

Impacto del sistema de movilidad y la red de equipamientos sobre el uso del espacio público.

El caso de las mujeres cuidadoras de Donostia.

Maite Bastida Urkiza

Directora: Blanca Valdivia Gutiérrez

Trabajo Final de Máster

Ciudad y Urbanismo, UOC

03/09/2023

Resumen

El presente trabajo se desarrolla con el objetivo de investigar y analizar el impacto que tienen diferentes variables sobre la forma en la que las mujeres cuidadoras hacen uso del espacio público. Así se pretende averiguar la forma en la que las ciudades actuales pueden beneficiar o dificultar la vida cotidiana de las mujeres que realizan labores de cuidados.

Se analizan como variables el sistema de movilidad y la red de equipamientos de Donostia, de manera objetiva y en base a la observación, siempre en relación al espacio público que los conecta, para conocer la realidad de la planificación de la ciudad. Se recogen las experiencias, vivencias y opiniones personales de las mujeres cuidadoras de la ciudad mediante un cuestionario y varias entrevistas, y se contrastan tanto con los conceptos teóricos como con los datos obtenidos mediante el análisis.

El trabajo finaliza con un análisis transversal que posibilita interpretar y entender los resultados, en su mayoría positivos y esperanzadores, abriendo camino a fijar una vía a seguir para mejorar la situación actual de la ciudad. El documento, en su totalidad, permite entender las ideas clave a la hora de desarrollar un urbanismo feminista, a la vez que deja a la vista el estado del urbanismo y el espacio público de los barrios pertenecientes al eje vertical del río Urumea de Donostia.

Palabras clave: espacio público, perspectiva de género, feminismo, movilidad, equipamientos, cuidados.

Índice

Introducción	5
El problema	6
Planteamiento del problema	6
Formulación del problema y objetivos	8
Justificación del caso	9
Marco teórico	11
Conceptos clave	11
El espacio público	11
Feminismo	12
Perspectiva de género	13
Labor productiva y reproductiva	13
La nueva vida cotidiana	15
Modelo de ciudad	16
Urbanismo con perspectiva de género	16
Representación de las mujeres en la ciudad	17
Infraestructura para la vida cotidiana	17
La ciudad cuidadora	18
Sistemas de movilidad	19
La movilidad del cuidado	19
Impacto sobre el uso del espacio público	20
Redes de equipamientos	21
Equipamientos para la vida cotidiana	21
Impacto sobre el uso del espacio público	22
Normativa urbana	22
Marco metodológico	24
Diseño de la investigación	24
Técnicas e instrumentos	25
Técnicas	26
Instrumentos	28
Fuentes	28
Población y muestra	29
Resultados esperados	29
Planificación	30
El caso de estudio	33
Análisis e interpretación de los resultados	37
Las mujeres cuidadoras	37
Interseccionalidad	40
Encuesta	41
Análisis de los sistemas	44
Sistemas de movilidad	44
Análisis comparativo	47
Red de equipamientos	56
Análisis comparativo	57

Descripción de las necesidades	64
Necesidades teóricas	64
Necesidades reales	65
Percepción de las mujeres cuidadoras	67
Entrevistas	72
Conclusiones	77
Las mujeres y la movilidad	77
Las mujeres y los equipamientos	78
Las mujeres y el espacio público	78
Retos a abordar	82
Consideraciones finales	82
Referencias bibliográficas	84
Anexos	88
Anexo 1: Índice de imágenes, gráficos y tablas	88
Anexo 2: Guía de la encuesta	90
Anexo 3: Resultados de la encuesta	94
Anexo 4: Guía de la entrevista	106
Anexo 5: Transcripción de las entrevistas	107
Anexo 6: Mapas de análisis	113
Anexo 7: Apuntes de la observación	122
Anexo 8: Fotografías	125

Introducción

Este trabajo surge de una motivación personal por investigar las características y condiciones urbanas que tienen un efecto directo sobre la manera en la que las mujeres viven sus ciudades. Concretamente, la investigación se centra en relacionar dos variables tan importantes en el día a día como son el sistema de movilidad y la red de equipamientos con el espacio público de la ciudad.

Las principales afectadas por un mal planeamiento o una mala gestión de la movilidad y de los equipamientos son las mujeres cuidadoras. Todas esas mujeres que ven complicado compatibilizar de manera eficiente las tareas de cuidados con sus vidas personales. Esto ocurre a causa de una planificación de la ciudad en la que se ponen en el centro el hombre y sus necesidades, y se priorizan los desplazamientos en vehículo privado.

Con el objetivo de hacer frente a esta situación, se pone en valor el urbanismo feminista, el urbanismo con perspectiva de género, cuyo objetivo es crear y desarrollar ciudades capaces de brindar las mismas oportunidades a las mujeres que ven su experiencia urbana marcada por barreras que moldean su vida de formas influidas por el género (Kern, 2019), y los hombres. La meta a la que se quiere llegar es vivir en ciudades que respondan a las necesidades de las mujeres, a las necesidades del día a día, a las necesidades de las cuidadoras, a través de una infraestructura pensada exclusivamente para ello.

Siguiendo ese camino es como se plantea este trabajo que se divide en cinco partes: primero, se estudia el *Marco teórico y metodológico* sobre el que se construirán las ideas y los objetivos a perseguir, para tener una buena base que vaya a permitir el correcto desarrollo del trabajo. En segundo lugar, el trabajo se centra en *El caso de estudio* y en sus ciudadanas, concretamente en aquellas que realizan labores de cuidados, identificándolas como *Las mujeres cuidadoras*.

En tercer lugar, dentro del análisis de los resultados, se analizan las dos variables mencionadas anteriormente, *Sistemas de movilidad* y *Red de equipamientos*, para conseguir un informe que muestre los puntos fuertes y débiles de cada uno de los dos sistemas. Así, en cuarto lugar, se procede a contrastar los resultados obtenidos con las vivencias y experiencias personales de las mujeres donostiaras para conocer la *Percepción de las mujeres cuidadoras*.

Por último, se cruzan todos los datos, análisis y opiniones obtenidos para conseguir las *Conclusiones*, que reflejan la situación real en la que se encuentra la ciudad actualmente. Se consigue así el objetivo principal de comprender la manera en la que el sistema de movilidad y la red de equipamientos de la ciudad impactan sobre la forma en la que las mujeres cuidadoras hacen uso del espacio público en los barrios pertenecientes al eje vertical del río Urumea de Donostia.

El problema

Los temas que se muestran en el presente trabajo relacionan el espacio público y la perspectiva de género. Así, respondiendo al problema práctico que supone que la planificación y el desarrollo del espacio público no se hagan teniendo en cuenta la perspectiva de género, se plantea investigar sobre el impacto que tienen los sistemas de movilidad y las redes de equipamientos sobre el uso del espacio público, desde la perspectiva de las mujeres cuidadoras de Donostia.

Planteamiento del problema

La relación entre el espacio público y el género ha ido cambiando a lo largo del tiempo, y también se ha ido analizando de la misma manera. El urbanismo con perspectiva de género está basado en la experiencia y es diferente en los usos, en las usuarias y usuarios y en los tiempos de utilización (Jacobs, 1967). Es por eso según autoras como Muxí y Casanovas, entre otras, que hacer un urbanismo teniendo en cuenta la perspectiva de género y asumiendo la complejidad de la realidad que vivimos en el siglo XXI, es considerado de vital importancia para conseguir una sociedad que aspira a estar formado de seres humanos en igualdad y con el objetivo de crear lugares con redes adecuadas para la vida cotidiana de todas las personas que viven en dicho territorio (Muxí, Casanovas, Ciocoletto, Fonseca, Gutiérrez, 2011).

Sin embargo, la falta de visión y voz femenina a la hora de tomar las decisiones provoca que la planificación y el desarrollo del espacio público se hagan sin tener en cuenta la perspectiva de género, dejando de lado las necesidades que tienen las mujeres respecto al espacio público. Se dejan así a un lado la opinión y las necesidades de la mitad de la población.

Uno de los mayores desafíos a los que se enfrentan las ciudades es a la violencia que se da en los espacios públicos, a la violencia contra las mujeres, en este caso. Y es que la violencia y la inseguridad de las ciudades se mira solamente desde la perspectiva de la criminalidad; es decir, lo que las leyes dictan como violencia, ignorando por completo otro tipo de violencias que no se tipifican como delitos (Ortiz, 2014). En esta segunda forma de violencia se incluyen la inseguridad o la percepción de dicha inseguridad en el espacio público, que tienen significados distintos para hombres y mujeres (del Valle, 2006). Más allá de las características físicas del espacio público, son los roles sociales los que todavía discriminan a la mujer y a su cuerpo (Kallus y Churchman, 2004).

El espacio público como reflejo del sistema patriarcal, en el que la superioridad y la dominación masculina están naturalizadas (Darke, 1998), repite y señala aún más la diferenciación y la distribución del trabajo por sexos, mediante una segregación espacial público-privado, donde la mujer es encasillada en el ámbito privado, perpetuando la idea de dónde, cuándo y quién se encarga del trabajo reproductivo (Ciocoletto, Gutiérrez, Ortiz, 2013). De esta manera, el espacio público no fomenta la visibilización de las tareas de cuidados, al igual que tampoco facilita su cumplimiento (Casanovas y Gutiérrez, 2015).

Por la misma razón, se encuentra una distribución de los equipamientos urbanos que no cubre las necesidades cotidianas ya que dichos equipamientos se encuentran excluidos de la trama urbana de proximidad, lejos de una distribución territorial en relación a los usos y a las redes de movilidad (Muxí, Casanovas, Ciocoletto, Fonseca, Gutiérrez, 2011). El tiempo transcurrido en los desplazamientos no se utiliza de forma eficiente, si los diversos itinerarios cotidianos que conectan dichos equipamientos no permiten satisfacer las necesidades del día a día (Muxí, Casanovas, Ciocoletto, Fonseca, Gutiérrez, 2011).

Derivado de estas tareas de cuidados que se llevan a cabo de forma desigual entre hombres y mujeres, el uso del espacio público también es diferencial. Las mujeres son las que más utilizan el transporte público y también las que más recorridos hacen a pie (Miralles-Guasch, Domene, 2010). Además, las mujeres tienden a hacer recorridos poligonales, al contrario que los hombres que hacen recorridos pendulares (Sánchez de Madariaga, 2004). Debido a estas responsabilidades que recaen sobre las mujeres y los sistemas de movilidad diseñados tomando como base el trabajo productivo (recorridos lineales), son ellas las que están más limitadas por las necesidades de otras personas y por los horarios de los servicios públicos (Valdivia, 2018).

Por último, existe una falta de representación y participación femenina en el ámbito político y en la toma de decisiones, causando que las experiencias respecto a la ciudad de las mujeres no hayan sido tenidas en cuenta dentro de la planificación y proyección urbanas (Muxí, Casanovas, Ciocoletto, Fonseca, Gutiérrez, 2011). De esta forma, esta creación de políticas urbanas, que solamente responden a las necesidades masculinas y productivas deja de lado las necesidades femeninas y dificulta su sentimiento de pertenencia respecto a la ciudad (Muxí, Casanovas, Ciocoletto, Fonseca, Gutiérrez, 2011).

Aterrizando el problema en el caso de Donostia, vemos que esta es una ciudad de 188.743 habitantes, situada en la costa de Gipuzkoa, en Euskadi, y en la que el turismo y la economía del tercer sector tienen gran presencia e importancia (Donostia Data, 2022). Como tal, durante años la planificación territorial se ha centrado en mejorar las conexiones externas, y en convertir la ciudad en una ciudad atractiva para el turista. Con este pretexto, se han dejado de lado algunas de las necesidades de las ciudadanas y los ciudadanos, sobre todo las de los colectivos más vulnerables.

La ciudad ha trabajado por mejorar la seguridad de la ciudadanía en sus espacios públicos, y lo ha hecho a través de detectar, analizar y mejorar los puntos críticos de la ciudad¹. También se han impulsado varias iniciativas de participación ciudadana para la mejora de la ciudad y de sus barrios, incluidas varias marchas nocturnas de grupos de mujeres que han detectado los problemas que tienen los espacios públicos de la ciudad desde una perspectiva de género (Plazandreok, 1996). Este tipo de iniciativas fueron las que fomentaron un cambio en la visión sobre el estado de la igualdad en la ciudad.

¹https://www.donostia.eus/info/ciudadano/igualdad_plan.nsf/voWebContenidosId/NT000009AE?OpenDocument&idioma=cas&id=A374066376363&cat=&doc=D

En cambio, sobre las variables del sistema de movilidad y la red de equipamientos, se tiene una visión demasiado general de la ciudad, y no se han tenido en cuenta ni la perspectiva de género, ni la opinión femenina. Esto lo demuestra el hecho de que la ciudad se centre en la dotación de equipamientos públicos previstos en el planeamiento, como ambulatorios, centros deportivos, etc. Al contrario, los equipamientos más pequeños como tiendas, colegios, guarderías, etc. no se incluyen en los planes de ciudad, quedando así los equipamientos del día a día excluidos. Esto queda demostrado en el análisis de la red de equipamientos realizado por el ayuntamiento dentro del *Diagnóstico para el Nuevo Plan General (2023)*² de la ciudad, en el que se identifican solamente aquellas dotaciones públicas.

Ocurre parecido con el sistema de movilidad, que también aparece como punto de análisis importante dentro del mismo *Diagnóstico para el nuevo Plan General (2023)*, que actualmente está en proceso de cambio con la intención de eliminar el uso del vehículo privado en el centro de la ciudad, como veremos con el caso del Plan de *Datorren Donostia*³ más tarde en el capítulo del análisis de la movilidad. Respecto al transporte público, en cambio, aunque la ciudad cuenta con un buen sistema de autobuses, la mayoría de las líneas están centradas en conectar los diferentes barrios con el centro, y no tanto los barrios entre ellos, hecho que dificulta la movilidad cotidiana y de los cuidados (Sánchez de Madariaga, 2004).

Aunque estas últimas dos variables cuenten con sus respectivos diagnósticos previos a escala de ciudad por parte del ayuntamiento, y por lo tanto estén en proceso de mejora, solamente cuentan con un trabajo de análisis técnico, sin tener en cuenta la perspectiva de género. De esta manera, se identifica una nueva línea de investigación que supondría una mejora cualitativa de dichos diagnósticos, desde un punto de vista más social.

Formulación del problema y objetivos

Tratándose de un Trabajo de Final de Máster de investigación, existe una pregunta directamente relacionada con el problema que se ha identificado anteriormente: *¿Qué impacto tienen los sistemas de movilidad y la red de equipamientos actuales en el uso del espacio público de las mujeres cuidadoras de Donostia?* Esta será la pregunta a la que se le buscará respuesta mediante el presente trabajo.

Para conseguir la respuesta a esta pregunta, se han planteado un objetivo general que servirá de guía durante todo el trabajo, y cinco objetivos secundarios, que llevarán a lograr el objetivo general.

² El Diagnóstico para el Nuevo Plan General de Donostia es una serie de documentos realizados por el ayuntamiento, y que conforman la Fase 2 del proceso de creación de dicho Plan General. <https://www.donostia.eus/ataria/es/web/plan-orokorra/plangeneral/fases-del-nuevo-plan-general/diagnostico>

³ <https://www.donostia.eus/ataria/es/web/mugikortasuna/datorren-donostia>

Objetivo general

O.G.) Determinar el impacto que tienen los sistemas de movilidad y la red de equipamientos actuales en el uso que hacen del espacio público las mujeres cuidadoras de Donostia.

Objetivos secundarios

O.S.1) Identificar las bases teóricas y normativas en relación al impacto de la movilidad y de los equipamientos sobre el uso del espacio público de las mujeres cuidadoras.

O.S.2) Identificar a las mujeres cuidadoras con necesidades no cubiertas por los sistemas de movilidad y la red de equipamientos.

O.S.3) Analizar los sistemas de movilidad y la red de equipamientos de los barrios en relación al eje vertical de río Urumea de Donostia.

O.S.4) Describir las necesidades derivadas de las tareas de los cuidados que tienen las mujeres donostiaras con respecto al espacio público.

O.S.5) Medir la percepción que tienen las mujeres cuidadoras de dichos barrios del espacio público, desde su experiencia.

Justificación del caso

En el caso de España, aunque en el año 1983 se ratificara la *Convención sobre la eliminación de todas las formas de discriminación contra la mujer*⁴, no fue hasta la llegada de la Ley 3/2007, de *Igualdad Efectiva de Mujeres y Hombres* cuando se empezó a trabajar en hacer efectivo el principio de igualdad entre mujeres y hombres, y en el que se incluyen diversos sectores, incluidas la vivienda y la ordenación territorial (BOE, 2007). En el País Vasco, en cambio, son la Ley 4/2005, de *Igualdad de mujeres y hombres en la C.A. de Euskadi* (BOE, 2005), su posterior modificación en la Ley 3/2012 del mismo nombre y la *Ley sobre la Creación de Emakunde-Instituto Vasco de la Mujer*, el marco a seguir en esta materia (BOE, 2012).

En el caso de Donostia, para los años 2020-2024 está en vigor el *IV Plan para la Igualdad de Mujeres y Hombres del Ayuntamiento de Donostia*⁵, que incluye una visión general de todas las políticas públicas que actualmente están en marcha (Ayuntamiento de Donostia). El ayuntamiento cuenta con una sección específica encargada de la Igualdad, y en ella se llevan a cabo distintas iniciativas que tienen como objetivo disminuir las diferencias entre las

⁴ <https://www.inmujeres.gob.es/elInstituto/normativa/normativa/docs/convencion.pdf>

⁵ https://www.donostia.eus/info/ciudadano/igualdad_plan.nsf/vowebContenidosId/NT000009B6?OpenDocument&idioma=cas&id=A374066376363&doc=D

mujeres y los hombres. Como marco general, se encuentran el plan anteriormente mencionado, y los presupuestos con enfoque de género que se llevan haciendo desde el año 2014. Más relacionados con el urbanismo y el espacio público, existen 3 líneas de trabajo generales que ayudan a entender la situación actual de la ciudad.

La primera, es el *Diagnóstico general de la situación de las mujeres y hombres*⁶, que permite tener una visión global de la situación. La segunda, es el *Mapa con nombres de mujeres en la ciudad Donostiarra*, que se encarga de identificar y sugerir aquellos cambios en los nombres de las calles para conseguir una mayor representación femenina. La tercera, es el *Proyecto Mapa de los puntos críticos*⁷, donde se muestran aquellos puntos negros de la ciudad, basado en varias investigaciones, marchas nocturnas y aportaciones hechas en el 'Foro Mujeres y Ciudad' (Departamento de igualdad, 2023). Por otro lado, se han llevado a cabo varios procesos participativos, tanto a escala de ciudad, como a escala de barrio, donde la ciudadanía ha tenido la oportunidad de implicarse en los cambios urbanos (Sección de Participación ciudadana, 2023).

En general, se podría decir que Donostia es una ciudad que muestra interés por mejorar su situación actual e implementar un urbanismo con perspectiva de género, y aunque ya tenga en marcha varios proyectos relacionados con la seguridad y la participación ciudadana, aún faltan por investigar e incluir otros factores importantes como son la movilidad, los equipamientos y las tareas de cuidados, que afectan directamente al espacio público y a su vivencia, desde una perspectiva de género.

Así, se intentaría mejorar la calidad de vida de la mitad de la población de la ciudad, y sobre todo la calidad de vida de aquellas mujeres que realizan labores de cuidados de manera habitual y de forma no remunerada.

Es por eso, que esta investigación se centrará en investigar aquellas variables que hasta ahora no se han tenido en cuenta en la ciudad de Donostia, que son el sistema de movilidad y la red de equipamientos, relacionados siempre con el espacio público y el uso que hacen de este las mujeres cuidadoras. El trabajo supondrá tener un mayor conocimiento sobre la realidad de la ciudad y servirá para conocer cuáles son las necesidades de las mujeres cuidadoras con respecto al espacio público actual.

Al ser además un tema de gran relevancia, ya que afecta a una gran parte de la población ciudadana, supondrá un beneficio para las mujeres al intentar servir para mejorar las políticas ciudadanas centradas en la gestión del espacio público, apoyando dichas políticas con información actualizada sobre la realidad de la percepción ciudadana y de las nuevas necesidades sociales basadas en el feminismo.

⁶https://www.donostia.eus/info/ciudadano/igualdad_plan.nsf/voWebContenidosId/NT00000992?OpenDocument&idioma=cas&id=A374066376363&cat=&doc=D

⁷https://www.donostia.eus/info/ciudadano/igualdad_plan.nsf/voWebContenidosId/NT000009AE?OpenDocument&idioma=cas&id=A374066376363&cat=&doc=D

Marco teórico

Con la intención de basar la investigación en el trabajo anteriormente realizado por muchas autoras, a continuación se mencionan algunos conceptos clave, se explican conceptos tan importantes como el urbanismo con perspectiva de género, los sistemas de movilidad y las redes de equipamientos, y se realiza un breve resumen de la normativa relativa a la causa.

Conceptos clave

A continuación, se muestran algunos conceptos clave en relación a la materia que se trabaja, considerando que, por sus constantes menciones, será de vital importancia su conocimiento para una buena comprensión del tema. Estos conceptos recurrentes son: el espacio público, el feminismo, la perspectiva de género, la labor productiva y reproductiva, la nueva vida cotidiana y el modelo de ciudad.

El espacio público

El término espacio público, que está formado por dos palabras, sugiere una combinación de las siguientes definiciones: **espacio**, definido como “extensión que contiene toda la materia existente, espacio exterior, capacidad de un terreno o lugar, distancia entre dos cuerpos y parte de espacio ocupada por cada objeto material”, y **público**, definido como “conocido o sabido por todos, que se hace a la vista de todos, perteneciente o relativo al Estado, accesible a todos y destinada al público” (RAE, 2023).

Así se puede concluir que el espacio público es todo aquel lugar de dominio, propiedad y uso público; es decir, generalmente todos los espacios de propiedad pública que se distinguen de la propiedad privada urbana. Está definido por una administración encargada de garantizar su accesibilidad, de fijar las condiciones de utilización correspondientes y de instalar las actividades a realizar.

Además, el espacio público es también, y lo ha sido siempre históricamente, lugar para la interacción social y tiene una dimensión social, cultural y política. Es por ello, que esta dimensión social se vuelve imprescindible a la hora de valorar cualquier espacio público, en base a su intensidad, la calidad de las relaciones sociales que facilita, la capacidad de reunión de diferentes personas, etc.

Como representación de la sociedad, es el escenario en el que se producen y muestran más las desigualdades sociales existentes, y a la vez el elemento que las reproduce, pero también es lugar de juegos, de relaciones casuales y del recorrido diario de las usuarias y los usuarios entre diversas actividades (Col·lectiu Punt6, 2019).

En este caso, se utilizará el término **espacio público** para referirse a todos los espacios abiertos y accesibles de las ciudades, incluyendo lugares de paso, espacios de ocio, lugares de encuentro y socialización, accesos a equipamientos, parques, plazas, etc.

Feminismo

El feminismo es un movimiento social y político que se define como “el principio de igualdad de derechos de la mujer y el hombre, así como el movimiento que lucha por la realización efectiva en todos los órdenes del feminismo” (RAE, 2023).

Como movimiento que ha ido cambiando a través de los años, ha sufrido mejores y peores momentos, denominados como “olas del feminismo”. Cada una de estas olas tiene sus propias características y son simbología de las cambiantes necesidades a las que desde el movimiento feminista se ha intentado dar respuesta; es decir, en cada ola o movimiento del feminismo se ha luchado por causas diferentes, refiriéndose en cada uno de los casos, a las necesidades sociales existentes en dicho momento.

La primera ola situada en los siglos XVIII-XIX, reivindicaba los derechos civiles de las mujeres; tales como los derechos matrimoniales, la capacitación profesional, el derecho a la educación y el derecho al voto. La segunda ola situada en la segunda mitad del siglo XIX y primer tercio del siglo XX, pide el sufragio universal y la educación superior, y reivindican la condición de libres e iguales. Además, las mujeres empiezan a escribir, publicar, viajar, manifestarse, intercambiar ideas, asociar y oponerse a las autoridades (Simón, 2019).

La tercera ola, de la segunda mitad del siglo XX y comienzos del XXI, pide sobre todo derechos sociales para las mujeres; es decir, afianzan el pensamiento feminista, el uso masivo de los pantalones, consiguen el divorcio, usan anticonceptivos regulando su fecundidad y se organizan social y profesionalmente como feministas (Simón, 2019).

Históricamente, la diferencia biológica entre hombres y mujeres se ha utilizado como justificación natural de la diferencia construida socialmente entre los sexos (Bourdieu, 2000). A partir de esta idea se ha construido una identidad femenina en la mística del cuidado basada en los cuidados y en la maternidad, provocado por los esencialismos que otorgan a las mujeres unas cualidades especiales para los cuidados a partir de las diferencias biológicas (Valdivia, 2018). Esto significa que, muchas veces tomando como base que las mujeres y hombres poseen cuerpos con características diferentes, se da a entender que las mujeres poseen cualidades únicas y específicas que las convierten en las personas adecuadas para realizar las tareas de cuidados.

Actualmente, se debate sobre si se está produciendo el inicio de una cuarta ola, que lucha por ganar el control del cuerpo de las mujeres, lograr una seguridad sobre ellos y seguir avanzando en sus derechos reproductivos, mediante la conciencia feminista y los movimientos universales como *MeToo* y *NoesNo* (Simón, 2019). De esta manera, se pretende revertir la idea colectiva sobre las características y funciones del cuerpo femenino, así como de sus necesidades y responsabilidades, a modo de respuesta y negación a las ideas del punto anterior. Solamente eliminando estas creencias del imaginario colectivo de la ciudadanía se conseguirá revertir la situación actual.

Perspectiva de género

La perspectiva de género, también llamado *enfoque de género*, *visión de género*, *ideología de género* o *análisis de género*, es una forma de análisis social que utiliza diversas metodologías y herramientas para estudiar las construcciones sociales y culturales de mujeres y hombres, basándose en la idea de las desigualdades existentes entre los dos géneros.

Esta perspectiva examina el impacto que tiene el género sobre las oportunidades de las que se favorecen las personas, sobre sus roles sociales y sobre las interacciones que tienen con otras personas. Al centrarse más en el análisis de lo derivado del género y no tanto en las mujeres, facilita la incorporación de los hombres a sus objetivos y a las responsabilidades compartidas (Mazey, 2001).

Al aplicar la variante de la perspectiva de género a la planificación urbana, se hacen notar una comprensión poco clara del concepto llamado *interés público* y una falta de conocimiento de las actividades de planificación del espacio urbano desde la perspectiva de género (Valdivia, 2018). Esto supone la pérdida de valiosas oportunidades de diseñar espacios que puedan responder a las necesidades reales que tienen las personas en general y las mujeres en particular.

La construcción del espacio urbano actual está más orientada a mantener a las mujeres en los espacios destinados a los roles familiares, que a promover la incorporación de estas a la sociedad en general (del Valle, 1996), ya que dichos espacios urbanos están estructurados para respaldar las normas de la familia patriarcal, la segregación por género de los mercados de trabajo y los roles de género tradicionales que tan inmersos están en el ideario de la sociedad actual (Kern, 2019).

Según Col·lectiu Punt6 (2019), son muy pocas las escuelas de urbanismo o arquitectura que imparten una asignatura sobre la relación entre la perspectiva género y las ciudades, y no hay ninguna que la incluya de manera transversal en los planes de estudios de sus grados y posgrados. Esto provoca que gran parte de los profesionales destinados a diseñar los espacios urbanos del futuro, no tenga la suficiente formación, ni visión sobre el problema.

Labor productiva y reproductiva

Fue a raíz de la Revolución Industrial y su posterior desarrollo durante las siguientes décadas, cuando se configuró e instauró una dicotomía entre lo público y lo privado. Las labores realizadas en las fábricas, fuera del hogar y con una jornada laboral finita, contaban con una retribución económica y un valor social. Por el contrario, el espacio doméstico se volvió un espacio secundario y no tuvo la capacidad de producir objetos de consumo, perdiendo así el nuevo concepto de trabajo, centrado en las ganancias económicas y en su desarrollo (Murillo, 1996).

El desarrollo de la producción mercantil fue acompañado por la desvalorización del trabajo doméstico y de los cuidados (Carrasco, Borderías y Torns, 2011), provocando que esta esfera reproductiva fuera sacada de la esfera comunitaria y relegada al ámbito privado (England, 1991), al mismo tiempo que perdía cualquier valor.

De esta manera queda fijada la idea de la creación y existencia de ámbitos espaciales masculinos y femeninos, sobre los que se proyectan una serie de valores e ideologías que refuerzan la construcción cultural de las categorías hombre y mujer (Fernández, 1995). Dicha configuración espacial reproduce la dicotomía público y privado y la división sexual del trabajo (Valdivia, 2018), por lo que se convierte en otra de las ideas a revertir, si se quiere mejorar la situación de las mujeres cuidadoras.

Además, la segregación por género obligatoria en los hogares, las escuelas y los lugares de trabajo reduce el estatus y la capacidad de las mujeres en comparación con el de los hombres (Spain, 1992), ya que como se ha mencionado antes, el valor e importancia social de las labores reproductivas es aún casi inexistente en comparación con el valor e importancia de las labores productivas.

Según Sánchez de Madariaga (2004), las configuraciones espaciales derivan en las decisiones que se toman sobre la forma de la ciudad, sobre la distribución de usos en el espacio, sobre las inversiones públicas en infraestructuras y transporte, sobre la concepción de los espacios domésticos, etc. Estos contribuyen más a potenciar el funcionamiento del sistema productivo que a facilitar las tareas necesarias para la reproducción social y la organización de la vida cotidiana.

Consecuencia de estas divisiones espaciales, son las ciudades completamente zonificadas, que diferencian los espacios según el uso que se le da a cada uno, y que separan las zonas para vivir, de las de trabajar y de las del ocio. Estas ciudades zonificadas, imposibilitan la realización de las tareas de cuidados mediante desplazamientos a pie, provocando la dependencia de las personas hacia sus coches.

Entre las transformaciones sufridas por las mujeres en el último siglo, la más importante es sin duda la emancipación femenina. Esta emancipación se presenta como el resultado de su incorporación generalizada al trabajo remunerado como consecuencia de la Revolución Industrial, y rompe con la división sexual tradicional del trabajo (Sánchez de Madariaga, 2004). Como consecuencia de las nuevas demandas de autonomía personal por parte de las mujeres y de su incorporación al empleo remunerado, las mujeres empiezan a tener necesidades que chocan con la estructura física de las ciudades (Sánchez de Madariaga, 2004), cuyo diseño y organización ya no responden a estas nuevas demandas.

Es grande la evidencia que muestra que el problema de resolver las tareas de la vida cotidiana es un problema político de todas y todos y no un problema individual de las mujeres (Sánchez de Madariaga, 2004), y por eso se considera necesario un cambio de valores sobre la concepción del papel masculino en la familia que permita a los hombres asumir con normalidad un reparto equitativo de las tareas de cuidados (Sánchez de Madariaga, 2004).

Todas las personas somos dependientes unas de otras y del entorno y, por lo tanto, los cuidados deben ser una responsabilidad colectiva (Valdivia, 2018); es decir, tal y como mencionaban Carrasco, Borderías y Torns (2011), al ser la dependencia algo universal, los cuidados son inevitables, por lo que su responsabilidad no debería ser individual y privada, sino social y política. Es lo mismo decir que teniendo en cuenta que todas hemos sido cuidadas y que la gran mayoría volveremos a serlo en algún momento de nuestra vida, debemos considerar los cuidados un tema social de vital importancia.

La nueva vida cotidiana

La idea de una nueva vida cotidiana surge de las mujeres escandinavas como Liisa Horelli, que dieron con un concepto que se centra en ver de qué manera llevan a cabo las mujeres sus rutinas diarias, y que tiene como objetivo la creación de estructuras materiales y socio-culturales de apoyo a estas (Gilroy y Booth, 1999). Se visibilizan dentro de dicha idea dos conceptos clave, que son el tiempo y las tareas de reproducción de la vida humana.

Según Carrasco (2011) y Arendt (1993), las actividades diarias que pasan a construir la vida cotidiana se pueden dividir en cuatro esferas complementarias e interrelacionadas entre sí; la esfera *productiva*, relacionada con la producción de los bienes y con una remuneración salarial; la esfera *reproductiva*, sin ninguna remuneración salarial y dirigida a las personas del entorno familiar; la esfera *propia*, relacionada con el desarrollo personal e intelectual de cada una; y la esfera *política*, que sirve para la fundamentación de una comunidad y un ideario político.

Se puede decir que una de las principales diferencias en la vida cotidiana de las mujeres y los hombres estaría en el tiempo y el grado de responsabilidad que deben dedicar a las tareas de cuidados cada uno de ellos (Valdivia, 2018). Además, según Horelli, Booth y Girloy (2000), el concepto de vida cotidiana es una crítica a los actuales modos de pensamiento: a la tradición de la planificación urbana, a los fallos de la democracia representativa, a la ineficacia de las soluciones centralizadas planteadas y a la definición del término trabajo.

Tal y como se mencionaba anteriormente, la configuración de las ciudades responde a una concepción de la vida cotidiana cimentada en la división sexual del trabajo y que se basa en una dicotomía artificial entre lo público y privado, y lo masculino y femenino (Murillo, 1996; McDowell, 1999; Durán, 2000; Sánchez de Madariaga, 2004; Muxí, 2009; Valdivia, 2018), y son muchas las personas, por no decir la mayoría, que desarrollan su vida cotidiana en una estructura urbana que se ha diseñado desde una perspectiva completamente androcéntrica (Valdivia, 2018).

A lo largo de las últimas décadas, la vida cotidiana en las calles ha ido perdiendo relevancia y ha contribuido a reducir el dinamismo comercial urbano, la localización de los equipamientos y los servicios públicos, los espacios de juego y de ocio, etc. (Valdivia, 2018). Esta circunstancia que seguirá en constante cambio, supone una pérdida de la calidad de vida de las y los habitantes de las ciudades.

Modelo de ciudad

El modelo de ciudad del siglo XX, que se siguen manteniendo todavía en el siglo XXI, fue la concreción urbana de la separación del puesto de trabajo y la casa, de la ciudad y la periferia, y de la vida pública y la vida privada (McDowell, 1996), derivada de la división sexual del trabajo.

Sin embargo, aunque pudiera parecer una situación o problemática del pasado, relacionado con el desarrollo de las ciudades dispersas, no solamente el viejo movimiento de los trabajadores sino también las regiones donde aparece el “hombre nuevo”, presentan graves y actuales problemas asociados con la construcción de las relaciones de género (Massey, 1994).

Los espacios y los lugares, así como el sentido que tenemos de ellos, se estructuran recurrentemente sobre la idea base del género. Más aún, se estructuran sobre la base del género en miles de maneras diferentes, que varían de cultura a cultura, a lo largo del tiempo y de la geografía mundial (Massey, 1994). Aún a día de hoy, las formas convencionales de diseño y planificación del espacio, responden a una visión de la sociedad según la cual existe una división sexual del trabajo (Sánchez de Madariaga, 2004).

En el planeamiento urbano se siguen priorizando los ideales de lo técnico, racional y objetivo a la hora de tomar decisiones sobre cómo debería ser la vida en las ciudades (Kern, 2019). Estos planeamientos, generan una distribución de usos en el espacio que, en combinación con la escasez de servicios y de su calidad y accesibilidad, dificultan la compatibilización entre la vida laboral y las tareas domésticas al separar los usos en el espacio urbano, y las políticas públicas de inversión en infraestructura, al dar prioridad al transporte privado sobre el público (Sánchez de Madariaga, 2004).

Este modelo territorial dificulta el desarrollo de una nueva vida cotidiana e impide que exista una correcta conciliación entre las diferentes actividades que las mujeres desarrollan en el día a día (Valdivia, 2018). Un buen modelo de ciudad o modelo territorial debería poner el foco de atención sobre las necesidades más básicas y más diarias de las mujeres cuidadoras, ya que al fin y al cabo son ellas las que más uso hacen de la infraestructura más básica que ofrecen las ciudades, como serían la infraestructura de la movilidad urbana o la infraestructura de los equipamientos urbanos.

Urbanismo con perspectiva de género

A continuación, se expone la importancia de aplicar la perspectiva de género al planeamiento urbanístico, mediante la identificación del papel de la mujer en la ciudad y la importancia de las infraestructuras necesarias para poder disfrutar de una vida cotidiana adecuada a los cuidados.

Representación de las mujeres en la ciudad

Las mujeres, independientemente de su edad, raza y clase, siempre han estado presentes en el espacio público de las ciudades, comprando y vendiendo mercancías en los mercados, usando las aceras y las calles para llegar al trabajo y participando en celebraciones religiosas y civiles (Ryan, 1990). Aun así, la experiencia urbana vivida por ellas sigue estando marcada por una serie de barreras que moldean su vida cotidiana en formas profundamente influidas por el género (Kern, 2019).

Continuar pensando en los espacios urbanos desde la visión dicotómica público-privado no visibiliza la contribución que las mujeres han hecho sobre las actividades económicas, políticas y culturales, como tampoco visibiliza su participación en el espacio público y la esfera pública (Valdivia, 2018). Es reflejo de la poca visibilidad y el poco respeto recibido por las mujeres en su participación en la ciudad. Esta problemática sufre variaciones geográficas en la construcción de la masculinidad y de la feminidad, así como en las relaciones entre ambas (Massey, 1994); es decir, son diferentes en los diversos lugares del planeta, pero a la vez está presente en todos ellos.

Infraestructura para la vida cotidiana

La ciudad no está pensada como el soporte físico necesario para poder desarrollar las actividades de los cuidados, ya que desde la Revolución Industrial se ha considerado que las actividades de cuidados se llevaban a cabo exclusivamente en el espacio doméstico y por las mujeres (Valdivia, 2018).

Es por eso que la falta de infraestructura pública para el trabajo de los cuidados profundiza la desigualdad entre las mujeres y los hombres, llevando a estas mujeres a tener que participar de múltiples capas de explotación solo para mantenerse a flote (Kern, 2019). Esta explotación se debe a tener que responder a una gran carga de trabajo tanto dentro como fuera del hogar.

Tal como identificaba Greed (1997), la infraestructura necesaria para la vida cotidiana sufre graves problemas, que además se dan en diferentes escalas. En la mayor de las escalas, la escala *macro*, se presentan problemas como la zonificación segregada en las ciudades, la escasez del transporte público de calidad y la descentralización del comercio.

En la escala media, escala *meso*, son la falta de los equipamientos necesarios para el día a día, tiendas y oportunidades de empleo los problemas que más negativamente afectan, mientras que en la escala pequeña, o escala *micro*, se encuentran problemas relacionados sobre todo con los temas de la seguridad y los problemas derivados de la accesibilidad universal y del cuidado.

Atender a las necesidades relacionadas con lo reproductivo no se traduce en una sectorización sexuada de los espacios, sino en preparar el espacio para una sociedad más justa y equitativa (Campos, 1996). Para ello, se deben considerar dos niveles de actuación; el

primero, es la provisión universal y gratuita de los servicios para el cuidado de las personas dependientes; el segundo, es la incorporación al sistema productivo o cooperativo de aquellas actividades (ahora domésticas) susceptibles de ser realizadas de manera compartida (Sánchez de Madariaga, 2004), de forma que no recaigan sobre una única mujer.

Por otro lado, se debe comprender que, en la vida de una persona, es totalmente necesario tener un tiempo en el que se pueda dedicar a lo que uno desee y tener la posibilidad de construir una individualidad. Cuando no se cumple dicha necesidad, la falta de privacidad provoca una posición deficitaria en el espacio público (Murillo, 1996), al no sentir una pertenencia hacia el espacio a ocupar para dichas actividades, quedando socialmente excluidas aquellas personas que no tienen acceso.

La ciudad cuidadora

La idea principal en la creación de las ciudades cuidadoras es la de hacer frente a una configuración urbana que actualmente jerarquiza las actividades y los usos, haciendo prevalecer unos frente a otros dedicándoles más espacio, mejores localizaciones y mejor conectividad (Valdivia, 2018). Esto ocurre, en la mayoría de los casos, como consecuencia de los intereses económicos derivados del capitalismo, que llevan a las administraciones públicas de las ciudades a decidir a qué elementos urbanos dar prioridad.

Es así como bajo el neoliberalismo⁸, la mayoría de las soluciones planteadas para dar respuesta a las labores de los cuidados se han basado en el mercado, lo que supone que exijan la capacidad de pagar servicios adicionales, comodidades, y el trabajo mal pagado de otras personas (Kern, 2019).

De esta manera, en la ciudad cuidadora cada espacio está pensado desde la vivencia de las personas que lo van a utilizar, se cuidan las condiciones físicas, el mantenimiento y la gestión del espacio, y también se dan las condiciones que permiten cuidar de otras personas, porque te proporciona el soporte físico necesario para el desarrollo de las tareas correspondientes (Valdivia, 2018). Teniendo en cuenta que toda persona necesita cuidados a lo largo de su vida, conceptos como la interdependencia⁹ y la vulnerabilidad se interpretan como condiciones innatas a la hora de planificar el espacio público.

La ciudad cuidadora prioriza y fomenta una red de transporte público accesible física y económicamente, tanto en las estaciones de transporte como en los vehículos, y está conectada con una amplia red peatonal y con diferentes espacios, en el que el peatón es el protagonista (Valls-Llobet, 2018), rompiendo así la dependencia existente hacia los vehículos motorizados. En la ciudad cuidadora tienen gran importancia las conexiones mencionadas, ya que posibilitan la concatenación de los desplazamientos y el cumplimiento de las tareas de una forma más eficiente.

⁸ El término es usado para referirse a cualquier posición que se oponga a limitar los mercados o reducir la intervención del Estado en la economía.

⁹ Relación de dependencia recíproca entre dos o más personas o cosas.

Una política urbana del cuidado no solo se lleva a cabo solamente a través de un apego a los lugares, sino también como “un trabajo activo y colectivo en pos de transformaciones físicas, simbólicas y relacionales” (Zenzele, 2013). Una ciudad con estas características no consumiría recursos territoriales, energéticos y ambientales sin límite, ya que según Col·lectiu Punt6 (2019), se centraría en minimizar sus propios residuos y en limpiar el aire y el agua de la ciudad.

La calidad de vida tiene en cuenta aspectos como la renta, las condiciones laborales y de alojamiento, la salud, la educación, las relaciones de raza y de género, la seguridad, las condiciones medioambientales y las oportunidades de esparcimiento; conceptos que en su conjunto pueden verse como el estándar de vida en general (Johnston, 2000). La ciudad cuidadora pretenderá responder a todas estas cuestiones mediante sus políticas y teniendo en consideración una amplia diversidad social.

Haciendo referencia a el estudio que se ha hecho los últimos años sobre este tema, cabe destacar que cada vez se le está dando más importancia, y que por lo tanto se están llevando a cabo trabajos de análisis y reflexión tanto en ciudades como en el ámbito académico. A día de hoy, la mayoría de las ciudades cuentan con un trabajo de análisis y planificación urbana en relación a los sistemas de movilidad y/o la red de equipamientos, pero no es fácil encontrar casos en los que se relacionen ambos de forma directa; es decir, existe una intención de analizar la situación en la que se encuentran las ciudades que habitamos, pero este análisis se hace de forma diferenciada en relación a las dos variables, y no de forma vinculada.

Sistemas de movilidad

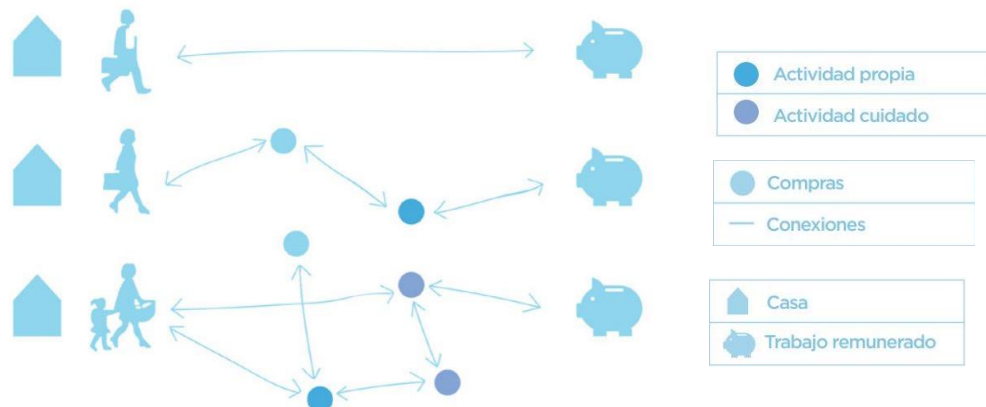
En este punto se aclaran los criterios de diseño de los sistemas de movilidad actuales, a la vez que se realiza una crítica al impacto que estos tienen sobre el uso que hacen las mujeres del espacio público.

La movilidad del cuidado

Las mujeres, como resultado de sus múltiples responsabilidades, tienen unos patrones de movilidad más complejos que los hombres y un acceso al vehículo privado es mucho menor. Las mujeres realizan movimientos de tipo poligonal, a diferencia de los hombres, que realizan movimientos predominantemente pendulares.

