

XEOGRAFÍA • 25

XIANA RODIL FERNÁNDEZ

IDEGA-Universidade de Santiago

JOSÉ ANTONIO ALDREY

IDEGA-Universidade de Santiago

MIGUEL PAZOS OTÓN

IDEGA-Universidade de Santiago

**LA MOVILIDAD FEMENINA EN ÁREAS RURALES. UN
ESTUDIO CUALITATIVO EN LA COMARCA DEL DEZA
(GALICIA)**

CONSELLO EDITOR:

José Antonio Aldrey Vázquez

Dpto. Xeografía.

Manuel Antelo Suárez

Dpto. Fundamentos da Análise Económica

Juan J. Ares Fernández

Dpto. Fundamentos da Análise Económica.

Xesús Leopoldo Balboa López

Dpto. Historia Contemporánea e América.

Roberto Bande Ramudo

Dpto. Fundamentos da Análise Económica.

Joam Carmona Badía

Dpto. Historia e Institucións Económicas.

Luis Castañón Llamas

Dpto. Economía Aplicada.

Melchor Fernández Fernández

Dpto. Fundamentos da Análise Económica.

Manuel Fernández Grela

Dpto. Fundamentos da Análise Económica.

Xoaquín María Fernández Leiceaga

Dpto. Economía Aplicada.

Lourenzo Fernández Prieto

Dpto. Historia Contemporánea e América.

Carlos Ferrás Sexto

Dpto. Xeografía.

M^a do Carmo García Negro

Dpto. Economía Aplicada.

Xesús Giráldez Rivero

Dpto. Historia Económica.

Wenceslao González Manteiga

Dpto. Estatística e Investigación Operativa.

Manuel Jordán Rodríguez

Dpto. Economía Aplicada.

Rubén C. Lois González

Dpto. Xeografía e Historia.

López García, Xosé

Dpto. Ciencias da Comunicación

Edelmiro López Iglesias

Dpto. Economía Aplicada.

María L. Loureiro García

Dpto. Fundamentos da Análise Económica.

Manuel Francisco Marey Pérez

Dpto. Enxeñaría Agroforestal.

Alberto Meixide Vecino

Dpto. Fundamentos da Análise Económica.

Miguel Pazos Otón

Dpto. Xeografía

Miguel Pousa Hernández

Dpto. de Economía Aplicada.

Carlos Ricoy Riego

Dpto. Fundamentos da Análise Económica.

María Dolores Riveiro García

Dpto. Fundamentos da Análise Económica.

Javier Rojo Sánchez

Dpto. Economía Aplicada.

Xosé Manuel Santos Solla

Dpto. Xeografía.

Francisco Sineiro García

Dpto. Economía Aplicada.

Ana María Suárez Piñeiro

Dpto. de Historia I.

ENTIDADES COLABORADORAS

- Consello Económico e Social de Galicia
- Fundación Feiraco
- Fundación Novacaixagalicia-Claudio San Martín

Edita: Servizo de Publicacións da Universidade de Santiago de Compostela

ISSN: 1138-2708

D.L.G.: C-1689-2003

La movilidad femenina en áreas rurales. Un estudio cualitativo en la Comarca del Deza (Galicia)

Xiana Rodil Fernández
José Antonio Aldrey Vázquez
Miguel Pazos Otón

RESUMEN:

La movilidad cotidiana femenina constituye una línea de investigación de sumo interés, respecto a la realidad descrita por la literatura científica que identifica sólidas desigualdades en las pautas de movilidad entre mujeres y hombres. Numerosas autoras consideran que los desplazamientos femeninos se ven intensamente condicionados por diversas circunstancias, como un menor acceso al vehículo privado, una mayor dependencia del transporte público o una mayor necesidad de administrar su tiempo respecto a las tareas del hogar. Asimismo, en áreas rurales, este fenómeno adquiere una mayor magnitud, pues las mujeres conviven con situaciones y realidades agravadas por las características intrínsecas de estos espacios. Dichas cuestiones desempeñan un papel que agudiza enormemente la pérdida de autonomía de las mujeres del rural desde una perspectiva social y productiva.

