehiago erabiltzen dutela garraio pribatua eta

varones, mientras el transporte colectivo se emplea más por parte de las mujeres. Por otro lado, ellos dedican más tiempo a desplazarse que ellas en todos los medios de transporte, excepto en los trayectos realizados a pie, lo que se relaciona con unos patrones de movilidad más reducida por parte de las mujeres.

Cabe constatar que la movilidad cotidiana de las mujeres está más asociada a variables como la edad y la relación con el mercado laboral que la de los varones. Las pautas de comportamiento de los varones se mantienen más constantes que las de las mujeres, durante todo el ciclo vital, independientemente de su relación con el mercado laboral. No obstante, se percibe un comportamiento más equitativo entre las generaciones más jóvenes. Los datos muestran, asimismo, que tener un empleo o estar estudiando promueve la movilidad y proporciona una mayor presencia en el espacio público: la población ocupada y la estudiante son las que más se desplazan.

El análisis realizado a partir de la EPT, sugiere profundizar en futuras investigaciones acerca de la frecuencia y ritmo de los desplazamientos y las etapas en las que se realizan, así como en las actividades que se realizan en paralelo (simultaneidad). Los datos analizados hacen referencia a la *movilidad real* de la población, que podría complementarse con el estudio de la *movilidad potencial*, la accesibilidad y la capacidad de elección que tienen las personas respecto a los trayectos que realizan y a los medios de transporte que emplean.

emakumeek, aldiz, kolektiboa gehiago erabiltzen dutela. Bestetik, gizonek emakumeek baino denbora gehiago igarotzen dute desplazatzen garraibide guztietan, oinez egindako joan-etorrietan izan ezik; emakumeek mugikortasun patroik mugatuagoak dituztela esan nahi du horrek.

Aipatu beharra dago emakumeen eguneroko mugikortasuna lotuagoa dagoela adinarekin eta lan-merkatuarekin duten harremanarekin, gizonen mugikortasuna baino. Gizonen jokatzeke jarraibideek finakoago irauten dute emakumeenak baino bizitzako ziklo guztian, lan-merkatuarekin dena-delako harremana izanda ere. Baina jarrera bidezkoagoa nabari da belaunaldi gazteen artean. Datuek erakusten dutenez, enplegua izateak edo ikasten aritzeak mugikortasuna sustatzen du eta presentzia handiagoa eskaintzen du espazio publikoan: okupatutako biztanleria eta ikasten ari dena da gehien desplazatzen dena.

DAI oinarri hartuta egindako azterketak iradokitzen du etorkizuneko azterketetan sakondu beharra dagoela desplazamenduen maiztasunari eta erritmoari buruz eta desplazamendu horiek egiten diren etapei buruz, baita paraleloan (aldi berean) egiten diren jardueri buruz ere. Aztertutako datuek biztanleriaren *egiazko mugikortasunari* egiten diete erreferentzia, eta osatu egin daitezke *mugikortasun potentzialaren*, irisgarritasunaren eta aukeratzeko gaitasunaren azterketekin, horiek guztiak pertsonen egiten dituzten joan-etorriei eta erabiltzen dituzten garraibideei buruzkoak izango liriteke.