También hacen más recorridos a pie, son las principales usuarias del transporte público (Miralles-Guasch, 2010), encadenan más viajes, viajan por más motivos diferentes, recorren distancias más cortas, realizan una gran parte de sus desplazamientos en el entorno de la vivienda y hacen muchos viajes acompañando a otras personas que carecen de autonomía personal (Sánchez de Madariaga, 2004).

Imagen 1: diferencias en los recorridos cotidianos



Fuente: Adriana Ciocoletto y Col·lectiu Punt 6

En cambio, los sistemas de transporte han sido diseñados a partir de la jornada laboral masculina, poniendo así el foco sobre la planificación del transporte sobre la movilidad en lugar de la accesibilidad (Beall, 1996). Diseñar y organizar los sistemas de transporte público teniendo en cuenta las necesidades y los recorridos de los hombres, permite entender las pocas intenciones puestas por parte de los técnicos encargados. Por otro lado, la calle organiza sus criterios segregacionistas, donde los espacios públicos se convierten en meros espacios conectivos, con la circulación como único uso posible.

En esta propuesta de organización urbana, el instrumento central del sistema de movilidad es el automóvil, provocando que las diferentes características de cada área urbana dibujen un territorio desigual en relación al grado de dependencia que tienen las personas del coche (Miralles-Guasch, 2006).

Los distintos roles que se les distribuyen a las mujeres y a los hombres por motivos de género, supone que cada uno de los sexos tenga una relación diferente con respecto al vehículo privado o, en otras palabras, existan desigualdades en el reparto de los recursos domésticos (Miralles-Guasch, 2006).

El objetivo perseguido por el sistema de movilidad debe ser el de posibilitar el acceso al uso de la ciudad de la mayor cantidad de gente posible, y para ello se deben tener en cuenta los patrones de movilidad de las mujeres, porque además de ser sostenibles, son los que mejor responden a los recorridos del día a día, dentro de su diversidad (Col·lectiu Punt6, 2019).

Impacto sobre el uso del espacio público

Anteriormente se ha mencionado que, aunque sean las principales usuarias del transporte público, las mujeres emplean mucho más tiempo en trasladarse de un lugar a otro que los hombres. Esto debido a que el modelo de transporte está pensado para un usuario medio varón y para su jornada laboral, en vez de para quien más necesidad tiene de hacer uso de él (Sánchez de Madariaga, 2004), como serían las mujeres cuidadoras.

Otros factores que inciden directamente sobre el caso de la movilidad son la seguridad y la violencia machista. El acoso callejero, las agresiones sexuales y la percepción de seguridad condicionan completamente la forma que tienen las mujeres de hacer uso del espacio público en las ciudades (Col·lectiu Punt6, 2019). La seguridad en el espacio público debe ser garantía para un correcto uso de este, y también para las personas que se desplazan de noche por motivos laborales.

A causa de los problemas mencionados en puntos anteriores, las mujeres ven reducida en una gran medida su movilidad y ello limita seriamente su capacidad de acceso tanto al empleo y a otros servicios, como al ocio. Además, las mujeres de menores niveles de renta sufren doble discriminación, en razón de su clase y en razón de su sexo (Sánchez de Madariaga, 2004).

Redes de equipamientos

Como en el caso de la movilidad, en este apartado se exponen los equipamientos necesarios para la nueva vida cotidiana, y el impacto que supone no tener acceso a ellos sobre el uso que hacen las mujeres del espacio público.

Equipamientos para la vida cotidiana

Las relaciones y los roles de género son centrales en la localización de los recursos, los equipamientos y las oportunidades en la ciudad, siendo totalmente esenciales en la estructura del espacio urbano (Valdivia, 2018). Dicho de otra manera, la estructura del espacio urbano reflejará las relaciones y roles de género.

Es de vital importancia la construcción de entornos urbanos más sensibles a las necesidades de las personas en sus vidas cotidianas en lo referente a la accesibilidad de los servicios (Sánchez de Madariaga, 2004), ya que fomenta la distribución equitativa de los servicios, los equipamientos y los comercios de proximidad en los diferentes barrios, dando lugar a recorridos funcionales y minimizando el uso del vehículo privado (Valdivia, 2018).

Los equipamientos para la vida cotidiana tienen que responder a las necesidades físicas y sociales de las personas en toda su diversidad, siendo los siguientes equipamientos algunos de ellos: centro de atención al público de trámites administrativos, centros de salud primaria, espacios para el cuidado de mayores, centros educativos de 0 a 16 años y diferenciados por rangos de edad, centros sociales y culturales, espacios para la actividad física, etc. Además, se tendrá en cuenta la ubicación de cada uno de ellos, ya que su acceso se verá dificultado si depende del vehículo privado (Col·lectiu Punt6, 2019).

Más allá de estos equipamientos públicos gestionados por la administración, las necesidades de la vida cotidiana dejan ver que otro tipo de servicios son tan importantes como los mencionados anteriormente. Estos servicios que actúan sobre una escala mucho menor, pero que son totalmente necesarios en el día a día, estarían formados por comercios de proximidad, supermercados, farmacias, guarderías, etc.

Impacto sobre el uso del espacio público

Como problemática principal que causa la insuficiente o incorrecta distribución de los equipamientos urbanos, se encuentra una distribución que no cubre las necesidades cotidianas al ubicarse dichos equipamientos excluidos de la trama urbana de proximidad, lejos de una distribución territorial en relación a los usos y a las redes de movilidad (Muxí, Casanovas, Ciocoletto, Fonseca, Gutiérrez, 2011). El tiempo transcurrido en los desplazamientos no se utiliza de forma eficiente si los diversos itinerarios cotidianos, que conectan los equipamientos, no permiten cubrir las necesidades del día a día (Muxí, Casanovas, Ciocoletto, Fonseca, Gutiérrez, 2011).

Los equipamientos que se necesitan para facilitar la vida cotidiana, salvo algunos como las residencias de ancianos, son a menudo de pequeño tamaño y muchas veces ni siquiera necesitan estar localizados en parcela propia. Lo que sí necesitan es estar imbricados en el tejido residencial, ser accesibles y estar dispersos por todo el espacio urbano (Sánchez de Madariaga, 2004), para que el uso y el acceso a ellos no sea difícil para nadie.

Aun y todo, la consideración habitual de las guarderías y de los servicios de apoyo a la vida familiar como equipamiento y gasto social, más que como infraestructura y como inversión, asegura su relegación en la escala de las prioridades políticas (Sánchez de Madariaga, 2004). Esta discusión deja ver claramente, la todavía presente duda que tiene la sociedad sobre lo que son los cuidados y las necesidades de las personas que los realizan, sobre quién debe ser la persona o la institución que debe hacerse cargo de que todas estas necesidades se cumplan.

Normativa urbana

A la hora de hacer una evaluación de la situación urbana general, se pasó de no tomar en cuenta al género en absoluto, a mirar a las mujeres, y de ahí a tener en consideración los papeles de género, los hombres, y las culturas genéricas construidas localmente (Massey, 1994). La consideración seria del género como factor explicativo dio lugar a una evaluación más fina y detallada de la política regional (Massey, 1994). Todavía en una gran cantidad de casos de planeamiento urbano, las cuestiones relativas al género, la sexualidad y lo familiar suelen quedar fuera de las casillas técnicas y racionales con las que se identifican sus prácticas (Whitzman, 1995), provocando que sean dejados de lado en vez de solucionados.

Desde la década de 1970, han sido muchas las declaraciones publicadas en favor de un urbanismo que incluya la perspectiva de género, pero la realidad deja ver que muchas veces estas se han quedado como documentos de buenas intenciones, pero que no han conseguido cambiar las políticas públicas de forma real (Col·lectiu Punt6, 2019), que no se han trabajado correctamente a lo largo de las diferentes escalas y que, aunque se cuente con las herramientas necesarias, no llegan a realizarse.

De esta manera, se observan dos realidades; la primera, en la que las administraciones incorporan un punto llamado perspectiva de género en sus documentos, pero que no pasa de ser un trámite por cumplimiento en vez de una vía de trabajo; y la segunda, en la que la incorporación de la perspectiva de género en los proyectos urbanísticos y arquitectónicos queda en manos y bajo la voluntad de los equipos técnicos, siendo así dejada de lado en muchas ocasiones.

En cuando a la realidad, se identifican varios niveles regulatorios que inciden sobre la forma de hacer urbanismo en Donostia. A continuación, se muestran aquellas leyes, decretos, normas o documentos a tener en cuenta:

A nivel estatal:

- Ley 8/2007, de 28 de mayo, de Suelo
- Ley 3/2007, de 22 de marzo, para la igualdad efectiva de mujeres y hombres

A nivel autonómico:

- Ley 2/2006, de 30 de junio, de Suelo y Urbanismo
 - Ley 2/2014, de 2 de octubre, de modificación de la Ley 2/2006
 - Ley 5/2023, de 1 de junio, para facilitar la tramitación del autoconsumo y por la que se modifica la Ley 2/2006
- Ley 4/2005, de 18 de febrero, para la Igualdad de Mujeres y Hombres
 - Ley 3/2012, de 16 de febrero, por la que se modifica la Ley para la Igualdad de Mujeres y Hombres y la Ley sobre creación de Emakunde-Instituto Vasco de la mujer
 - Ley 1/2022, de 3 de marzo, de segunda modificación de la Ley para la Igualdad de Mujeres y Hombres

A nivel municipal¹⁰:

- IV Plan para la Igualdad de Mujeres y Hombres de Donostia
- Mapa de los Puntos Críticos
- Grupo de Igualdad del Distrito Este
- Guía para la incorporación de la perspectiva de género al planeamiento urbano
- Presupuestos con enfoque de género
- Protocolo de prevención y actuación contra el acoso sexual y el acoso por razón de sexo del Ayuntamiento de Donostia
- Mapa con nombres de mujeres en la ciudad donostiarra

¹⁰

https://www.donostia.eus/info/ciudadano/igualdad_plan.nsf/fwHome?ReadForm&idioma=cas&id=A374066376363

Marco metodológico

Diseño de la investigación

En este siguiente punto del trabajo, se indican los pasos a seguir para el desarrollo del mismo, de manera que se muestran los objetivos específicos del proyecto, y la metodología de investigación escogida para cada uno de ellos, así como de las técnicas e instrumentos necesarios para llevarlos a cabo, incluyendo una descripción, los pasos o guías a seguir y las fuentes a revisar.

El objetivo principal del proyecto de investigación, tal y como se ha dicho, es determinar el impacto que tienen los sistemas de movilidad y la red de equipamientos actuales en el uso que hacen del espacio público de las mujeres cuidadoras de Donostia, y con la idea de conseguir esto, los objetivos específicos son los siguientes.

- Identificar las bases teóricas y normativas en relación al impacto de la movilidad y de los equipamientos sobre el uso del espacio público de las mujeres cuidadoras (Ob.1)
- Identificar a las mujeres cuidadoras con necesidades no cubiertas por los sistemas de movilidad y la red de equipamientos (Ob.2)
- Analizar los sistemas de movilidad y la red de equipamientos de Donostia (Ob.3)
- Describir las necesidades derivadas de las tareas de los cuidados que tienen las mujeres donostiaras con respecto al espacio público (Ob.4)
- Medir la percepción que tienen las mujeres cuidadoras del espacio público desde su experiencia (Ob.5)

Los objetivos específicos se muestran en la siguiente tabla, en relación con el nivel de investigación y el diseño de investigación adecuados para cada uno de ellos.

Tabla 1: Objetivos específicos y nivel y diseño de investigación

Objetivos específicos	Nivel de investigación	Diseño de investigación
Ob.1_Bases teóricas	Descriptivo	Investigación documental
Ob.2_Identificar a las mujeres cuidadoras	Descriptivo	Investigación documental
Ob.3_Analizar los sistemas	Descriptivo	Investigación documental Investigación de campo
Ob.4_Describir las necesidades	Descriptivo	Investigación documental Investigación de campo
Ob.5_Medir la percepción	Descriptivo	Investigación de campo

Fuente: elaboración propia desde *¿Cómo elaborar un trabajo final de máster?* (2023)

Tal como se puede ver en la tabla 1, se ha optado por hacer tanto investigación documental como investigación de campo, con la intención de responder de la forma más adecuada a las necesidades de cada objetivo, siendo esta una mezcla de los dos en algunos de los casos. De la misma manera, los resultados esperados de cada uno responderán al diseño de investigación escogido.

Técnicas e instrumentos

A continuación, se muestran las diversas técnicas de investigación que se han escogido para cumplir con cada uno de los objetivos propuestos. También se muestran los instrumentos que se utilizarán y las fuentes a las que se accederá para realizar las investigaciones.

Tabla 2: Técnicas, instrumentos y fuentes para cada objetivo específico

Objetivos específicos	Técnicas	Instrumentos	Fuentes
Ob.1 – Bases teóricas	Revisión documental y consulta bibliográfica especializada	Guía documental	Mostrados en formato APA en el apartado <i>Referencias bibliográficas</i>
Ob.2 – Identificar a las mujeres cuidadoras	Revisión documental	Guía documental	Información demográfica por barrios Ayuntamiento de Donostia
Ob.3 – Analizar los sistemas	Revisión documental	Guía documental	Ayuntamiento de Donostia Documentación del diagnóstico para el nuevo <i>Plan General de Ordenación Urbana</i> Callejero y GeoDonostia
	Observación	Cuaderno de notas, mapas, datos abiertos y cámara	Creación propia: mapas, fotos y cuaderno de notas Centrado en la comprensión de procesos y experiencias
Ob.4 – Describir las necesidades	Revisión documental	Guía documental	Mostrados en formato APA en el apartado <i>Referencias bibliográficas</i>
	Encuestas	Guía de encuesta: formulario en línea	Las mujeres encuestadas
Ob.5 – Medir la percepción	Entrevistas	Guía de entrevista, grabadora de voz	Las mujeres entrevistadas

Fuente: elaboración propia desde *¿Cómo elaborar un trabajo final de máster? (2023)*

Técnicas

Dentro de las *técnicas* de investigación escogidas para este trabajo, se encuentran la revisión documental, la observación, la encuesta y la entrevista. A continuación, se hace un pequeño resumen de las características de cada técnica, así como de la forma en la que se va a llevar a cabo.

- **Revisión documental**

La técnica de revisión documental se refiere a la elección, lectura y análisis de documentos y textos oficiales, que servirán de referencia para la realización del trabajo, vistos desde su base más teórica. Estos documentos facilitarán la máxima cantidad de datos posible sobre el contexto que se trabaja y permitirán crear una base que comparar con la experiencia humana.

En este caso, a excepción hecha de la documentación utilizada en el marco teórico para definir las ideas principales sobre el urbanismo con perspectiva de género, la demás documentación irá directamente relacionada con la movilidad, los equipamientos y los cuidados. También se tendrán en cuenta las bases de datos demográficos y sociales de la ciudad.

- **Observación**

La observación participante está basada en una recogida de información en primera persona. La persona que actúa como observadora es la responsable de la recogida de la información, de su selección y de su análisis instantáneo. Además, permite registrar acontecimientos espontáneos y los datos tal y como ocurren en la realidad.

Las acciones a realizar se toman de referencia desde el *Manual de urbanismo de la vida cotidiana* (Barcelona Regional, 2019), donde se menciona que según los objetivos marcados, las diferentes acciones pueden ser el recuento (paradas, personas en las paradas, servicios...), el mapeo (donde se va anotando cada acción observada) y la fotografía.

En este trabajo, la observación se centrará en entender los procesos y las experiencias de las mujeres, siempre en relación con la movilidad y los equipamientos. Por ello, se centrará tanto en los barrios de Parte Vieja, Centro, Gros, Egia, Amara, Riberas de Loiola, Loiola y Martutene, como en los grupos de mujeres identificadas con anterioridad.

Los procesos de observación se llevarán a cabo durante dos mañanas laborales (debido a la dimensión del área a observar), dentro del curso escolar y con un clima bueno, para poder ver la mayor cantidad de acciones y movimiento posible.

Para llevar a cabo la observación, se hará uso del móvil para sacar fotos, de un cuaderno de notas donde se irán apuntando los eventos peculiares o de interés que sucedan y de planos previamente impresos sobre los que se anotarán las observaciones.

- **Encuesta**

La encuesta, es la técnica basada en crear un cuestionario¹¹ y dirigirlo al público deseado para recoger su respuesta. Tanto la guía de encuesta como su posterior análisis son realizados por la misma persona. La encuesta permite una aplicación rápida, y también una sistematización de la información más sencilla.

En este caso, se deberá crear una *Guía de encuesta* (Anexo 2), que será la base de la encuesta que se distribuya. Se prevé que rellenen la encuesta las mujeres cuidadoras del área escogido para trabajar, y que se dé la opción a estas mujeres de escribir su dirección de correo electrónico en caso de estar interesadas, para que sean ellas mismas las participantes de la posterior entrevista.

El objetivo principal de la encuesta será recabar información para contrastarla con los datos recogidos del análisis y de la observación, así como nueva información proveniente de las experiencias personales de las mujeres.

La encuesta se distribuirá a través de redes sociales y a través de asociaciones vecinales y sociales de los barrios implicados. También se aprovecharán acontecimientos sociales como fiestas barriales para pasar la encuesta a pie de calle, facilitando así la participación de las mujeres de aquellas franjas de edad que menos respuestas hayan obtenido con la distribución online.

En un principio se dará la opción de responder a todas las mujeres que quieran hacerlo, sean mujeres cuidadoras o no. En cambio, habrá partes de la encuesta que solamente deban contestarla aquellas mujeres cuidadoras, de forma que se conseguirán distinguir las respuestas de las mujeres de ambos grupos. Esto servirá, al mismo tiempo, para conocer cuál es el porcentaje de mujeres que realizan labores de cuidados en cada franja de edad.

- **Entrevista**

La diferencia entre la encuesta y la entrevista reside en que la entrevista es realizada de forma directa y entre dos personas o grupos. Hay una comunicación directa entre la entrevistadora y la entrevistada, y se realiza a modo de conversación. Al ya partir en la entrevista de un grupo previamente escogido gracias a la encuesta, se podrá profundizar en los aspectos selectivos relevantes. También será necesaria la creación de una *guía de entrevista*, que será la base de las cuestiones debatidas durante la misma.

El objetivo de realizar estas entrevistas será el de contrastar de forma más puntual y personal toda la información recogida con anterioridad tanto en la fase de análisis de los barrios, su sistema de movilidad y su red de equipamientos, como la recogida a través de la encuesta, que ya habrá servido para hacer una primera lectura de la percepción real que tienen las mujeres cuidadoras de cada uno de los barrios. De esta manera, y teniendo en cuenta la experiencia propia de cada una, se detallarán las características de los barrios de cada una de las mujeres entrevistadas.

¹¹ <https://forms.gle/yCZv9iY3RVN8LdvL6> (link a la encuesta, ya no admite más respuestas)

Instrumentos

Dentro del apartado de los *instrumentos*, en cambio, se muestra cuáles son los pasos a seguir para conseguir cada objetivo y el procedimiento de cada uno. Estos instrumentos están relacionados con las actividades o acciones que se llevarán a cabo gracias a las fuentes mencionadas a su lado.

- **Guía de revisión documental**

Todas las fases que incluyan una revisión documental deberán seguir una guía para conocer cada etapa del proceso. Como guía general, serán las siguientes las etapas a seguir cuando se proceda con una revisión documental:

- Rastreo y localización de todos los documentos disponibles
- Clasificación de los documentos
- Selección de los documentos necesarios para cada caso
- Lectura y primer análisis del documento
- Lectura cruzada y comparativa de los documentos

- **Guía de encuesta**

La creación de esta guía es de vital importancia para realizar el trabajo. Se creará teniendo en cuenta la base teórica y las necesidades derivadas de los cuidados que se muestran en dicha base, y las ideas mencionadas en el *Manual de urbanismo de la vida cotidiana* (Barcelona Regional, 2019). La guía se puede consultar en el Anexo 2.

Deberá contar con diferentes bloques generales:

- Información personal sobre la encuestada
- Valoración del sistema de movilidad
- Valoración de la red de equipamientos
- Valoración del espacio público
- Experiencia personal
- Aportaciones

De esta manera, aparte de conocer con más exactitud la realidad, daremos pie a una participación más personal.

- **Guía de entrevista**

Al igual que con la encuesta, para la entrevista se creará una *Guía de encuesta* (Anexo 4) a modo de preguntas, que servirá para conducir las entrevistas y que contará con los mismos puntos clave que la encuesta, para de esta forma poder realizar una comparativa más sencilla. Esta guía se hará una vez se tengan los resultados de las encuestas para que sea lo más efectiva posible, y también permitirá a las entrevistadas aportar sus propias ideas.

Fuentes

En lo que a las *fuentes* se refiere, existen cuatro principales fuentes de información. Primero, cabe mencionar que para los objetivos uno y cuatro, las fuentes son las pertenecientes al marco teórico que se muestran al final del documento. Mediante estas fuentes se construirá

el marco teórico, y servirán para formar una lista teórica de las necesidades de las mujeres cuidadoras respecto a la movilidad y los equipamientos.

El segundo grupo de fuentes pertenece a los relativos al ayuntamiento y la ciudad; es decir, toda la documentación de acceso libre del que dispone el ayuntamiento de Donostia. De esta fuente se sacarán principalmente datos demográficos para la identificación de las mujeres cuidadoras, pero también los documentos relacionados con la normativa, los planes de ciudad, las bases de datos de movilidad y redes de equipamientos, y sus planes.

La tercera fuente es la propia, que no es una fuente como tal, sino que es la relativa a toda esa información recogida de forma empírica mediante la observación participante.

Por último, pero de vital importancia dadas las características del trabajo a realizar, están las mujeres encuestadas y entrevistadas. La información procedente de esta fuente es la que realmente servirá para contrastarla con la información teórica, y la que permitirá llegar a las conclusiones finales.

Población y muestra

La población escogida para el trabajo se podría decir que es la mujer, y más concretamente la *mujer cuidadora*; es decir, todas esas mujeres que tienen a su cargo el cuidado de personas (menores, mayores o personas con discapacidad) y que hacen un uso del espacio público dependiente de dichas personas.

El grupo a analizar estará formado por las mujeres donostiaras de los barrios que se muestran posteriormente, de entre 25 y 65 años. Se ha escogido este rango entendiendo que se incluyen en él la mayoría de las mujeres cuidadoras, aunque también pudiera haber mujeres mayores de 65 años con personas a su cargo. Estas últimas quedan fuera del grupo analizado, ya que al ser un grupo tan amplio y con características tan diversas, podrían pertenecer también al grupo de cuidadas.

Además, se tendrá en cuenta la interseccionalidad, considerando las diferencias que pudiera hacer entre mujeres extranjeras, pertenecientes al colectivo LGTBI, mujeres con movilidad reducida o con discapacidad, aunque esta división no será prioritaria para la realización de la investigación. Quedan fuera de esta investigación las mujeres que, aunque entren en el rango de edad no realicen de manera habitual labores de cuidado.

Resultados esperados

En la siguiente tabla se muestran los resultados esperados, pero no los resultados esperados de la investigación general, sino los datos o documentos que se esperan conseguir con la realización y puesta en práctica de cada técnica e instrumento.

Tabla 3: Resultados esperados

Objetivos específicos	Técnicas e instrumentos	Resultados esperados
Ob.1 – Bases teóricas	Revisión documental	Informe sobre la relación entre el urbanismo, el espacio público, la movilidad y los equipamientos desde una perspectiva de género
Ob.2 – Identificar a las mujeres cuidadoras	Revisión documental	Listado de la cantidad, las características y la localización de las mujeres cuidadoras de la ciudad
Ob.3 – Analizar los sistemas	Revisión documental Observación	Mapas de análisis del sistema de movilidad Mapas de análisis de la red de equipamientos Listado de errores o dificultades en el uso de los equipamientos y el transporte Comparativa del funcionamiento de las variables por barrios
Ob.4 – Describir las necesidades	Revisión documental Encuesta	Listado de necesidades teóricas de las mujeres respecto al espacio público en relación con la movilidad y los equipamientos Listado de necesidades reales de las mujeres cuidadoras Informe comparativo de los dos grupos de necesidades y conclusiones
Ob.5 – Medir la percepción	Entrevista	Informe sobre la experiencia de las mujeres Perspectiva personal y vivencias de cada barrio

Fuente: elaboración propia desde *¿Cómo elaborar un trabajo final de máster?* (2023)

Planificación

Para la planificación general de las actividades a llevar a cabo para la correcta ejecución del trabajo, se ha optado por un método que vaya solapando los diversos objetivos. De esta manera, se le adjudica una semana a la ejecución de las actividades de cada objetivo, y una semana a la interpretación y redacción de los resultados, de manera que se solapan la semana de ejecución de un objetivo con la semana de redacción del objetivo anterior.

Una vez realizadas todas partes relativas a la recogida de información, análisis de los sistemas y de los equipamientos, comparativa entre ellos y la participación femenina, se procederá a hacer una lectura general.

Así, se sacarán unas conclusiones que definirán cuál es el impacto que el sistema de movilidad y la red de equipamientos de Donostia tienen sobre el uso que hacen sus ciudadanas cuidadoras del espacio público. Esta conclusión junto a las consideraciones finales que definirán el procedimiento y el funcionamiento de la investigación como tal, compondrán el trabajo final.

Como se muestra en la siguiente tabla, el primer objetivo queda excluido de esta planificación al interpretarse que ese objetivo pertenecía al marco teórico, y que por lo tanto, está acabado.

Tabla 4: Organización de las actividades

Objetivos específicos	Actividades	Organización semanal					
		S1	S2	S3	S4	S5	S6
Ob.2 – Identificar a las mujeres cuidadoras	Búsqueda de la información y selección	1d	2d				
	Redacción del informa			2d			
Ob.3 – Analizar los sistemas	Análisis del sistema de movilidad		2d				
	Análisis de la red de equipamientos		2d				
	Observación participante		3d				
	Listado de errores o dificultades en el uso de los equipamientos y el transporte			1d			
	Comparar el funcionamiento de las variables por barrios			3d			
Ob.4 – Describir las necesidades	Listado de necesidades teóricas de las mujeres respecto al espacio público en relación con la movilidad y los equipamientos			2d			
	Creación de la encuesta y su distribución			1d			
	Extracción y sistematización de datos					2d	
	Listado de necesidades reales de las mujeres cuidadoras				2d		

	Informe comparativo de los dos grupos de necesidades y conclusiones						2d
Ob.5 – Medir la percepción	Selección de mujeres participantes y creación de la entrevista					2d	
	Realización de las entrevistas						4d
	Informe sobre la experiencia de las mujeres						1d
	Perspectiva y vivencias de cada zona						2d

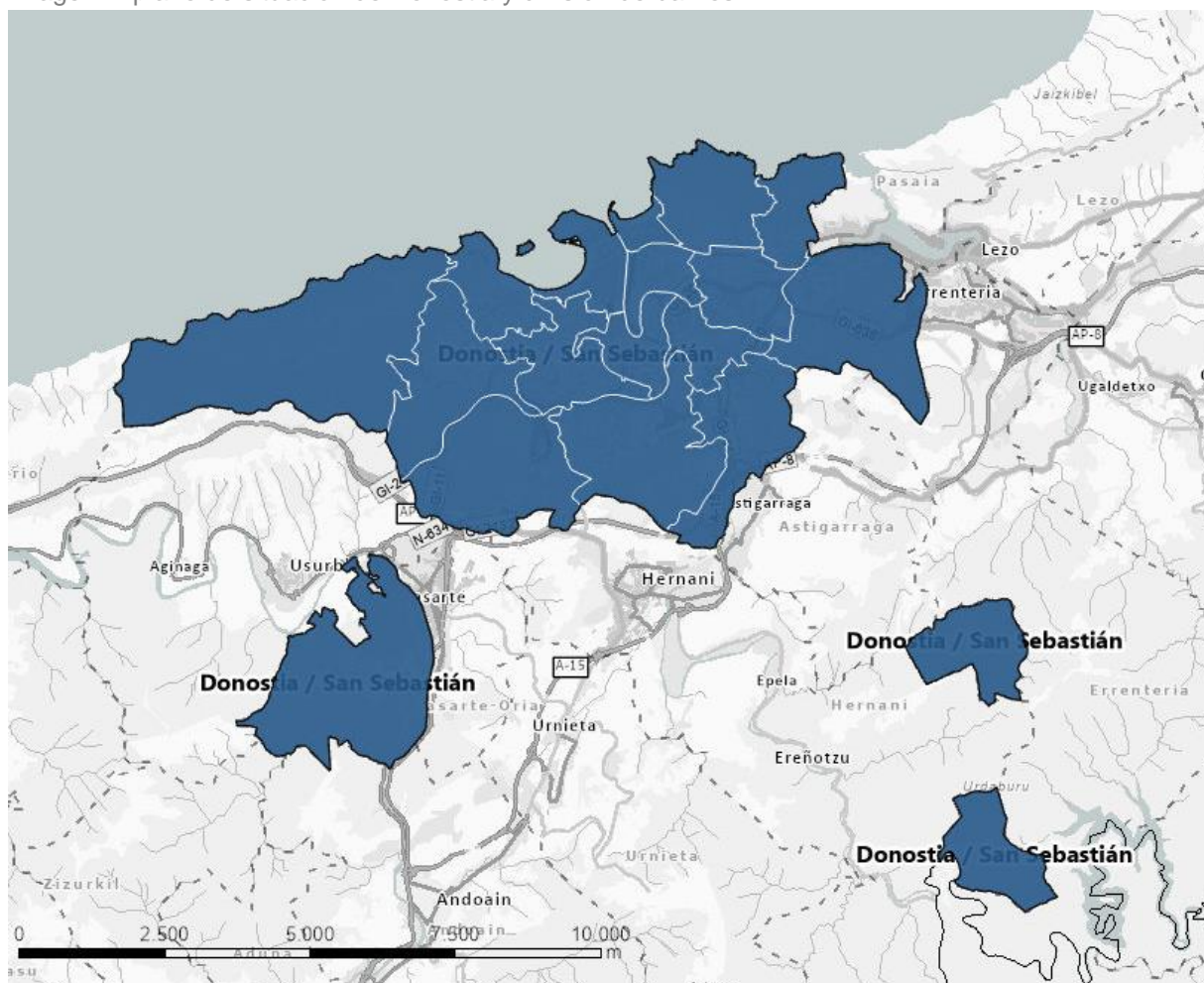
Fuente: elaboración propia desde *¿Cómo elaborar un trabajo final de máster?* (2023)

El caso de estudio

Para la correcta comprensión del trabajo, será necesario conocer el entorno en el que se sitúa y en el que se pretende trabajar. Por ello, en las siguientes líneas se describe brevemente la ciudad elegida, así como la zona escogida para trabajar dentro de la ciudad.

El trabajo se sitúa en la ciudad de Donostia-San Sebastián, capital de Gipuzkoa. Es una ciudad de 188.743 habitantes y cuenta con 17 barrios. Los límites geográficos de la ciudad están marcados por el mar al Norte, los pueblos Pasajes, Astigarraga y Hernani al Este y Sureste, y terrenos de monte y bosque al Suroeste y Oeste. Además, cuenta con varios elementos naturales de gran valor como son las tres playas urbanas, varios montes, parques y el río Urumea, que es uno de los elementos más estratégicos de la ciudad.

Imagen 2: plano de situación de Donostia y división de barrios



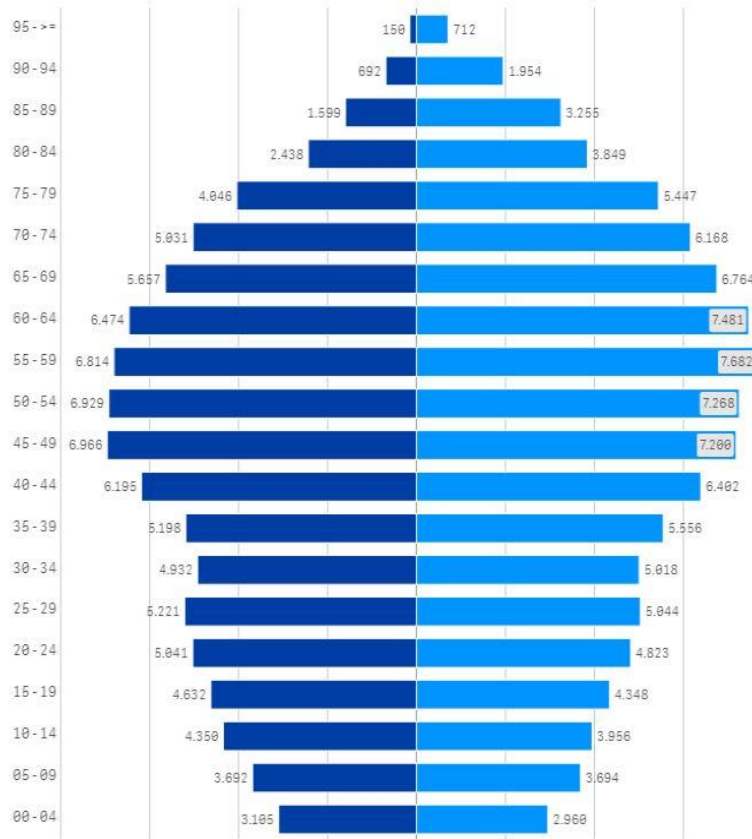
Fuente: Visor de GeoDonostia

La ciudad ha ido creciendo en cantidad de habitantes, aunque dicha subida no haya sido constante, hasta el día de hoy, que cuenta con 89.162 hombres (el 47.2% de la población) y 99.581 mujeres (el 52.8% de la población) donostiarra, con una edad media de 46,5 años como se muestra en la siguiente pirámide poblacional.

Datos demográficos de la ciudad

A continuación, se hace un breve resumen de los datos demográficos más significativos de la ciudad.

Gráfico 1: datos demográficos generales de la ciudad



Fuente: Análisis demográfico de la ciudad 2022. Ayuntamiento de San Sebastián

Haciendo una división por sexos, la edad media es de 48,3 años en el caso de las mujeres y de 44,5 años en el caso de los hombres. En cuanto a la distribución de la población por grandes grupos de edad, solamente el 12,4% de la población pertenece al grupo 0-15 años, el 62,3% tiene entre 16-64 años, y un sorprendente 25,3% es mayor de 65 años, signo de la alta cantidad de población mayor.

Gráfico 2: población por sexo

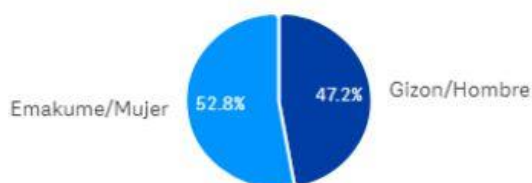
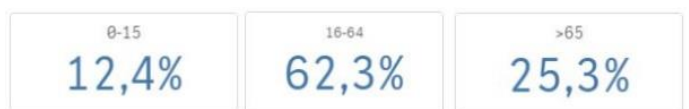


Gráfico 3: población por grandes grupos de edad



Fuente: Análisis demográfico de la ciudad 2022. Ayuntamiento de San Sebastián

Ámbito de estudio

Siendo la ciudad en su totalidad un espacio demasiado grande para analizar al grado que se pretende y en el tiempo que se dispone, se plantea delimitar un área más pequeña dentro de la ciudad, pero que sea de gran interés en relación con el tema escogido. En la siguiente imagen se pueden ver los diferentes barrios de la ciudad, de los cuales se han escogido los siguientes para trabajar: Parte Vieja, Centro, Gros, Egia, Amara, Riberas de Loiola, Loiola y Martutene.

Imagen 3: plano de situación del ámbito de estudio



Fuente: elaboración propia desde el visor de GeoDonostia

Dicho esto, cabe mencionar que, aunque el trabajo se pretenda centrar en las zonas mencionadas, para los primeros análisis generales del sistema de movilidad y de la red de equipamientos se trabajará sobre la ciudad entera para poder comprender su funcionamiento. Será después, en una segunda fase compuesta por un análisis más en profundidad de las dos variables y las encuestas y entrevistas, donde se delimite esa zona.

El motivo principal de esta selección es la relación con el eje del río Urumea. El río supone la conexión en vertical de la ciudad (norte-sur) y conecta los barrios más antiguos y poblados con los más pequeños de la ciudad. Esta relación norte-sur, también representa una escala del nivel económico de los habitantes de cada barrio, así como de la calidad de sus calles y viviendas, y de su calidad de vida en general.

Además, durante años se ha trabajado en mejorar la conexión transversal (este-oeste) de la ciudad, por ser estos los barrios que geográficamente más lejos quedan del centro de la ciudad. A causa de estas mejoras, los barrios del sur, pese a su cercanía, quedan más lejos del centro de Donostia en lo que a relación social se refiere.

El río tiene el potencial de ser elemento de unión entre los barrios y de abarcar estrategias para la mejora de la calidad de vida de las ciudadanas y los ciudadanos. Así, mediante este trabajo se intentará investigar sobre las diferencias que sufren las mujeres de estas zonas en el uso del espacio público, bajo las variables de la movilidad y los equipamientos, y se intentará llegar a una conclusión que sirva para plantear una mejora urbana y social dentro del eje vertical de Donostia.

Demografía y población del ámbito de estudio

Haciendo un análisis de los datos demográficos de la ciudadanía de los barrios que se van a trabajar, se observa que, aunque todas las cifras respalden los datos generales de la ciudad, existen diferencias entre ellos. A continuación, se muestran los ocho barrios seleccionados, su número de habitantes y su edad media por sexos.

Tabla 5: Habitantes y edad media por sexos y por barrios

Barrio	Hab.	Edad media			Barrio	Hab.	Edad media		
		T	H	M			T	H	M
Parte Vieja	5850	49,6	47,0	51,5	Amara	28255	48,3	44,1	49,1
Centro	22149	48,6	46,2	50,7	Riberas	4967	44,3	43,7	47,5
Gros	18072	49,5	47,1	51,6	Loiola	6274	42,4	40,6	44,2
Egia	14611	47,3	45,2	49,0	Martutene	2700	44,9	43,3	46,4

Fuente: Análisis demográfico de la ciudad 2022. Ayuntamiento de San Sebastián

Considerando la tendencia general de envejecimiento que sufre Donostia en general, la misma situación se refleja en todos los barrios, como se puede ver a través de la tasa de natalidad¹², el índice de envejecimiento¹³ y el índice de dependencia¹⁴ de cada uno de ellos.

Tabla 6: Índice de natalidad, envejecimiento y dependencia por barrios

Barrio	Índice			Barrio	Índice		
	Nat	Env	Dep		Nat	Env	Dep
Parte Vieja	4,2	305,1	67,6	Amara	5,5	195,0	64,5
Centro	6,1	296,2	65,4	Riberas	6,1	183,2	62,2
Gros	4,1	307,6	70,8	Loiola	7,3	124,1	48,0
Egia	5,2	221,0	55,7	Martutene	5,9	154,6	47,4

Fuente: Análisis demográfico de la ciudad 2022. Ayuntamiento de San Sebastián

¹² La *tasa de natalidad* muestra el número de nacimientos por cada mil habitantes en un año.

¹³ El *índice de envejecimiento* se define como el porcentaje que representa la población mayor de 64 años respecto a la población con menos de 16 años. Se considera una población envejecida cuando el índice se halla por encima de 100.

¹⁴ El *índice de dependencia* muestra el número de menores (0-14) y mayores (+65) por cada 100 personas adultas en edad de trabajar (15-64).

En general se puede observar que tanto el índice de natalidad, por su bajo número, como el índice de envejecimiento, por su alto número, son cifras preocupantes. Aunque esta tendencia al envejecimiento sea generalizada, es más pronunciada en barrios como la Parte Vieja, Centro o Gros, mientras que es menos pronunciada en barrios que aún están en crecimiento como Loiola o Martutene.

Análisis e interpretación de los resultados

Siguiendo los objetivos de la investigación, han sido diversos los medios utilizados a la hora de recabar la información necesaria para conseguir los resultados esperados. Del mismo modo, los resultados se clasifican en diferentes puntos, como se muestra a continuación.

Primero, se muestra la identificación de las mujeres cuidadoras de la ciudad, y de los barrios escogidos en particular, y un análisis de los datos recogidos, para conseguir determinar cuáles son las características de dichas mujeres en cada uno de los barrios. A continuación, se realiza un análisis del sistema de movilidad y de la red de equipamientos actuales, centrado en identificar las diferencias que hay entre los barrios y en sacar un listado de errores generales.

Finalmente, se echa la mirada atrás un momento para rescatar del marco teórico las necesidades cotidianas que tienen las mujeres cuidadoras, y se contrastan con los resultados obtenidos sobre las necesidades reales que tienen las mujeres de estos barrios. Así, se concluye con un resultado que permite entender cuáles son los problemas existentes en la ciudad, cuáles los retos a abordar, y cuáles las vías a seguir.

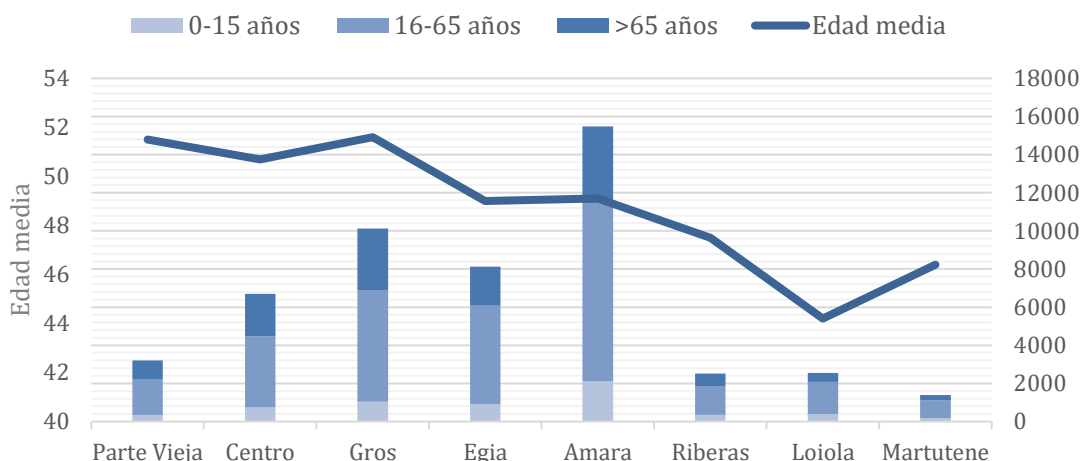
En esta fase, se distinguen dos tipos de análisis; el primero, centrado en una recogida objetiva de información, aplicado a los análisis sobre la movilidad y los equipamientos que se ha realizado a través de la observación, así como a la cuantificación y caracterización de las mujeres cuidadoras, y el segundo, centrado en una recogida de opiniones y experiencias reales. Para lo segundo, se han realizado una encuesta (Anexo 3), que ha sido respondida por 116 mujeres y cuyos resultados están incluidos en los diferentes capítulos que se muestran a continuación, y una serie de entrevistas vía teléfono o correo electrónico a 4 mujeres de 4 de los barrios escogidos.

Las mujeres cuidadoras

En el próximo capítulo se muestra la información necesaria para la realización del análisis sobre las mujeres cuidadoras de Donostia. Con el término *mujer cuidadora*, se hace referencia, como ya se explica en el marco teórico, a todas esas mujeres que ejercen labores de protección, cuidado, ayuda y acompañamiento de personas dependientes de dichas ayudas, de manera no remunerada económicamente; es decir, las mujeres que realizan estas labores por la relación interpersonal que guardan con las personas a las que cuidan.

Para este trabajo, en cambio, aparte de estas mujeres cuidadoras, también se han incluido aquellas que realizan labores de cuidados de forma remunerada, ya que sus necesidades con respecto al espacio público serán parecidas a las de las mujeres que las realizan de manera no remunerada. Centrándonos en los datos demográficos de las mujeres, se retoma la distribución y cuantificación de estas mujeres en los distintos barrios, así como su edad media y su clasificación por grandes grupos de edad.

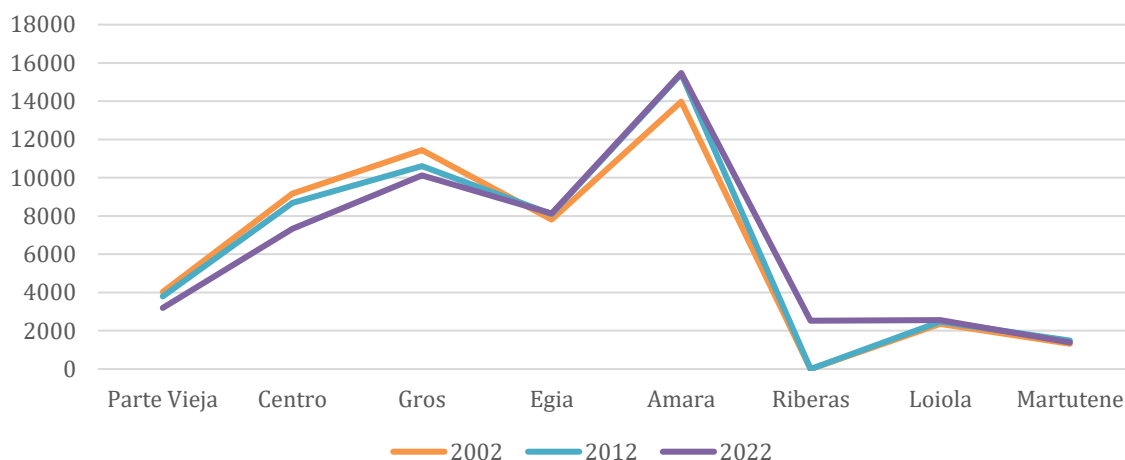
Gráfico 4: mujeres por grandes rangos de edad y edad media por barrios



Fuente: Análisis demográfico de la ciudad 2022. Ayuntamiento de San Sebastián

Se llega así a la conclusión de que las mujeres más jóvenes son las que viven en los barrios más pequeños, más nuevos y más al sur de la ciudad, mientras que las mujeres con la edad media más alta pertenecen a los barrios más antiguos y consolidados de la ciudad. Al igual que la población general, la cantidad de mujeres que vive en cada barrio ha ido cambiando con el paso de los años, como se muestra en el siguiente gráfico, donde se comparan los años 2002, 2012 y 2022.