En el presente estudio, se analizan las pautas de movilidad femenina en la comarca del Deza (Galicia) en base a cuatro motivaciones de desplazamiento: ocupacionales, de salud, compras de alimentación básica y el acompañamiento de personas dependientes. Asimismo, exponemos las principales valoraciones y problemáticas manifestadas por las entrevistadas, respecto a la movilidad cotidiana femenina en un área rural. El enfoque metodológico utilizado fue la investigación cualitativa, a través de la realización de entrevistas individualizadas en profundidad dirigidas a mujeres residentes en la comarca del Deza.

Los resultados obtenidos ponen de manifiesto la existencia de pautas de comportamiento específicas, que muestran una clara orientación local de sus desplazamientos, un elevado uso de vehículos motorizados y una marcada ausencia de autonomía entre aquellas mujeres que no disponen de permiso de conducir y/o coche propio.

PALABRAS CLAVE: movilidad femenina, movilidad espacial cotidiana, Geografía de género, espacios rurales, Comarca do Deza.

ABSTRACT:

Women's daily mobility is a line of research of great interest, after the reality described by scientific literature to identify strong inequalities in mobility patterns between men and women. Many authors consider that women's movements are constrained by reduced access to private vehicles, greater reliance on public transport and the need to manage their time over the household chores. In addition, in rural areas, this phenomenon is a greater magnitude, as these women live with situations and realities exacerbated by the intrinsic characteristics of these spaces. These issues play a role that greatly exacerbates the loss of autonomy of rural women from a social and productive.

In the present study, we analyze the mobility patterns of women in the region of Deza (Galicia) on four travel motivations: occupational, health, basic food purchases and accompanying dependents. In addition, we present the core values and issues raised by respondents with respect to daily mobility in a rural area. The methodological approach used was qualitative research through interviews in depth individualized targeting women living in the region of Deza.

The results obtained show the existence of specific behaviour patterns, which show a clear local direction of their movements, a high use of motorized vehicles and a marked absence of autonomy among women who do not have driver's license and /or car their own.

KEYWORDS: female mobility, everyday spatial mobility, gender Geography, rural areas, Region of Deza.

1. INTRODUCCIÓN

Los desplazamientos espaciales constituyen un rasgo indiscutible de la vida cotidiana actual (Díaz Muñoz, 1995). Los constantes cambios económicos, políticos y sociales producidos durante las últimas décadas han propiciado que el ser humano moderno se desplace más que ninguno de sus predecesores, siendo su capacidad de movimiento mayor que en ninguna otra época (Valero, 1984).

No obstante, numerosos estudios en materia de movilidad espacial cotidiana demuestran la existencia de importantes desigualdades en las pautas de desplazamiento de determinados grupos de población. A este respecto, las diferencias en los patrones de movilidad que nos interesan son derivadas de una cuestión de género, pues son numerosas las referencias que enfatizan en la existencia de considerables obstáculos –temporales, físicos, económicos o funcionales– que condicionan profundamente la movilidad espacial femenina (Ilárraz, 2006; Salom et al. 1998; Miralles, 1998; García Ramón et al., 1995, 1998; Villarino, 1993, 2004; Díaz Muñoz, 1989).

De esta forma, en el contexto de los Proyectos Innovadores de Comunidades Autónomas, en el Marco de la *Red Rural Nacional*, y bajo el paraguas del proyecto «Aprovechamiento del potencial de los caminos rurales españoles» se ha diseñado la presente investigación. El objetivo principal pretende analizar los flujos y pautas de movilidad de las mujeres del rural gallego, así como las experiencias, opiniones y valoraciones sobre los desplazamientos espaciales en su vida cotidiana. Con esta finalidad, se realizó un estudio de caso sobre las pautas de movilidad femenina en la comarca del Deza (Galicia) en base a cuatro motivaciones de desplazamiento, es decir, por razones ocupacionales, de salud, compras de alimentación básica y el acompañamiento de personas dependientes.