8. BIBLIOGRAFÍA / BIBLIOGRAFIA

- Aragay, Joseph M^a; Capdet, Maite y Dargallo, Marc (2001) *Encuesta de movilidad cotidiana (EMQ'2001)*. V Congreso Vasco de Sociología, 1 y 3 de Marzo. Bilbao.
- Arbaiza, Mercedes (2000) *La «cuestión social» como cuestión de género. Femenidad y trabajo en España (1860-1930)*. Revista de Historia Contemporánea, nº 21 vol. II. Universidad Jaume I.
- (2003) «Orígenes culturales de la división sexual del trabajo en España (1800-1935)» en Sarasúa, Carmen y Gálvez, Lina (ed.) *¿Privilegios o eficiencia? Mujeres y hombres en los mercados de trabajo*. San Vicente del Raspeig: Publicaciones de la Universidad de Alicante.
- Aresti, Nerea (2000) *El ángel del hogar y sus demonios. Ciencia, religión y género en la España del siglo XIX*. Díaz Freire, José Javier (ed.) Revista de Historia Contemporánea, nº 21 vol. II. Universidad Jaime I.
- Antolin, Enrique (1999) *El transporte como problema sociológico*. Revista Inguruak, nº 23.
- Arpal, Jesús (1997) «Regularidades temporales y vida cotidiana». En Dpto. de Justicia, Economía, Trabajo y Seguridad Social (ed.) *Empleo y tiempo de trabajo: El reto de fin de siglo* (Encuentro celebrado en San Sebastián, junio de 1996), Vitoria-Gasteiz: Gobierno Vasco-Eusko Jaurilaritza.
- Arpal, Jesús y Domínguez, Iñaki (1993) «El uso del tiempo en actividades de participación social» en EUSTAT-Instituto Vasco de Estadística *Encuesta de presupuestos de tiempo*, Vitoria-Gasteiz: Administración de la Comunidad Autónoma de Euskadi.
- Bericat, Eduardo (1994) *Sociología de la movilidad espacial: el sedentarismo nómada*. Madrid: Centro de Investigaciones Sociológicas.
- (2005) «Senderismo nómada: el derecho a la movilidad y el derecho a la quietud» en Del Caz, Rosario, Rodríguez, Mario y Saravia, Manuel (ed.) (2005) *El derecho a la movilidad. Informe de Valladolid 2005*. Universidad de Valladolid. Escuela de Arquitectura.
- Castells, Manuel (1997) *La era de la información. Economía, sociedad y cultura. Vol. I La sociedad red*. Madrid: Alianza.
- Colomer, José V. (1990) *Movilidad y ambiente en ciudades de tipo medio: Un nuevo enfoque del problema*. TTC nº 46.
- Conde, Javier (coord.) (2003) *Economía, transporte y medio ambiente*. Tres Cantos: NIVOLA libros y ediciones.
- Del Caz, Rosario; Rodríguez, Mario y Saravia, Manuel (ed.) (2005) «Por una movilidad igualitaria y sostenible» en *El derecho a la movilidad. Informe de Valladolid 2005*. Universidad de Valladolid. Escuela de Arquitectura.
- Departamento de transporte y obras públicas (2003) *Estudio de la movilidad en la Comunidad Autónoma Vasca. 2003*. Gobierno Vasco-Eusko Jaurilaritza.
- Díaz Muñoz, M^a Ángeles (2003) *Transporte y movilidad: ¿Necesidades diferenciales según género?* Segundo Seminario Internacional sobre Género y Urbanismo Infraestructura para la Vida Cotidiana. ETSAM, UPM. 27 y 28 de mayo de 2002. Publicación ALM en <http://www.generourban.org>.
- Durán, M^a Ángeles (2005) *Tiempo de vida y tiempo de trabajo*. Conferencia impartida dentro del Ciclo Conferencias Magistrales. Fundación BBVA, 29 y 30 de Junio. Madrid.
- Echeverría, Javier (1999) *Los señores del aire. Telepolis y el tercer entorno*. Barcelona: Ed. Destino.
- Eurostat (2004) *How Europeans spend their time. Everyday life of women and men. Data 1998-2002*. European Communities.
- Eustat-Instituto Vasco de Estadística: *Encuesta de Presupuestos de Tiempo 1993, 1998, 2003*.