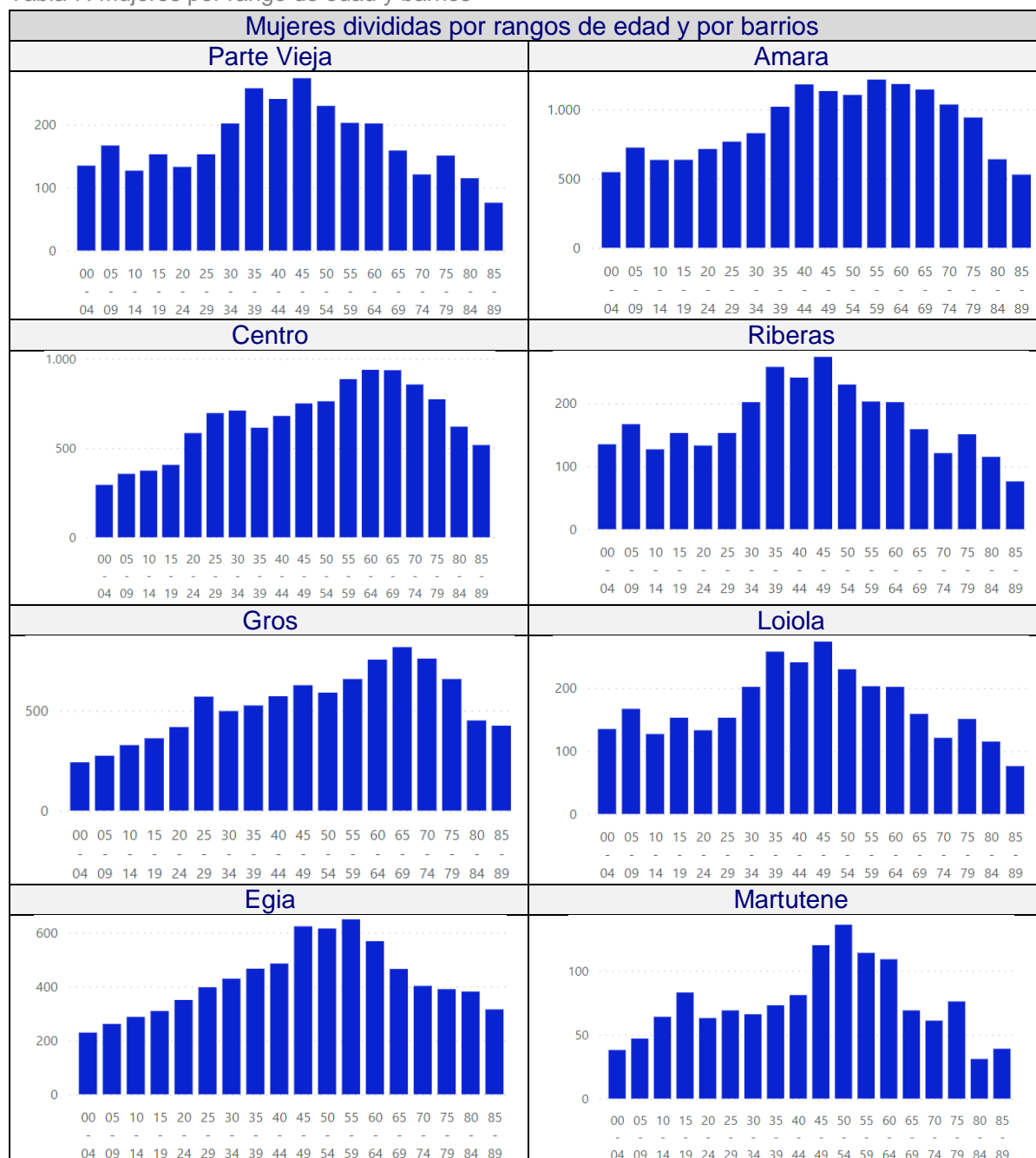
Gráfico 5: evolución de mujeres por barrios en 20 años



Fuente: Análisis demográfico de la ciudad 2022. Ayuntamiento de San Sebastián

En general se puede concluir que, en los barrios más antiguos y céntricos de la ciudad, como Parte Vieja, Centro y Gros, la población femenina ha ido disminuyendo, correspondiendo también a una disminución generalizada de la población. En los demás barrios, en cambio, las cifras se han mantenido prácticamente igual, menos en el caso de Riberas, que es un barrio que no existía antes del 2012. A continuación, se muestra más en detalle la cantidad de mujeres que reside en cada barrio, divididas por rangos de edad de 5 años.

Tabla 7: Mujeres por rango de edad y barrios



Fuente: Donostia Data. Demografía.

De estos datos se puede concluir la cantidad total de mujeres que reside en cada barrio, que pertenece al rango específico de 25-65 años escogido al inicio de esta intervención, y que por lo tanto serán las mujeres a las que se haga referencia en el resto del trabajo.

Tabla 8: Cantidad de mujeres por rango de edad entre 25-65 por barrios

Barrio	25-35	35-45	45-55	55-65	Total	Barrio	25-35	35-45	45-55	55-65	Total
Parte Vieja	438	624	630	506	2198	Amara	1593	2197	2234	2396	8420
Centro	842	775	906	1093	3616	Riberas	350	489	494	397	1730
Gros	1066	1096	1215	1411	4788	Loiola	355	499	504	405	1763
Egia	826	951	1238	1217	4232	Martutene	135	154	256	223	768
Cantidad total de mujeres donostiarras en el rango 25-65 años										27.515	

Fuente: Donostia Data. Demografía.

Tras conocer estos datos, se vuelve a detectar la misma diferencia en cuanto a la edad de las habitantes de cada barrio, de manera que en los barrios del norte de la ciudad viven mujeres más mayores que en los barrios del sur. Las cifras encajan, además, con otras características sociales como el nivel de estudios, la renta per cápita y el precio medio de la vivienda (superior en los barrios del norte que en los del sur en todos los casos).

Otro de los aspectos que incide directamente sobre la cuantía de las mujeres cuidadoras es la maternidad. Según los últimos datos de INE de 2020, la edad media de la maternidad al primer hijo de Donostia es de 32,71 años¹⁵. Considerando esta cifra junto a la cifra de la tasa bruta de natalidad, que en ese mismo año fue de 6,51¹⁶, y de 5,58 en el año 2022, se identifica que la maternidad en la ciudad es bastante tardía, y que además va en disminución.

Interseccionalidad

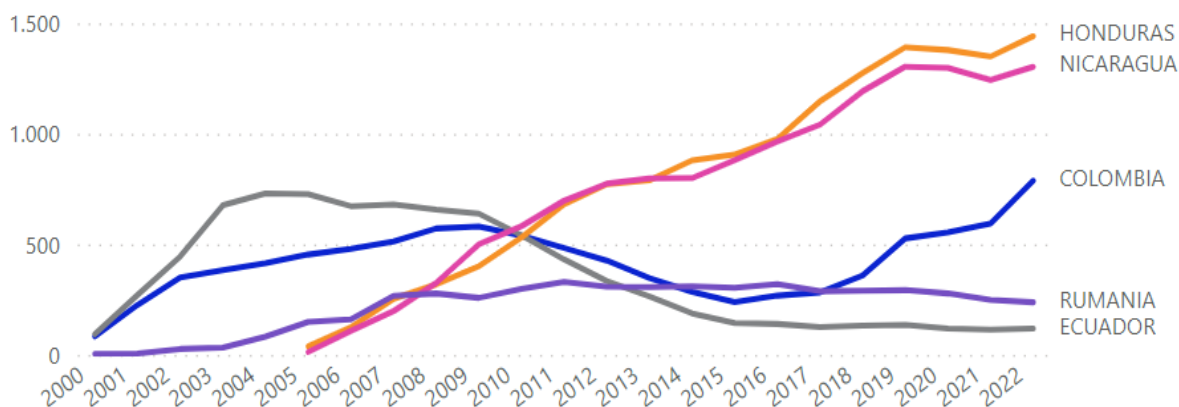
Para una comprensión más exacta de las características particulares que puedan tener las mujeres investigadas, se hace un breve resumen de cuatro colectivos, mostrando la cantidad de mujeres que pertenece a cada colectivo y/o su evolución.

El colectivo de *mujeres extranjeras* ha crecido mucho en los últimos 20 años, y su origen también lo ha hecho, disminuyendo las extranjeras originarias de Rumanía y Ecuador, y aumentando considerablemente las originarias de Honduras y Nicaragua.

¹⁵ INE (Instituto Nacional de Estadística). <https://www.ine.es/jaxiT3/Datos.htm?t=30673>

¹⁶ INE (Instituto Nacional de Estadística). <https://www.ine.es/jaxiT3/Datos.htm?t=30664>

Gráfico 6: evolución del origen de mujeres extranjeras



Fuente: Donostia Data. Demografía.

En cuanto a las *mujeres con discapacidad*, BEHAGI (2022) nos da a conocer que de las 99.581 mujeres que residen en Donostia, un 5,88% de ellas padece un grado de discapacidad igual o superior al 33%. Cabe destacar, que dentro de esa cifra se encuentran incluidas todas aquellas mujeres que tienen *movilidad reducida*, siendo este un colectivo con gran interés ya que su experiencia con respecto al espacio público es diferente de la de otras.

En cuanto al *colectivo LGTBI*, aunque a la hora de recoger la información a través de la encuesta se haya dado la opción de marcar si se pertenece a dicho colectivo, no se ha considerado prioritario en el tema, al considerar que, en relación al espacio público y los cuidados, y la relación entre ambos, no tiene un efecto directo.

Encuesta

Tal como se ha explicado anteriormente, se ha llevado a cabo una encuesta con el fin de obtener información real de primera mano, y conocer las experiencias y vivencias personales de las mujeres cuidadoras de la ciudad.

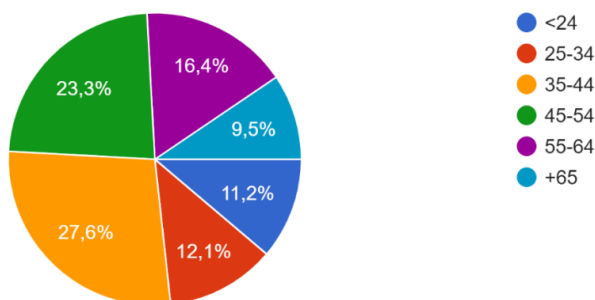
A continuación, se dan a conocer las características generales de las mujeres que han respondido dicha encuesta, y por lo tanto, servirán para contrastar la información analítica conseguida. Todos los datos que se muestran a continuación tienen como origen una muestra de 116 mujeres de Donostia, de los barrios analizados más concretamente. Teniendo en cuenta la cantidad total de mujeres de los barrios y la franja de edad escogidos, se concluye que ha respondido la encuesta el 0,4% de las mujeres; es decir, una de cada 240 mujeres. Además, se asegura la participación de al menos una mujer cuidadora en cada rango de edad, y en cada barrio.

Edad

Las encuestadas han sido divididas por rangos de edad, formando así 6 grupos diferentes: <24 años, 25-34 años, 35-44 años, 45-54 años, 55-64 años y +65 años.

La edad media aproximada de las encuestadas ha sido, por lo tanto, de 43,8 años. Esta cifra se corresponde de manera correcta con la edad media general de las mujeres de la ciudad.

Gráfico 7: edad de las encuestadas

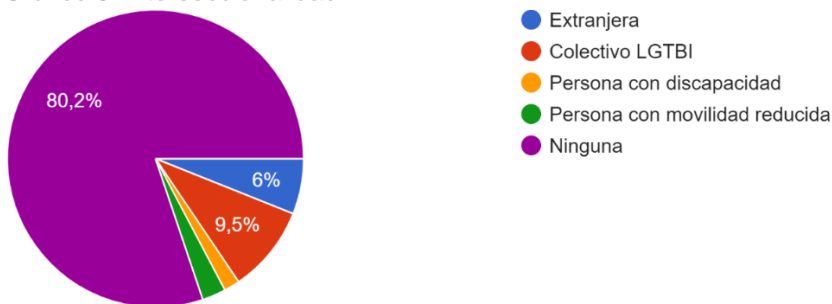


Fuente: la encuesta

Interseccionalidad

Al ser preguntadas por los diversos colectivos a los que pudieran pertenecer, vemos que aunque la gran mayoría no pertenece a ninguno de ellos, hay un número considerable de encuestadas extranjeras y que pertenecen al colectivo LGTBI.

Gráfico 8: interseccionalidad



Fuente: la encuesta

Barrios

La división de estas mujeres por barrios no se hace de igual manera ya que ha habido una mayor participación proporcional de las mujeres de la Parte Vieja, pero con esa excepción sí se corresponde con la cantidad de mujeres que vive en cada barrio. Además, aunque la relación que la mayoría de ellas mantiene con el barrio es por vivir en él, algunas trabajan en ese barrio o incluso pasan su tiempo libre en él.

Gráfico 9: división y relación con el barrio

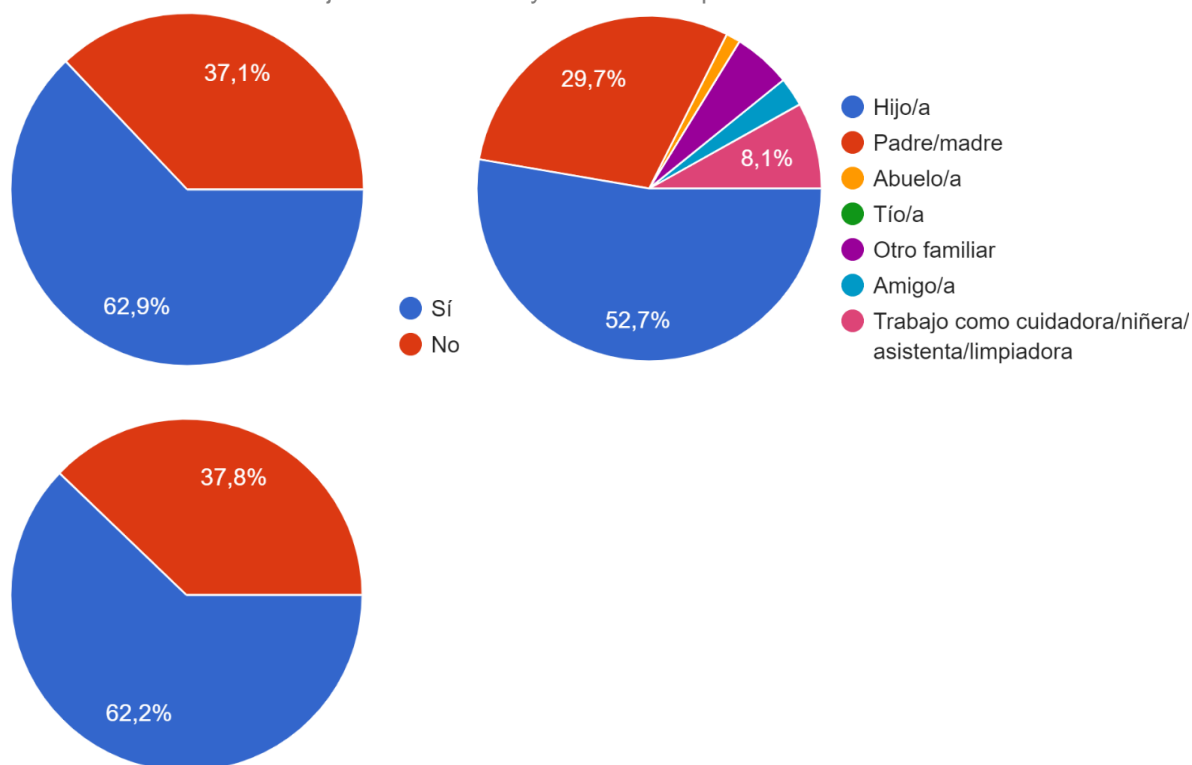


Fuente: la encuesta

Cuidados

De entre las mujeres encuestadas, es de un 62,9% el porcentaje que realiza labores de cuidado de forma habitual, frente a un 37,1% que no las realiza. Las que sí realizan labores de cuidado mantienen la siguiente relación con las personas a las que cuidan, y el 62,2% de ellas vive en la misma casa que las personas a las que cuidan.

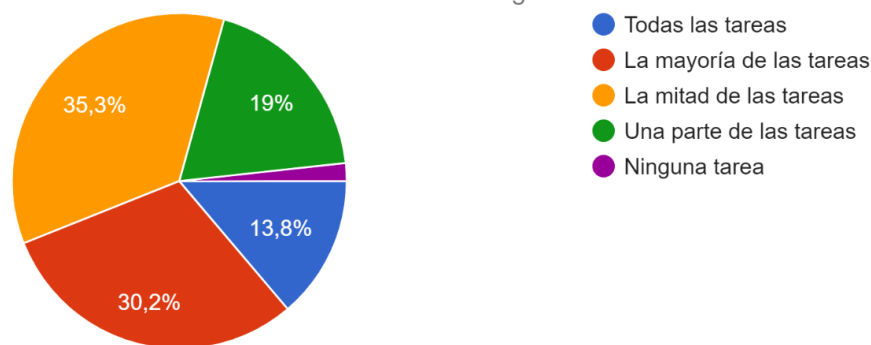
Gráfico 10: cantidad de mujeres cuidadoras y relación con persona cuidada



Fuente: la encuesta

Por último, en cuanto a las tareas del hogar, un porcentaje total del 76,4% de ellas realiza la mitad o más de la mitad de las tareas del hogar, mientras que el 56% de ellas realiza la mitad o menos de la mitad de las tareas del hogar.

Gráfico 11: realización de las tareas del hogar



Fuente: la encuesta

Análisis de los sistemas

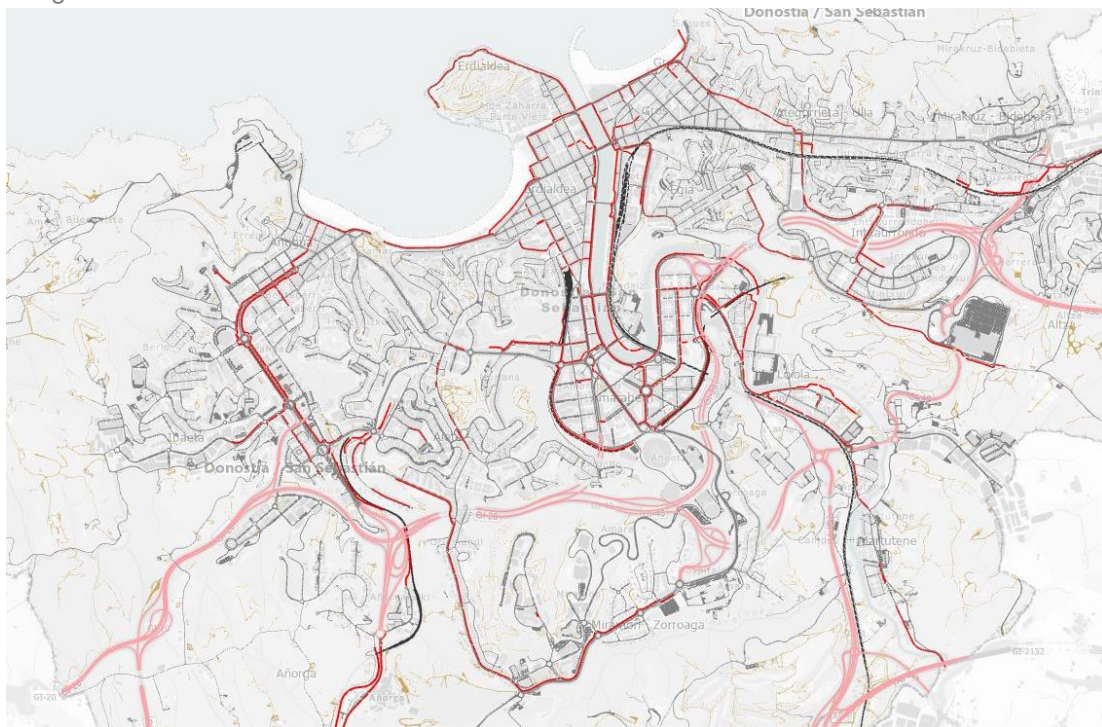
Las variables sobre las que se ha planteado trabajar son el sistema de movilidad y la red de equipamientos de la ciudad, dos variables que tienen un impacto directo sobre el uso del espacio público. En este próximo capítulo, se muestra el análisis realizado sobre cada uno de ellos, así como los errores de diseño que existen en cada uno de los barrios.

Para ello, se ha realizado una recopilación de la información en relación al actual diseño y forma de funcionar de cada uno de ellos, y se ha contrastado con la información obtenida a través de la observación (Anexo 8) realizada en los barrios. La comparativa resultante de ambos análisis permite acercarse a la realidad existente en la ciudad.

Sistema de movilidad

Al analizar el sistema de movilidad existente en la ciudad, se han tenido en cuenta las principales redes de los diversos medios de transporte, como serían la red viaria, la red ciclista y la red peatonal, y el servicio ofrecido por los tres medios de transporte público presentes: el autobús, el tren y el topo.

Imagen 4: resumen del sistema de movilidad de Donostia



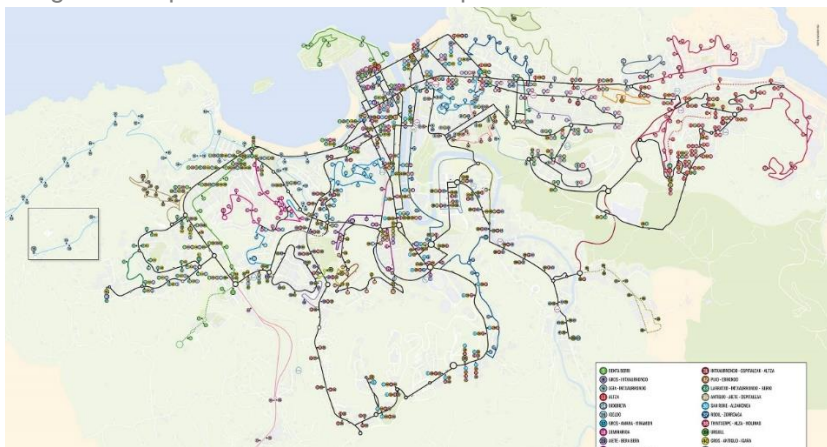
Fuente: elaboración propia desde el visor de GeoDonostia

Teniendo en cuenta la ciudad entera, se puede entender que actualmente cuenta con un sistema de movilidad que fue diseñado poniendo en el centro el vehículo privado. También se entiende que existe una gran diferencia en cuanto a movilidad entre los barrios llanos y los barrios colinares.

El sistema viario se corresponde a escala de ciudad con la manera en la que se ha ido construyendo la ciudad con el paso de los años, de manera que la cantidad de espacio destinado a la movilidad rodada se corresponde con la forma edificatoria de cada barrio. En general, se puede considerar que la red viaria rodea por completo la manzana residencial.

El transporte público se divide en dos grandes grupos; por un lado, el sistema rodado (autobús), y por el otro lado, los sistemas sobre raíles (tren y topo). El servicio de autobuses (dBus) hace uso de la misma red viaria que se ha mencionado anteriormente, mientras que el tren tiene su propia ruta uniendo el lado Este con el lado Sur de la ciudad, y el topo cuenta con una tercera ruta, uniendo el Este con el Oeste.

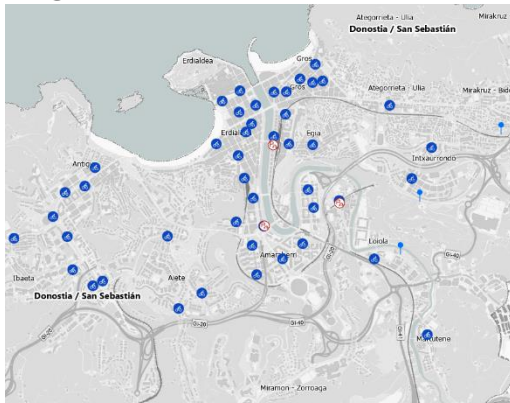
Imagen 5: mapa de líneas de autobús público dBus



Fuente: dBus

En cuanto a la red ciclista (dBizi), la ciudad cuenta con una red amplia y distribuida de forma similar. Cabe mencionar que la mayoría de las vías ciclistas están en las calles y avenidas principales, así como en el camino de la costa. En cambio, cuanto más lejos se esté del centro de la ciudad, menos vías se encuentran, o las que hay acaban y desaparecen. También hay que destacar que actualmente hay muy pocas vías en los barrios con mayor desnivel de la ciudad, por la dificultad que esto supone para el usuario.

Imagen 6: servicios de la red ciclista



Fuente: dBizi

La red ciclista de la ciudad cuenta con varias paradas de bicicletas eléctricas a disposición de las ciudadanas y los ciudadanos. Además, tres de ellos son de estilo parking (se encuentran cubiertos, dentro de una estructura accesible desde la calle). Por último, también se dispone de 3 puntos de limpieza y arreglo de bicicletas, de las cuales 1 se encuentra en Loiola.

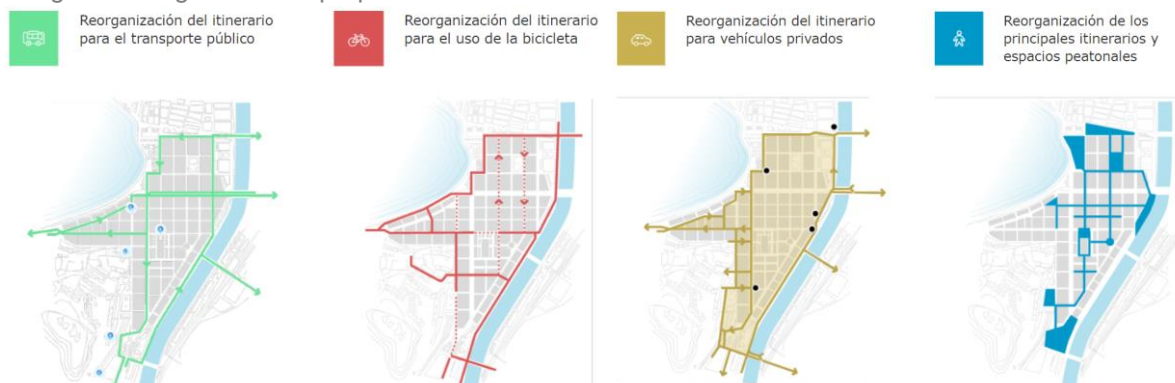
Los espacios peatonales, en cambio, no son la mayoría en Donostia. Aunque casi todas las calles cuentan con aceras adecuadas para el uso de los peatones, en muchas ocasiones quedan como usuarios de segunda clase, dando preferencia al vehículo privado. El contraste se encuentra al ver que en aquellas zonas donde no se identifican tantas vías para coches, tampoco existen mayores espacios para los peatones.

En general, se puede considerar que es una ciudad en la que las facilidades para moverse en vehículo privado o rodado son mayores que las facilidades para hacerlo a pie o en bicicleta. Esta tendencia lleva ya unos años chocando con los intereses y las necesidades que tienen los y las donostiarras, y es a causa de ese desencuentro que se ha vuelto un tema delicado en la ciudad.

A esto hay que sumarle los problemas que han surgido recientemente a consecuencia de unos cambios de direcciones en las calles, provocados por las obras del topo y el nuevo plan de movilidad que se intenta poner en marcha.

Actualmente, la ciudad cuenta con un plan llamado *Datorren Donostia*¹⁷, centrado en cambiar el sistema de movilidad del centro de la ciudad, mediante la expulsión del vehículo privado de una zona de *prioridad residencial*. El proyecto está centrado en 4 fases: la reorganización del itinerario para el transporte público, la reorganización del itinerario ciclista, la reorganización del vehículo privado, y por último, la reorganización de los itinerarios y espacios peatonales.

Imagen 7: imágenes de la propuesta de Datorren Donostia



Fuente: Datorren Donostia, hiriaz gozatzeko aukera berriak

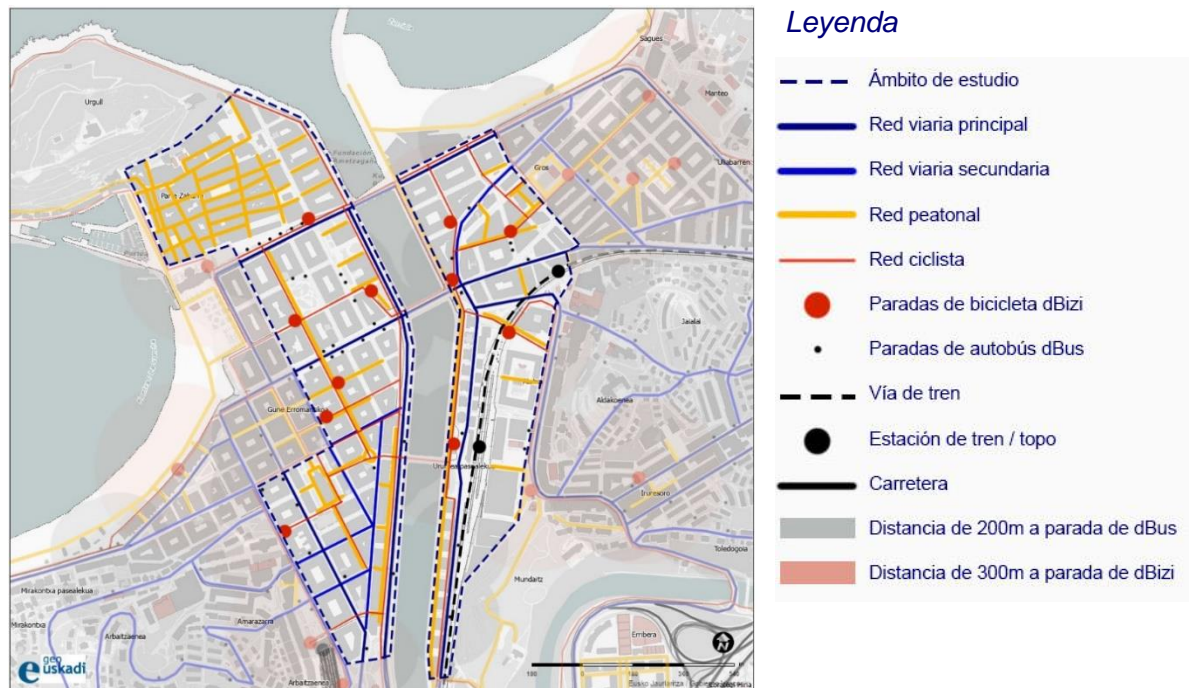
Otro de los mayores dilemas de la ciudad en relación a la movilidad, ha sido causado por los cambios realizados en el itinerario del topo. Este itinerario se ha modificado para crear una nueva estación más cerca de la playa (con objetivo de atraer turistas), y una estación en universidades, así como para unirlo a la ruta del tren mediante un intercambiador. La escasa gestión y la mala promoción y explicación que tuvo el proyecto, junto a los problemas derivados de las obras, están suponiendo un gran descontento a nivel de ciudad.

¹⁷ <https://www.donostia.eus/ataria/es/web/mugikortasuna/datorren-donostia/fase-1>

Análisis comparativo

A continuación, se realiza un análisis del sistema de movilidad en profundidad, dividiendo el ámbito de estudio en 3 partes, para una comprensión más sencilla. En la primera zona se muestran la Parte Vieja, el Centro, Gros y Egia, en la segunda se muestran Amara, Riberas de Loiola y Loiola, y en la tercera se muestran Txomin (que pertenece a Loiola) y Martutene.

Imagen 8: **zona 1**_Parte Vieja, Centro, Gros y Egia



Fuente: elaboración propia desde el visor de GeoDonostia

Esta primera zona es una zona de grandes contrastes entre los diferentes barrios. Por un lado, se encuentra la Parte Vieja, que está formada en su totalidad por vías peatonales como consecuencia de la anchura y las características de las calles. Entre la Parte Vieja y el Centro, se encuentra el Boulevard, que es un lugar clave en la ciudad y parada obligatoria de casi todas las líneas de autobús.

El Centro, debido a su morfología urbana reticular, se distribuye también mediante las vías rodadas, a excepción hecha de los 9 bloques más al norte, cuyas vías son principalmente peatonales. El caso de Gros sigue de cierta manera el funcionamiento del Centro, pero la retícula va cambiando, y con ella las vías principales.

Esta parte de Egia, pese a ser la zona más llana, está distribuida de forma lineal, y así lo hacen también las calles principales, causando incomodidad y falta de eficacia para el transporte público.

En general, esta zona cuenta con muy buenas conexiones con el resto de la ciudad, y su servicio de transporte público se corresponde con ello. Prueba de eso son la cantidad de

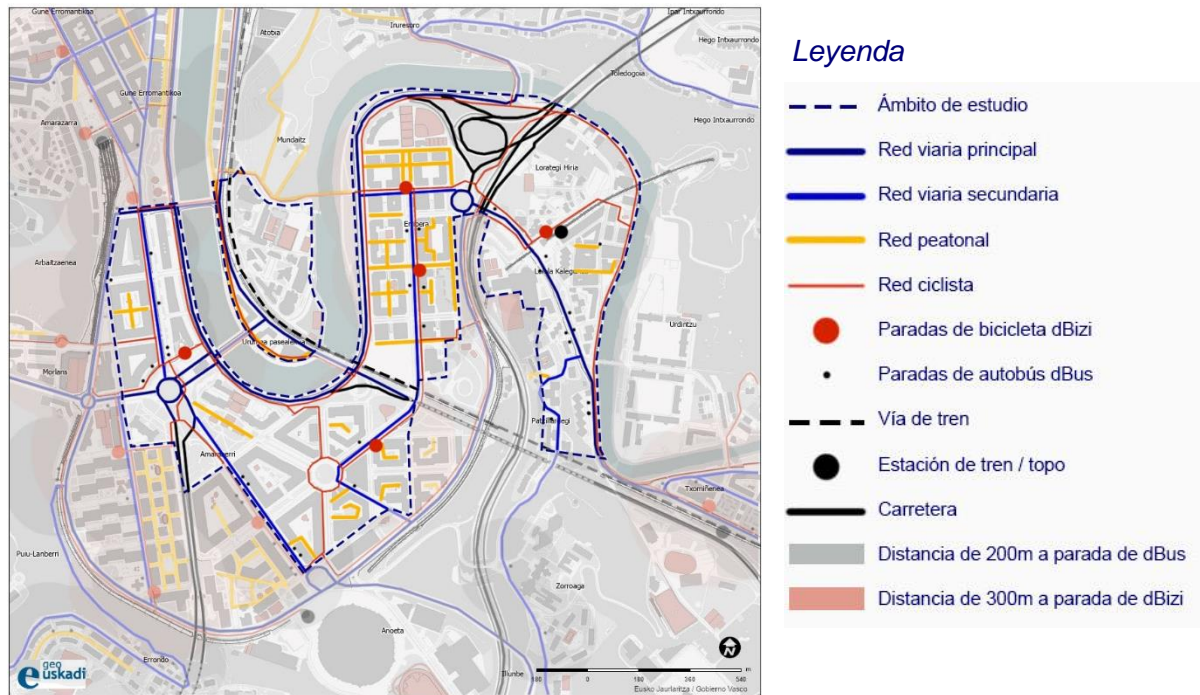
paradas de autobús que hay presentes y la calidad de sus marquesinas, que en comparación con otros lugares de la ciudad cuentan con protección frente al clima y amplios lugares para esperar.

Imagen 9: fotos de las marquesinas de autobús



Fuente: propia

Imagen 10: zona 2_Amara, Riberas de Loiola y Loiola



Fuente: elaboración propia desde el visor de GeoDonostia

En el caso de estos barrios, se identifican dos barrios que tienen una importancia muy grande en cuanto a movilidad a escala de ciudad (Amara y Riberas), ya que cuentan con 2 de las entradas a la ciudad más utilizadas. Es una de esas mismas entradas la que separa físicamente a Loiola con respecto a los otros dos barrios, quedando así marginado.

En esta zona, la morfología de las calles viene heredada del centro de la ciudad, se intenta mantener el mismo patrón, pero según se empiezan a construir las viviendas siguiendo otras directrices, las vías rodadas y su forma también se van cambiando. Así, para cuando se llega a Loiola, la cantidad o proporción de vías de coche con respecto al espacio público disminuye muchísimo, teniendo el barrio dos únicos caminos.

El transporte público sigue estando muy presente aún en esta zona, pero sobre todo en Amara, ya que al ser un barrio tan denso requiere de gran oferta de transporte. También hay que tener en cuenta que la presencia del polo deportivo Anoeta y de la zona de hospitales próximas a este barrio provocan un aumento de la oferta de las líneas de autobús. De esta manera, Riberas y Loiola cuentan con un servicio más limitado de transporte público, sobre todo en líneas de conexión con barrios del Este y el Oeste.

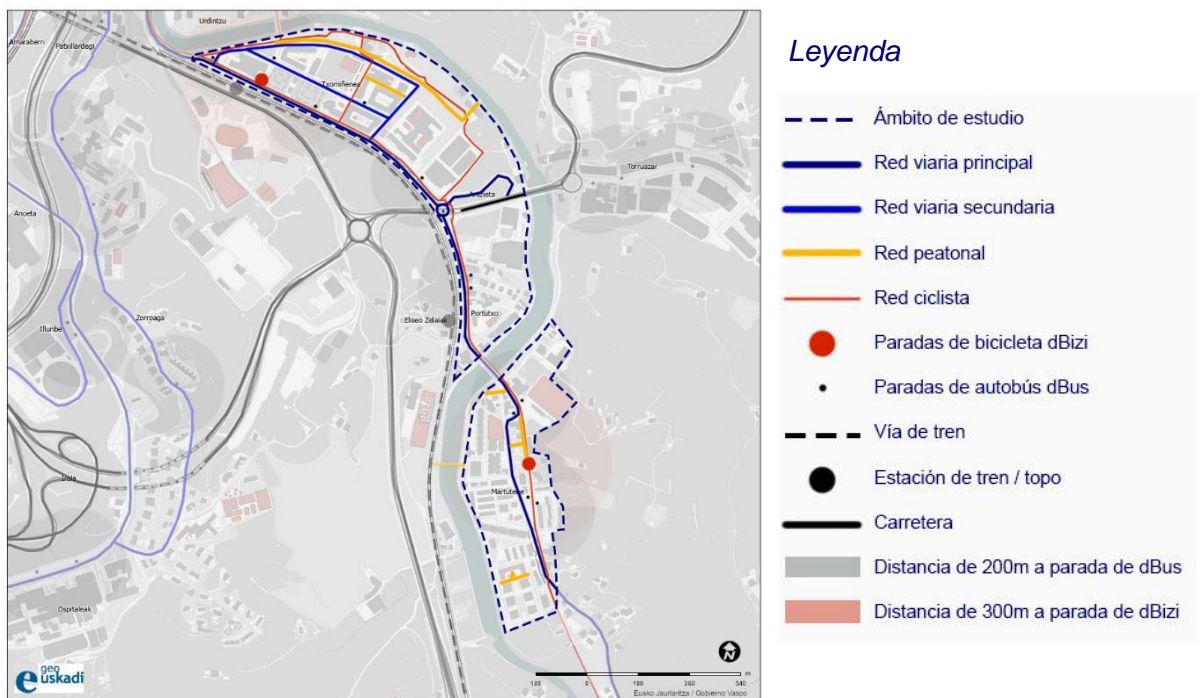
La vía ciclista, sigue el mismo patrón hasta Riberas, estando presente tanto en las calles principales del barrio como en la orilla del río, y se limita solamente a la orilla del río en cuanto llega a Loiola, siendo esta la línea que seguirá hacia el sur. Se puede considerar, que ya en esta zona de la ciudad se empiezan a apreciar las diferencias que existen entre los barrios, tanto en el servicio que se ofrece, como en la calidad de este.

Imagen 11: fotos de las marquesinas de autobús



Fuente: propia

Imagen 12: zona 3_Txomin y Martutene



Fuente: elaboración propia desde el visor de GeoDonostia

En cuanto se llega a esta tercera zona de la ciudad, se hace evidente la diferencia que existe con respecto a los barrios que se han visto anteriormente. Hay que tener en cuenta, la morfología de estos dos barrios, su densidad, y la cantidad de gente que vive en ellos, pero aun así el servicio que ofrece su sistema de movilidad general no es suficiente.

La red viaria está limitada a dos calles paralelas en el caso de Txomin, y a una única calle central en el caso de Martutene. Estas calles cuentan con vías para vehículos privados en ambas direcciones y aceras a los dos lados. Más allá de esas vías apenas se pueden encontrar lugares exclusivamente para peatones, a excepción hecha del paseo del parque que se encuentra a la orilla del río.

Ocurre de forma similar con la red ciclista, que se ve limitada a una única vía que viene heredada desde Loiola, y que sigue la dirección del río. El servicio de transporte público es muy limitado en estos barrios.

Las vecinas y los vecinos de estos barrios cuentan con muy pocas líneas y paradas de autobús, que dificultan desplazarse a sitios que no sean el centro de la ciudad. Además, los dos apeaderos del tren se encuentran en puntos lejanos y no accesibles de los barrios, y se encuentran en un estado bastante malo.

Imagen 13: Fotos de las marquesinas de autobús



Fuente: propia

En lo que a distribución de las paradas de autobús y su accesibilidad se refiere, existe una distribución bastante homogénea a lo largo de la ciudad, aunque es notable una diferencia en la densidad y la cantidad de líneas que pasan por el Centro con respecto a los que pasan por barrios como Loiola y Martutene.

Estos últimos, pese a ser los más necesitados, son los que menos servicio de líneas de autobús tienen, habiendo puntos con una distancia mayor a 200m desde la parada más cercana, haciendo referencia a la forma de vender el servicio que tiene la ciudad, que asegura que toda ciudadana y ciudadano tiene una paradas a menos de 200m.

Imagen 14: Distancia de 200m desde las paradas de autobús



Fuente: elaboración propia desde visor de GeoDonostia

Atendiendo a los datos recogidos durante la observación, se hace un recuento de las personas que en ese momento había en las paradas de autobús de la ciudad (mostrado en los Anexos 8 y 9), y se hace una distinción entre hombres y mujeres a la hora de contar. Se concluye que durante las mañanas de un día laboral son muchas más las mujeres que esperan en las paradas de autobús, y que por lo tanto utilizan más el autobús.

Tabla 9: Cantidad de personas en paradas de autobús por sexo

Barrio	Mujeres	Hombres	Total	Barrio	Mujeres	Hombres	Total
Parte Vieja	10	7	17	Amara	50	13	63
Centro	20	9	29	Riberas	14	7	21
Gros	11	10	21	Loiola	9	5	14
Egia	0	0	0	Martutene	1	2	3

Fuente: propia

Con las paradas de bicicletas eléctricas ocurre de forma similar, pero con una diferencia aún más grande. Los barrios de la zona 1 cuentan con una parada de estas características a menos de 300m desde cualquiera de sus puntos, mientras que en Loiola y Martutene esta regla no se cumple, teniendo Loiola 2 paradas (una en cada núcleo) y Martutene una sola parada.

Imagen 15: Distancia de 300m desde las paradas de bicicleta eléctrica



Fuente: elaboración propia desde el visor de GeoDonostia

Como en el caso de las paradas de autobús, durante la observación también se cuantificó la cantidad de bicicletas que había en cada parada de bicicletas eléctricas dBizi (mostrado en los Anexos 8 y 9). A continuación, se muestra la comparativa entre la cantidad total de bicicletas de las que se dispone y la cantidad que en ese momento había en uso en cada barrio.

Tabla 10: Cantidad de bicicletas eléctricas en uso y desuso

Barrio	Cantidad total	Cantidad en uso	Barrio	Cantidad total	Cantidad en uso
Parte Vieja	12	7	Amara	34	9
Centro	66	18	Riberas	20	5
Gros	30	24	Loiola	27	19
Egia	28	10	Martutene	18	7

Fuente: propia

A modo comparativo general, se puede considerar que el sistema de movilidad de Donostia está actualmente priorizando el uso de medios de transporte rodados, ya sea vehículo privado o autobús, y que la red peatonal y sobre todo la red ciclista quedan en un segundo plano.