El enfoque metodológico utilizado ha sido la investigación cualitativa, principalmente por tratarse de un mecanismo de trabajo que procura la «comprensión de una realidad» objeto de estudio (Ruiz Olabuénaga, 1996: 13). Consideramos que una investigación centrada en el entendimiento y en la interpretación de la información obtenida mediante una interacción humana (Ruiz Olabuénaga, 1996: 14), constituye un procedimiento perfectamente válido para la obtención de datos (Bergh, 1989). De esta forma, lo que pretendemos no es realizar una descripción de la realidad imparcial, representativa, desapasionada y neutral, sino más bien mostrar un entendimiento y una interpretación de la misma, implicándonos con el territorio y la población objeto de estudio.

El método de trabajo utilizado fue la entrevista individual en profundidad, realizada a todas aquellas mujeres residentes en la comarca del Deza que quisieron colaborar con la investigación. En este sentido, con la finalidad de acceder al mayor número posible de mujeres, establecimos contacto con diversas asociaciones culturales y juveniles presentes en la comarca –en colaboración con el *Grupo de Desenvolvemento Rural Terras do Deza*–.

El ámbito de estudio escogido se circunscribe a la Comarca del Deza, provincia de Pontevedra. En total, dados los recursos disponibles, fueron realizadas 126 entrevistas a mujeres residentes en los seis municipios. La repartición territorial de las entrevistas se muestra en la *Tabla 1 (Número de entrevistas realizadas según rango de edad y municipio)*, donde además se efectúa una clasificación de las mismas según la edad de las interrogadas. Estas entrevistas fueron realizadas entre el 24 de febrero y el 8 de abril de 2011.

ENTREVISTAS REALIZADAS						
Rango de edad	AGOLADA	DOZÓN	LALÍN	RODEIRO	SILLEDA	VILA DE CRUCES
18-30	2	0	3	1	3	7
31-45	1	2	6	10	3	10
46-65	3	2	29	4	12	10
mayor de 65	0	1	12	0	3	2
Total	6	5	50	15	21	29

Tabla 1. *Número de entrevistas realizadas según rango de edad y municipio*
Elaboración propia

2. UNA INTRODUCCIÓN AL DEBATE ACADÉMICO SOBRE LA MOVILIDAD ESPACIAL FEMENINA

La movilidad cotidiana femenina constituye una línea de investigación de sumo interés, tras la realidad descrita por la literatura científica –en el seno de la *Geografía de Género*–, en la que se identifican sólidas desigualdades en las pautas de desplazamiento entre mujeres y hombres. De esta forma, numerosas autoras (Ilárraz, 2006; Salom et al. 1998; Miralles, 1998; García Ramón et al., 1989, 1995, 1998; Villarino, 1993, 2004; Díaz Muñoz, 1989; 1995) consideran que la movilidad espacial femenina presenta pautas de comportamiento específicas que definen, a grandes rasgos, los desplazamientos cotidianos de las mujeres respecto a los patrones más representativos de los hombres. De entre todas ellas, la literatura académica anteriormente indicada destaca las siguientes particularidades:

- ~ La frecuencia de sus desplazamientos es comparativamente más restringida.
- ~ Muestran una mayor dependencia del transporte público.

- ~ A menudo, combinan varios modos de transporte.
- ~ Realizan, con mayor frecuencia, sus desplazamientos cotidianos como pasajeras.
- ~ Proporcionalmente, tienen menos permisos y licencias de conducir.
- ~ Sus itinerarios muestran una clara orientación local, con trayectos más cortos y la utilización de tiempos más reducidos.
- ~ Viajan con asiduidad fuera de horarios punta.

No obstante, para profundizar en la caracterización de la movilidad femenina, es necesario analizar los efectos generados por diversas variables socio-demográficas que inciden de forma directa en su comportamiento y, por lo tanto, condicionan profundamente sus desplazamientos (Ilárraz, 2006 o Díaz Muñoz, 1995). Estos factores de influencia se refieren al estatus socioeconómico, se centran en las formas de gestión del territorio y su accesibilidad y están fuertemente vinculadas a las relaciones de género presentes en la actual estructura social patriarcal.

En primer lugar, como afirma Díaz Muñoz (1995) las variables relativas al estatus socioeconómico –como la edad, el tipo de actividad o categoría socioeconómica–, determinan profundamente el comportamiento de un grupo, las mujeres, que, como cualquier otro, no es homogéneo. De esta manera, por ejemplo, la avanzada edad y el bajo estatus socioeconómico son características que pueden agravar el carácter comparativamente más reducido de la movilidad femenina.