- Fernández Durán, Ramón (1999) *Movilidad motorizada, globalización económica y proyecto europeo. Un análisis crítico de las políticas de transporte de la Unión Europea*. Revista Inguruak nº 24.
- Le Corbusier (1979) *Principios de urbanismo*. Barcelona: Ariel.
- Lefebvre, Henri (1978) *El derecho a la ciudad*. Barcelona: Ed. Península.
- Legarreta, Matxalen (2005) *Cuantificación de la cotidianidad: las Encuestas sobre el Uso del Tiempo como instrumento de medida*. Revista Inguruak, nº 41.
- Lewis J.D. y Weigert A.J. (1981) «Estructura y significado del tiempo social», en Ramos, R (1992) *Tiempo y Sociedad*. Colección Monografías, nº 129. Madrid: CIS-Siglo XXI.
- Miralles-Guasch, Carme (2002) *Ciudad y transporte. El binomio imperfecto*. Barcelona: Ariel.
- (2005) «Aspectos territoriales de la Movilidad» en *El derecho a la movilidad. Informe de Valladolid 2005*. Universidad de Valladolid. Escuela de Arquitectura.
- *El ágora, lugar de encuentro y de conocimiento*. Revista Barcelona Metrópoli Mediterránea, nº 45. En Internet: http://www.bcn.es/publicacions/bmm/45/cs_pregunta.htm
- Miralles-Guasch, Carme y Cebollada Ángel (2003) *Movilidad y transporte. Opciones políticas para la ciudad*. Fundación Alternativas.
- Nash, Mary (1993) «Identidad cultural de género, discurso de la domesticidad y la definición del trabajo de las mujeres en la España del siglo XIX» en Duby, Georges y Perrot, Michele (dir.) *Historia de las mujeres*. Tomo IV. Madrid: Siglo XXI.
- Oliva Jesús (2001) *Estrategias de movilidad cotidiana en el área metropolitana de Pamplona-Iruñea*. V Congreso Vasco de Sociología, 1 y 3 de Marzo. Bilbao.
- Pérez-Fuentes, Pilar (2003) «Ganadores de pan y amas de casa: Los límites del modelo *Male Breadwinner Family*. Vizcaya, 1900-1965» en Sarasúa, Carmen y Gálvez, Lina (ed.) *¿Privilegios o eficiencia? Mujeres y hombres en los mercados de trabajo*. San Vicente del Raspeig: Publicaciones de la Universidad de Alicante.
- Revista Inguruak (1999) «Hermes y Gaia: Medios de Comunicación y Políticas de Medio Ambiente», nº 24.
- Revista Inguruak (2001) «Hermes y gaia II», nº 31.
- Rodríguez, Rocio y Legarreta, Matxalen (2005) *Women and labour market: Time as an analysis perspective*. Instituto Andaluz de la mujer, Proyecto Itaca-Iniciativa europea eQual. En Internet: <http://www.equaltimewoman.org/portada/%20mujeresytrabajo/mujeresytrabajo.pdf>
- Simmel, Georg (1986) «Las grandes urbe y la vida del espíritu», en *El individuo y la libertad*. Barcelona: Ed. Península.
- Sabaté, Ana; Rodríguez Moya Juana M^a y Díaz Muñoz, M^a Ángeles (1995) *Mujeres, espacio y sociedad. Hacia una Geografía del Género*. Madrid: Síntesis.
- Scott, Joan W. (1993) «La mujer trabajadora en el siglo XIX» en Duby, Georges y Perrot, Michelle (dir) *Historia de las mujeres. El siglo XIX*. Madrid. Taurus.
- Seguí, Joana María y Martínez Reynés, María Rosa (2004) *Geografía de los transportes*. Palma de Mayorca: Universitat de les Illes Balears.
- Sorokin, P.A. (1961) *Estratificación y movilidad social*. México: Universidad Nacional Autónoma de México.
- Sorokin, P.A. y Merton, R.K. (1937) «El tiempo social: un análisis metodológico y funcional» en Ramos, R (1992) *Tiempo y Sociedad*. Colección Monografías, nº 129. Madrid: CIS-Siglo XXI.
- Tobío, Constanza (1996) *Zonificación y diferenciación de género*. En Revista Astragalo, nº 5, noviembre.
- Torns (2004) *De la imposible conciliación a los permanentes malos arreglos*. Cuadernos de relaciones laborales. Vol. 23, nº 1.