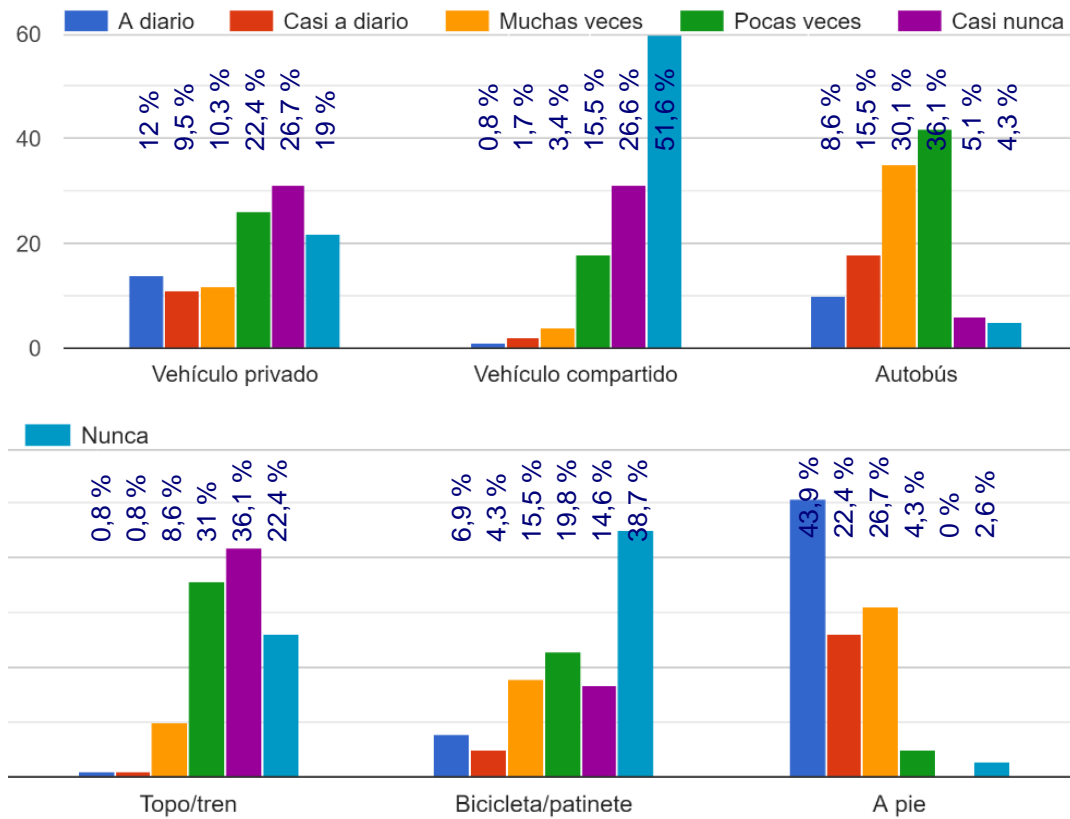
La cantidad y calidad de los medios de transporte existentes en el centro de la ciudad contrasta con las que se encuentran en la zona sur, causado por priorizar el bienestar del trabajador y del visitante, frente al bienestar de las ciudadanas y los ciudadanos.

El tren y el topo quedan como opciones secundarias a consecuencia de la oferta tan limitada que ofrecen, aunque se haya apostado por reforzar esta vía de desplazamiento. Las políticas centradas en dar valor al peatón muestran un objetivo claro, pero a día de hoy solo se plantean este tipo de iniciativas en el centro de la ciudad, quedando los demás barrios en un segundo plano.

En general es un sistema de movilidad que funciona según las necesidades ciudadanas actuales en términos de conexiones y accesibilidad, pero que no responde a los retos futuros en términos de calidad, cantidad y sostenibilidad.

Las mujeres encuestadas, respondían lo siguiente a la pregunta sobre cuánto utilizaban cada medio de transporte: tanto el autobús como el desplazarse a pie son los medios más utilizados, mientras que el uso del vehículo privado y la bicicleta es menor, quedando el topo o el tren como los que menos habitualmente se utilizan.

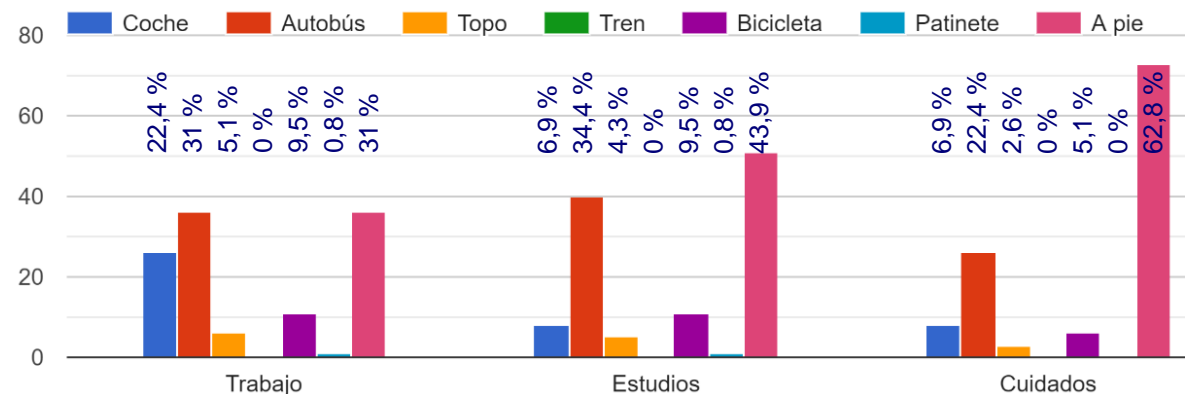
Gráfico 12: Utilización de cada medio de transporte

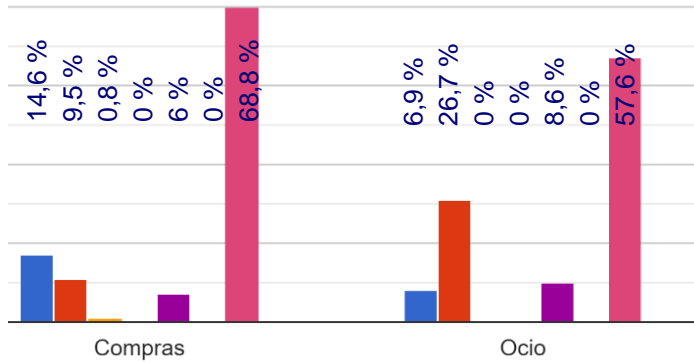


Fuente: la encuesta

En cuanto a los medios de transporte más utilizados según la finalidad, para ir a trabajar se utilizan de forma similar el coche, el autobús y el desplazamiento a pie, pero en general, para las actividades diarias, como los cuidados y las compras, el más utilizado es el medio peatonal.

Gráfico 13: utilización de cada medio de transporte según la función

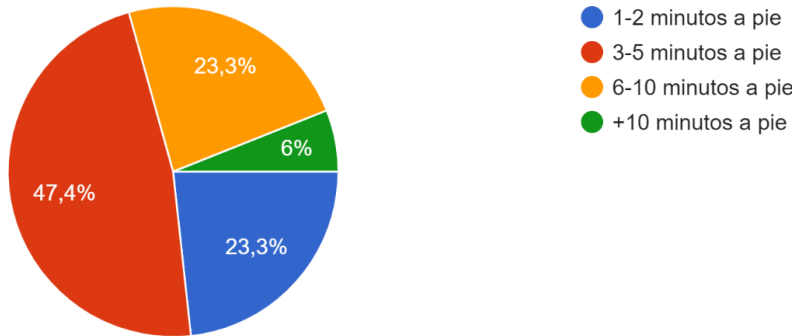




Fuente: la encuesta

La distancia que tienen las mujeres encuestadas hasta la parada más próxima de la línea de transporte público que más utilizan es la siguiente:

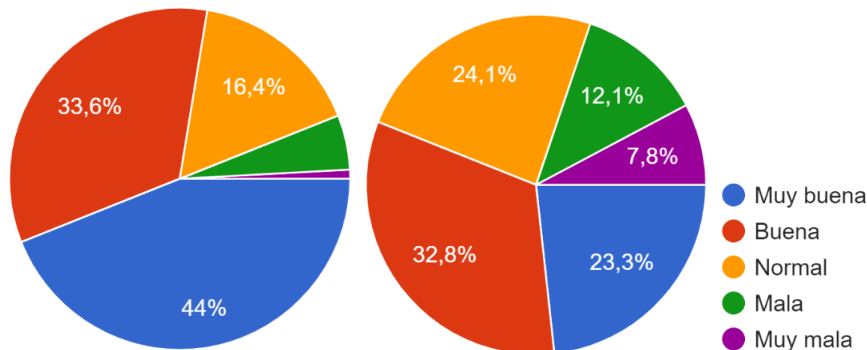
Gráfico 14: distancia hasta parada de transporte público



Fuente: la encuesta

Al preguntarles sobre su opinión personal sobre si su barrio estaba bien conectado mediante el transporte público con el centro de la ciudad (primer gráfico) y con el resto de los barrios (segundo gráfico), las opiniones recibidas han sido muy diversas. Aun perteneciendo al mismo barrio, la percepción de unas y de otras cambia mucho con respecto a este tema, y esto se debe a las vivencias personales o necesidades individuales que pueda tener cada una de ellas.

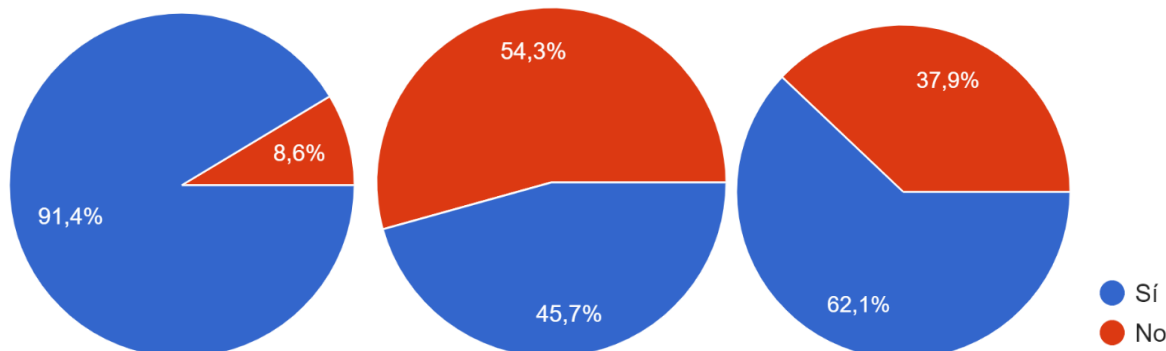
Gráfico 15: opinión sobre la conexión del barrio



Fuente: la encuesta

En cuanto a las paradas de transporte público, y más concretamente a las marquesinas del autobús, se preguntó si dichas marquesinas son accesibles (primer gráfico), si están preparadas para largas esperas (segundo gráfico) y si están protegidas ante la lluvia y el sol (tercer gráfico).

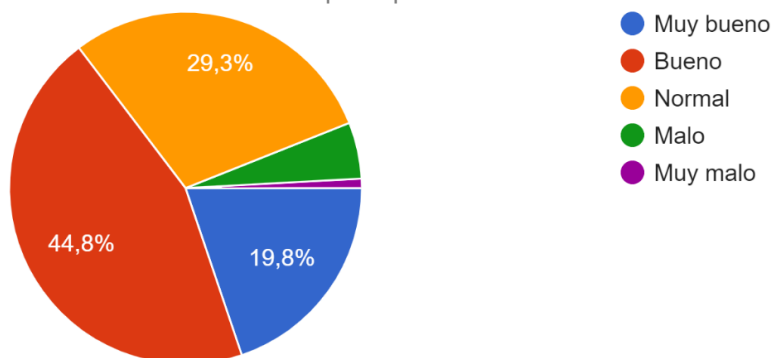
Gráfico 16: características de las paradas de autobús



Fuente: la encuesta

Desde una visión general, el 74,1% de las mujeres consideran que el servicio de transporte público y el acceso a él son buenos o normales, mientras que un 19,8% piensa que son muy buenos. Contrasta con la opinión de las 7 mujeres que consideran que es malo o muy malo, siendo todas ellas de Egia, Riberas o Martutene.

Gráfico 17: acceso al transporte público



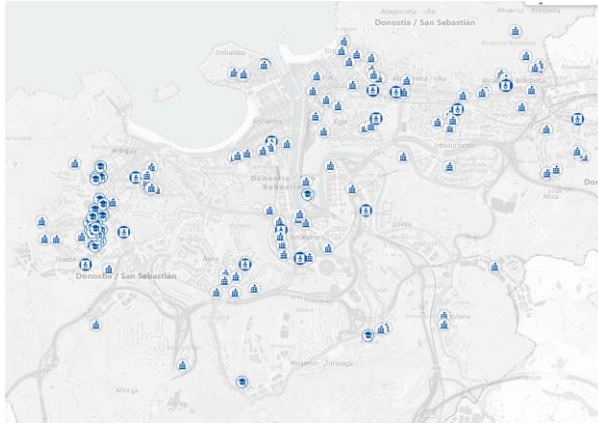
Fuente: la encuesta

Red de equipamientos

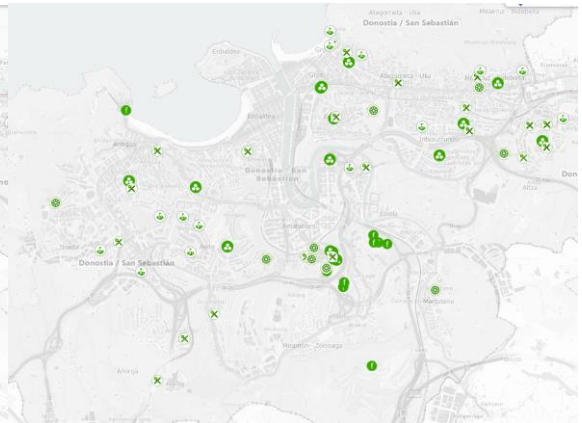
A la hora de analizar la red de equipamientos, de forma similar al sistema de movilidad, se han tenido en cuenta dos clasificaciones principales. La primera, responde a aquellos equipamientos que forman parte de una red pública (ya sea de escala de ciudad o de barrio), como serían los centros educativos, los centros deportivos, los centros culturales y los centros sanitarios. La segunda, responde a los servicios cotidianos con los que cuenta la ciudad: farmacias, guarderías, parques infantiles, supermercados, espacios verdes, etc.

A continuación, se muestra el análisis inicial hecho sobre los equipamientos que funcionan a escala de ciudad. Se distinguen los cuatro grupos principales mencionados en el párrafo anterior.

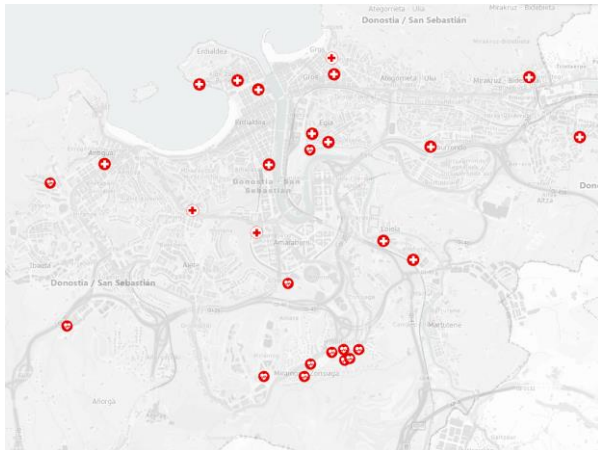
Imagen 16: centros educativos



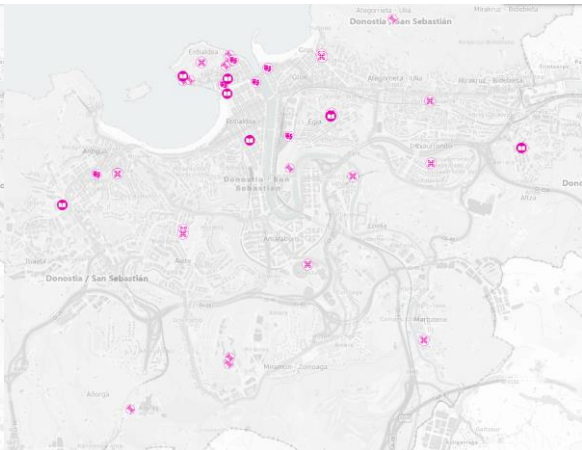
centros deportivos



centros sanitarios



centros culturales



Fuente: visor de GeoDonostia

Tal como lo muestran las primeras imágenes, la red de centros educativos es la que está distribuida de manera más uniforme. Se puede ver cómo casi todos los barrios cuentan con centros educativos, a excepción hecha del Centro y del lado Este de la ciudad, que muestran una gran zona vacía de colegios, contrastando con el Oeste que cuenta con un gran cúmulo de ellos.

En el caso de los centros deportivos, existe una gran falta en toda la zona central de la ciudad, lo que contrasta con un cúmulo en la zona sur. Ocurre lo mismo con los centros sanitarios, que aunque estén bastante bien distribuidos, sufre una falta en la zona central y la zona del Oeste, y un cúmulo en la zona Sur, en la zona de hospitales.

Por último, una visión general sobre los centros culturales deja ver que a diferencia de en los otros tres casos, en este caso dichos centros se acumulan en la parte central, mientras que los barrios de la periferia no cuentan con este tipo de servicio.

En la actualidad, la ciudad está trabajando en un plan de barrios, siguiendo la idea de la ciudad de los 15 minutos, para permitir que cada uno de los barrios de la ciudad disponga de todos los equipamientos y servicios para una vida cotidiana, ya que la escala de la ciudad lo permite.

Refiriéndose a los datos obtenidos del *Diagnóstico para el Nuevo Plan General*, la relación entre los equipamientos calificados (significa que está previsto dentro de un plan que se vaya a construir, pero todavía no lo está) y ejecutados (ya está construido), tanto en el sistema general, como en el sistema local es la siguiente:

Tabla 11: Relación de equipamientos calificados y ejecutados

Sistema	Calificado	Ejecutado
General	8.53 m ² /h	8.20 m ² /h
Local	8.87 m ² /h	6.51 m ² /h
Total	17.40 m ² /h	14.71 m ² /h

*Calculado en metros cuadrados por habitante

Fuente: diagnóstico de equipamientos para el nuevo plan general

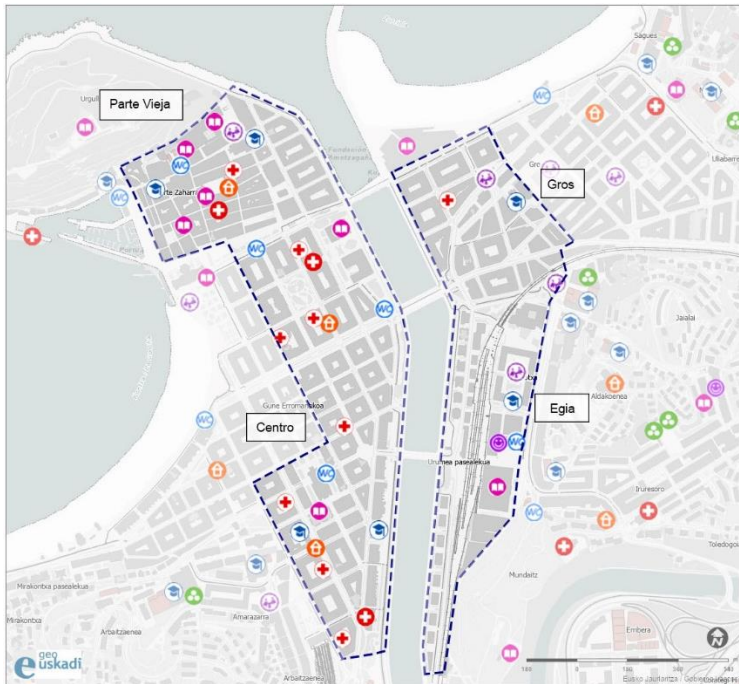
Análisis comparativo

A continuación, al igual que en el caso de la movilidad, se realiza un análisis en profundidad, dividiendo el ámbito de estudio en 3 partes, para una comprensión más sencilla. En la primera parte se muestran la Parte Vieja, el Centro, Gros y Egia, en la segunda se muestran Amara, Riberas de Loiola y Loiola, y en la tercera se muestran Txomin (que pertenece a Loiola) y Martutene.

En este caso hay que tener en cuenta que aunque los equipamientos no estén estrictamente dentro del ámbito de estudio, servirán al área si se encuentran cerca; es decir, si su círculo de influencia incluye puntos del ámbito de estudio.

Además, aunque para una lectura general de la ciudad se hayan tenido en cuenta 4 grupos grandes de equipamientos, al enfocar más a escala de barrio se han incluido otros servicios necesarios para la vida cotidiana: farmacias, guarderías, supermercados, parques infantiles, espacios verdes, baños públicos, centro juveniles y hogares de jubilados.

Imagen 17: zona 1_Parte Vieja, Centro, Gros y Egia



Leyenda

Equipamientos	
	Centro educativo
	Centro deportivo
	Centro cultural
	Centro sanitario
Servicios	
	Farmacia
	Baño público
	Centro de mayores
	Parque infantil
	Gazteleku / haurtxoko

Fuente: elaboración propia desde el visor de GeoDonostia

En esta primera zona de la ciudad, que es la más céntrica, encontramos una oferta de equipamientos y servicios bastante variada. Todos los grupos de equipamientos o servicios analizados tienen presencia en esta zona, pero hay que destacar un gran vacío en la zona más central de la ciudad, causado por estar compuesta por edificios exclusivamente residenciales o de oficinas.

Imagen 18: distancia de 500m a equipamientos



Fuente: elaboración propia desde el visor de GeoDonostia

Llama la atención los pocos centros escolares que se encuentran tanto en la Parte Vieja, como Centro y Gros, ya que sobre todo los últimos dos son barrios altamente densos en cuanto a población. Además, los pocos colegios que constan en esas zonas son colegios concertados, por lo que no se asegura una educación pública accesible para las y los residentes de esos barrios. Otra gran falta es la de centros deportivos, que sí aparecen en puntos cercanos de Egia, pero no hay ninguno dentro del área.

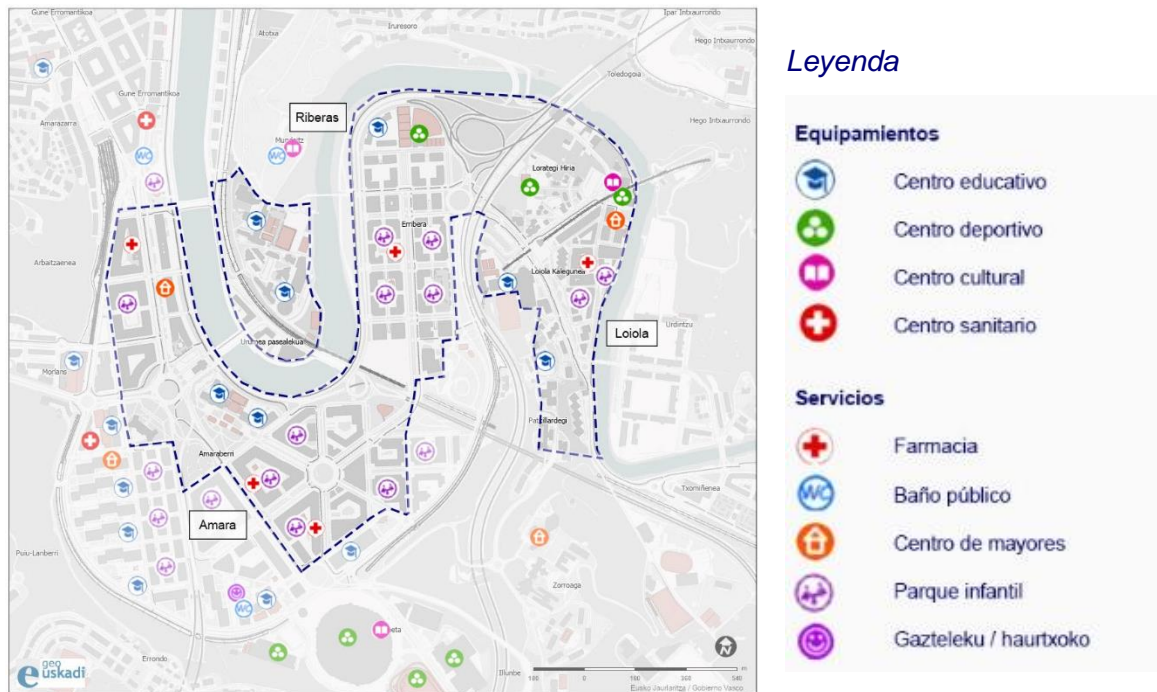
El tipo de equipamiento más presente en esta zona es el cultural, destacando la biblioteca central, Tabakalera y el teatro Victoria Eugenia. A continuación, se muestran los equipamientos presentes dentro del ámbito de estudio de estos cuatro barrios, divididos por tipos de equipamientos o servicios.

Tabla 12: Identificación de equipamientos por barrio

Barrio	Equipamiento	Identificación
Parte Vieja	Educativo	Zuloaga, CEIP Orixe
	Deportivo	-
	Cultural	Biblioteca municipal, el Teatro Antiguo, cines Príncipe, museo de San Telmo
	Sanitario	Centro de salud de la Parte Vieja
Centro	Educativo	CPEIP San José, CEIP Amara Berri
	Deportivo	-
	Cultural	Casa de cultura Koldo Mitxelena
	Sanitario	Centro de salud Amara Erdi, cuarto de socorro
Gros	Educativo	CEIP Zuhaitzi
	Deportivo	-
	Cultural	Kursaal (cerca pero fuera del límite)
	Sanitario	-
Egia	Educativo	Escuela de música y danza
	Deportivo	-
	Cultural	Tabakalera
	Sanitario	-

Fuente: propia

Imagen 19: zona 2_Amara, Riberas de Loiola y Loiola



Fuente: elaboración propia desde el visor de GeoDonostia

En la segunda zona de la ciudad viven muchas personas, y es en respuesta a esa realidad que los equipamientos están distribuidos de la siguiente forma. Amara, pese a tener una gran cantidad de habitantes, no llega a cubrir sus necesidades con respecto a los centros educativos, pero cuenta con múltiples zonas de juego infantiles, todos los servicios cotidianos, y una zona deportiva situada al sur del barrio que responde a la ciudad completa.

Imagen 20: distancia de 500m a equipamientos



Fuente: elaboración propia desde el visor de GeoDonostia

Riberas, en cambio, no cuenta con gran cantidad de equipamientos grandes, aunque sí tiene todos los servicios necesarios del día a día. De hecho, todos sus equipamientos están situados en el extremo norte del barrio, y solo responden a esta escala.

En el caso de Loiola, se puede observar que hay una falta de equipamientos en general; de hecho, solo se puede encontrar un colegio, un frontón y un centro cultural pequeño.

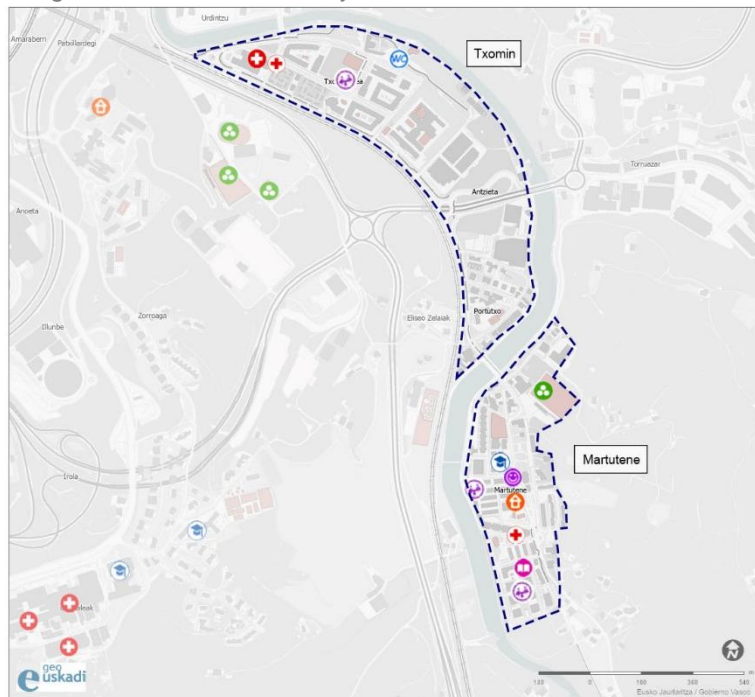
Parecido al caso de Riberas, en Loiola también se encuentra la mayoría de los servicios necesarios para la vida cotidiana, de manera que no se hace imprescindible salir del barrio a diario.

Tabla 13: Identificación de equipamientos por barrio

Barrio	Equipamiento	Identificación
Amara	Educativo	IES Usandizaga-Peñaflorida, CIFP Politécnico Easo, El Karmelo
	Deportivo	Anoeta (cerca pero fuera del límite)
	Cultural	-
	Sanitario	Ambulatorio de Amara Berri
Riberas	Educativo	Ikasbide ikastola, CPEIPS Sagrado corazón, Universidad de Deusto
	Deportivo	BPXport
	Cultural	-
	Sanitario	-
Loiola	Educativo	CPEIPS La Salle, EIC Haurreskola Loiola
	Deportivo	Frontón municipal
	Cultural	Casa de cultura de Loiola
	Sanitario	-

Fuente: propia

Imagen 21: zona 3_Txomin y Martutene



Leyenda

Equipamientos

- Centro educativo
- Centro deportivo
- Centro cultural
- Centro sanitario

Servicios

- Farmacia
- Baño público
- Centro de mayores
- Parque infantil
- Gazteleku / haurtxoko

Fuente: elaboración propia desde el visor de GeoDonostia

Por último, la zona de Txomin y Martutene es la zona más escasa en cuanto a servicios. Hay que considerar que Txomin es un barrio realmente nuevo, y que hay varios equipamientos en proceso de construcción o planificados, pero que a día de hoy todavía no están listos.

Aun así, no se plantea ningún centro cultural nuevo, y por una falta de uso en las plantas bajas tampoco hay presencia de todos los servicios cotidianos. Actualmente las y los vecinos de este barrio se ven obligados a salir de él para cubrir sus necesidades diarias.

Imagen 22: distancia de 500m a equipamientos



Fuente: elaboración propia desde el visor de GeoDonostia

En el caso de Martutene, en cambio, que es un barrio con más años, sigue habiendo una gran falta de servicios, ya que no cuenta con ningún centro sanitario, ni centro cultural de acceso libre. Tampoco cuenta con los servicios necesarios para la vida cotidiana, y el espacio público que da acceso a los equipamientos está obsoleto y en mal estado, dificultando una relación adecuada entre dichos servicios y el espacio público.

Tabla 14: Identificación de equipamientos por barrio

Barrio	Equipamiento	Identificación
Loiola	Educativo	-
	Deportivo	-
	Cultural	-
	Sanitario	Centro de salud de Loiola
Martutene	Educativo	IES Arantzazuko Ama, CEIP Arantzazuko Ama
	Deportivo	Campo de fútbol de Martutene
	Cultural	Centro cultural Etxarriene
	Sanitario	-

Fuente: propia

Después de analizar los equipamientos y servicios por barrios, las conclusiones que se pueden sacar son muy similares a las conclusiones que derivan del análisis del sistema de movilidad. Como idea general se considera que, los barrios del norte de la ciudad, que además cuentan con más habitantes gozan de una mejor red de equipamientos con una mayor cantidad, variedad y un mejor acceso a ellos, mientras que los barrios del sur vuelven a ser arrastrados a un segundo plano al quedar claro que cuanto más lejos del centro se esté, menores y peores son los servicios.

En la próxima tabla se resume la cuantía de equipamientos presentes en cada barrio y dentro del ámbito de estudio. Hay que tener en cuenta dos cosas; la primera, es que en muchos de los barrios existen equipamientos que se encuentran fuera del ámbito de estudio, motivo por el que no aparecen en este resumen, pero que en la realidad cubren las necesidades del barrio.

Por otro lado, solo se han tenido en cuenta los cuatro grandes grupos de equipamientos para este recuento, por lo que cabe considerar que queda aparte la presencia de los servicios para el día a día.

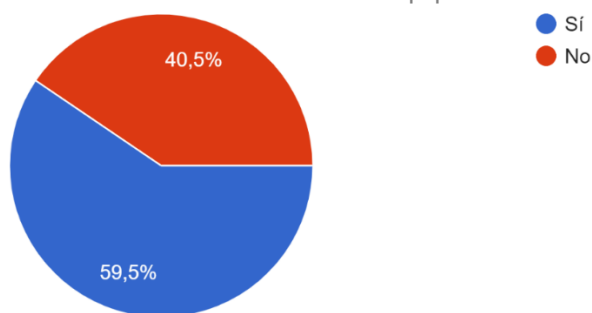
Tabla 15: Resumen equipamientos por barrios

Barrio	Centro educativo	Centro deportivo	Centro cultural	Centro sanitario	Total
Parte Vieja	2	0	4	1	7
Centro	2	0	1	2	5
Gros	1	0	1	0	2
Egia	1	0	1	0	2
Amara	3	1	0	1	5
Riberas	3	1	0	0	4
Loiola	2	1	1	1	5
Martutene	2	1	1	0	4

Fuente: propia

Teniendo en cuenta la sección sobre la red de equipamientos de la encuesta realizada a las mujeres donostiarra, lo primero que hay que tener en cuenta es que la mayoría de ellas, un 59,5% frente a una 40,5% considera que su barrio cuenta con todos los equipamientos que necesita en su día a día.

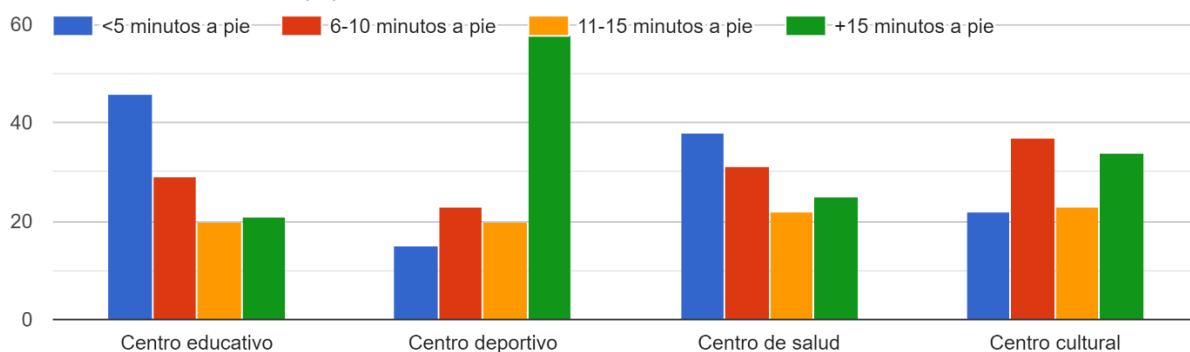
Gráfico 18: satisfacción con los equipamientos



Fuente: la encuesta

Después se procede a preguntar la distancia que tienen desde sus domicilios o lugares de trabajo hasta los siguientes equipamientos: centro educativo, centro deportivo, centro sanitario y centro cultural. Se puede deducir que el tipo de equipamiento que más lejos se encuentra es el deportivo, mientras que el que más cerca se encuentra es el educativo.

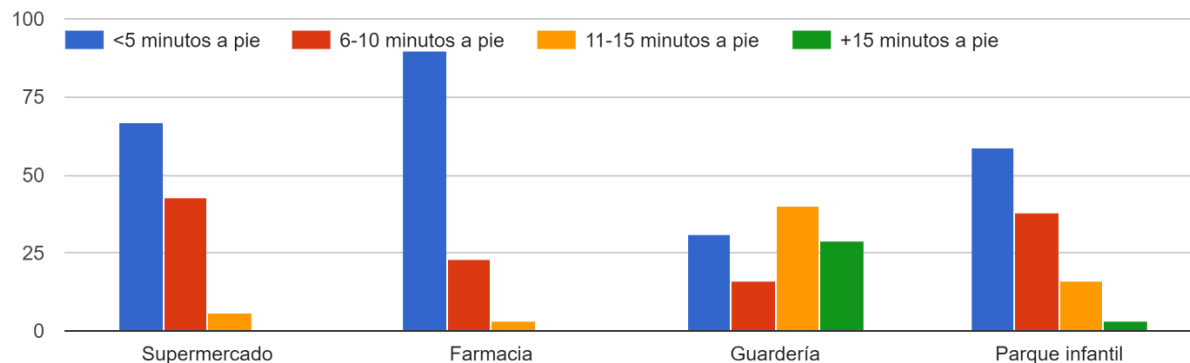
Gráfico 19: distancia a equipamientos



Fuente: la encuesta

De la misma manera, se cuestiona la distancia que hay hasta otros servicios cotidianos como a los supermercados, las farmacias, las guarderías y los parques infantiles. En este gráfico hay que destacar que queda claro que los supermercados y farmacias están presentes en todos los barrios y que son el servicio más accesible.

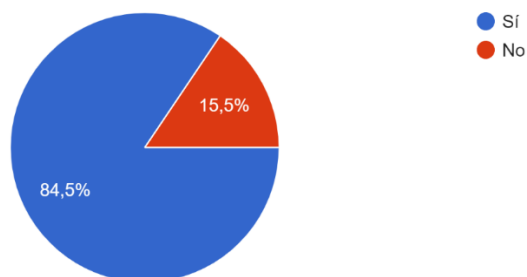
Gráfico 20: distancia a servicios



Fuente: la encuesta

Por último, se pregunta si el camino a recorrer hasta esos equipamientos es adecuado, y en este caso gana el sí con la mayoría del 84,5% de los votos.

Gráfico 21: calidad del camino



Fuente: la encuesta

Descripción de las necesidades

Al hablar de las necesidades que tienen las mujeres cuidadoras de Donostia, se habla de distintas necesidades que se dividen en cuatro grandes grupos. El primero, es el grupo de las necesidades con respecto al sistema de movilidad, y el segundo es el grupo de las necesidades con respecto a la red de equipamientos.

Después, se encuentran el tercer grupo, con las necesidades derivadas de los cuidados, y el cuarto grupo, de las necesidades con respecto al espacio público, que al final va a ser el responsable de conectar el sistema de movilidad y la red de equipamientos con las labores de cuidados.

Para poder concluir en cuáles son las necesidades de dichas mujeres, se hace un listado inicial con las necesidades que se mencionan en el marco teórico y que han sido identificadas por expertas y expertos en el tema. Después, se hace un segundo listado con las necesidades identificadas mediante la encuesta, que son reflejo de la opinión de las mujeres. Por último, se contrastan los dos listados para poder sacar una conclusión e identificar las necesidades definitivas.

Necesidades teóricas

Echando la mirada atrás hasta el marco teórico, al inicio de la investigación se han mencionado varias ideas feministas, que ponen a la mujer y a sus necesidades en el centro, y que sirven ahora para crear un listado de necesidades. Estas necesidades se corresponden con la idea de cuáles son las necesidades de la vida cotidiana de las mujeres.

Las necesidades relacionadas con los *sistemas de movilidad* son:

- Un sistema general diseñado poniendo al peatón en el centro en vez de al vehículo privado, con espacios exclusivamente peatonales interconectados entre ellos.

- Una red de transporte público adecuado y que responda a las exigencias derivadas de las tareas de cuidado, que sean accesibles, cuenten con una frecuencia que no se limite a los horarios de las labores productivas y que conecten los barrios entre sí en vez de conectarlos solamente con el centro de la ciudad.
- Una red ciclista extendida y accesible, sin interrupciones y una distribución de las paradas de bicicletas eléctricas más lógica, de manera que queden a disposición de las personas que viven en las zonas más altas de la ciudad.

Las necesidades relacionadas con la *red de equipamientos* son:

- Una primera distribución de los equipamientos a escala de ciudad, de forma que estos grandes equipamientos queden repartidos por los barrios de la ciudad. Una distribución que permita la creación de varias centralidades dentro de la ciudad.
- Una entrada libre, clara, fácil y accesible a todos los equipamientos de la vida cotidiana, así como a otros servicios para la vida cotidiana.
- Integración de los equipamientos dentro de la trama urbana, evitando la zonificación y la formación de guetos que suponen un peligro para la seguridad de las personas.
- Una distribución lógica de los equipamientos a escala de barrio, que junto con una correcta conexión mediante el transporte y el espacio público, permita a las personas cuidadoras conciliar dichos cuidados con su vida personal.

Las necesidades generales del *espacio público* son:

- Dar acceso a los sistemas de movilidad y a la red de equipamientos de forma eficaz y sencilla para todas y todos.
- Responder a las necesidades de las cuatro esferas de la vida cotidiana: la esfera productiva, la esfera reproductiva, la esfera propia y la esfera política.

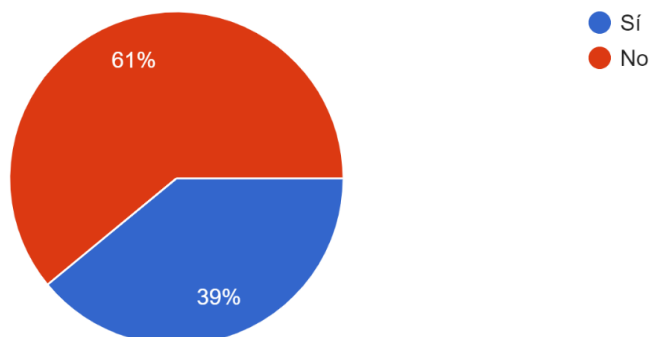
Necesidades reales

Aunque las necesidades teóricas sean ya conocidas, la realidad muchas veces muestra que la experiencia de las mujeres es diferente con respecto al espacio público, del que en un principio se considera.

Es por eso, que en la encuesta se hizo un apartado específico sobre la valoración de las necesidades derivadas de los cuidados, que respondieron solamente aquellas mujeres que sí realizan labores de cuidados de forma habitual.

Se iniciaba preguntando por el transporte público, y si este facilita la realización de las tareas cotidianas, a lo cual el 61% de las mujeres respondieron que NO lo facilita.

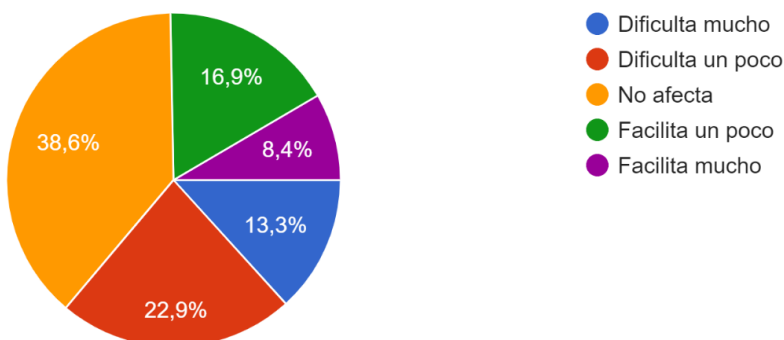
Gráfico 22: transporte y necesidades cotidianas



Fuente: la encuesta

Después se preguntaba por la forma en la que el actual sistema de movilidad afecta a la realización de las tareas cotidianas.

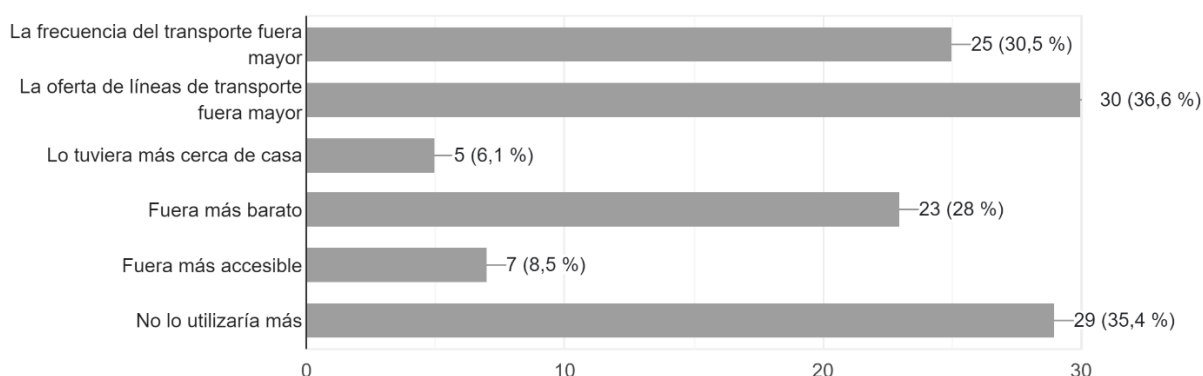
Gráfico 23: impacto del transporte



Fuente: la encuesta

A continuación, las mujeres encuestadas valoraron los motivos que impulsarían que utilizaran más el transporte público, en caso de hacerlo.

Gráfico 24: mejoras del sistema de autobuses

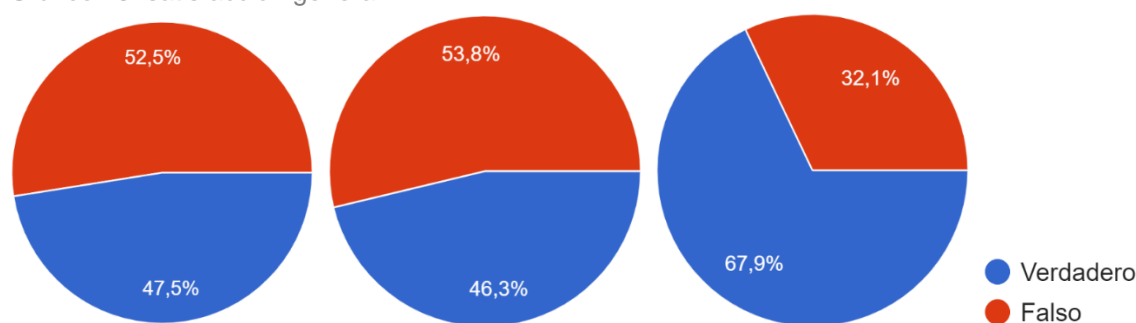


Fuente: la encuesta

Con este apartado quedan claros los puntos fuertes y débiles del transporte público de la ciudad. Tanto la distribución de las líneas y paradas, como la accesibilidad son evaluadas correctamente por las usuarias, mientras que la frecuencia, la oferta de líneas y el precio son los principales puntos a mejorar.

Para finalizar con este punto, se hacen tres preguntas que son clave para entender la tendencia de cada barrio. El primer gráfico muestra si la oferta de servicios y equipamientos cubre las necesidades de las mujeres y las de las personas a las que cuidan. El segundo gráfico muestra si la oferta de servicios y equipamientos posibilita la conciliación entre las tareas de cuidados y la vida personal. El tercer gráfico muestra si vivir en ese barrio posibilita un buen equilibrio entre las tareas de cuidados y la vida personal.

Gráfico 25: satisfacción general

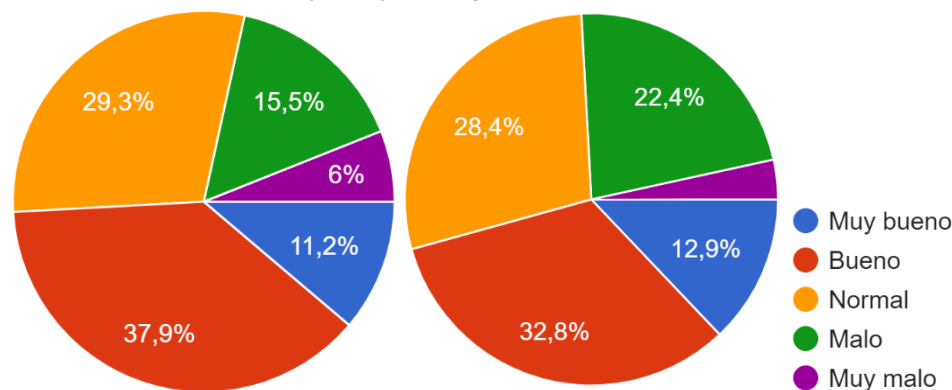


Fuente: la encuesta

Percepción de las mujeres cuidadoras

Para conocer más en profundidad la opinión de las mujeres encuestadas, se creó un apartado dedicado a la valoración del espacio público, en el que las preguntas y las opciones de respuesta daban pie a que estas mujeres opinaran de sus barrios de forma subjetiva, y no de forma objetiva como en el resto de la encuesta. Es así que, se empieza por preguntar cómo les parece que es la calidad del espacio público del barrio (1) y su estado actual (2).

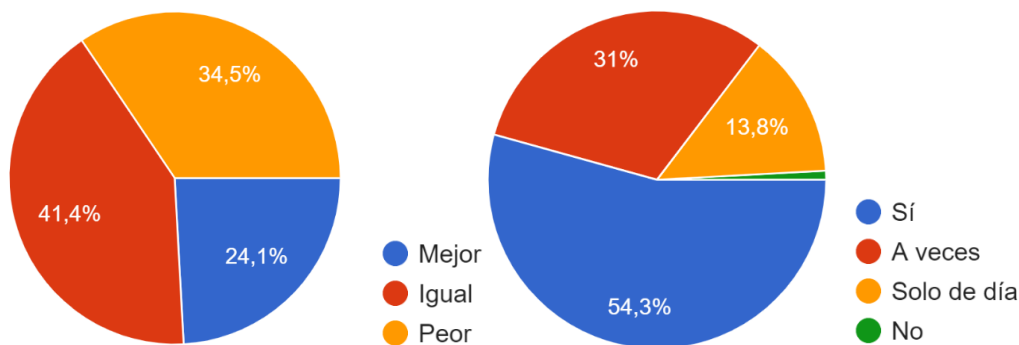
Gráfico 26: calidad del espacio público y su estado actual



Fuente: la encuesta

En general, se considera que la opinión de estas mujeres está por encima del aprobado. Después, se compara el espacio público de su barrio con el de otros barrios, y se cuestiona su seguridad.

Gráfico 27: otros barrios y seguridad



Fuente: la encuesta

Por último, se retoman las tres preguntas clave que se han mostrado en el punto anterior, y se hace una lectura dividida por barrios de dichas preguntas, con el objetivo de conocer las diferencias que puede haber entre ellos en cuanto a las diversas vivencias de las mujeres se refiere.

Tabla 16: La oferta de servicios y equipamientos cubre mis necesidades y las de las personas que cuido

Barrio	Verdadero	Falso	Total mujeres encuestadas
Parte Vieja	4	11	15
Centro	4	6	10
Gros	8	2	10
Egia	3	6	9
Amara	12	2	14
Riberas	3	5	8
Loiola	3	6	9
Martutene	1	5	6

Fuente: la encuesta

Tabla 17: La oferta de servicios y equipamientos posibilitan la conciliación entre las tareas de cuidados y mi vida personal

Barrio	Verdadero	Falso	Total mujeres encuestadas
Parte Vieja	7	8	15
Centro	4	6	10
Gros	5	5	10
Egia	3	6	9
Amara	12	2	14
Riberas	3	5	8
Loiola	3	6	9
Martutene	1	5	6

Fuente: la encuesta

Tabla 18: Vivir en mi barrio me posibilita un buen equilibrio entre las tareas de cuidados y mi vida personal

Barrio	Verdadero	Falso	Total mujeres encuestadas
Parte Vieja	12	3	15
Centro	8	2	10
Gros	7	3	10
Egia	6	3	9
Amara	13	1	14
Riberas	4	4	8
Loiola	4	5	9
Martutene	1	5	6

Fuente: la encuesta

Después de realizar la investigación, sin embargo, se ha llegado a la conclusión de que no siempre las necesidades teóricas se corresponden con las necesidades reales, partiendo de la base de que cada mujer hará una interpretación y un uso del espacio público a su propia manera. Por eso, se mencionan a continuación varias peticiones específicas o particulares que han realizado algunas mujeres que han contestado la encuesta.

Parte vieja

Se hace mención sobre todo a la falta de equipamientos grandes, aunque también a otros de carácter social.

“No hay centro deportivo ni cultural.”

“Mejoraría la accesibilidad (del transporte público), con la mayor utilización de la plataforma deslizante para cualquier persona, que utilice andador, muletas, bastón, etc.”

“Faltan abonos mensuales o anuales como hay en otras ciudades europeas para los habitantes.”

“Centro deportivo, centro cultural, haurtxoko.”

“Gazte lekua, haurtxoteka, kultur etxea, auzoko kiroldegi publikoa”
(*lugar para jóvenes, lugar para niños, centro cultural, polideportivo público de barrio*)

“Servicio deportivo, haur txoko, gazte leku... servicios para niños y jóvenes de calidad.”

“Polideportivo, centro cultural o una casa de barrio, centros para jóvenes.”

“Piscina, centro deportivo público, casa de cultura, más especialidades y servicios en el centro de salud.”

“Falta centro de día público para mayores.”

Centro

Se deja que ver que, aunque funcione sobre el plano, en la realidad la distribución de los equipamientos no responde a las necesidades en este barrio.

“Falta: polideportivo, biblioteca municipal, sitio para caminar. Y sobran turistas y delincuentes.”

“Casa de cultura, polideportivo”

“No es adecuado por las obras del metro. No hay un polideportivo público”

“Casa de cultura, polideportivo público, colegio público primaria y secundaria”

“No hay equipamientos escolares públicos, los niños y niñas o se desplazan fuera del barrio o van a un colegio concertado (la mayoría) lo mismo con la oferta deportiva o cultural. Solo hay oferta privada, no pública.”

Gros

La lectura general del barrio es correcta por parte de sus vecinas, aunque se echa en falta algún equipamiento.

“Tener el ambulatorio más cerca”

Egia

Las opiniones son muy diversas en este barrio. Los problemas vienen relacionados casi siempre son en sistema de movilidad, debido a la mala accesibilidad del barrio.

“Egia está siendo muy afectada por las obras del tren y sobre todo con el cierre del "pasadizo". Los planteamientos "provisionales" (por ejemplo, el puente rojo junto al Terminus) tienen en cuenta las dificultades de movilidad pero se estropean con demasiada frecuencia. Por no hablar de la iluminación deficiente y otros aspectos que también repercuten en la movilidad.”

“Frontoi irekia” (*frontón abierto*)

“He vivido en otros barrios antes (como Loiola) con muchos menos servicios por lo que mi nivel de satisfacción es bastante alto. Sin embargo, si echo de menos que algunos de estos equipamientos sean públicos (ej. solo hay una escuela infantil pública en Egia y está en la parte alta del barrio) o que tengan

tarifas apropiadas (ej. la nueva gestión de la piscina de Zuhazti- que es la más cercana al barrio de Egia- tiene la entrada individual más cara de la ciudad- Todavía no sé por qué).”

“Entrar con carrito de bebé o silla de ruedas en el autobús de Egia a veces es imposible, debería haber más frecuencia o la gente hacer un esfuerzo por hacer sitio en esas ocasiones”

Amara

Aunque sea uno de los barrios mejor conectados, las mujeres comentan sobre las mejoras que debería sufrir el servicio de autobuses.

“Más habitual la línea 26 de bus ya que los barrios cercanos están aumentando y a veces no entramos en el bus.”

“Para ir a la universidad no hay buses desde Martutene ni Txomin”

“Pienso que el tema de las paradas del transporte público se podría mejorar.”

Riberas de Loiola

Los comentarios hacen referencia sobre todo a los medios de transporte público, teniendo en cuenta que el barrio cuenta solamente con paradas de autobús.

“Estación de tren y más frecuencia en los autobuses”

Loiola

Las mujeres de Loiola comentan sobre la falta de servicios y comercios de proximidad, así como sobre la oferta y frecuencia de transporte público.

“Asteburuetan /goizean goiz / gauetan asko gutxitzen da garraio publikoaren maiztasuna, eta horrek eragin handia du zaintza lanetan gabiltzanongan, halakoen ordutegiak ez baitatoz bat lan "produktibotzat" hartzen direnekin, eta horien bueltan jarri ohi dira ordutegiak / maiztasunak”

(los fines de semana/por las mañanas/noches, disminuye mucho la frecuencia de transporte público, y eso tiene gran impacto sobre las que nos dedicamos a los cuidados, ya que nuestros horarios no coinciden con los trabajos considerados “productivos”, y es en torno a esos que se organizan los horarios/frecuencias)

“Era askotako dendak, banketxeak... Loiola / Martutene / Txomin Enea inguruan, oso denda eta banku zerbitzu gutxi daude, eta geroz eta gutxiago gainera”

(tiendas de muchos tipos, bancos... en el entorno de Loiola/Martutene/Txomin Enea, hay muy pocas tiendas y bancos, y además cada vez son menos)

Martutene

De Martutene solamente se destaca la idea de que se encuentra apartado.

“Alejados del transporte público”

Entrevistas

Además de la realización de la encuesta, se plantea llevar a cabo unos breves cuestionarios, a modo de entrevista, cuyo objetivo será el de obtener más opiniones femeninas, las vivencias y las experiencias personales de las mujeres cuidadoras de Donostia que quieran participar. Para ello, se dio la opción de compartir el correo electrónico al final de la encuesta, para que aquellas que quisieran participar lo hicieran.

De entre las mujeres que se mostraron dispuestas, se eligió una de cada barrio, para así tener una visión más general de la ciudad y poder comparar mejor los barrios entre ellos. Es así que se consiguen los testimonios de las entrevistadas. Entrevistada1 (47, Parte Vieja), Entrevistada 2 (36, Amara), Entrevistada3 (34, Loiola) y Entrevistada4 (56, Martutene).

De estas entrevistas que muestran las opiniones personales que tienen cada una de las mujeres respecto a su barrio, se extraen las siguientes ideas de forma resumida:

Tabla 19: resumen de la opinión de las entrevistadas

Parte Vieja	Amara
<ul style="list-style-type: none"> • La vida cotidiana se hace mediante desplazamientos a pie • Barrio centrado en el turismo • Los menores de edad y niños tienen necesidades no cubiertas • No hay zonas de juego, ni sitios para estar, ni centros deportivos 	<ul style="list-style-type: none"> • Hay mucha presencia del coche • Cuenta con sitios para jugar • Poca oferta de plazas en los colegios públicos del barrio • Se puede cumplir con las necesidades de la vida cotidiana sin salir de Amara
Loiola	Martutene
<ul style="list-style-type: none"> • Faltan equipamientos y servicios de todo tipo en general • No hay colegios públicos en el barrio • Convendría una mejora de la oferta de líneas del transporte público de manera que el barrio se conectara con los demás barrios, en vez de conectarse solamente con el Centro 	<ul style="list-style-type: none"> • El espacio público no es adecuado para ir en silla de ruedas • El estado de las aceras y su anchura son insuficientes • Faltan los servicios de proximidad y equipamientos a una distancia razonable

Fuente: entrevistas

Para terminar de determinar cuál es la percepción femenina con respecto al sistema de movilidad y la red de equipamientos de la ciudad, y de sus barrios, se muestran dos tablas recapitulativas en las que se contrasta la información obtenida a través del análisis con la obtenida de la participación femenina.

Tabla 20: comparativa movilidad por barrios

Barrio	Análisis del sistema	Opinión femenina
Parte Vieja	Se interpreta como <i>positivo</i> : <ul style="list-style-type: none"> • Preferencia peatonal en todo el barrio • Cercanía del servicio de autobús Se interpreta como <i>negativo</i> : <ul style="list-style-type: none"> • Falta de la red ciclista dentro del barrio 	Se percibe como <i>positivo</i> : <ul style="list-style-type: none"> • Preferencia peatonal en todo el barrio • Buena accesibilidad en general Se percibe como <i>negativo</i> : <ul style="list-style-type: none"> • Dificultades derivadas de los efectos de la hostelería y el turismo • Insuficiente oferta de transporte público
Centro	Se interpreta como <i>positivo</i> : <ul style="list-style-type: none"> • Zonas de preferencia peatonal • Buena red ciclista • Accesibilidad Se interpreta como <i>negativo</i> : <ul style="list-style-type: none"> • Demasiada presencia del coche • No adecuado para todas las edades, no permite un alto grado de independencia 	Se percibe como <i>positivo</i> : <ul style="list-style-type: none"> • Buena accesibilidad en general • Posibilidad de ir andando a casi todos los sitios • Muy buena conexión con los demás barrios Se percibe como <i>negativo</i> : <ul style="list-style-type: none"> • El peatón en un segundo plano
Gros	Se interpreta como <i>positivo</i> : <ul style="list-style-type: none"> • Ordenado y proporcionado con el espacio público • Aceras anchas y espacios para estar • Buena conexión con los demás barrios Se interpreta como <i>negativo</i> : <ul style="list-style-type: none"> • Cortes en la red ciclista 	Se percibe como <i>positivo</i> : <ul style="list-style-type: none"> • Preferencia peatonal en muchas zonas • Accesibilidad total Se percibe como <i>negativo</i> : <ul style="list-style-type: none"> • Líneas de autobús insuficientes en oferta y frecuencia
Egia	Se interpreta como <i>positivo</i> : <ul style="list-style-type: none"> • Buena conexión con el centro Se interpreta como <i>negativo</i> : <ul style="list-style-type: none"> • Mala conexión con los demás barrios • Barrio no accesible 	Se percibe como <i>positivo</i> : <ul style="list-style-type: none"> • Posibilidad de ir andando a todos los sitios Se percibe como <i>negativo</i> : <ul style="list-style-type: none"> • Mala conexión con los demás barrios

		<ul style="list-style-type: none"> • Escasa oferta de autobús, no siempre accesible y frecuencia insuficiente • Barrio no accesible
Amara	<p>Se interpreta como <i>positivo</i>:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Accesibilidad en general • Muy buena conexión con el centro y los demás barrios • Zonas de preferencia peatonal <p>Se interpreta como <i>negativo</i>:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Demasiada prioridad al coche • No adecuado para todos los rangos de edad, especialmente infancia 	<p>Se percibe como <i>positivo</i>:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Buena conexión con los demás barrios • Fácil desplazamiento • Buen servicio de autobús y topo <p>Se percibe como <i>negativo</i>:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Demasiada presencia del coche • Mucho espacio público destinado a aparcamiento
Riberas	<p>Se interpreta como <i>positivo</i>:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sistema de movilidad muy claro y sencillo • Servicio de transporte público suficiente • Gran parte del espacio público dedicado al peatón <p>Se interpreta como <i>negativo</i>:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gran presencia del coche 	<p>Se percibe como <i>positivo</i>:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Buena conexión con el centro • Accesible para todas y todos <p>Se percibe como <i>negativo</i>:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mucha prioridad al coche • Mala conexión con los demás barrios
Loiola	<p>Se interpreta como <i>positivo</i>:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Poca superficie destinada a la movilidad rodada <p>Se interpreta como <i>negativo</i>:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mala conexión con los demás barrios • Aceras de menos de 2m de ancho en muchos lugares 	<p>Se percibe como <i>positivo</i>:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zonas de paseo y ocio <p>Se percibe como <i>negativo</i>:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Insuficiente espacio para el peatón en las calles principales • Muy mala conexión con los otros barrios
Martutene	<p>Se interpreta como <i>positivo</i>:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Poca superficie destinada a la movilidad rodada <p>Se interpreta como <i>negativo</i>:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Insuficiente oferta de transporte público • Mala condición de las aceras y demasiado estrechas • Muy mala conexión con los demás barrios 	<p>Se percibe como <i>positivo</i>:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Preferencia peatonal a excepción de la calle principal <p>Se percibe como <i>negativo</i>:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aceras insuficientes y en mal estado • Mala conexión en autobús • Falta de presencia de otros medios de transporte

Fuente: propia

Tabla 21: comparativa equipamientos por barrios

Barrio	Análisis de la red	Opinión femenina
Parte Vieja	<p>Se interpreta como <i>positivo</i>:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Cubiertos los grandes grupos de equipamientos • Servicios cotidianos cubiertos <p>Se interpreta como <i>negativo</i>:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Falta de centro deportivo • No se asegura la accesibilidad a todos los servicios 	<p>Se percibe como <i>positivo</i>:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Buena oferta de servicios cotidianos <p>Se percibe como <i>negativo</i>:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Falta de centro deportivo, lugares de encuentro para jóvenes y mayores • Disminución de los comercios de proximidad
Centro	<p>Se interpreta como <i>positivo</i>:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gran oferta de equipamientos • Accesibilidad a todos los servicios • Cercanía a todos los servicios <p>Se interpreta como <i>negativo</i>:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Falta de centros deportivos y sanitarios 	<p>Se percibe como <i>positivo</i>:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Buena accesibilidad a equipamientos y servicios que hay <p>Se percibe como <i>negativo</i>:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Falta de colegios públicos • Poco comercio de proximidad
Gros	<p>Se interpreta como <i>positivo</i>:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Distribución lógica de los equipamientos • Accesibilidad a los equipamientos • Servicios centrados en la infancia <p>Se interpreta como <i>negativo</i>:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Falta de centros para mayores • Falta de centros culturales 	<p>Se percibe como <i>positivo</i>:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Variedad adecuada de equipamientos • Zonas de juego infantiles y zonas para jóvenes • Todos los servicios cotidianos cubiertos <p>Se percibe como <i>negativo</i>:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gran distancia a algunos equipamientos
Egia	<p>Se interpreta como <i>positivo</i>:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zonas del barrio con muchos servicios • Servicios cotidianos suficientes <p>Se interpreta como <i>negativo</i>:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mala accesibilidad a casi todos los equipamientos • Poca oferta de equipamiento cultural 	<p>Se percibe como <i>positivo</i>:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Equipamientos culturales de escala de ciudad y barrio • Presencia de todos los equipamientos <p>Se percibe como <i>negativo</i>:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Muy mala accesibilidad a los servicios y comercios de proximidad
Amara	<p>Se interpreta como <i>positivo</i>:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gran cantidad de centros educativos 	<p>Se percibe como <i>positivo</i>:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Muchas zonas de juego infantiles

	<ul style="list-style-type: none"> Buena accesibilidad a equipamientos y servicios <p>Se interpreta como <i>negativo</i>:</p> <ul style="list-style-type: none"> Falta de centros culturales 	<ul style="list-style-type: none"> Accesibilidad buena a los equipamientos <p>Se percibe como <i>negativo</i>:</p> <ul style="list-style-type: none"> Insuficiente oferta de centros educativos Falta de equipamientos culturales
Riberas	<p>Se interpreta como <i>positivo</i>:</p> <ul style="list-style-type: none"> Buena accesibilidad a equipamientos y servicios Servicios cotidianos cubiertos Gran oferta de comercio de proximidad <p>Se interpreta como <i>negativo</i>:</p> <ul style="list-style-type: none"> Falta de centro cultural y sanitario 	<p>Se percibe como <i>positivo</i>:</p> <ul style="list-style-type: none"> Todos los servicios y comercios cotidianos necesarios <p>Se percibe como <i>negativo</i>:</p> <ul style="list-style-type: none"> Faltan centro sanitario y cultural Todos los equipamientos grandes se acumulan en un único punto del barrio
Loiola	<p>Se interpreta como <i>positivo</i>:</p> <ul style="list-style-type: none"> Suficientes servicios cotidianos y comercios de proximidad Distribución equitativa de los servicios <p>Se interpreta como <i>negativo</i>:</p> <ul style="list-style-type: none"> Centro de salud muy lejano para parte del barrio Poca oferta de equipamientos en general 	<p>Se percibe como <i>positivo</i>:</p> <ul style="list-style-type: none"> Presencia de todos los equipamientos <p>Se percibe como <i>negativo</i>:</p> <ul style="list-style-type: none"> La calidad de cada uno de los servicios Faltan servicios cotidianos como centros para mayores y jóvenes
Martutene	<p>Se interpreta como <i>positivo</i>:</p> <ul style="list-style-type: none"> Presencia de un punto de casi todos los servicios y equipamientos <p>Se interpreta como <i>negativo</i>:</p> <ul style="list-style-type: none"> Distancias muy largas hasta algunos equipamientos Equipamientos no accesibles No se cumplen los servicios 	<p>Se percibe como <i>positivo</i>:</p> <ul style="list-style-type: none"> Servicios distribuidos por todo el barrio <p>Se percibe como <i>negativo</i>:</p> <ul style="list-style-type: none"> Servicios insuficientes Equipamientos insuficientes

Fuente: propia

Conclusiones

En este apartado del trabajo se llega a la conclusión de cuál es la situación actual y real de los barrios de Donostia, en relación al impacto que tienen su sistema de movilidad y su red de equipamientos sobre la forma en la que hacen uso del espacio público las mujeres cuidadoras.

Se hace una lectura general de la situación y un análisis transversal, de modo que se tienen en cuenta todos los aspectos mencionados durante el trabajo, con el objetivo de responder a la pregunta *¿cómo es el soporte que da la ciudad para poder realizar labores de cuidados, en relación a la movilidad y los equipamientos?*, que viene heredada del objetivo principal del trabajo.

Así, se identifican los errores y flaquezas de Donostia en general y de cada uno de los barrios en particular en esta materia, a la vez que se define cuál debería ser el camino a seguir o cuáles los retos que cumplir en el caso de la ciudad y de cada uno de los barrios.

Las mujeres y la movilidad

En relación con las opiniones de las mujeres cuidadoras y el análisis sobre el sistema de movilidad de sus barrios, los puntos donde más consenso se logra son los siguientes: la preferencia que tiene el peatón en la Parte Vieja como algo positivo, la buena accesibilidad hacia el transporte público en el Centro, la calidad del espacio público y su accesibilidad en Gros, la mala conexión con respecto a los demás barrios de Egia, Loiola y Martutene, y una prioridad demasiado grande dada al vehículo privado en Amara y Riberas.

En cambio, los puntos en los que la opinión femenina y el análisis se contraponen, y por lo tanto no coinciden, son los siguientes: la oferta de transporte público de la Parte Vieja y Gros, la presencia del peatón en el Centro y Martutene, la accesibilidad de Egia, la facilidad de desplazamiento de la infancia en Amara, proporción del espacio concedido al coche en Riberas y la calidad de las aceras en Loiola.

En general, se llega a la conclusión de que en el caso de estos barrios y del transporte público de la ciudad, son las mujeres las que más hacen uso de este (Miralles-Guasch, 2010), aunque dicho transporte en algunos barrios no esté diseñado para responder a las necesidades de las mujeres que lo utilizan acompañando a otras personas.

En muchos de los casos, se hace notorio que el sistema de transporte público ha sido diseñado para cumplir el objetivo de lograr una conexión entre barrios, aunque estas conexiones no se correspondan con los patrones de movilidad de las mujeres de la ciudad (Col-lectiu Punt6, 2019), y por lo tanto con las necesidades que tienen las mayores usuarias del sistema.

Las mujeres y los equipamientos

Como en el anterior capítulo, los puntos en los que se llega a un consenso entre la información proveniente del análisis y de la opinión femenina con respecto a la red de equipamientos de Donostia son los siguientes: una suficiente oferta de servicios cotidianos, pero falta de centro deportivo en la Parte Vieja, la buena accesibilidad a equipamientos y servicios en el Centro, y mala accesibilidad en el caso de Egia, servicios centrados en la infancia en Gros, falta de centro cultural en Amara, falta de centro cultural y sanitario en Riberas y la presencia aunque sea pequeña de todos los equipamientos en Loiola y Martutene.

Y los puntos en los que no se coincide y que presentan opiniones contrarias son las siguientes: presencia o pérdida del comercio de proximidad en la Parte Vieja y Riberas, falta de grandes equipamientos como centros educativos públicos en el Centro, la distancia hasta los equipamientos en Gros, la oferta de centros culturales en Egia, y la oferta de centros educativos en Amara y la oferta de equipamientos en general en Loiola y Martutene.

En este caso, existe una gran diferencia entre la oferta de servicios y equipamientos presente en cada uno de los barrios analizados, de forma que mientras algunos sí cumplen con todos o la gran mayoría de equipamientos a una distancia accesible, otros no lo hacen en ninguno de los grupos. Así, se puede considerar que los barrios de más al sur de la ciudad no cuentan con un entorno urbano sensible a las necesidades de las personas en sus vidas cotidianas (Sánchez de Madariaga, 2004), ya que estos equipamientos son inexistentes o no están imbricados en el tejido residencial.

Las mujeres y el espacio público

A continuación, y teniendo en cuenta todo lo mencionado, se realizan una lectura y una interpretación transversal del tema, llegando así a la conclusión final y conociendo la idoneidad del sistema de movilidad y la red de equipamientos de Donostia con respecto a las mujeres cuidadoras.

Parte Vieja

Como el barrio con el espacio público más diferente con respecto a los demás barrios, se identifica que dar prioridad absoluta al peatón es beneficioso para la comprensión que hacen las mujeres del espacio público de su barrio. Es el barrio en el que más faltas han identificado las usuarias, pero también el barrio en el que más claro tenían cuáles eran sus necesidades. Las mujeres de la Parte Vieja sienten gran pertenencia con respecto al barrio y es así como se ha conseguido una gran participación por su parte.

Al ser el barrio peatonal casi en su totalidad, el sistema de movilidad y el espacio público facilitan las labores de cuidados y los recorridos cotidianos, no así la falta de servicios y equipamientos que se ha identificado.

Centro

Las mujeres del Centro son las que muestran más diferencias entre sus opiniones, debido a que cada una interpreta de una forma distinta el acceso que tiene a los servicios cotidianos, y cuáles son estos. En un barrio donde se está priorizando la implantación de tiendas pertenecientes a grandes cadenas, el comercio de proximidad pierde fuerza, provocando que el espacio público también lo haga, dejando paso a esos visitantes que vienen a la ciudad a comprar.

La movilidad se considera bastante buena al contar con gran espacio peatonal y buen transporte público, aunque la vida cotidiana no es fácil en el barrio para las mujeres que cuidan de menores, al no disponer de equipamientos suficientes. Por mucho que cuente con buena conexión a los equipamientos que faltan a través del transporte público, el espacio público del barrio no facilita el proceso.

Gros

Este es el barrio que más compensado tiene el espacio público en relación a la movilidad; cuenta con suficientes vías rodadas, pero también cuenta con muchas plazas y calles peatonales, facilitando así el desplazamiento de la infancia y de los mayores. Las mujeres de Gros ven facilitadas sus tareas de cuidados por este mismo motivo, como también por contar con una gran cantidad de servicios cotidianos y equipamientos. Muchos de estos servicios no se encuentren dentro del ámbito de estudio, pero sin duda están situados a una distancia accesible desde cualquier punto del barrio.

Egia

La realidad de Egia varía mucho dependiendo de la parte del barrio en la que se viva, ya que la zona más alta del barrio no es accesible para una buena parte de la población. Esta característica, junto a la escasa oferta de transporte público, provoca que la realización de las tareas de cuidados de las mujeres sea más compleja.

Estas mujeres se ven obligadas a utilizar el espacio público de su barrio para realizar las labores de cuidados, aunque este no sea el más adecuado, dificultando así sus recorridos del día a día.

Amara

Este es el barrio en el que quizás menos diferencias se hayan encontrado entre el análisis y la opinión femenina. Aunque sea un barrio con una fuerte presencia del vehículo privado, se ve de alguna manera compensado con un gran servicio de transporte público y una gran variedad de servicios de proximidad que permiten hacer vida en el barrio. Se han identificado algunas faltas en los equipamientos y en sus capacidades de respuesta, pero también unas condiciones del espacio público mejores que en otros barrios.

Hay que destacar que al ser un barrio tan denso en población, la falta de equipamientos (sobre todo educativos) se debe a que los existentes no dan abasto, y no a una completa

inexistencia o a una distancia demasiado grande, por lo que debería ser este el aspecto a mejorar en el barrio.

Riberas

Riberas es un barrio nuevo y planificado para responder a esas familias que ahora mismo viven allí: familias jóvenes, con hijos pequeños. Como tal, actualmente cuenta con los servicios y equipamientos necesarios para dichas familias, centrando la vida en el interior de las manzanas de viviendas. Esta situación cambiará en unos años, y cuando lo haga se detectarán problemas relacionados tanto con la movilidad y la conexión con otros barrios, como con la accesibilidad y los servicios dirigidos a personas mayores.

A pesar de ello, actualmente el sistema de movilidad y los equipamientos del barrio facilitan en gran medida las labores de cuidados al estar diseñados y distribuidos de forma estratégica para hacerlo.

Loiola

El barrio de Loiola cuenta con dos núcleos muy diferenciados entre ellos; uno, ya consolidado, compacto y una red de servicios fijada, y el otro, más nuevo, todavía en construcción, pero ya con grandes debilidades a la vista. Además, tanto la distancia entre los dos núcleos, como la separación con respecto a los demás barrios, influye sobre Loiola y sobre las mujeres que viven allí.

El sistema de movilidad no facilita el acceso a los equipamientos, por el estado en el que se encuentran las calles y por una gran presencia del vehículo privado en un barrio con muchos niños y niñas. La falta de equipamientos y un espacio público de calidad que de acceso a ellos provoca que las calles se utilicen solamente como lugar de paso.

Martutene

Se podría considerar que este barrio es el que peor responde a las necesidades de las mujeres cuidadoras. Más allá del mal estado del espacio público y de la falta de previsión de crecimiento cuando se construyó la parte nueva, el barrio cuenta con una cantidad muy justa de equipamientos y servicios, obligando así a las mujeres a salir del barrio para realizar sus tareas. Este problema sería menor si se contara con un medio de transporte público mejor, pero no es el caso.

En general, se puede concluir que el sistema de movilidad está pensado para el beneficio del vehículo privado, y para el autobús después. Las zonas peatonales son la minoría dentro de la ciudad, cuando deberían ser muchos más para poder responder a las necesidades de las mujeres. La red ciclista con la importancia que se le da actualmente es residual, cuando podría suponer un cambio sustancial a escala de ciudad.

La red de equipamientos responde correctamente a escala de ciudad, y es así que se podría interpretar que cuenta con una distribución acertada, pero la realidad dicta que, bajando a la escala de barrio, dichos equipamientos no se sienten de cercanía. La gran diferencia que se

presenta entre los barrios, sobre todo en relación a los servicios de proximidad, deja ver cuáles son los barrios prioritarios y cuáles no, y por lo tanto, qué mujeres son prioritarias y qué mujeres no lo son.

La relación que mantienen las mujeres donostiarras con el espacio público es un reflejo de las características del sistema de movilidad y la red de equipamientos actuales. Se puede interpretar que Donostia es una ciudad que (en gran medida gracias al buen servicio de autobús) permite la realización de las tareas de cuidados, pero que las necesidades de estas mujeres no son las prioritarias a la hora de tomar las decisiones que influyen sobre el espacio público.

Ni la cuantía y distribución de los equipamientos es suficiente o adecuada para cumplir con las necesidades de cada una de ellas, ni la forma de llegar hasta estos se corresponde con las necesidades de aquellas que más uso hacen de ellos. En general, los barrios cuentan con un espacio público adecuado para la ciudadanía y físicamente accesible, pero que aunque no suponga una traba para la realización de las tareas cotidianas, tampoco las facilita, complicando así la conciliación entre las labores de cuidados y la vida personal de las mujeres cuidadoras de Donostia.

En definitiva, queda claro que la relación entre los equipamientos y servicios y la vida cotidiana es muy estrecha, ya que la consecución de la segunda depende directamente de la primera. En esta ecuación, el papel del sistema de movilidad reside en que este es el medio por el que se llega a los equipamientos, siendo los dos sistemas dependientes y a la vez constructores del espacio público, y de su uso.

El término que conecta estos conceptos con las tareas de cuidados es **el tiempo**. Es el tiempo del día a día de las mujeres cuidadoras el que determina el grado de eficacia del sistema de movilidad y la red de equipamientos de la ciudad. Estas mujeres son dependientes de dichos sistemas, y la capacidad que estas tengas de conciliar las labores de cuidados con su vida personal está directamente relacionada con el diseño y el funcionamiento de estos.

Los diferentes colectivos tienen diversidad de ritmos temporales y de experiencias sobre el uso de la ciudad que se han de tener en cuenta a la hora de planificar y gestionar una ciudad (Barcelona Regional, 2019). Es por eso que es de vital importancia dar valor al tiempo de las mujeres cuidadoras, para así poder dar valor a la labor que hacen.

Retomando la pregunta que se planteaba al inicio de este trabajo sobre *cuál es el impacto del sistema de movilidad y la red de equipamientos sobre el uso que hacen del espacio público las mujeres cuidadoras de Donostia*, se puede decir que, aunque tanto uno como el otro tenga la capacidad de ser un soporte imprescindible para una buena conciliación entre las tareas de cuidados y la vida personal, la manera en la que están planteados actualmente no permite que lo sean.

Retos a abordar

Finalmente, y tras explicar la situación actual de la ciudad, se detectan los principales errores y flaquezas, y se definen los retos a abordar, que a su vez definen los objetivos a cumplir. El objetivo es que dichos retos sirvan como guía a la hora de planificar el futuro trabajo sobre la ciudad.

Retos principales a abordar para la mejora de la relación de las mujeres cuidadoras de Donostia con respecto al espacio público:

- Mejorar la conectividad de los barrios del sur con los demás barrios de la ciudad, no solo con los mencionados en este trabajo, sino también con los barrios de las zonas Este y Oeste de Donostia.
- Dotar a los barrios más consolidados (Parte Vieja, Centro y Gros) de nuevos equipamientos para la vida cotidiana, que sean capaces de responder a las necesidades actuales sin cubrir, pero también las necesidades futuras que puedan surgir.
- Potenciar el uso de la bicicleta mediante la mejora de la red y de los servicios actuales, y permitiendo la llegada de las bicicletas a las zonas más altas de la ciudad.
- Crear zonas exclusivamente peatonales en todos los barrios de la ciudad, de manera que sean lugar de ocio y disfrute para la ciudadanía, y que cumpla con las necesidades de los grupos poblacionales más jóvenes y más mayores, así como con las de sus cuidadoras.

Consideraciones finales

Con el trabajo finalizado, se considera que el resultado del mismo es un resultado positivo y que la investigación ha conseguido el objetivo que se proponía desde un principio. Al inicio del trabajo se delimitó una zona de la ciudad, considerando que en un trabajo de estas características no daba tiempo para trabajar sobre la ciudad entre, y sin duda esta elección fue un acierto.

Centrar la investigación en la población femenina, de esos barrios escogidos y de entre 25 y 65 años también se puede considerar un acierto teniendo en cuenta que el resultado ha sido bueno, pero el proceso ha sido complicado en algunos momentos. Al estar el trabajo dirigido a un público tan concreto, pasaba lo mismo con la encuesta, que estaba dirigida a esas mujeres. Esto provocó una pérdida significativa de mujeres que tenían intención y disposición para responder la encuesta pero que no pudieron hacerlo, dificultando así lograr que la encuesta llegara a una cantidad alta de mujeres.

Sin embargo, se acertó al compartir la encuesta a través de las redes sociales y a través de diversas asociaciones de vecinas y vecinos, así como a través de otro tipo de asociaciones o sociedades.

En el caso de las entrevistas, en cambio, no se obtuvieron participantes de todos los barrios trabajados, ya que solamente se consiguieron cuatro. Además, aunque había grandes esperanzas porque estas mujeres fueran a contar vivencias o experiencias personales muy distintas a las de otras mujeres o distintas a las que aparecían en la encuesta, la realidad no fue así, y no se sacaron unos resultados tan buenos como se esperaba. Aun y todo, sirvieron para comparar algunas opiniones.

En general, considero que tanto el proceso del trabajo como el resultado han sido buenos, aunque en ciertos puntos se echa en falta un análisis más profundo. Es por eso, que creo que este trabajo tendría una continuación muy interesante si se expandiera a los demás barrios de la ciudad, y al mismo tiempo se procediera a analizarlos de forma individualizada, para así poder ahondar más en los problemas del espacio público.

Referencias bibliográficas

- Ayuntamiento de San Sebastián (2022). Documento de análisis demográfico de la ciudad. <https://www.donostia.eus/ataria/documents/5941482/13685759/Ayuntamiento-Donostia-Analisis-Demografico-2022.pdf>
- Ayuntamiento de San Sebastián (2019). *Situación de mujeres y hombres en Donostia*. https://www.donostia.eus/info/ciudadano/igualdad_plan.nsf/voWebContenidosId/NT0000992?OpenDocument&idioma=cas&id=A374066376363&cat=&doc=D
- Ayuntamiento de San Sebastián (2013). *Proyecto Mapa de los Puntos Críticos*. https://www.donostia.eus/info/ciudadano/igualdad_plan.nsf/voWebContenidosId/NT00009AE?OpenDocument&idioma=cas&id=A374066376363&cat=&doc=D
- Ayuntamiento de San Sebastián (2022). *Participación ciudadana*. https://www.donostia.eus/info/ciudadano/part_ciudadana.nsf/fwHome?ReadForm&idioma=cas&id=A608306616960
- Ayuntamiento de San Sebastián (2020). *Igualdad*. <https://www.donostia.eus/taxo.nsf/fwNweb?ReadForm&idioma=cas&id=A374066&doc=Area>
- Ayuntamiento de San Sebastián (2020). *IV Plan para la igualdad de mujeres y hombres de Donostia*. https://www.donostia.eus/info/ciudadano/igualdad_plan.nsf/vowebContenidosId/NT00009B6?OpenDocument&idioma=cas&id=A374066376363&doc=D
- Ayuntamiento de San Sebastián (2023). *Datorren Donostia*. <https://www.donostia.eus/ataria/es/web/mugikortasuna/datorren-donostia>
- Barcelona Regional. (2019). Manual de urbanismo para la vida cotidiana. *Ayuntamiento de Barcelona*.
- Beall, J. (1996). Urban governance: why gender matters. *In UNDP gender in development monograph series, 1*.
- BOE. (16 de diciembre de 1983). Ratificación de la Convención sobre la eliminación de todas las formas de discriminación contra la mujer.
- BOE. (22 de marzo de 2007). Ley orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la igualdad efectiva de mujeres y hombres.
- BOE. (18 de febrero de 2005). Ley orgánica 4/2005, de 18 de febrero, para la Igualdad de mujeres y hombres.

- BOE. (16 de febrero de 2012). Ley orgánica 3/2012, de 16 de febrero, por la que se modifica la Ley para la igualdad de mujeres y hombres y la Ley sobre creación de Emakunde-Instituto Vasco de la Mujer.
- Bourdieu, P. [Pierre]. (2000). La dominación masculina. *Editorial Anagrama*.
- Campos, P. [Pascuala]. (1996). Influencia de las ciudades en la vida de las mujeres. *Instituto de la mujer ministerio de asuntos sociales*.
- Carrasco, C. [Cristina], Borderías, C. [Cristina], Torns, T. [Teresa]. (2011). Introducción. El trabajo de cuidados: antecedentes históricos y debates actuales. *Catarata*.
- Casanovas, R. [Roser], Gutiérrez, B. [Blanca]. (2015). Emakume publikoak vs gizon pribatuak: espazio publikoaren eta pribatuaren arteko mugak. *Aldiri aldizkaria*, 5, 34-37.
- Ciocoletto, A. [Adriana], Gutiérrez, B. [Blanca], Ortiz, S. [Sara]. (2013). Vivir en áreas residenciales monofuncionales desde la perspectiva de género. *I Congreso Internacional de Vivienda Colectiva Sostenible*.
- Col·lectiu Punt6. (2019). Urbanismo feminista. Por una transformación radical de los espacios de vida. *Virus editorial*.
- Darke, J. [Jane], Booth, C. [Chris]. (1998). La vida de las mujeres en las ciudades: la ciudad, un espacio para el cambio. *Narcea*.
- Del Valle, T. [Teresa]. (1996). Incidencias de las nuevas socializaciones en la elaboración de la memoria individual y social. *VII Congreso de antropología social de Zaragoza*.
- Del Valle, T. [Teresa]. (2006). Contribuciones, significatividad y perspectivas futuras de la antropología feminista. *KOBIE*, 12, 35-60.
- Donostia Data. (2022). *Fotografía de la ciudad*. <https://www.donostia.eus/ataria/es/web/donostia-data/argazkia>
- England, K. [Kim]. (1991). Gender relations and the spatial structure of the city. *Geoforum*, 22, 135-147.
- Fernández, N. [Nuria]. (1995). Una aproximación antropológica al origen de los espacios segregados. *Seminario permanente Ciudad y Mujer*.
- Gilroy, R. [Rose], Booth, C. [Chris]. (1999). Building infraestructura for everyday lives. *European planning studies*.
- Gipuzkoako Gizarte Behatokia. 2022. https://www.behagi.eus/files/indicadores/132_1.pdf

- Greed, C. [Clara]. (1997). Género y planificación del territorio ¿Un mismo tema? En Forúm Internacional de planificación del territorio desde una perspectiva de género
- Horelli, L. [Liisa], Booth, C. [Chris], Gilroy, R. [Rose]. (2000). The EuroFEM toolkit for mobilising women into local and regional development. *Helsinki University of Technology*.
- INE. (2023). *Instituto Nacional de Estadística*. <https://www.ine.es/>
- Jacobs, J. [Jane]. (1967). Muerte y vida de las grandes ciudades. *Capitán Swing*.
- Kallus, R. [Rachel], Churchman, A. [Arza]. (2004). Women's struggle for urban safety. the Canadian experience and its applicability to the Israeli context. *Planning Theory & Practice*, 5, 197 - 215.
- Kern, L. [Leslie]. (2019). Ciudad feminista. *Bellaterra edicions*.
- Massey, D. [Doreen]. (1994). Espacio, lugar y género. *Polity Press*.
- Mazey, S. [Sonia]. (2001). Gender mainstreaming in the E.U. Principles and practice. *London European Research Center*.
- McDowell, L. [Linda]. (1996). Spatializing feminism: geographic perspectives. *Bodyspace: destabilizing geographies of gender and sexuality*.
- Miralles-Guasch, C. [Carme], Domene, E. [Elena]. (2010). Sustainable transport challenges in a suburban university: The case of the Autonomous University of Barcelona. *Transport Policy*, 17, 454-463.
- Murillo, S. [Soledad]. (1996). El mito de la vida privada. *Siglo XXI*.
- Muxí, Z. [Zaida], Casanovas, R. [Roser], Ciocoletto, A. [Adriana], Fonseca, M. [Marta], Gutiérrez, B. [Blanca]. (2011). ¿Qué aporta la perspectiva de género al urbanismo?. *Feminismo/s*, 17, 105-129.
- Ortiz, S. [Sara]. (2014). Espacio público, género e (in)seguridad. *Col lectiu Punt6*.
- Plazandreok. (1996). El mapa de la ciudad prohibida. <http://plazandreok.blogspot.com/>
- Ryan, M. [Mary]. (1990). Women in public: between banners and ballots. *Johns Hopkins University press*.
- Sánchez de Madariaga, I. [Inés]. (2004). Infraestructuras para la vida cotidiana y calidad de vida. *Revista del instituto universitario de urbanística de la universidad de valladolid*, 8, 101-133.

- Simón, L. [Leona]. (2019). Las olas del feminismo. *Politocracia. It's time for utopias*. <https://www.politocracia.com/feminismo/olas-del-feminismo/>
- Spain, D. [Daphne]. (1992). *Gendered Spaces*. Chapel Hill: University of North Carolina Press.
- Valdivia, B. [Blanca]. (2018). Del urbanismo androcéntrico a la ciudad cuidadora. *Hábitat y sociedad*, 11, 65-84.
- Valls-Llobet, C. [Carme]. (2018). Medio ambiente y salud. Mujeres y hombres en un mundo de nuevos riesgos. *Feminismos*.
- Wekerle, G.R., Whitzman, C. (1995). *Safe cities: guideline for planning, design and management*. Van Nostrand Reinhold.
- Zenzele, I. [Isoke]. (2013). Can't I be seen? Can't I be heard? Black women queering politics in Newark. *Gender, place & culture*, 21.

Anexos

A continuación, se adjunta toda aquella información o documentación que ha sido necesaria para la realización del trabajo.

Anexo 1: Índice de imágenes, gráficos y tablas

Índice de imágenes

Imagen 1: diferencias en los recorridos cotidianos	20
Imagen 2: plano de situación de Donostia y división de barrios	33
Imagen 3: plano de situación del ámbito de estudio	35
Imagen 4: resumen del sistema de movilidad de Donostia	44
Imagen 5: mapa de líneas de autobús público dBus	45
Imagen 6: servicios de la red ciclista	45
Imagen 7: imágenes de la propuesta de Datorren Donostia	46
Imagen 8: zona 1_Parte Vieja, Centro, Gros y Egia	47
Imagen 9: fotos de las marquesinas de autobús	48
Imagen 10: zona 2_Amara, Riberas de Loiola y Loiola	48
Imagen 11: fotos de las marquesinas de autobús	49
Imagen 12: zona 3_Txomin y Martutene	49
Imagen 13: fotos de las marquesinas de autobús	50
Imagen 14: distancia de 200m desde las paradas de autobús	51
Imagen 15: distancia de 300m desde las paradas de bicicleta eléctrica	51
Imagen 16: centros educativos, deportivos, sanitarios y culturales	56
Imagen 17: zona 1_Parte Vieja, Centro, Gros y Egia	58
Imagen 18: distancia de 500m a equipamientos	58
Imagen 19: zona 2_Amara, Riberas de Loiola y Loiola	59
Imagen 20: distancia de 500m a equipamientos	60
Imagen 21: zona 3_Txomin y Martutene	61
Imagen 22: distancia de 500m a equipamientos	61

Índice de gráficos

Gráfico 1: datos demográficos generales de la ciudad	34
Gráfico 2: población por sexo	34
Gráfico 3: población por grandes grupos de edad	34
Gráfico 4: mujeres por grandes rangos de edad y edad media por barrios	38
Gráfico 5: evolución de mujeres por barrios en 20 años	38
Gráfico 6: evolución del origen de mujeres extranjeras	41
Gráfico 7: edad de las encuestadas	42
Gráfico 8: interseccionalidad	42
Gráfico 9: división y relación con el barrio	42
Gráfico 10: cantidad de mujeres cuidadoras y relación con persona cuidada	43

Gráfico 11: realización de las tareas del hogar	43
Gráfico 12: utilización de cada medio de transporte	53
Gráfico 13: utilización de cada medio de transporte según la función	53
Gráfico 14: distancia hasta parada de transporte público	54
Gráfico 15: opinión sobre la conexión del barrio	54
Gráfico 16: características de las paradas de autobús	55
Gráfico 17: acceso al transporte público	55
Gráfico 18: satisfacción con los equipamientos	63
Gráfico 19: distancia a equipamientos	63
Gráfico 20: distancia a servicios	63
Gráfico 21: calidad del camino	64
Gráfico 22: transporte y necesidades cotidianas	66
Gráfico 23: impacto del transporte	66
Gráfico 24: mejoras del sistema de autobuses	66
Gráfico 25: satisfacción general	67
Gráfico 26: calidad del espacio público y su estado actual	67
Gráfico 27: otros barrios y seguridad	68

Índice de tablas

Tabla 1: objetivos específicos y nivel y diseño de investigación	24
Tabla 2: técnicas, instrumentos y fuentes para cada objetivo específico	25
Tabla 3: resultados esperados	30
Tabla 4: organización de las actividades	31
Tabla 5: habitantes y edad media por sexos y por barrios	36
Tabla 6: índice de natalidad, envejecimiento y dependencia por barrios	36
Tabla 7: mujeres por rango de edad y barrios	39
Tabla 8: cantidad de mujeres por rango de edad entre 25-65 por barrios	40
Tabla 9: cantidad de personas en paradas de autobús por sexo	51
Tabla 10: cantidad de bicicletas eléctricas en uso y desuso	52
Tabla 11: relación de equipamientos calificados y ejecutados	57
Tabla 12: identificación de equipamientos por barrio	59
Tabla 13: identificación de equipamientos por barrio	60
Tabla 14: identificación de equipamientos por barrio	62
Tabla 15: resumen equipamientos por barrios	62
Tabla 16: la oferta de servicios y equipamientos cubre mis necesidades y las de las personas que cuido	68
Tabla 17: la oferta de servicios y equipamientos posibilitan la conciliación Entre las tareas de cuidados y mi vida personal	68
Tabla 18: vivir en mi barrio me posibilita un buen equilibrio entre las tareas De cuidados y mi vida personal	69
Tabla 19: resumen de la opinión de las entrevistadas	72
Tabla 20: comparativa movilidad por barrios	73
Tabla 21: comparativa equipamientos por barrios	75

Anexo 2: Guía de la encuesta

La *Guía de encuesta* muestra las preguntas realizadas en la encuesta respondida por las mujeres donostiaras, y que posteriormente ha servido para la obtención de información y resultados sobre la experiencia de estas en el espacio público. La guía se divide en cinco partes: datos personales, valoración del sistema de movilidad, valoración de la red de equipamientos, valoración del espacio público y valoración de las necesidades derivadas de los cuidados. Se marca con **X** a modo de ejemplo.

Datos personales

P1_Edad.

<24	25-34	35-44 X	45-54	55-64	+65
-----	-------	----------------	-------	-------	-----

P2_¿Con cuál de estos colectivos te sientes identificada?

Extranjera	Colectivo LGTBI	Persona con discapacidad	Persona con movilidad reducida	Ninguna X
------------	-----------------	--------------------------	--------------------------------	------------------

P3_¿Con cuál de estos barrios sientes más cercanía? (será el barrio sobre el que respondas el resto de preguntas)

Parte Vieja X	Centro	Gros	Egia
Amara	Riberas de Loiola	Loiola	Martutene

P4_¿Cuál es tu relación principal con ese barrio?

Vivo en el barrio X	Trabajo en el barrio	Paso mi tiempo libre en el barrio	Otro
----------------------------	----------------------	-----------------------------------	------

P5_¿Realizas labores de cuidado de personas? (con labores de cuidado se hace referencia a todas esas tareas destinadas a cuidar y acompañar a otras personas como niños/as, personas mayores, personas con discapacidad, etc., sea de forma remunerada o no)

Sí X	No
-------------	----

P6_En caso de que la anterior respuesta haya sido SÍ, ¿qué relación mantienes con esa persona?

Hijo/a X	Padre/madre	Abuelo/a	Tío/a
Otro familiar	Amigo/a	Trabajo como cuidadora / niñera / asistenta / limpiadora	

P7_En caso de que los anteriores hayan sido SÍ, ¿viven esas personas contigo?

Sí X	No
-------------	----

P8_¿Cuál es tu nivel de implicación en las tareas del hogar de la casa en la que vives? Realizo...

Todas las tareas	La mayoría de las tareas	La mitad de las tareas X	Una parte de las tareas	Ninguna tarea
------------------	--------------------------	---------------------------------	-------------------------	---------------

Valoración del sistema de movilidad

P9_¿Cuánto utilizas cada uno de los siguientes medios de transporte?

	A diario	Casi a diario	Muchas veces	Pocas veces	Casi nunca	Nunca
Vehículo privado	X					
Vehículo compartido		X				
Autobús			X			
Topo/tren				X		
Bicicleta					X	
A pie						X

P10_¿Qué medio de transporte utilizas más para cada una de las siguientes actividades?

	Coche	Autobús	Topo	Tren	Bicicleta	Patinete	A pie
Trabajo	X						
Estudios		X					
Cuidados			X				
Compras				X			
Ocio					X		

P11_Teniendo en cuenta el transporte público que más utilizas, ¿cuál es la distancia desde tu domicilio hasta la parada más cercana?

1-2 minutos a pie X	3-5 minutos a pie	6-10 minutos a pie	+10 minutos a pie
---------------------	-------------------	--------------------	-------------------

P12_En caso de haber marcado +10 minutos, señala cuál es la combinación que cumple esa circunstancia (escribe barrio y el medio de transporte público)

Respuesta libre

13_¿Cómo valoras la conexión de tu barrio respecto al centro de la ciudad?

Muy buena	Buena X	Normal	Mala	Muy mala
-----------	---------	--------	------	----------

P14_¿Y respecto a los demás barrios?

Muy buena	Buena X	Normal	Mala	Muy mala
-----------	---------	--------	------	----------

P15_¿Son accesibles para ti las paradas de transporte público de tu barrio?

Sí X	No
------	----

P16_¿Están estas paradas preparadas para largas esperas?

Sí X	No
------	----

P17_¿Están estas paradas protegidas ante la lluvia y el sol?

Sí X	No
------	----

P18_En general, ¿cómo consideras que es el servicio de transporte público y el acceso a él en tu barrio?

Muy bueno	Bueno X	Normal	Malo	Muy malo
-----------	---------	--------	------	----------

P19_Escribe aquí alguna aportación o experiencia personal, si quieres.

Respuesta libre

Valoración de la red de equipamientos

P20_¿Cuenta tu barrio con todos los equipamientos y servicios que necesitas en tu día a día?

Sí No

P21_Desde tu domicilio/lugar de trabajo, ¿cuál es la distancia hasta los siguientes equipamientos?

	<5 minutos a pie	6-10 minutos a pie	11-15 minutos a pie	+15 minutos a pie
Centro educativo	<input checked="" type="checkbox"/>			
Centro deportivo		<input checked="" type="checkbox"/>		
Centro de salud			<input checked="" type="checkbox"/>	
Centro cultural				<input checked="" type="checkbox"/>

P22_¿Y a los siguientes servicios?

	<5 minutos a pie	6-10 minutos a pie	11-15 minutos a pie	+15 minutos a pie
Supermercado	<input checked="" type="checkbox"/>			
Farmacia		<input checked="" type="checkbox"/>		
Guardería			<input checked="" type="checkbox"/>	
Parque infantil				<input checked="" type="checkbox"/>

P23_¿El camino a recorrer hasta esos equipamientos y servicios es adecuado?

Sí No

P24_Si echas en falta algún servicio en tu barrio, escríbelo aquí.

Respuesta libre

Valoración del espacio público

P25_¿Cómo describirías la calidad del espacio público de tu barrio?

Muy buena Buena Normal Mala Muy mala

P26_¿Y su estado actual? (mantenimiento, cuidado, limpieza, el uso que se le da...)

Muy bueno Bueno Normal Malo Muy malo

P27_Sientes que el espacio público de tu barrio en comparación con otros barrios es:

Mejor Igual Peor

P28_¿Te sientes segura en la calle?

Sí A veces Solo de día No

P29_ Considerando el apartado de movilidad, ¿el espacio público de tu barrio a qué modelo de movilidad consideras que corresponde? Un modelo de movilidad centrado en...

El vehículo privado <input checked="" type="checkbox"/>	El transporte público	El peatón	La bicicleta
---	-----------------------	-----------	--------------

P30_ Considerando el apartado de equipamientos, ¿el espacio público de tu barrio cuánto facilita el acceso a los servicios y las conexiones entre ellos?

Mucho <input checked="" type="checkbox"/>	Bastante	Poco	Nada
---	----------	------	------

Valoración de las necesidades derivadas de los cuidados

P31_ ¿El servicio de transporte público facilita la realización de tus tareas cotidianas?

Sí <input checked="" type="checkbox"/>	No
--	----

P32_ ¿Cómo afecta el sistema de movilidad actual a la realización de las tareas cotidianas?

Dificulta mucho	Dificulta un poco	No afecta <input checked="" type="checkbox"/>	Facilita un poco	Facilita mucho
-----------------	-------------------	---	------------------	----------------

P33_ Para mis traslados diarios utilizaría más el transporte público si...

La frecuencia de transporte fuera mayor	La oferta de líneas de transporte fuera mayor	Lo tuviera más cerca de casa	Fuera más barato <input checked="" type="checkbox"/>	Fuera más accesible	No lo utilizaría más
---	---	------------------------------	--	---------------------	----------------------

P34_ La oferta de servicios y equipamientos cubre mis necesidades y las de las personas que cuido.

Verdadero <input checked="" type="checkbox"/>	Falso
---	-------

P35_ La oferta de servicios y equipamientos posibilitan la conciliación entre las tareas de cuidados y mi vida personal.

Verdadero <input checked="" type="checkbox"/>	Falso
---	-------

P36_ Vivir en mi barrio me posibilita un buen equilibrio entre las tareas de cuidados y mi vida personal.

Verdadero <input checked="" type="checkbox"/>	Falso
---	-------

P37_ Escribe aquí cualquier aportación o sugerencia que quieras hacer.

Respuesta libre

Anexo 3: Resultados de la encuesta

Núm.	Edad.	¿Con cuál de estos colectivos?	¿Con cuál de estos barrios?	¿Cuál es tu relación principal con el barrio?	¿Realiza actividades (Con lab.)	En caso de que la anterior respuesta sea No	En caso de que la anterior respuesta sea Sí	¿Cuál es tu nivel de implicación?	¿Cuánto utilizas cada uno de ellos?
1	35-44	Ninguna	Amara	Vivo en el barrio	No			Todas las tareas	Muchas veces
2	25-34	Ninguna	Amara	Vivo en el barrio	No			Una parte de las tareas	Muchas veces
3	45-54	Ninguna	Amara	Vivo en el barrio	Sí	Padre/madre	Sí	La mayoría de las tareas	Pocas veces
4	45-54	Ninguna	Amara	Vivo en el barrio	No			La mayoría de las tareas	Casi nunca
5	<24	Ninguna	Amara	Paso mi tiempo libre en el barrio	No			Una parte de las tareas	A diario
6	25-34	Ninguna	Amara	Vivo en el barrio	No			Una parte de las tareas	Pocas veces
7	35-44	Ninguna	Amara	Vivo en el barrio	Sí	Hijo/a	Sí	La mitad de las tareas	Muchas veces
8	55-64	Ninguna	Amara	Vivo en el barrio	Sí	Padre/madre	No	La mayoría de las tareas	Pocas veces
9	+65	Ninguna	Amara	Vivo en el barrio	Sí	Padre/madre	No	La mayoría de las tareas	Pocas veces
10	35-44	Ninguna	Amara	Vivo en el barrio	Sí	Hijo/a	Sí	La mayoría de las tareas	Casi a diario
11	45-54	Ninguna	Amara	Vivo en el barrio	Sí	Padre/madre	No	La mayoría de las tareas	Casi nunca
12	35-44	Ninguna	Amara	Vivo en el barrio	Sí	Padre/madre	Sí	La mitad de las tareas	Pocas veces
13	25-34	Ninguna	Amara	Vivo en el barrio	No			La mayoría de las tareas	Casi nunca
14	55-64	Ninguna	Amara	Vivo en el barrio	No			La mitad de las tareas	Casi nunca
15	<24	Ninguna	Amara	Paso mi tiempo libre en el barrio	No			Una parte de las tareas	A diario
16	45-54	Ninguna	Amara	Vivo en el barrio	Sí	Padre/madre	No	La mitad de las tareas	Casi nunca
17	35-44	Ninguna	Amara	Vivo en el barrio	Sí	Hijo/a	Sí	La mitad de las tareas	Muchas veces
18	35-44	Extranjera	Amara	Trabajo en el barrio	Sí	Trabajo como cuidadora/niñera	No	La mitad de las tareas	Nunca
19	45-54	Ninguna	Amara	Vivo en el barrio	Sí	Hijo/a	Sí	La mitad de las tareas	Casi nunca
20	35-44	Ninguna	Amara	Vivo en el barrio	Sí	Hijo/a	Sí	Una parte de las tareas	Muchas veces
21	<24	Ninguna	Centro	Trabajo en el barrio	No			Una parte de las tareas	Pocas veces
22	25-34	Ninguna	Centro	Vivo en el barrio	No			La mitad de las tareas	Nunca
23	45-54	Ninguna	Centro	Vivo en el barrio	Sí	Hijo/a	Sí	Una parte de las tareas	Casi nunca
24	25-34	Ninguna	Centro	Vivo en el barrio	No			Una parte de las tareas	Pocas veces
25	55-64	Ninguna	Centro	Vivo en el barrio	Sí	Padre/madre	No	La mayoría de las tareas	Nunca
26	35-44	Persona con movilidad reducida	Centro	Vivo en el barrio	Sí	Hijo/a	Sí	Una parte de las tareas	Casi nunca
27	35-44	Ninguna	Centro	Vivo en el barrio	Sí	Hijo/a	Sí	La mayoría de las tareas	Casi a diario
28	55-64	Ninguna	Centro	Vivo en el barrio	Sí	Hijo/a	No	Una parte de las tareas	Nunca
29	45-54	Ninguna	Centro	Vivo en el barrio	Sí	Padre/madre	Sí	La mitad de las tareas	Pocas veces
30	45-54	Ninguna	Centro	Trabajo en el barrio	Sí	Hijo/a	No	La mitad de las tareas	Casi a diario
31	+65	Ninguna	Centro	Vivo en el barrio	No			Una parte de las tareas	Casi nunca
32	45-54	Ninguna	Centro	Vivo en el barrio	Sí	Padre/madre	No	La mayoría de las tareas	A diario
33	55-64	Ninguna	Egia	Vivo en el barrio	Sí	Hijo/a	Sí	La mitad de las tareas	Casi nunca
34	+65	Ninguna	Egia	Vivo en el barrio	No			La mayoría de las tareas	Nunca
35	25-34	Ninguna	Egia	Vivo en el barrio	No			La mayoría de las tareas	Casi a diario
36	25-34	Ninguna	Egia	Vivo en el barrio	No			La mitad de las tareas	Nunca
37	35-44	Ninguna	Egia	Vivo en el barrio	Sí	Hijo/a	Sí	La mayoría de las tareas	Pocas veces
38	45-54	Ninguna	Egia	Vivo en el barrio	Sí	Hijo/a	Sí	Una parte de las tareas	Casi nunca
39	45-54	Ninguna	Egia	Vivo en el barrio	Sí	Padre/madre	Sí	La mitad de las tareas	Casi nunca
40	35-44	Ninguna	Egia	Otro	Sí	Hijo/a	Sí	La mitad de las tareas	Nunca
41	35-44	Ninguna	Egia	Paso mi tiempo libre en el barrio	No			Una parte de las tareas	Nunca
42	<24	Colectivo LGTBI	Egia	Vivo en el barrio	No			La mayoría de las tareas	Casi nunca
43	45-54	Ninguna	Egia	Vivo en el barrio	Sí	Hijo/a	Sí	La mitad de las tareas	Casi nunca
44	55-64	Ninguna	Egia	Vivo en el barrio	Sí	Padre/madre	No	La mayoría de las tareas	Pocas veces
45	+65	Ninguna	Egia	Vivo en el barrio	No			Todas las tareas	Nunca
46	35-44	Ninguna	Egia	Vivo en el barrio	Sí	Hijo/a	Sí	Una parte de las tareas	Nunca
47	25-34	Colectivo LGTBI	Egia	Vivo en el barrio	No			Todas las tareas	Nunca
48	45-54	Ninguna	Gros	Paso mi tiempo libre en el barrio	Sí	Hijo/a	Sí	La mayoría de las tareas	A diario
49	45-54	Ninguna	Gros	Vivo en el barrio	Sí	Padre/madre	Sí	La mitad de las tareas	Casi nunca
50	<24	Colectivo LGTBI	Gros	Paso mi tiempo libre en el barrio	Sí	Trabajo como cuidadora/niñera	No	Todas las tareas	Pocas veces
51	<24	Colectivo LGTBI	Gros	Vivo en el barrio	No			Una parte de las tareas	Pocas veces
52	<24	Colectivo LGTBI	Gros	Vivo en el barrio	No			Ninguna tarea	Casi nunca
53	35-44	Ninguna	Gros	Vivo en el barrio	Sí	Hijo/a	Sí	Todas las tareas	Pocas veces
54	+65	Ninguna	Gros	Vivo en el barrio	No			Todas las tareas	Nunca
55	45-54	Ninguna	Gros	Otro	Sí	Hijo/a	Sí	La mayoría de las tareas	Casi a diario
56	<24	Colectivo LGTBI	Gros	Paso mi tiempo libre en el barrio	No			Una parte de las tareas	Nunca
57	45-54	Persona con movilidad reducida	Gros	Paso mi tiempo libre en el barrio	Sí	Hijo/a	Sí	La mitad de las tareas	Casi a diario
58	+65	Persona con discapacidad	Gros	Paso mi tiempo libre en el barrio	No			Todas las tareas	Pocas veces
59	<24	Colectivo LGTBI	Gros	Vivo en el barrio	No			Una parte de las tareas	Casi nunca
60	45-54	Ninguna	Gros	Otro	Sí	Otro familiar	No	Ninguna tarea	A diario
61	25-34	Ninguna	Gros	Trabajo en el barrio	No			La mayoría de las tareas	A diario
62	55-64	Persona con movilidad reducida	Gros	Vivo en el barrio	Sí	Hijo/a	Sí	La mayoría de las tareas	Casi nunca
63	35-44	Ninguna	Gros	Vivo en el barrio	Sí	Hijo/a	Sí	La mitad de las tareas	Muchas veces
64	35-44	Ninguna	Gros	Vivo en el barrio	Sí	Trabajo como cuidadora/niñera	No	La mitad de las tareas	Pocas veces
65	<24	Ninguna	Loiola	Vivo en el barrio	No			Todas las tareas	A diario
66	45-54	Ninguna	Loiola	Otro	No			La mayoría de las tareas	A diario
67	55-64	Ninguna	Loiola	Vivo en el barrio	No			Todas las tareas	Muchas veces
68	45-54	Ninguna	Loiola	Vivo en el barrio	Sí	Otro familiar	No	La mayoría de las tareas	Pocas veces
69	55-64	Ninguna	Loiola	Vivo en el barrio	Sí	Hijo/a	Sí	La mitad de las tareas	Casi nunca
70	35-44	Colectivo LGTBI	Loiola	Vivo en el barrio	Sí	Hijo/a	Sí	La mitad de las tareas	Nunca
71	+65	Ninguna	Loiola	Vivo en el barrio	Sí	Otro familiar	No	Todas las tareas	Nunca
72	45-54	Ninguna	Loiola	Vivo en el barrio	Sí	Padre/madre	Sí	Todas las tareas	Pocas veces
73	25-34	Extranjera	Loiola	Vivo en el barrio	No			La mitad de las tareas	Casi a diario
74	35-44	Ninguna	Loiola	Vivo en el barrio	Sí	Hijo/a	Sí	Todas las tareas	Casi nunca
75	<24	Extranjera	Loiola	Vivo en el barrio	No			Una parte de las tareas	Casi a diario

76	45-54	Ninguna	Loiola	Vivo en el barrio	Sí	Padre/madre	No	La mitad de las tareas	Casi nunca
77	35-44	Extranjera	Loiola	Trabajo en el barrio	Sí	Trabajo como cuidadora/hija	No	La mitad de las tareas	Nunca
78	35-44	Ninguna	Martutene	Vivo en el barrio	Sí	Hijo/a	Sí	La mayoría de las tareas	A diario
79	45-54	Extranjera	Martutene	Vivo en el barrio	Sí	Amigo/a	Sí	Una parte de las tareas	A diario
80	25-34	Ninguna	Martutene	Vivo en el barrio	No			La mitad de las tareas	Casi a diario
81	55-64	Ninguna	Martutene	Vivo en el barrio	Sí	Padre/madre	No	La mayoría de las tareas	Casi nunca
82	<24	Extranjera	Martutene	Vivo en el barrio	No			La mayoría de las tareas	Pocas veces
83	35-44	Ninguna	Martutene	Vivo en el barrio	Sí	Otro familiar	No	La mitad de las tareas	Muchas veces
84	35-44	Ninguna	Martutene	Vivo en el barrio	Sí	Hijo/a	Sí	La mayoría de las tareas	Pocas veces
85	55-64	Ninguna	Martutene	Vivo en el barrio	Sí	Padre/madre	No	La mitad de las tareas	Casi a diario
86	35-44	Ninguna	Parte Vieja	Vivo en el barrio	Sí	Hijo/a	Sí	La mayoría de las tareas	Casi nunca
87	55-64	Ninguna	Parte Vieja	Vivo en el barrio	Sí	Padre/madre	No	La mayoría de las tareas	Casi nunca
88	45-54	Colectivo LGTBI	Parte Vieja	Vivo en el barrio	Sí	Hijo/a	Sí	La mayoría de las tareas	Muchas veces
89	35-44	Ninguna	Parte Vieja	Trabajo en el barrio	Sí	Trabajo como cuidadora/hija	No	La mitad de las tareas	Casi nunca
90	55-64	Ninguna	Parte Vieja	Vivo en el barrio	Sí	Hijo/a	Sí	La mayoría de las tareas	Nunca
91	25-34	Ninguna	Parte Vieja	Vivo en el barrio	No			La mitad de las tareas	Muchas veces
92	+65	Ninguna	Parte Vieja	Vivo en el barrio	Sí	Padre/madre	No	La mitad de las tareas	Nunca
93	35-44	Ninguna	Parte Vieja	Vivo en el barrio	Sí	Hijo/a	Sí	La mitad de las tareas	Casi nunca
94	35-44	Ninguna	Parte Vieja	Vivo en el barrio	Sí	Hijo/a	Sí	La mayoría de las tareas	Pocas veces
95	55-64	Ninguna	Parte Vieja	Vivo en el barrio	No			La mitad de las tareas	Pocas veces
96	35-44	Ninguna	Parte Vieja	Vivo en el barrio	Sí	Hijo/a	Sí	La mayoría de las tareas	Muchas veces
97	55-64	Ninguna	Parte Vieja	Vivo en el barrio	No			Todas las tareas	Pocas veces
98	35-44	Ninguna	Parte Vieja	Vivo en el barrio	Sí	Hijo/a	Sí	La mayoría de las tareas	Nunca
99	+65	Ninguna	Parte Vieja	Vivo en el barrio	Sí	Hijo/a	No	La mitad de las tareas	Casi nunca
100	+65	Ninguna	Parte Vieja	Vivo en el barrio	No			Una parte de las tareas	Nunca
101	45-54	Ninguna	Parte Vieja	Vivo en el barrio	No	Hijo/a	Sí	La mayoría de las tareas	Nunca
102	+65	Persona con discapacidad	Parte Vieja	Vivo en el barrio	No			Todas las tareas	Casi nunca
103	45-54	Ninguna	Parte Vieja	Vivo en el barrio	Sí	Padre/madre	Sí	La mitad de las tareas	Pocas veces
104	55-64	Ninguna	Parte Vieja	Vivo en el barrio	No			La mayoría de las tareas	Casi nunca
105	55-64	Ninguna	Parte Vieja	Vivo en el barrio	Sí	Padre/madre	No	La mitad de las tareas	Pocas veces
106	45-54	Ninguna	Parte Vieja	Vivo en el barrio	Sí	Padre/madre	Sí	La mayoría de las tareas	Pocas veces
107	55-64	Ninguna	Parte Vieja	Vivo en el barrio	No			La mitad de las tareas	Pocas veces
108	25-34	Ninguna	Riberas de Loiola	Vivo en el barrio	No			Una parte de las tareas	A diario
109	55-64	Ninguna	Riberas de Loiola	Vivo en el barrio	Sí	Padre/madre	No	La mitad de las tareas	Casi nunca
110	<24	Extranjera	Riberas de Loiola	Vivo en el barrio	Sí	Abuelo/a	Sí	Una parte de las tareas	Casi nunca
111	35-44	Ninguna	Riberas de Loiola	Trabajo en el barrio	Sí	Trabajo como cuidadora/hija	No	La mitad de las tareas	Nunca
112	45-54	Ninguna	Riberas de Loiola	Paso mi tiempo libre en el b	No			Todas las tareas	A diario
113	35-44	Ninguna	Riberas de Loiola	Trabajo en el barrio	Sí	Hijo/a	Sí	La mitad de las tareas	A diario
114	35-44	Colectivo LGTBI	Riberas de Loiola	Vivo en el barrio	Sí	Hijo/a	Sí	Todas las tareas	Muchas veces
115	35-44	Colectivo LGTBI	Riberas de Loiola	Vivo en el barrio	Sí	Amigo/a	No	La mitad de las tareas	Casi nunca
116	25-34	Ninguna	Riberas de Loiola	Vivo en el barrio	Sí	Hijo/a	Sí	La mitad de las tareas	A diario

Núm.	¿Cuánto utilizas cada	¿Cuánto utilizas cada	¿Cuánto utilizas cada	¿Cuánto utilizas cada u	¿Cuánto utilizas cada	¿Qué medio de	¿Qué medio de	¿Qué medio de	¿Qué medio de	¿Qué medio de
1	Pocas veces	A diario	Pocas veces	Nunca	A diario	Autobús	A pie	A pie	A pie	A pie
2	Nunca	Pocas veces	Pocas veces	Pocas veces	Casi a diario	Coche	Autobús	A pie	A pie	Bicicleta
3	Nunca	Pocas veces	Casi nunca	A diario	A diario	Bicicleta	A pie	A pie	A pie	Autobús
4	Nunca	Pocas veces	Pocas veces	A diario	A diario	Bicicleta	A pie	A pie	A pie	A pie
5	Muchas veces	Casi a diario	Muchas veces	Muchas veces	Muchas veces	Coche	Autobús	Coche	Coche	Autobús
6	Nunca	Muchas veces	Pocas veces	Muchas veces	Casi a diario	Bicicleta	Autobús	A pie	A pie	Bicicleta
7	Nunca	Muchas veces	Casi nunca	Pocas veces	Muchas veces	Autobús	Autobús	A pie	A pie	Bicicleta
8	Nunca	Pocas veces	Casi nunca	Casi a diario	Casi a diario	Bicicleta	A pie	A pie	A pie	Autobús
9	Nunca	Pocas veces	Casi nunca	Nunca	A diario	A pie	A pie	A pie	A pie	A pie
10	Pocas veces	Pocas veces	Pocas veces	Pocas veces	Casi a diario	Coche	Coche	Coche	A pie	A pie
11	Nunca	Pocas veces	Casi nunca	Casi a diario	Casi a diario	Bicicleta	Bicicleta	Bicicleta	A pie	A pie
12	Nunca	Muchas veces	Casi nunca	Casi a diario	Casi a diario	Patinete	Patinete	A pie	A pie	A pie
13	Nunca	Pocas veces	Pocas veces	A diario	A diario	Bicicleta	Bicicleta	Bicicleta	Bicicleta	Bicicleta
14	Casi nunca	Pocas veces	Pocas veces	Nunca	A diario	A pie	A pie	A pie	A pie	A pie
15	A diario	A diario	Pocas veces	Muchas veces	Casi a diario	Autobús	Coche	Autobús	Coche	Autobús
16	Casi nunca	Muchas veces	Casi nunca	Muchas veces	Muchas veces	A pie	Autobús	Autobús	A pie	Autobús
17	Pocas veces	Casi a diario	Pocas veces	Muchas veces	Muchas veces	Autobús	Topo	Topo	A pie	Bicicleta
18	Nunca	A diario	Nunca	Nunca	Muchas veces	Autobús	Autobús	Autobús	A pie	A pie
19	Casi nunca	Muchas veces	Pocas veces	Muchas veces	Muchas veces	Autobús	Autobús	Bicicleta	Bicicleta	Bicicleta
20	Pocas veces	Pocas veces	Pocas veces	Pocas veces	Casi a diario	A pie	A pie	A pie	Coche	Coche
21	Pocas veces	Pocas veces	Casi a diario	Casi nunca	A diario	Topo	Autobús	A pie	Coche	Autobús
22	Nunca	Pocas veces	Casi nunca	Casi a diario	Casi a diario	Bicicleta	Bicicleta	A pie	A pie	A pie
23	Casi nunca	Pocas veces	Pocas veces	Nunca	A diario	A pie	A pie	A pie	A pie	A pie
24	Casi nunca	Casi a diario	Pocas veces	Pocas veces	Casi a diario	A pie	Autobús	A pie	A pie	A pie
25	Nunca	Pocas veces	Casi nunca	Nunca	A diario	A pie	A pie	A pie	A pie	A pie
26	Nunca	Casi a diario	Casi nunca	Nunca	Pocas veces	Autobús	Autobús	Autobús	Autobús	Autobús
27	Nunca	Pocas veces	Pocas veces	Pocas veces	Muchas veces	Coche	A pie	A pie	A pie	A pie
28	Nunca	Nunca	Nunca	Muchas veces	Casi a diario	Coche	Bicicleta	A pie	A pie	Bicicleta
29	Pocas veces	Muchas veces	Pocas veces	Muchas veces	A diario	A pie	A pie	A pie	A pie	A pie
30	Pocas veces	Pocas veces	Pocas veces	Pocas veces	A diario	Coche	A pie	A pie	A pie	A pie
31	Nunca	Pocas veces	Nunca	Nunca	A diario	A pie	A pie	A pie	A pie	A pie
32	Nunca	Pocas veces	Casi nunca	Casi nunca	Casi a diario	Coche	Coche	Coche	Coche	A pie
33	Casi nunca	Casi a diario	Pocas veces	Nunca	A diario	A pie	A pie	Autobús	Autobús	Coche
34	Nunca	Pocas veces	Casi nunca	A diario	A diario	Bicicleta	Bicicleta	Bicicleta	Bicicleta	A pie
35	Casi nunca	Casi nunca	Casi nunca	Pocas veces	A diario	Coche	Autobús	A pie	Coche	A pie
36	Nunca	Muchas veces	Casi nunca	Muchas veces	A diario	A pie	A pie	A pie	A pie	A pie
37	Nunca	Casi a diario	Nunca	Pocas veces	Casi a diario	Autobús	Autobús	A pie	A pie	A pie
38	Pocas veces	Muchas veces	Nunca	Casi nunca	Muchas veces	Coche	Autobús	Autobús	Autobús	Autobús
39	Pocas veces	Muchas veces	Casi nunca	Nunca	A diario	A pie	A pie	A pie	A pie	Coche
40	Muchas veces	Muchas veces	Muchas veces	A diario	Casi a diario	Topo	Bicicleta	Bicicleta	Bicicleta	Bicicleta
41	Pocas veces	A diario	Pocas veces	Pocas veces	A diario	Autobús	A pie	A pie	A pie	A pie
42	Casi nunca	Muchas veces	Casi nunca	Casi nunca	A diario	A pie	A pie	A pie	A pie	A pie
43	Pocas veces	Casi a diario	Muchas veces	Nunca	Muchas veces	Autobús	Autobús	A pie	A pie	A pie
44	Nunca	Casi a diario	Nunca	Casi nunca	Casi a diario	Autobús	A pie	Autobús	A pie	A pie
45	Nunca	Casi nunca	Nunca	Nunca	A diario	A pie	A pie	A pie	A pie	A pie
46	Nunca	Casi nunca	Nunca	Nunca	A diario	A pie	A pie	A pie	A pie	A pie
47	Casi nunca	Muchas veces	Pocas veces	Casi nunca	A diario	A pie	A pie	A pie	A pie	A pie
48	Nunca	Pocas veces	Nunca	Nunca	A diario	Coche	A pie	Coche	A pie	A pie
49	Nunca	Pocas veces	Casi nunca	Muchas veces	A diario	A pie	A pie	Autobús	A pie	A pie
50	Pocas veces	Pocas veces	Pocas veces	A diario	A diario	A pie	Bicicleta	A pie	A pie	A pie
51	Nunca	Pocas veces	Casi nunca	Casi nunca	A diario	A pie	A pie	A pie	Bicicleta	A pie
52	Nunca	Pocas veces	Casi nunca	Muchas veces	A diario	A pie	A pie	A pie	A pie	A pie
53	Casi nunca	Pocas veces	Casi nunca	Muchas veces	Casi a diario	Bicicleta	A pie	A pie	A pie	Bicicleta
54	Nunca	Nunca	Nunca	Nunca	A diario	A pie	A pie	A pie	A pie	A pie
55	Nunca	Pocas veces	Nunca	Muchas veces	Muchas veces	Bicicleta	Bicicleta	Coche	A pie	A pie
56	Nunca	Nunca	Nunca	Nunca	A diario	A pie	A pie	A pie	A pie	A pie
57	Casi nunca	Pocas veces	Nunca	Nunca	Muchas veces	Coche	Autobús	Coche	Autobús	Autobús
58	Casi nunca	Muchas veces	Pocas veces	Muchas veces	A diario	A pie	A pie	A pie	A pie	A pie
59	Nunca	Muchas veces	Casi nunca	Pocas veces	A diario	Autobús	Autobús	A pie	A pie	A pie
60	Muchas veces	Muchas veces	Muchas veces	Muchas veces	Muchas veces	Coche	Topo	Autobús	Coche	Coche
61	Nunca	Casi nunca	Casi nunca	Casi nunca	Muchas veces	Coche	A pie	A pie	Coche	Autobús
62	Nunca	Casi a diario	Casi nunca	Nunca	Muchas veces	Autobús	Autobús	Autobús	A pie	A pie
63	Nunca	Muchas veces	Casi nunca	Casi nunca	Muchas veces	Autobús	Autobús	Autobús	Autobús	A pie
64	Casi nunca	Pocas veces	Pocas veces	Pocas veces	A diario	A pie	A pie	A pie	A pie	Autobús
65	Nunca	Pocas veces	Casi nunca	Casi nunca	Muchas veces	Coche	Autobús	Autobús	Coche	Autobús
66	Pocas veces	Pocas veces	Nunca	Pocas veces	Muchas veces	Coche	Autobús	Autobús	Bicicleta	A pie
67	Muchas veces	Muchas veces	Muchas veces	Nunca	Muchas veces	Autobús	Topo	A pie	Autobús	A pie
68	Casi nunca	Muchas veces	A diario	A diario	Casi a diario	Topo	Bicicleta	Bicicleta	Bicicleta	Bicicleta
69	Casi nunca	Muchas veces	Muchas veces	Nunca	Muchas veces	Topo	Autobús	A pie	A pie	Autobús
70	Nunca	Muchas veces	Muchas veces	Pocas veces	Muchas veces	Topo	Autobús	Autobús	Autobús	Autobús
71	Casi nunca	A diario	Casi nunca	Nunca	Pocas veces	Autobús	Autobús	Autobús	Autobús	Autobús
72	Nunca	A diario	Casi nunca	Nunca	A diario	A pie	A pie	A pie	Coche	A pie
73	Casi nunca	Muchas veces	Muchas veces	Nunca	Nunca	Coche	Autobús	Autobús	Coche	Autobús
74	Casi nunca	Casi a diario	Pocas veces	Pocas veces	Muchas veces	Autobús	Autobús	A pie	A pie	Autobús
75	Nunca	Muchas veces	Casi nunca	Casi nunca	Muchas veces	Autobús	Autobús	A pie	A pie	Autobús

76	Nunca	Pocas veces	Casi nunca	Nunca	A diario	A pie	A pie	A pie	Autobús	Autobús
77	Nunca	Casi a diario	Nunca	Nunca	Casi a diario	A pie	A pie	A pie	A pie	A pie
78	Nunca	Casi nunca	Casi nunca	Casi nunca	Muchas veces	Coche	Coche	A pie	A pie	Autobús
79	Casi a diario	Pocas veces	Nunca	Nunca	Nunca	Coche	Coche	Coche	Coche	Autobús
80	Casi nunca	Muchas veces	Casi nunca	Casi nunca	Muchas veces	Coche	Autobús	A pie	A pie	A pie
81	Nunca	A diario	Casi nunca	Nunca	A diario	Autobús	Autobús	Autobús	A pie	Autobús
82	Nunca	Casi a diario	Pocas veces	Nunca	Casi a diario	Autobús	Autobús	Autobús	A pie	A pie
83	Pocas veces	Pocas veces	Muchas veces	Nunca	Pocas veces	Coche	Topo	Topo	Topo	A pie
84	Pocas veces	Casi a diario	Pocas veces	Nunca	Casi a diario	Autobús	Autobús	Autobús	A pie	Autobús
85	Nunca	Pocas veces	Pocas veces	Nunca	Muchas veces	Coche	Autobús	A pie	A pie	Autobús
86	Nunca	Muchas veces	Nunca	Pocas veces	A diario	A pie	A pie	A pie	A pie	A pie
87	Nunca	Casi a diario	Nunca	Pocas veces	Casi a diario	Autobús	A pie	Autobús	A pie	A pie
88	Casi nunca	Muchas veces	Nunca	Nunca	Muchas veces	Autobús	Autobús	Autobús	Coche	A pie
89	Casi nunca	Muchas veces	Pocas veces	Casi nunca	Muchas veces	Autobús	Autobús	Autobús	Autobús	Autobús
90	Nunca	Muchas veces	Pocas veces	Casi a diario	A diario	Autobús	A pie	Autobús	A pie	A pie
91	Nunca	Muchas veces	Pocas veces	Pocas veces	Casi a diario	Autobús	A pie	A pie	Coche	Autobús
92	Nunca	Nunca	Nunca	Nunca	A diario	A pie	A pie	A pie	A pie	A pie
93	Casi nunca	Muchas veces	Casi nunca	A diario	A diario	Bicicleta	Bicicleta	A pie	A pie	A pie
94	Casi nunca	Casi a diario	Pocas veces	Pocas veces	A diario	Autobús	Autobús	A pie	A pie	Coche
95	Nunca	Muchas veces	Casi nunca	Muchas veces	Muchas veces	Autobús	Autobús	A pie	A pie	A pie
96	Casi nunca	Pocas veces	Muchas veces	Muchas veces	A diario	Topo	Bicicleta	A pie	A pie	A pie
97	Casi nunca	Casi nunca	Casi nunca	Casi nunca	A diario	A pie	A pie	A pie	A pie	A pie
98	Nunca	Pocas veces	Casi nunca	Nunca	A diario	Autobús	A pie	A pie	A pie	A pie
99	Casi nunca	Pocas veces	Casi nunca	Nunca	A diario	Autobús	A pie	A pie	A pie	A pie
100	Nunca	Pocas veces	Casi nunca	Nunca	A diario	A pie	A pie	A pie	A pie	A pie
101	Casi nunca	A diario	Nunca	Muchas veces	A diario	Autobús	Autobús	A pie	A pie	A pie
102	Pocas veces	Pocas veces	Pocas veces	Nunca	A diario	A pie	A pie	A pie	A pie	A pie
103	Casi nunca	A diario	Casi nunca	Pocas veces	A diario	Autobús	Autobús	A pie	A pie	Coche
104	Casi nunca	Casi a diario	Pocas veces	Pocas veces	A diario	A pie	A pie	A pie	A pie	Coche
105	Nunca	Casi a diario	Nunca	Nunca	Nunca	Autobús	Coche	A pie	A pie	A pie
106	Nunca	Muchas veces	Pocas veces	Nunca	A diario	A pie	A pie	A pie	A pie	A pie
107	Casi a diario	Pocas veces	Nunca	Nunca	Muchas veces	Coche	A pie	A pie	A pie	A pie
108	Casi nunca	Pocas veces	Pocas veces	Pocas veces	Muchas veces	Coche	A pie	A pie	A pie	Autobús
109	Nunca	Muchas veces	Pocas veces	Casi nunca	Casi a diario	Autobús	Autobús	Autobús	A pie	A pie
110	Nunca	Casi a diario	Casi nunca	Nunca	Casi a diario	A pie	A pie	A pie	A pie	Autobús
111	Casi nunca	A diario	Casi nunca	Nunca	A diario	Autobús	Autobús	Autobús	A pie	Autobús
112	Pocas veces	Muchas veces	Nunca	Nunca	Muchas veces	Coche	Autobús	Autobús	Coche	A pie
113	Nunca	Nunca	Nunca	Nunca	Pocas veces	Coche	Coche	A pie	A pie	Coche
114	Pocas veces	Muchas veces	Casi nunca	Pocas veces	Casi a diario	Autobús	Topo	Topo	Autobús	Autobús
115	Nunca	Muchas veces	Pocas veces	Casi nunca	Casi a diario	A pie	Autobús	A pie	Coche	Autobús
116	Nunca	Pocas veces	Nunca	Nunca	Pocas veces	Coche	Coche	Coche	Coche	A pie

Núm.	Teniendo en cuenta el tr	En caso de haber marca	¿Cómo valoras la c	¿Y respecto a los	¿Son a	¿Están	¿Están	En general, ¿Cóm	Escribe aquí alguna aportac	¿Cuenta	Desde tu domicilio/lugar de t
1	3-5 minutos a pie		Buena	Normal	Sí	No	Sí	Bueno		Sí	<5 minutos a pie
2	1-2 minutos a pie		Muy buena	Buena	Sí	No	Sí	Bueno		Sí	<5 minutos a pie
3	1-2 minutos a pie		Buena	Buena	Sí	Sí	Sí	Bueno		Sí	11-15 minutos a pie
4	3-5 minutos a pie		Buena	Normal	Sí	No	Sí	Bueno		No	+15 minutos a pie
5	1-2 minutos a pie		Buena	Buena	Sí	Sí	Sí	Bueno	Más habitual la línea 26 de t	Sí	+15 minutos a pie
6	1-2 minutos a pie		Muy buena	Muy buena	Sí	No	Sí	Bueno		Sí	<5 minutos a pie
7	3-5 minutos a pie		Buena	Buena	Sí	Sí	Sí	Bueno		Sí	<5 minutos a pie
8	1-2 minutos a pie		Muy buena	Buena	Sí	Sí	Sí	Bueno		Sí	<5 minutos a pie
9	3-5 minutos a pie		Buena	Buena	Sí	No	No	Bueno		Sí	<5 minutos a pie
10	3-5 minutos a pie		Buena	Buena	Sí	Sí	Sí	Bueno		Sí	6-10 minutos a pie
11	3-5 minutos a pie		Muy buena	Buena	Sí	Sí	Sí	Bueno		Sí	<5 minutos a pie
12	1-2 minutos a pie		Muy buena	Buena	Sí	Sí	Sí	Muy bueno		Sí	<5 minutos a pie
13	1-2 minutos a pie		Muy buena	Muy buena	Sí	Sí	Sí	Muy bueno	Pienso que el tema de las p	Sí	6-10 minutos a pie
14	1-2 minutos a pie		Muy buena	Muy buena	Sí	No	Sí	Muy bueno		Sí	6-10 minutos a pie
15	3-5 minutos a pie		Normal	Muy mala	Sí	No	Sí	Normal	Para ir a la universidad no h	Sí	11-15 minutos a pie
16	3-5 minutos a pie		Buena	Buena	Sí	Sí	Sí	Normal		Sí	<5 minutos a pie
17	3-5 minutos a pie		Buena	Normal	Sí	Sí	Sí	Normal		Sí	11-15 minutos a pie
18	3-5 minutos a pie		Normal	Normal	Sí	No	Sí	Normal		Sí	<5 minutos a pie
19	3-5 minutos a pie		Buena	Normal	Sí	No	Sí	Bueno		Sí	<5 minutos a pie
20	3-5 minutos a pie		Buena	Buena	Sí	No	No	Bueno		Sí	11-15 minutos a pie
21	3-5 minutos a pie		Buena	Normal	Sí	Sí	Sí	Bueno		No	+15 minutos a pie
22	6-10 minutos a pie		Muy buena	Muy buena	Sí	No	Sí	Bueno		No	+15 minutos a pie
23	3-5 minutos a pie		Normal	Normal	Sí	Sí	Sí	Bueno	vivo y trabajo en el Centro	No	6-10 minutos a pie
24	3-5 minutos a pie		Muy buena	Muy buena	Sí	No	No	Bueno		Sí	11-15 minutos a pie
25	3-5 minutos a pie		Muy buena	Muy buena	Sí	No	No	Bueno		Sí	11-15 minutos a pie
26	6-10 minutos a pie		Buena	Buena	Sí	Sí	Sí	Bueno		Sí	6-10 minutos a pie
27	3-5 minutos a pie		Muy buena	Muy buena	Sí	Sí	Sí	Muy bueno		Sí	11-15 minutos a pie
28	1-2 minutos a pie		Muy buena	Normal	Sí	No	No	Normal	La segunda pregunta es abs La quinta pregunta es absur Trabajo fuera de la ciudad. f	No	<5 minutos a pie
29	3-5 minutos a pie		Normal	Normal	Sí	No	No	Normal		No	11-15 minutos a pie
30	3-5 minutos a pie		Normal	Mala	Sí	No	No	Normal	Donde he puesto coche par	Sí	<5 minutos a pie
31	6-10 minutos a pie		Muy buena	Muy buena	Sí	No	Sí	Normal		Sí	+15 minutos a pie
32	6-10 minutos a pie		Muy buena	Muy buena	Sí	Sí	Sí	Normal		Sí	6-10 minutos a pie
33	6-10 minutos a pie		Muy buena	Mala	Sí	No	No	Bueno		Sí	6-10 minutos a pie
34	1-2 minutos a pie		Buena	Buena	Sí	No	Sí	Bueno		Sí	+15 minutos a pie
35	3-5 minutos a pie		Normal	Mala	Sí	No	Sí	Malo		Sí	6-10 minutos a pie
36	6-10 minutos a pie		Normal	Mala	No	No	No	Malo		Sí	6-10 minutos a pie
37	6-10 minutos a pie		Buena	Mala	Sí	No	No	Malo		Sí	6-10 minutos a pie
38	6-10 minutos a pie		Buena	Normal	Sí	No	No	Malo		No	11-15 minutos a pie
39	1-2 minutos a pie	Egia - bus	Muy buena	Buena	Sí	No	Sí	Muy bueno		Sí	11-15 minutos a pie
40	3-5 minutos a pie	Egia - bus	Muy buena	Muy buena	Sí	Sí	Sí	Muy bueno		Sí	+15 minutos a pie
41	6-10 minutos a pie	Egia - bus	Muy buena	Muy buena	Sí	No	Sí	Muy bueno		Sí	6-10 minutos a pie
42	1-2 minutos a pie	Egia - bus	Muy buena	Muy buena	Sí	Sí	No	Muy bueno		Sí	<5 minutos a pie
43	6-10 minutos a pie	Egia - bus	Buena	Normal	No	No	No	Normal	Egia está siendo muy afecta	Sí	<5 minutos a pie
44	+10 minutos a pie	Egia, autobús	Normal	Mala	No	No	No	Normal		Sí	6-10 minutos a pie
45	6-10 minutos a pie	Egia, autobús	Buena	Normal	No	No	No	Normal		Sí	+15 minutos a pie
46	6-10 minutos a pie	Egia, autobús	Normal	Mala	No	No	No	Normal		No	6-10 minutos a pie
47	3-5 minutos a pie	Egia, autobús	Buena	Normal	Sí	Sí	Sí	Bueno		Sí	<5 minutos a pie
48	1-2 minutos a pie		Buena	Buena	Sí	Sí	Sí	Bueno		Sí	+15 minutos a pie
49	1-2 minutos a pie		Muy buena	Muy buena	Sí	No	Sí	Bueno		Sí	+15 minutos a pie
50	3-5 minutos a pie		Muy buena	Buena	Sí	Sí	Sí	Bueno		Sí	+15 minutos a pie
51	1-2 minutos a pie		Muy buena	Buena	Sí	Sí	Sí	Bueno		Sí	<5 minutos a pie
52	3-5 minutos a pie		Buena	Buena	Sí	No	No	Bueno		Sí	6-10 minutos a pie
53	1-2 minutos a pie		Muy buena	Buena	Sí	Sí	Sí	Bueno		Sí	<5 minutos a pie
54	6-10 minutos a pie		Buena	Normal	Sí	No	No	Bueno		Sí	11-15 minutos a pie
55	3-5 minutos a pie		Muy buena	Buena	Sí	Sí	Sí	Muy bueno		Sí	11-15 minutos a pie
56	3-5 minutos a pie		Muy buena	Muy buena	Sí	No	Sí	Muy bueno		Sí	+15 minutos a pie
57	6-10 minutos a pie		Buena	Buena	Sí	No	No	Muy bueno		Sí	6-10 minutos a pie
58	6-10 minutos a pie		Normal	Mala	Sí	No	No	Normal		Sí	6-10 minutos a pie
59	1-2 minutos a pie		Muy buena	Buena	Sí	No	No	Normal		Sí	<5 minutos a pie
60	3-5 minutos a pie		Buena	Normal	Sí	No	No	Normal		Sí	<5 minutos a pie
61	3-5 minutos a pie		Buena	Normal	Sí	No	No	Normal		Sí	11-15 minutos a pie
62	6-10 minutos a pie		Muy buena	Normal	No	No	No	Normal		Sí	+15 minutos a pie
63	6-10 minutos a pie		Buena	Normal	No	No	No	Normal		Sí	11-15 minutos a pie
64	6-10 minutos a pie		Buena	Normal	Sí	Sí	Sí	Normal		Sí	11-15 minutos a pie
65	1-2 minutos a pie		Buena	Buena	Sí	Sí	Sí	Bueno		No	11-15 minutos a pie
66	3-5 minutos a pie		Muy buena	Normal	Sí	No	No	Bueno		Sí	<5 minutos a pie
67	1-2 minutos a pie		Muy buena	Buena	Sí	No	No	Bueno		No	+15 minutos a pie
68	+10 minutos a pie	Txomin Enea // Topoa	Buena	Normal	Sí	Sí	Sí	Bueno	Asturuetan /goizean goiz	No	11-15 minutos a pie
69	6-10 minutos a pie	Txomin Enea // Topoa	Normal	Mala	Sí	Sí	No	Bueno		No	<5 minutos a pie
70	+10 minutos a pie	Desde Txomin hasta el t	Normal	Mala	Sí	Sí	Sí	Bueno		No	11-15 minutos a pie
71	3-5 minutos a pie	Desde Txomin hasta el t	Muy buena	Muy buena	Sí	Sí	Sí	Muy bueno		Sí	11-15 minutos a pie
72	1-2 minutos a pie	Desde Txomin hasta el t	Muy buena	Buena	Sí	Sí	Sí	Muy bueno		Sí	<5 minutos a pie
73	3-5 minutos a pie	Desde Txomin hasta el t	Normal	Mala	Sí	No	No	Normal		No	<5 minutos a pie
74	3-5 minutos a pie	Desde Txomin hasta el t	Buena	Mala	No	No	No	Normal		No	6-10 minutos a pie
75	3-5 minutos a pie	Desde Txomin hasta el t	Normal	Normal	Sí	Sí	Sí	Normal		No	6-10 minutos a pie

76	3-5 minutos a pie		Normal	Normal	Sí	Sí	Sí	Bueno		No	<5 minutos a pie
77	6-10 minutos a pie		Normal	Muy mala	No	No	No	Normal		No	11-15 minutos a pie
78	6-10 minutos a pie		Mala	Muy mala	Sí	No	No	Malo		No	<5 minutos a pie
79	+10 minutos a pie	Okendotegi en Martutene	Mala	Mala	No	Sí	Sí	Muy malo	alejados del transporte pub	No	<5 minutos a pie
80	3-5 minutos a pie		Normal	Mala	Sí	No	No	Normal		No	<5 minutos a pie
81	6-10 minutos a pie		Mala	Muy mala	Sí	No	No	Normal		No	6-10 minutos a pie
82	6-10 minutos a pie		Mala	Muy mala	Sí	No	No	Normal		No	+15 minutos a pie
83	+10 minutos a pie	Martutene al topo de loic	Mala	Muy mala	Sí	No	No	Normal		No	<5 minutos a pie
84	3-5 minutos a pie		Normal	Muy mala	Sí	No	No	Normal		No	+15 minutos a pie
85	6-10 minutos a pie		Mala	Muy mala	Sí	No	No	Normal		No	6-10 minutos a pie
86	1-2 minutos a pie		Muy buena	Muy buena	Sí	No	No	Bueno		No	+15 minutos a pie
87	3-5 minutos a pie		Muy buena	Muy buena	Sí	Sí	Sí	Bueno		Sí	6-10 minutos a pie
88	3-5 minutos a pie		Muy buena	Muy buena	Sí	Sí	Sí	Bueno		No	+15 minutos a pie
89	3-5 minutos a pie		Muy buena	Buena	Sí	Sí	Sí	Bueno		Sí	6-10 minutos a pie
90	3-5 minutos a pie		Muy buena	Muy buena	Sí	Sí	Sí	Muy bueno		No	<5 minutos a pie
91	3-5 minutos a pie		Muy buena	Muy buena	Sí	Sí	Sí	Muy bueno		No	<5 minutos a pie
92	3-5 minutos a pie		Muy buena	Muy buena	Sí	Sí	Sí	Muy bueno		Sí	+15 minutos a pie
93	1-2 minutos a pie		Muy buena	Buena	Sí	Sí	Sí	Bueno		No	<5 minutos a pie
94	1-2 minutos a pie		Muy buena	Buena	Sí	Sí	Sí	Bueno		No	<5 minutos a pie
95	3-5 minutos a pie		Muy buena	Muy buena	Sí	Sí	Sí	Muy bueno		No	6-10 minutos a pie
96	+10 minutos a pie	Parte zaharretik easo pie	Muy buena	Muy buena	Sí	No	Sí	Muy bueno		No	+15 minutos a pie
97	3-5 minutos a pie		Buena	Buena	Sí	No	No	Normal		No	<5 minutos a pie
98	6-10 minutos a pie		Muy buena	Muy buena	Sí	No	Sí	Muy bueno		Sí	<5 minutos a pie
99	+10 minutos a pie	NO ES UN BARRIO , ES	Muy buena	Muy buena	Sí	Sí	Sí	Muy bueno	Mejoraría la accesibilidad, c	No	<5 minutos a pie
100	3-5 minutos a pie		Buena	Buena	Sí	No	Sí	Bueno		No	<5 minutos a pie
101	1-2 minutos a pie		Muy buena	Muy buena	Sí	No	No	Bueno	Faltan abonos mensuales o	No	<5 minutos a pie
102	1-2 minutos a pie		Buena	Buena	Sí	No	No	Bueno		No	<5 minutos a pie
103	3-5 minutos a pie		Muy buena	Buena	Sí	Sí	Sí	Bueno		No	6-10 minutos a pie
104	3-5 minutos a pie		Muy buena	Buena	Sí	No	Sí	Muy bueno		No	<5 minutos a pie
105	1-2 minutos a pie		Muy buena	Muy buena	Sí	No	Sí	Muy bueno		No	<5 minutos a pie
106	3-5 minutos a pie		Muy buena	Buena	Sí	Sí	Sí	Muy bueno		No	<5 minutos a pie
107	3-5 minutos a pie		Muy buena	Normal	Sí	Sí	Sí	Bueno		No	<5 minutos a pie
108	1-2 minutos a pie		Muy buena	Buena	Sí	Sí	Sí	Bueno		Sí	<5 minutos a pie
109	3-5 minutos a pie		Buena	Normal	Sí	Sí	Sí	Bueno		Sí	6-10 minutos a pie
110	3-5 minutos a pie		Buena	Buena	Sí	Sí	Sí	Bueno		Sí	6-10 minutos a pie
111	3-5 minutos a pie		Buena	Normal	Sí	No	No	Bueno		Sí	<5 minutos a pie
112	3-5 minutos a pie		Muy mala	Muy mala	Sí	Sí	Sí	Malo		No	+15 minutos a pie
113	6-10 minutos a pie		Buena	Buena	Sí	Sí	Sí	Normal		No	6-10 minutos a pie
114	6-10 minutos a pie		Buena	Normal	Sí	Sí	Sí	Normal		Sí	6-10 minutos a pie
115	3-5 minutos a pie		Buena	Buena	Sí	Sí	Sí	Normal		Sí	6-10 minutos a pie
116	3-5 minutos a pie		Normal	Normal	Sí	No	No	Bueno		No	<5 minutos a pie

Núm.	¿El can Si echas en falta algún servi	¿Cómo describiré	¿Y su estado actu	Sientes que	¿Te sientes segura en la cal	Considerando el apartado de	Considerando el a	¿El servi	¿Cómo afecta el sistema de	
1	Sí	Buena	Malo	Mejor	Sí	El vehículo privado	Bastante	Sí	Dificulta un poco	
2	Sí	Buena	Bueno	Igual	Sí	El vehículo privado	Bastante			
3	Sí	Buena	Bueno	Igual	Sí	El vehículo privado	Bastante	Sí	Facilita un poco	
4	Sí	Normal	Malo	Igual	A veces	El vehículo privado	Poco			
5	Sí	Buena	Bueno	Peor	A veces	El vehículo privado	Bastante		No afecta	
6	Sí	Muy buena	Muy bueno	Igual	Sí	El vehículo privado	Bastante			
7	Sí	Buena	Bueno	Igual	Sí	El vehículo privado	Bastante	Sí	Facilita un poco	
8	Sí	Buena	Bueno	Igual	Sí	El vehículo privado	Poco	No	No afecta	
9	Sí	Buena	Bueno	Igual	Sí	El vehículo privado	Mucho	Sí	Facilita un poco	
10	Sí	Buena	Normal	Mejor	Solo de día	El vehículo privado	Bastante	No	No afecta	
11	Sí	Buena	Bueno	Igual	Sí	El vehículo privado	Bastante	No	No afecta	
12	Sí	Muy buena	Bueno	Igual	Sí	El peatón	Mucho	Sí	Facilita un poco	
13	Sí	Mala	Normal	Peor	Sí	El peatón	Poco			
14	Sí	Buena	Normal	Mejor	Solo de día	El vehículo privado	Bastante			
15	Sí	Normal	Normal	Peor	A veces	El transporte público	Bastante			
16	Sí	Buena	Bueno	Mejor	A veces	El transporte público	Mucho	Sí	Facilita un poco	
17	Sí	Buena	Bueno	Mejor	Sí	El vehículo privado	Bastante	No	No afecta	
18	Sí	Buena	Bueno	Igual	Sí	El vehículo privado	Bastante	Sí	Facilita un poco	
19	Sí	Buena	Bueno	Igual	Sí	El vehículo privado	Poco	No	No afecta	
20	Sí	Normal	Normal	Igual	A veces	El vehículo privado	Poco	No	Dificulta un poco	
21	Sí	Normal	Bueno	Igual	A veces	El vehículo privado	Poco	Sí	No afecta	
22	Sí	Buena	Bueno	Mejor	Sí	El peatón	Bastante	No	No afecta	
23	Sí	casa de cultura , polideportiv	Buena	Normal	Mejor	Sí	El vehículo privado	Bastante	No	No afecta
24	Sí		Muy buena	Muy bueno	Mejor	Sí	El vehículo privado	Bastante		
25	Sí		Muy buena	Muy bueno	Mejor	Sí	El vehículo privado	Bastante	No	No afecta
26	No		Buena	Normal	Mejor	A veces	El transporte público	Poco	Sí	Facilita mucho
27	Sí		Muy buena	Muy bueno	Igual	Sí	El vehículo privado	Bastante	No	No afecta
28	Sí	Falta: polideportivo, bibliotec Nefasto servicio de basuras:	Mala	Malo	Peor	Solo de día	El vehículo privado	Nada	No	Dificulta mucho
29	Sí	Casa de cultura, polideportiv	Mala	Malo	Igual	Solo de día	El vehículo privado	Poco	No	Facilita un poco
30	No	No es adecuado por las obr	Normal	Malo	Peor	A veces	El vehículo privado	Mucho	Sí	Dificulta un poco
31	Sí		Buena	Bueno	Igual	Sí	El vehículo privado	Mucho		
32	Sí		Muy buena	Muy bueno	Mejor	Sí	El vehículo privado	Bastante	No	Dificulta un poco
33	No		Mala	Normal	Peor	Sí	El transporte público	Poco	No	No afecta
34	Sí		Normal	Bueno	Igual	Sí	El peatón	Poco		
35	Sí	Frontoi irekia	Mala	Normal	Peor	Solo de día	El peatón	Poco		
36	Sí		Buena	Bueno	Igual	A veces	El vehículo privado	Poco		
37	Sí		Normal	Normal	Igual	Sí	El vehículo privado	Bastante	No	Dificulta un poco
38	No		Mala	Malo	Peor	A veces	El vehículo privado	Poco	No	Dificulta mucho
39	Sí		Normal	Normal	Igual	Solo de día	El transporte público	Bastante	Sí	Facilita mucho
40	Sí		Normal	Normal	Peor	Sí	El vehículo privado	Bastante	Sí	Dificulta un poco
41	Sí		Mala	Malo	Mejor	Sí	El vehículo privado	Poco		
42	Sí		Buena	Bueno	Igual	A veces	El peatón	Bastante	Sí	No afecta
43	Sí	He vivido en otros barrios an	Normal	Normal	Igual	A veces	El peatón	Poco	No	Dificulta un poco
44	Sí		Normal	Normal	Igual	A veces	El vehículo privado	Bastante	No	Dificulta mucho
45	No		Mala	Malo	Peor	A veces	El vehículo privado	Poco		
46	No		Normal	Normal	Peor	Sí	El vehículo privado	Poco	No	Dificulta mucho
47	Sí	(No respondo a esta pregun	Buena	Bueno	Mejor	Sí	El vehículo privado	Poco		
48	Sí		Normal	Normal	Igual	Solo de día	El peatón	Bastante	Sí	No afecta
49	Sí		Normal	Normal	Igual	A veces	El vehículo privado	Poco	Sí	Facilita un poco
50	Sí		Muy buena	Bueno	Mejor	Sí	La bicicleta	Bastante	Sí	Facilita un poco
51	Sí		Buena	Bueno	Mejor	Sí	El peatón	Bastante		
52	Sí		Normal	Normal	Mejor	Solo de día	La bicicleta	Bastante		
53	Sí		Muy buena	Muy bueno	Mejor	Sí	El vehículo privado	Bastante	No	No afecta
54	Sí		Buena	Bueno	Mejor	A veces	El peatón	Bastante		
55	Sí		Buena	Bueno	Igual	Sí	El peatón	Bastante	No	Dificulta mucho
56	Sí		Buena	Bueno	Mejor	A veces	El peatón	Bastante		
57	Sí		Buena	Bueno	Igual	Sí	El vehículo privado	Poco	No	Dificulta un poco
58	Sí	Tener el ambulatorio más ce	Normal	Normal	Peor	A veces	El vehículo privado	Poco		
59	Sí		Buena	Normal	Mejor	Solo de día	El peatón	Bastante	No	No afecta
60	Sí		Muy buena	Muy bueno	Mejor	Sí	El transporte público	Bastante	Sí	Facilita un poco
61	Sí		Buena	Bueno	Igual	Sí	El vehículo privado	Bastante		
62	No		Buena	Bueno	Igual	Sí	El vehículo privado	Bastante	Sí	Facilita un poco
63	No		Normal	Normal	Igual	Solo de día	El peatón	Bastante	No	Dificulta un poco
64	Sí		Buena	Muy bueno	Igual	Sí	El vehículo privado	Bastante	No	No afecta
65	Sí		Muy buena	Muy bueno	Igual	Sí	El vehículo privado	Bastante	No	Facilita mucho
66	Sí		Normal	Normal	Peor	Sí	El peatón	Bastante		
67	Sí		Normal	Malo	Peor	Sí	El peatón	Bastante		
68	Sí	Era askotako dendak, banke	Mala	Normal	Peor	Sí	El vehículo privado	Poco	Sí	Dificulta un poco
69	Sí		Normal	Normal	Igual	A veces	El vehículo privado	Poco	No	Dificulta un poco
70	Sí		Normal	Normal	Igual	Sí	El peatón	Bastante	No	Dificulta un poco
71	Sí		Muy buena	Muy bueno	Igual	Sí	El transporte público	Mucho	Sí	Facilita mucho
72	Sí		Buena	Bueno	Igual	Sí	El peatón	Bastante	Sí	No afecta
73	Sí		Normal	Normal	Peor	A veces	El vehículo privado	Poco		
74	No		Normal	Malo	Peor	A veces	El vehículo privado	Poco	No	Dificulta mucho
75	Sí		Normal	Malo	Igual	A veces	El vehículo privado	Poco		

76	No		Normal	Malo	Peor	A veces	El vehículo privado	Poco	No	Dificulta mucho
77	No		Normal	Malo	Peor	Sí	El vehículo privado	Poco	No	Dificulta mucho
78	No		Normal	Malo	Igual	A veces	El vehículo privado	Poco	No	Dificulta un poco
79	No		Muy mala	Malo	Peor	Sí	El transporte público	Poco	Sí	Dificulta un poco
80	Sí		Normal	Malo	Peor	A veces	El vehículo privado	Poco		
81	No		Normal	Normal	Peor	Sí	El vehículo privado	Bastante	No	Dificulta mucho
82	Sí		Mala	Malo	Peor	A veces	El vehículo privado	Poco		
83	No		Mala	Muy malo	Peor	A veces	El vehículo privado	Poco	No	Dificulta mucho
84	Sí		Normal	Normal	Igual	Sí	El vehículo privado	Poco	No	Dificulta un poco
85	No		Mala	Malo	Peor	Solo de día	El vehículo privado	Nada	No	Dificulta mucho
86	Sí		Buena	Bueno	Igual	Sí	El peatón	Bastante	No	No afecta
87	Sí		Buena	Normal	Igual	Sí	El peatón	Bastante	Sí	Facilita un poco
88	Sí		Buena	Normal	Igual	A veces	El peatón	Bastante	No	No afecta
89	Sí		Buena	Bueno	Igual	Sí	El peatón	Bastante	No	No afecta
90	Sí	No hay centro deportivo ni c	Normal	Bueno	Peor	A veces	El vehículo privado	Poco	Sí	Facilita un poco
91	Sí		Normal	Normal	Igual	Sí	El peatón	Poco		
92	Sí		Buena	Bueno	Igual	Sí	El peatón	Bastante	No	No afecta
93	Sí	Centro Deportivo, Centro Cu	Mala	Normal	Peor	Sí	El peatón	Bastante	No	No afecta
94	Sí		Normal	Malo	Igual	Solo de día	El peatón	Bastante	Sí	No afecta
95	Sí	Gasite lekua, Haurtxoteka, K	Muy mala	Malo	Peor	Sí	El peatón	Bastante	Sí	No afecta
96	Sí	Servicio deportivo, haur txok	Normal	Malo	Peor	A veces	El peatón	Bastante	Sí	No afecta
97	Sí		Mala	Malo	Peor	A veces	El peatón	Bastante		
98	Sí		Muy mala	Muy malo	Peor	A veces	El peatón	Bastante	No	No afecta
99	Sí	Polideportivo, centro cultural	Mala	Malo	Peor	Sí	El peatón	Bastante		
100	Sí		Mala	Malo	Peor	Solo de día	El peatón	Poco	No	No afecta
101	Sí	Piscina, Centro deportivo pú	Buena	Bueno	Peor	A veces	El transporte público	Bastante	Sí	Facilita mucho
102	No		Mala	Malo	Peor	No	El peatón	Poco		
103	No	Kultur etxea, Haurtxoko, Gaz	Muy mala	Malo	Peor	Solo de día	El peatón	Poco	Sí	No afecta
104	Sí	mas tiendas de comestibles,	Muy mala	Muy malo	Peor	Solo de día	El peatón	Bastante		
105	Sí	Polideportivo, supermercado	Muy mala	Muy malo	Peor	Sí	El peatón	Poco		
106	Sí	Kiroldegia eta kultur etxea fa	Mala	Bueno	Peor	Sí	El peatón	Poco	Sí	No afecta
107	Sí		Muy mala	Bueno	Peor	A veces	El peatón	Bastante	No	Facilita un poco
108	Sí		Muy buena	Muy bueno	Igual	Sí	El peatón	Bastante		
109	Sí		Muy buena	Muy bueno	Mejor	Sí	El vehículo privado	Bastante	Sí	Facilita mucho
110	Sí		Buena	Bueno	Mejor	Sí	El vehículo privado	Bastante	No	No afecta
111	Sí		Buena	Muy bueno	Mejor	Solo de día	El transporte público	Bastante	Sí	Facilita mucho
112	Sí	Estación de tren y más frecue	Buena	Bueno	Mejor	Sí	El peatón	Poco	No	Dificulta un poco
113	Sí		Buena	Muy bueno	Mejor	Sí	El vehículo privado	Poco	No	No afecta
114	Sí		Buena	Muy bueno	Mejor	A veces	El vehículo privado	Bastante	No	Dificulta un poco
115	Sí		Buena	Normal	Mejor	A veces	El peatón	Bastante	No	Dificulta un poco
116	Sí	No hay ningún centro cultura	Buena	Bueno	Igual	Sí	El transporte público	Bastante	No	Dificulta un poco

Núm.	Para mis traslados diarios ut	La oferta de serv	La oferta de ser	Vivir en mi barric	Escribe aquí cualquier aportación o sugerencia que quieras hacer.
1	La frecuencia del transporte	Verdadero	Falso	Verdadero	
2					
3	Fuera más barato	Verdadero	Verdadero	Verdadero	
4					
5	La frecuencia del transporte	Verdadero	Verdadero	Verdadero	
6					
7	La frecuencia del transporte	Verdadero	Verdadero	Verdadero	
8	Fuera más barato	Verdadero	Verdadero	Verdadero	
9	La frecuencia del transporte	Verdadero	Verdadero	Verdadero	
10	Fuera más barato	Verdadero	Verdadero	Verdadero	
11	Fuera más barato	Verdadero	Verdadero	Verdadero	
12	No lo utilizaría más	Verdadero	Verdadero	Verdadero	Creo que mi barrio está bastante equilibrado entre transporte público, peatones y coches privados, no creo que sob
13					
14					
15					
16	La frecuencia del transporte	Verdadero	Verdadero	Verdadero	
17	No lo utilizaría más	Falso	Falso	Falso	
18	No lo utilizaría más	Verdadero	Verdadero	Verdadero	
19	Fuera más barato	Verdadero	Verdadero	Verdadero	
20	La frecuencia del transporte	Falso	Verdadero	Verdadero	
21	La frecuencia del transporte	Verdadero	Verdadero	Verdadero	
22	Lo tuviera más cerca de cas	Verdadero	Falso	Verdadero	
23	La oferta de líneas de trans	Falso	Falso		No hay equipamientos escolares públicos, los niños y niñas o se desplazan fuera del barrio o van a un colegio conc
24					
25	No lo utilizaría más	Falso	Falso	Verdadero	
26	No lo utilizaría más	Verdadero	Verdadero	Verdadero	
27	Fuera más barato	Falso	Falso	Verdadero	
28	La frecuencia del transporte	Falso	Falso	Falso	
29	La frecuencia del transporte	Falso	Falso	Verdadero	
30	No lo utilizaría más	Falso	Verdadero	Verdadero	
31					
32	No lo utilizaría más	Verdadero	Verdadero	Verdadero	
33	Lo tuviera más cerca de cas	Falso	Falso	Verdadero	
34					
35					
36					
37	La oferta de líneas de trans	Falso	Falso	Verdadero	
38	La oferta de líneas de trans	Falso	Falso	Falso	
39	No lo utilizaría más	Verdadero	Verdadero	Verdadero	
40	Fuera más accesible	Falso	Verdadero	Verdadero	ENTRAR CON CARRITO DE BEBÉ O SILLA DE RUEDAS EN EL AUTOBÚS DE EGIA A VECES ES IMPOSIBLE, D
41					
42	La oferta de líneas de trans	Verdadero	Verdadero	Verdadero	
43	La frecuencia del transporte fuera mayor	Falso	Falso	Falso	En algunos casos me he visto obligada a contestar porque no me dejaba avanzar si no y hubiera preferido no hacer
44	La frecuencia del transporte	Verdadero	Falso	Falso	
45					
46	La frecuencia del transporte	Falso	Falso	Verdadero	
47					
48	No lo utilizaría más	Verdadero	Falso	Falso	
49	No lo utilizaría más	Verdadero	Falso	Verdadero	
50	No lo utilizaría más	Verdadero	Verdadero	Verdadero	
51					
52					
53	La oferta de líneas de trans	Verdadero	Verdadero	Verdadero	
54					
55	La frecuencia del transporte	Verdadero	Verdadero	Verdadero	
56					
57	La oferta de líneas de trans	Falso	Falso	Falso	
58					
59	Fuera más barato, No lo utilizaría más				
60	No lo utilizaría más	Verdadero	Verdadero	Verdadero	
61					
62	La oferta de líneas de trans	Verdadero	Falso	Verdadero	
63	La oferta de líneas de trans	Falso	Falso	Falso	
64	No lo utilizaría más	Verdadero	Verdadero	Verdadero	
65	No lo utilizaría más	Verdadero	Verdadero	Verdadero	
66					
67					
68	La frecuencia del transporte	Falso	Falso	Falso	
69	La frecuencia del transporte	Falso	Falso	Verdadero	
70	La oferta de líneas de trans	Falso	Falso	Falso	
71	Fuera más accesible	Verdadero	Verdadero	Verdadero	
72	No lo utilizaría más	Verdadero	Verdadero	Verdadero	
73					
74	La oferta de líneas de trans	Falso	Falso	Falso	
75					

76	La oferta de líneas de transp	Falso	Falso	Falso				
77	La frecuencia del transporte	Falso	Falso	Falso				
78	La oferta de líneas de transp	Falso	Falso	Falso				
79	La frecuencia del transporte	Verdadero		Verdadero				
80								
81	La frecuencia del transporte	Falso	Falso	Falso				
82								
83	La oferta de líneas de transp	Falso	Falso	Falso				
84	La frecuencia del transporte	Falso	Falso	Falso				
85	La frecuencia del transporte	Falso	Falso	Falso				
86	No lo utilizaría más	Falso	Falso	Falso				
87	La frecuencia del transporte	Falso	Verdadero	Verdadero				
88	Fuera más barato	Verdadero	Verdadero	Verdadero				
89	Fuera más accesible	Falso	Verdadero	Verdadero				
90	No lo utilizaría más	Falso	Falso	Verdadero				
91								
92	No lo utilizaría más	Verdadero	Verdadero	Verdadero				
93		Falso	Verdadero	Verdadero				
94	No lo utilizaría más	Verdadero	Verdadero	Verdadero				
95	Fuera más barato	Falso	Falso	Falso	Falta centro de día público para mayores			
96	No lo utilizaría más	Falso	Falso	Verdadero	Vivo en un barrio donde los equipamientos están pensados para los de fuera. No se cuidan espacios como el frontón			
97					Lo que se dice espacio peatonal equivale a espacio de bares y terrazas a menudo, es decir, se les denomina calles			
98	No lo utilizaría más	Verdadero	Verdadero	Falso				
99				Verdadero	Soy cuidadora de Ama y vivimos en el mismo barrio por lo que las anteriores preguntas no me afectan			
100	No lo utilizaría más	Falso	Falso	Verdadero				
101	La frecuencia del transporte	Falso	Falso	Falso	Me es imposible realizar actividades deportivas o culturales en mi barrio y para algunos servicios médicos debo ir a			
102								
103	La frecuencia del transporte	Falso	Falso	Verdadero				
104								
105								
106	No lo utilizaría más	Falso	Falso	Verdadero				
107	No lo utilizaría más							
108								
109	No lo utilizaría más	Verdadero	Verdadero	Verdadero				
110	La oferta de líneas de transp	Falso	Falso	Falso				
111	No lo utilizaría más	Verdadero	Verdadero	Verdadero				
112	La frecuencia del transporte	Falso	Falso	Verdadero				
113	No lo utilizaría más	Falso	Falso	Falso				
114	La frecuencia del transporte	Falso	Falso	Falso				
115	La oferta de líneas de transp	Verdadero	Verdadero	Falso				
116	La oferta de líneas de transp	Falso	Falso	Verdadero				

*Acceso al documento Excel en Drive, para una lectura más fácil:

https://docs.google.com/spreadsheets/d/1tKKqQu8Pf8DjxJZN-R7B5rLdrqV6wP4w1XfriJ_na8c/edit?usp=sharing

Anexo 4: Guía de la entrevista

La *Guía de entrevista* muestra el procedimiento seguido a la hora de realizar las preguntas a las mujeres entrevistadas. Las entrevistas se dividen en los mismos cinco puntos que la encuesta, pero tendrá como objetivo recoger las visiones personales y las vivencias de cada una de las mujeres con respecto al espacio público. Las preguntas son más abiertas que en el caso de la encuesta, para permitir a las mujeres responderlo como mejor les parezca.

A continuación, se muestran las cinco partes con las que cuenta la entrevista, así como las preguntas de cada una de las partes.

Parte 1: La entrevistada

- P1_¿Dónde vives? ¿Qué labores de cuidados realizas y para quién? ¿Qué relación mantienes con esa persona?
- P2_¿Vives en ese barrio por elección o por necesidad? ¿Haces tu vida personal y social en el mismo barrio en el que vives?

Parte 2: El sistema de movilidad

- P3_¿Qué medio de transporte utilizas más en tu día a día? ¿Por qué? ¿Preferirías que fuera otro?
- P4_¿Cuáles son tu opinión y tu experiencia con la movilidad en tu barrio y la ciudad?

Parte 3: La red de equipamientos

- P5_¿Cumple tu barrio con los servicios necesarios para tu día a día? ¿Te ves obligada a desplazarte lejos para cubrir esas necesidades?
- P6_¿Cuáles son tu opinión y tu experiencia con los equipamientos y servicios de tu barrio?

Parte 4: El espacio público

- P7_¿Cuáles son los principales problemas que encuentras en el espacio público de tu barrio en relación a la movilidad y los equipamientos?
- P8_¿Qué necesitarías por parte del espacio público? ¿Qué características necesitarías que cumpliera? ¿Qué posibilidades necesitarías que te ofreciera?

Parte 5: Experiencia desde los cuidados

- P9_¿Es fácil para ti realizar las labores de cuidado en la ciudad?
- P10_¿Qué necesidades personales tienes que no estén cubiertas por la movilidad y los equipamientos de Donostia? ¿Una aportación que cambiaría tu situación personal?

Anexo 5: Transcripción de las entrevistas

A continuación, se muestran las transcripciones de las entrevistas realizadas. Se han realizado un total de cuatro entrevistas que se mostrarán en el siguiente orden: Ana R. (47, Parte Vieja), Aitziber B. (36, Amara), Laura A. (34, Loiola) y Ana G. (56, Martutene).

Entrevista a Ana R. (47, Parte Vieja)

Pregunta 1

Vivo en Alde Zaharra y tengo 47 años. Vivo con mi marido y mis hijos en casa, que uno ya es mayor de edad, justo ha hecho 18 este año y el pequeño va a hacer 14. Los que cuido son mis hijos, y aunque el mayor ya no quiera mi ayuda el pequeño todavía depende de mí para casi todo.

Pregunta 2

Yo soy donostiarra de toda la vida, pero la verdad que vivimos allí porque mi marido heredó el piso de sus padres. Trabajo en Gros, así que sí, paso mucho tiempo por aquí, y casi todas las tardes también las paso aquí.

Pregunta 3

Casi siempre voy andando, te digo que trabajo en el centro, entonces no necesito coger ningún bus para ir a casi ningún sitio. Para ir de compras y así también tengo muy cerca las tiendas. Creo que solo cojo autobús cuando salgo de la ciudad o para ir a hospitales.

Pregunta 4

La verdad que Alde Zaharra sería un buen sitio para vivir si no fuera porque los últimos años se está ignorando a los vecinos. Al ayuntamiento solo le importan los turistas y los pintxos, y al final para nosotros es cada vez más difícil movernos por las calles, hay terrazas por todas partes. Dicen que es de preferencia peatonal, y no digo que no, solo que es difícil.

Pregunta 5

Algunos sí. Yo ahora mismo no necesito muchas cosas. Mis hijos sí que tienen que salir más del barrio, estudian fuera en otros barrios (Gros), y van andando, y a las tardes a los entrenamientos también. Cuando eran más pequeños es verdad que se me complicaban las mañanas para llevarlas hasta allí y luego llegar al trabajo. A mí me cuesta llegar al médico, soy diabética, y algunas de las pruebas que me hago no me las hacen en el ambulatorio de aquí porque no hay personal suficiente, ni sitio.

Pregunta 6

Aquí faltan muchas cosas, yo ahora mismo ya no las echo tan en falta porque ya no las necesito, pero hace unos años no tenía sitios diferentes a los que llevar a los chicos a jugar, siempre han ido al cole fuera y han dejado alguna extraescolar porque no nos daba la vida para llegar. Si en vez de seguir abriendo bares y tiendas de calcetines de colores se pusieran más servicios...

Pregunta 7

Lo mismo que antes. Muchas veces me siento fuera del barrio, como expulsada. Cada vez veo menos gente conocida cuando salgo de casa y me hace sentir que yo también soy turista. Los camiones de la basura y los de carga y descarga también son un problema, pero esos son aceptables.

Pregunta 8

Al ser un casco viejo hay poco sitio para estar. Quitando la Consta y el puerto el resto son solo calles, sin bancos ni sitios para estar. Aunque parezca difícil de creer me gustaría poder quedar con las amigas aquí, suponiendo que hubiera algo para hacer, en vez de ir siempre yo hacia el centro.

Pregunta 9

Ahora mismo no me cuesta tanto, antes me costaba más. Me sigue costando hacer la compra de comida, pero porque no tengo ascensor, pero entiendo que eso es cosa de dentro del edificio.

Pregunta 10

Me gustaría tener algún sitio para hacer deporte o una biblioteca para ir a pasar alguna tarde. El ambulatorio también necesita una mejora urgente, no alcanza para apenas nada que no sea una revisión.

Entrevista a Aitziber B. (36, Amara)*Pregunta 1*

Soy Aitziber, de Amara Berri. Soy madre de una niña de 3 años, que vive conmigo y con mi pareja y es a la que cuido.

Pregunta 2

Vivimos aquí por elección, supongo, al empezar a buscar casas en alquiler fue la mejor opción que encontramos, y aquí seguimos. Sí y no, al final hago vida en Amara porque vivo aquí y mi hija va al cole también aquí, pero yo en sí soy del Antiguo, y mis amigas y familia están allí, así que voy muchas veces.

Pregunta 3

Uso el bus para ir a trabajar, trabajo en Aiete, y también lo cojo para ir al Antiguo. La misma línea me deja en los dos sitios, se me hace cómodo. No, estoy bien con el bus, a veces la frecuencia me falla, pero en general me va bien.

Pregunta 4

En Amara veo bastante coche, me da un poco de miedo ir con la niña suelta por la calle si voy sola. Para el autobús no tengo queja, creo que está súper bien conectado con todo. Pero cuando voy con el carrito de la niña pierdo muchos buses, cada uno tiene dos plazas para cochecitos y siempre van llenos.

Pregunta 5

Por ahora sí. Hay muchos sitios para jugar y tenemos plaza en un cole público de infantil por ahora, pero ya me han avisado que para primaria y secundaria puedo tener problemas para conseguir la plaza cerca.

Pregunta 6

Creo que Amara está bastante bien en ese sentido, hay casi de todo. Igual en la zona de Anoeta hay demasiadas cosas juntas, y luego falta repartirlas un poco por el barrio, pero como Anoeta tampoco está lejos creo que no supone un problema.

Pregunta 7

Últimamente veo muchas terrazas en las calles, hay veces que me cuesta pasar con el cochecito porque hay mesas, sillas, camareros, otra gente pasando... y yo voy con miedo de darles o que me den. Me cuestan algunos bordillos de pasos de cebra también.

Pregunta 8

Algunas aceras son un poco estrechas para toda la gente que vivimos aquí, me cuesta pasar con el cochecito. Y lo de antes, los bordillos y los pasos de cebra. Entiendo que las marcas del suelo antes de los pasos de cebra son para ciegos, pero se me meten las ruedas del coche en los huecos. Algunos bordillos son muy altos en los pasos que no tienen semáforo.

Pregunta 9

No. En general me apaño bastante bien, te digo que Amara es bastante cómodo para eso. En sí podría hacer toda mi vida sin salir de aquí, si no fuera por el trabajo y por tener la familia fuera.

Pregunta 10

No lo sé. No sé si tiene relación, pero aunque haya centro cultural en Anoeta, no se celebran eventos o cursos, sería interesante que sacaran la programación infantil de la biblioteca y lo llevaran a los parques o coles.

Entrevista a Laura A. (34, Loiola)*Pregunta 1*

Vivo en Loiola, y soy madre de gemelas de 6 años. Ahora mismo cuido yo sola de ellas y también ayudo a mi madre con la compra y le acompaño a diálisis, nos alternamos mi hermano y yo. Mi madre no vive conmigo, vive en Amara.

Pregunta 2

Dentro de las opciones que tenía cuando me independicé, mi casa fue la mejor opción que encontré, estoy a gusto. Creo que a cualquiera le gustaría vivir en el Centro o Gros, pero no me quejo. Amara también me gustaría, pero los precios eran demasiado caros entonces no pude.

Pregunta 3

Uso el bus todos los días, las niñas las llevo al colegio en Riberas, las llevo andando, porque nos queda a 7 minutos. Cuando tengo que acompañar a mi madre tengo que ir andando hasta Amara, unos 15 minutos, y luego coger el bus con ella hasta hospitales. Ninguna tenemos coche.

Pregunta 4

El bus es muy caro. Como entre semana me muevo entre esos tres barrios no me supone gran problema, pero las veces que tengo que ir al centro, me duele pagar el bus para un trayecto tan corto, pero a la vez no me pilla muy bien para ir andando con dos niñas pequeñas.

Pregunta 5

Con los míos personales sí. Con los de las niñas y mi madre no, entonces supongo que no. Aunque el colegio no esté en el barrio, es muy poca la distancia, pero es verdad que para ir a la piscina, para hacer la compra grande con ellas o ir al parque se me complica. Desplazarme para acompañar a mi madre es algo temporal que ha surgido, pero aun así se hace complicado.

Pregunta 6

En Loiola no hay mucha cosa. Al final es un barrio pequeño, y ya no hay sitio para hacer nada nuevo, las tiendas son las que son y los equipamientos también. Faltan sitios para hacer deporte, zonas para jóvenes que terminan haciendo sus planes en el descampado delante de mi casa. Tenemos bastante dependencia de otros barrios. Además, ahora están construyendo el nuevo Txomin, y creíamos que irían cosas nuevas, pero es así, se va a quedar igual de vacío que esto.

Pregunta 7

Toda la movilidad de Loiola se hace en dos calles. La renovada ahora está bien, pero la calle de dentro tiene las aceras muy pequeñas, poca luz y demasiados árboles y muy bajos. Las calles no llevan a ningún sitio más que a casa. La iglesia, el supermercado, la farmacia... están en las calles más pequeñas.

Pregunta 8

Necesito más sitios donde puedan jugar las niñas sin que se mojen, o lugares alternativos para cuando llueva, la kulturetxe (casa de cultura) es muy pequeña, cuando llueve todas las familias vamos allí y no cabemos.

Pregunta 9

No mucho, me cuesta bastante llegar a todo, y eso que teletrabajo. Al final me puedo organizar mis horarios, pero cuando tengo reuniones no llego. Estoy yo sola con las niñas, y ahora con mi madre enferma tampoco tengo ese apoyo, así que me tengo que arreglar sí o sí, y al final lo consigues pero a duras penas.

Pregunta 10

Creo que las he dicho todas. Sitios para las niñas y mejoras en el autobús. Estaría bien tener un colegio público en el barrio, pero no me parece realista, no hay sitio.

Entrevista a Ana G. (56, Martutene)*Pregunta 1*

Soy de Martutene. Antes he tenido dos hijos a mi cargo pero ahora que ya se han ido de casa solo cuido de mi marido, tiene Parkinson. Vivimos en la misma casa, todavía no requiere de más cuidados que los que puedo darle yo.

Pregunta 2

Vivimos aquí por elección, los dos crecimos en este barrio y al casarnos decidimos venir aquí a vivir. Sí, hago casi todos mis días aquí. Trabajo en el colegio de profesora.

Pregunta 3

Hago prácticamente todo a pie. Al final no salgo de barrio a no ser que necesite algo, o por ocio, que entonces ya cojo el bus o el tren. Prefiero el bus, viene a la hora que le toca y es más cómodo para mí. Para mi marido ya ni pensar, ya se le hace muy difícil subir hasta el apeadero, y aunque subiera no podría cruzar las vías.

Pregunta 4

No me gusta mucho. Martutene es un barrio muy pequeño, pero que solo tenga una calle central y que además sea todo para los coches es un incordio. Para pasear solo queda la opción del río, que todavía está por acabar. Alrededor de la carretera las aceras están fatal, ya ni cortan la hierba.

Pregunta 5

No. Es verdad que ya estoy acostumbrada a desplazarme mucho, porque en Martutene nunca ha habido lo que he necesitado, y a día de hoy tampoco hay. No tenemos ni centro de salud, ni sitios para hacer deporte, ni plazas para estar sin tomar algo en el bar. Todo lo que tiene que ver con médicos lo tengo que hacer fuera, la peluquería también.

Pregunta 6

Ya he dicho, no está muy bien. Faltan muchas cosas. Ahora porque somos dos, pero cuando mis hijos vivían en casa, íbamos en coche a hacer la compra al centro comercial, porque con las tiendas de aquí no era suficiente. Cuando iban a la universidad también era un horror. No hay línea desde aquí hasta universidades, hay que ir caso hasta Txomin, y aun así la línea tarda 40 minutos en llegar porque recorre media ciudad.

Pregunta 7

Está muy abandonado, la hierba crece y nos come. Los árboles y arbustos no se podan y tapan las aceras. La gente echa la basura al suelo y nadie lo limpia. Otra cosa que no tiene

nada que ver, la gasolinera, ese sitio está fatal, es un peligro. No solo de noche, sino para caminar también de lo mal que está el suelo.

Pregunta 8

Necesitaría que ya que tengo que hacer casi todos los desplazamientos a pie, al menos lo pudiera hacer de forma más cómoda y directa, sin tener que ir esquivando árboles, obras y trozos de acera demasiado estrechos. No hay ningún sitio en el que pueda quedar con las amigas para estar un rato, si no es el paseo del río. Querría poder sacar a mi marido a pasear, con el estado en el que está la calle ahora no puedo con la silla.

Pregunta 9

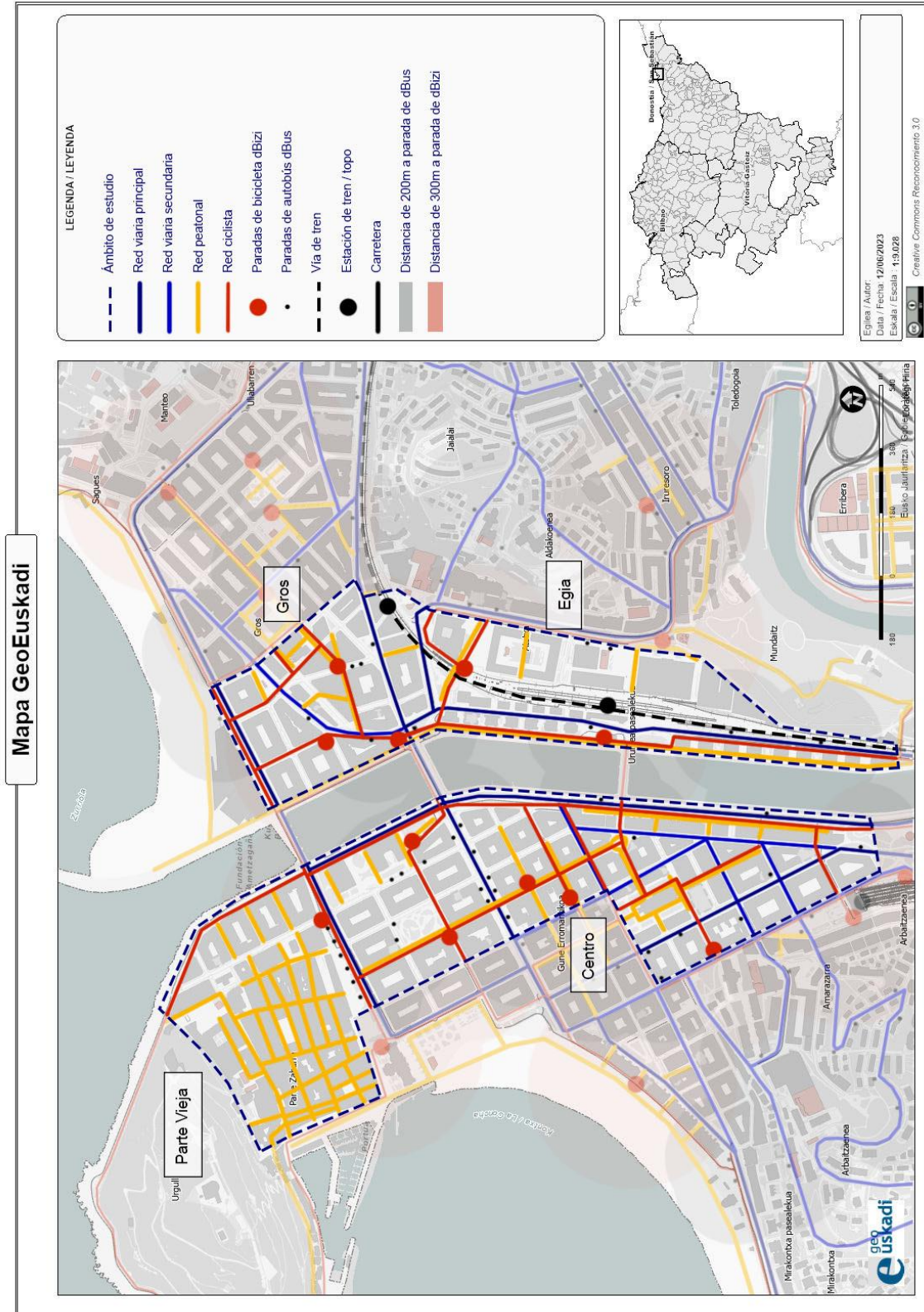
No mucho, estoy acostumbrada, pero porque llevo haciéndolo mucho tiempo ya. El horario que tengo me permite llegar a los sitios bien, tuve más problemas hace unos años. Lo que más me cuesta últimamente es sacar a mi marido a pasear, o cuando lo tengo que llevar al médico, tengo que pedir ayuda a alguno de mis hijos.

Pregunta 10

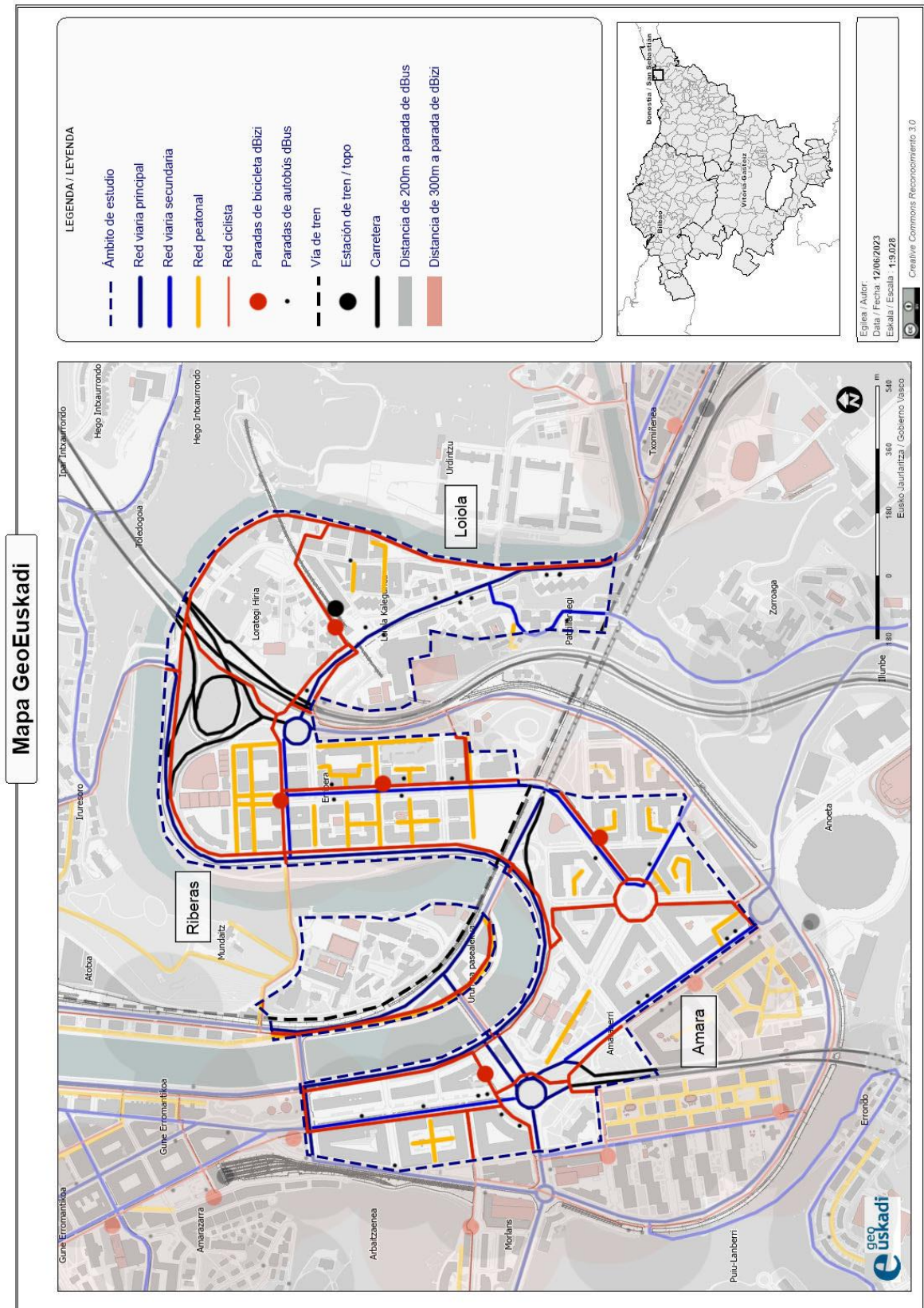
Falta un centro de salud o ambulatorio más cerca, el de Txomin está a más de 20 minutos andando, imposible para mí. Creo que la ciudad está muy bien, pero este barrio al estar tan abajo queda como apartado y parece que se olvidan de nosotros.

Anexo 6: Mapas de análisis

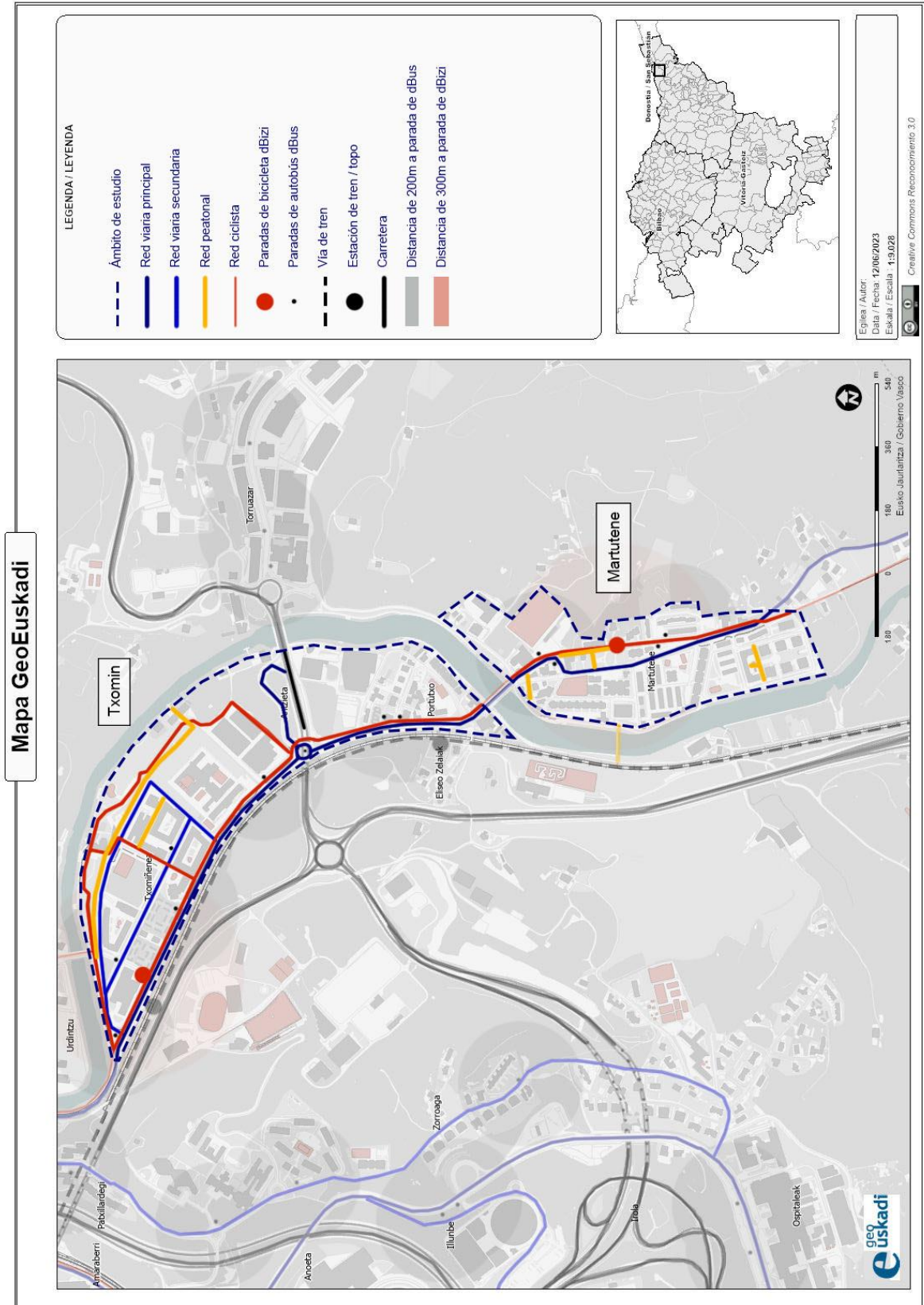
Movilidad_Zona 1



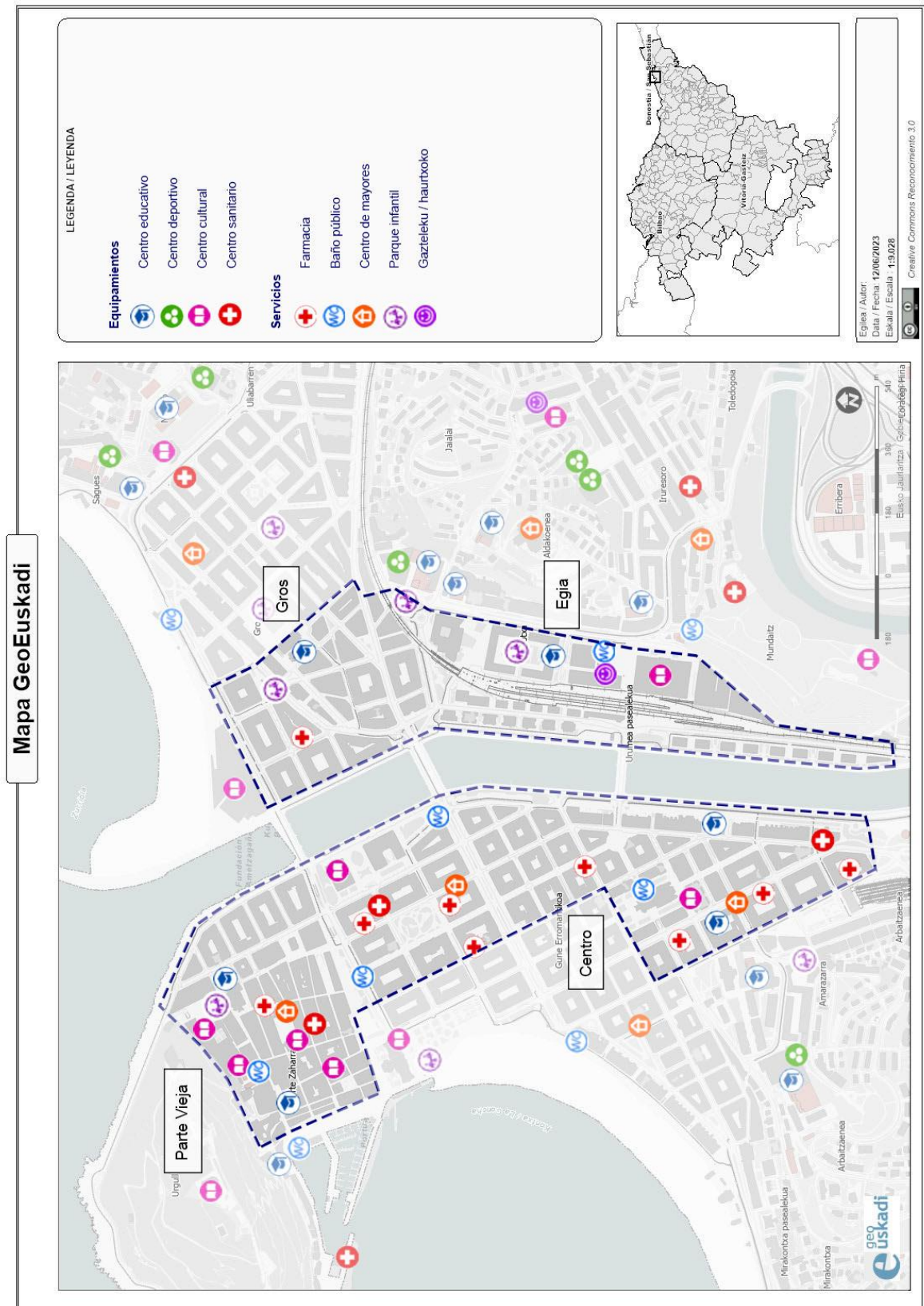
Movilidad_Zona 2



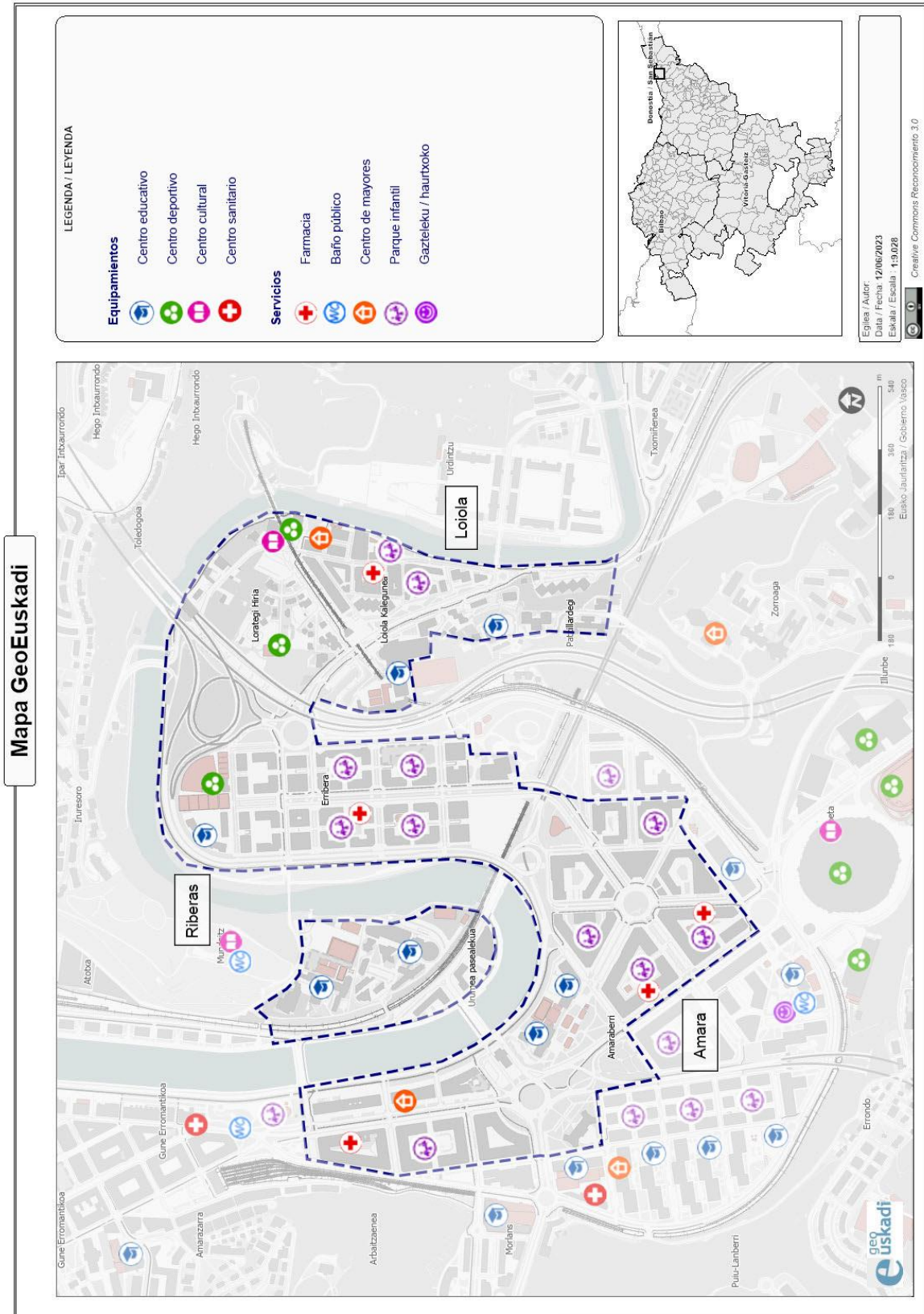
Movilidad_Zona 3



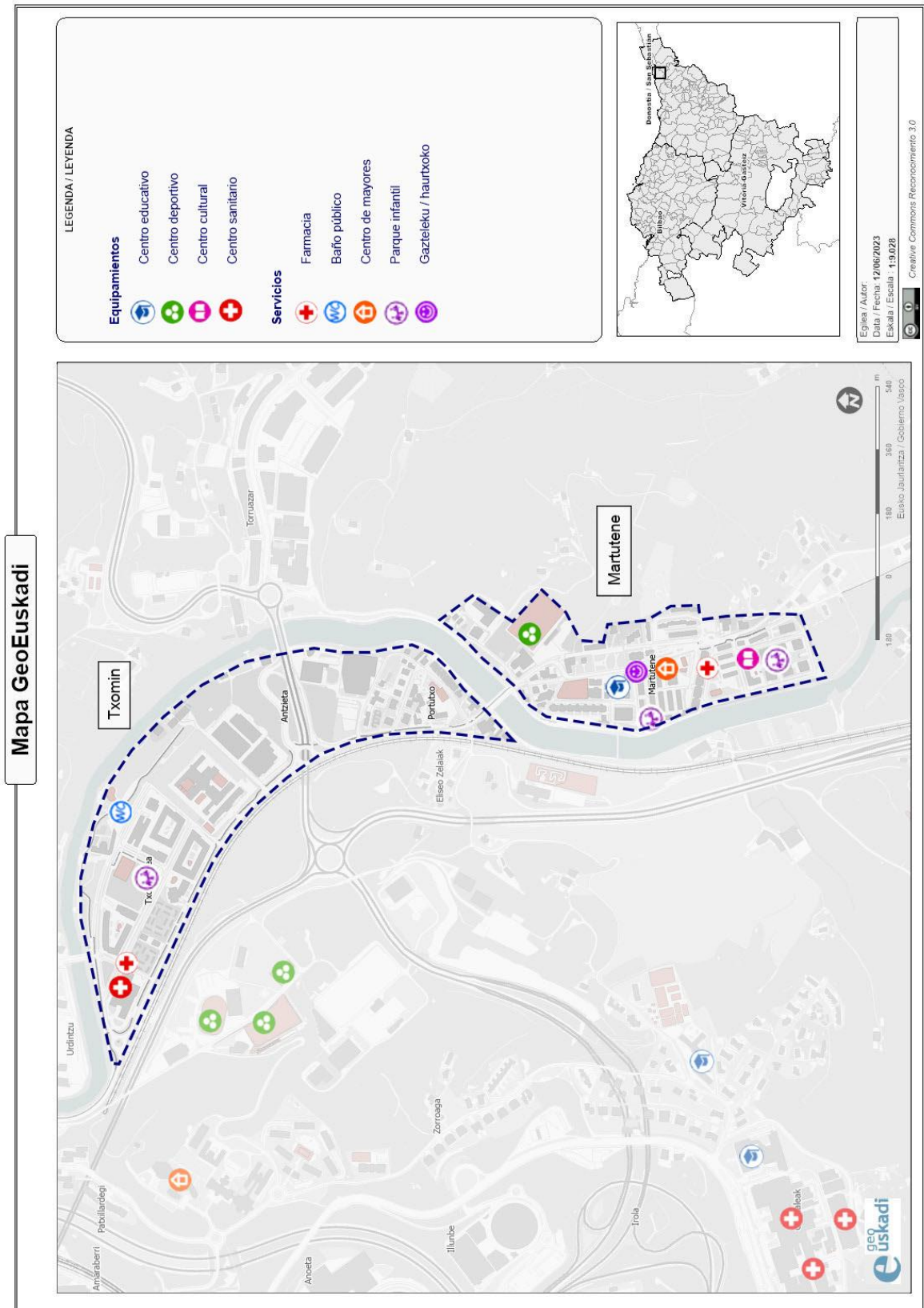
Equipamientos_Zona 1



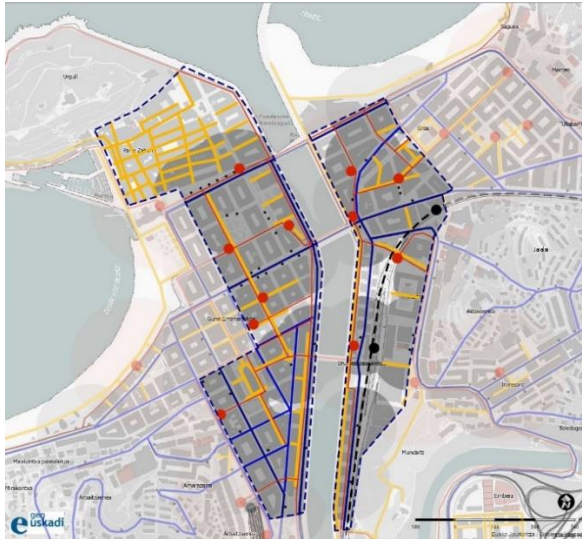
Equipamientos_Zona 2



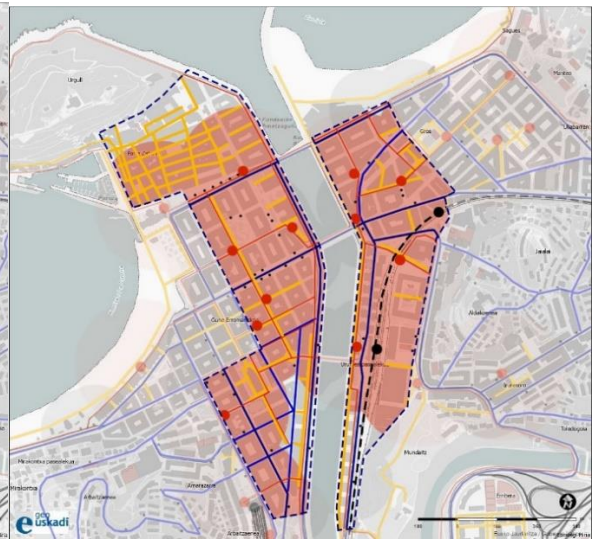
Equipamientos_Zona 3



Zona 1 200m a dBus



300m a dBizi



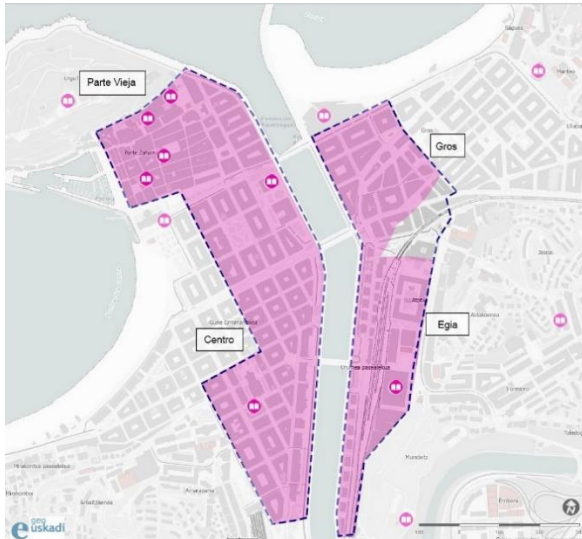
500m a centro educativo



500m a centro deportivo



500m a centro cultural



500m a centro sanitario



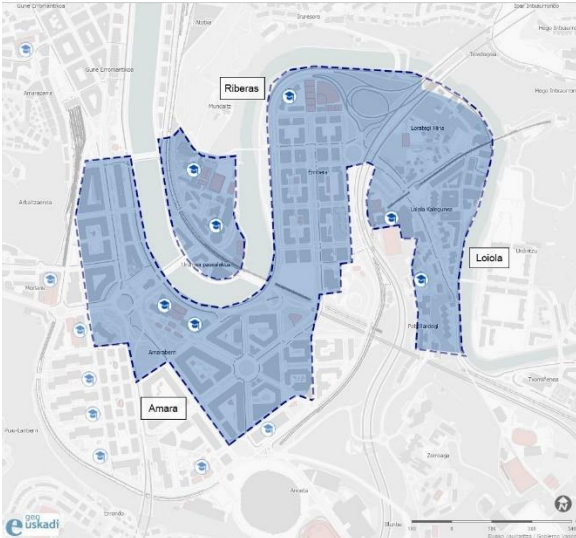
Zona 2 200m a dBus



300m a dBizi



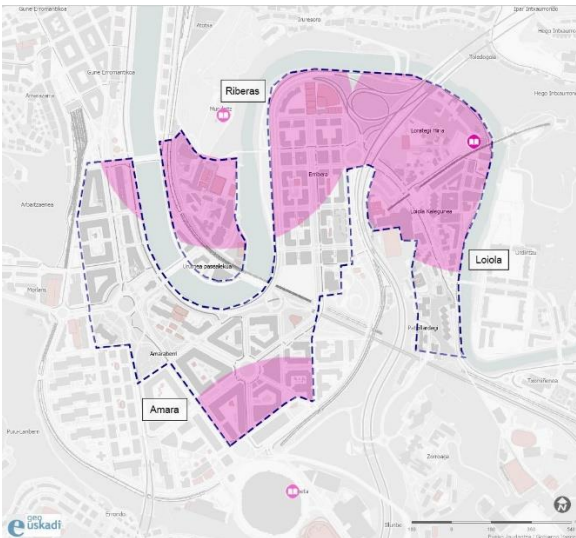
500m a centro educativo



500m a centro deportivo



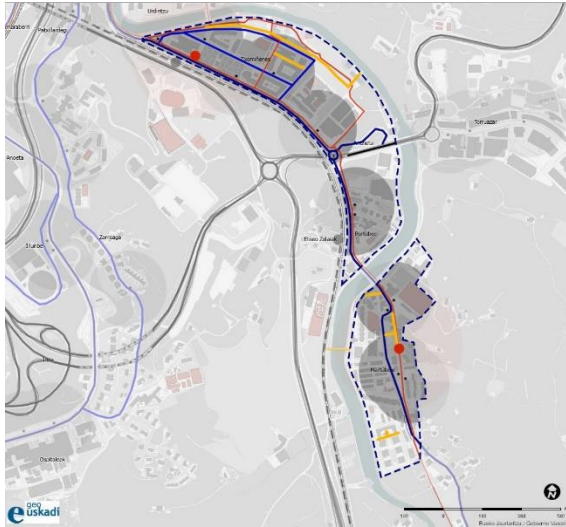
500m a centro cultural



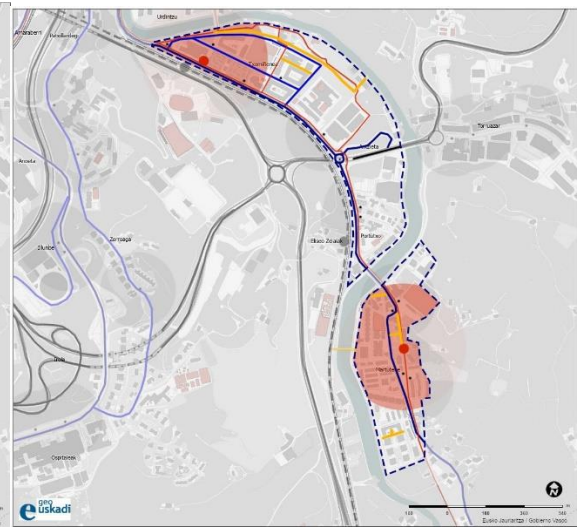
500m a centro sanitario



Zona 3 200m a dBus



300m a dBizi



500m a centro educativo



500m a centro deportivo



500m a centro cultural

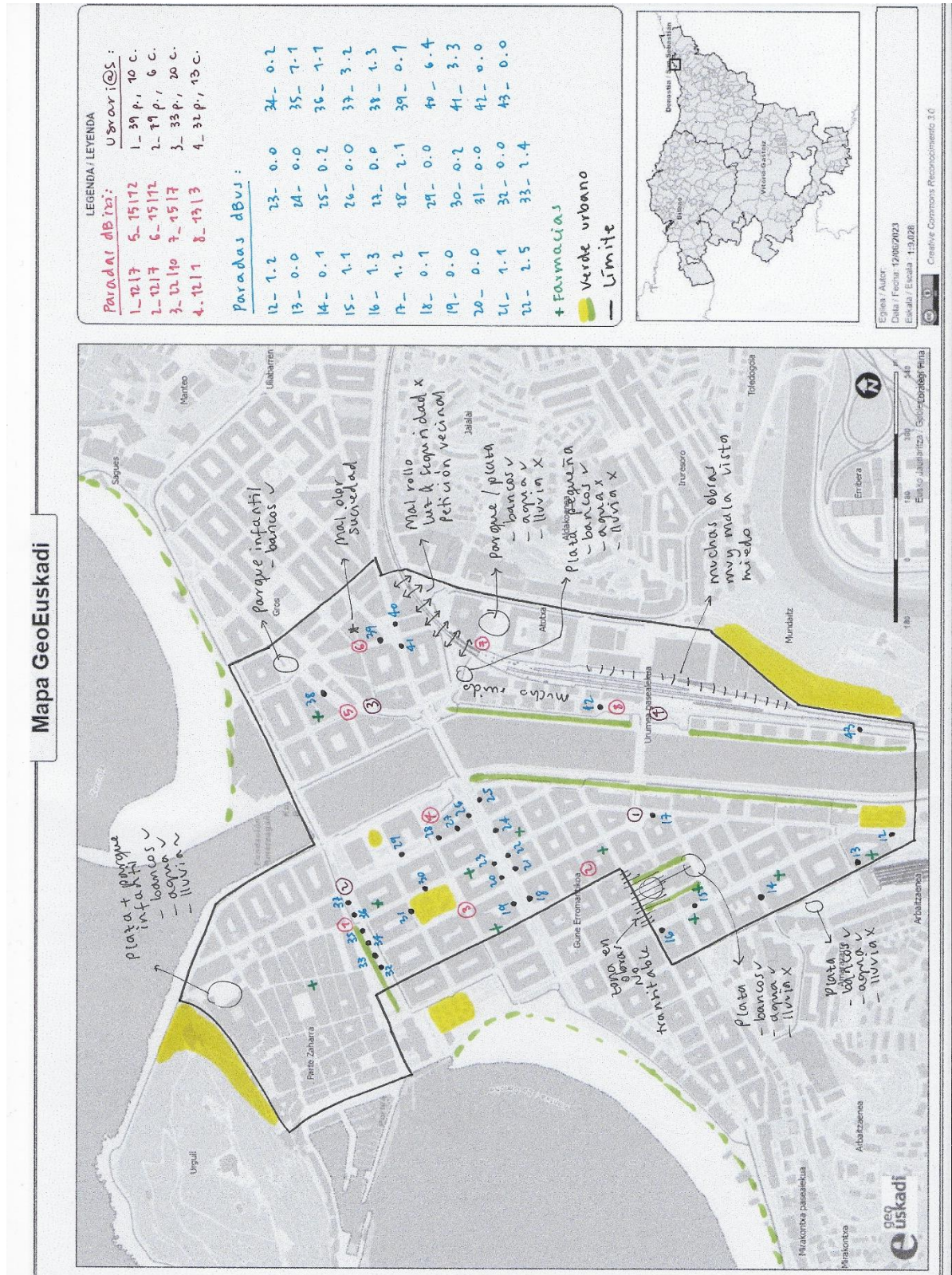


500m a centro sanitario

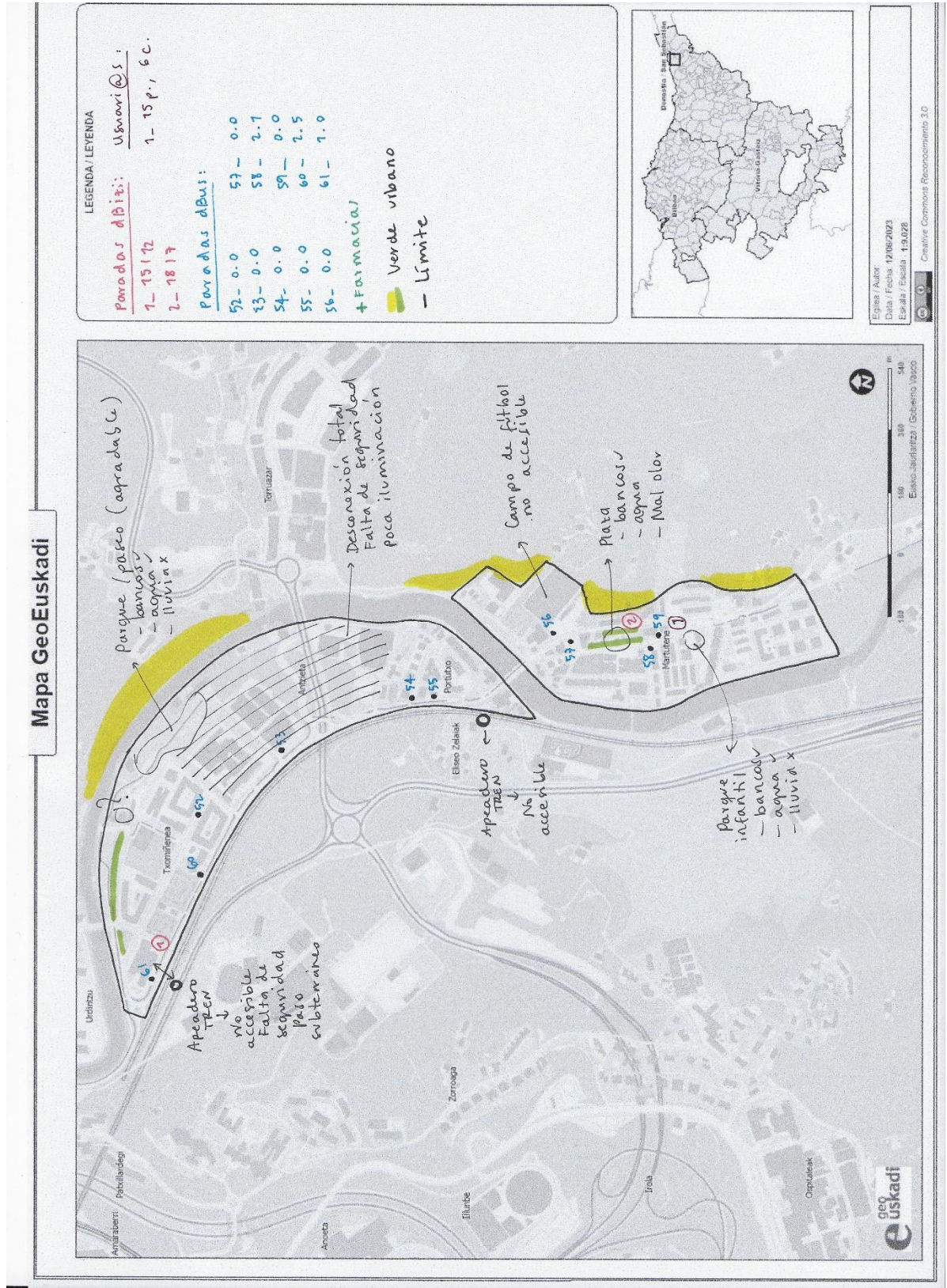


Anexo 7: Apuntes de la observación

Apuntes de la zona 1



Apuntes de la zona 3



Anexo 8: Fotografías

A continuación, se muestran las fotos sacadas durante la observación.

Paradas de autobús

dBus_1



dBus_2



dBus_3



dBus_4



dBus_5



dBus_6



dBus_7



dBus_8



dBus_9



dBus_10



dBus_11



dBus_12



dBus_13



dBus_14



dBus_15



dBus_16



dBus_17



dBus_18



dBus_19



dBus_20



dBus_21



dBus_22



dBus_23



dBus_24



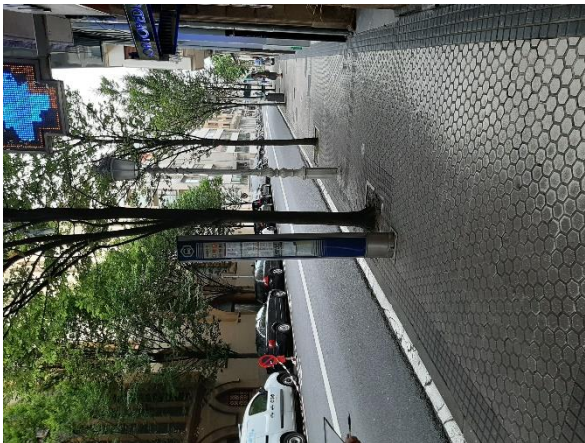
dBus_25



dBus_26



dBus_27



dBus_28



dBus_29



dBus_30



dBus_31



dBus_32



dBus_33



dBus_34



dBus_35



dBus_36



dBus_37



dBus_38



dBus_39



dBus_40



dBus_41



dBus_42



dBus_43



dBus_44



dBus_45



dBus_46



dBus_47



dBus_48



dBus_49



dBus_50



dBus_51



dBus_52



dBus_53



dBus_54



dBus_55



dBus_56



dBus_57



dBus_58



dBus_59



dBus_60



dBus_61



dBus_62



dBus_63



Paradas de dBizi

dBizi_1



dBizi_2



dBizi_3



dBizi_4



dBizi_5



dBizi_6



dBizi_7



dBizi_8



dBizi_9



dBizi_10



dBizi_11



dBizi_12



dBizi_13