El segundo grupo de factores que influye en las pautas de desplazamiento de las mujeres tiene que ver con la gestión del territorio y su accesibilidad (Ilárraz, 2006). Concretamente, a efectos de esta investigación, debemos destacar que en áreas rurales las dificultades de acceso y movilidad adquieren una mayor magnitud, pues sus habitantes conviven con situaciones y realidades agravadas por las características intrínsecas de estos espacios. Estas problemáticas de acceso son generadas principalmente por la dispersión del hábitat o por una menor oferta de transporte colectivo. Así pues, dichas cuestiones condicionan fuertemente la pérdida de autonomía de las mujeres del rural desde una perspectiva social y productiva (García Ramón et al., 1995).

Y, en tercer lugar, debemos destacar uno de los factores de mayor influencia en las pautas de movilidad femenina, esto es, la pervivencia en las sociedades actuales de la tradicional división de roles según género (Ilárraz, 2006; Díaz Muñoz, 1995, 1989;). De esta forma, los desplazamientos femeninos se ven fuertemente condicionados por el rol social atribuido tradicionalmente a las mujeres en el seno de la estructura familiar, donde ejercen

como cuidadoras familiares a través de los trabajos domésticos, la crianza de los hijos e hijas o el cuidado de las personas dependientes (Iláraz, 2006; Díaz Muñoz, 1989; Miralles, 1998; Salom et al. 1998).

De esta forma, existe una fuerte relación entre sus desplazamientos y las actividades vinculadas al mantenimiento del hogar (trabajos domésticos, compras y tareas asociadas al cuidado de personas dependientes). Asimismo, aquellas mujeres que han entrado en el mercado laboral presentan pautas de movilidad aún más complicadas (Iláraz, 2006). Cuando se ven obligadas a compatibilizar el trabajo remunerado con las labores domésticas, el patrón de movilidad femenina se define por una alta frecuencia de los desplazamientos, una diversificación en sus motivos y por mayores esfuerzos a la hora de compaginar los diferentes horarios (Iláraz, 2006).

Al mismo tiempo, la existencia de lo que Tivers (1988) denomina como *restricciones derivadas del rol de género* hace que las mujeres encuentren dificultades para organizar en el espacio y en el tiempo las actividades externas al hogar. Por consiguiente, en último lugar, es preciso destacar la influencia ejercida por dichas relaciones de poder, establecidas según género, sobre la configuración y el uso de los espacios públicos y privados. De esta forma, se observa una profunda influencia en la ordenación física, funcional y social de poblaciones y viviendas, en los patrones de uso de las mismas o en sus posibilidades de acceso y accesibilidad (Díaz Muñoz, 1995; García Ramón, 1989).

3. LA COMARCA DEL DEZA. ANÁLISIS DE LAS PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS SOCIO-DEMOGRÁFICAS

Con la finalidad de comprender e interpretar los datos obtenidos en esta investigación, a continuación presentamos una descripción de aquellas variables geográficas, económicas y sociales de la comarca del Deza, que pueden ejercer cierta influencia en la movilidad cotidiana de la población en general y, particularmente, de las mujeres rurales dezanas.

3.1. Localización geográfica y estructura territorial

La comarca del Deza se sitúa al noreste de la provincia de Pontevedra, siendo sus lindes naturales el río Ulla por el norte, al este las sierras de la Dorsal Galega que ejercen de límite con la provincia de Lugo, al sur con Ourense a través de los montes de Testeiro hasta A Pena de Francia y, ya por último, al oeste la comarca de Tabeirós.

Esta comarca abarca una superficie de 1.026 km² y está compuesta por seis municipios: Agolada, Dozón, Lalín, Rodeiro, Silleda y Vila de Cruces; con un total de 161 parroquias y 1.066 núcleos de población distribuidos por toda la comarca (ver Figura 1. *Localización geográfica de los municipios y parroquias en la comarca del Deza*). Se trata de un territorio con una densidad de población de 43,6 habitantes por kilómetro cuadrado, con un total de 44.769 habitantes, destacando los municipios de Lalín y Silleda por concentrar el 68% de la población comarcal.¹

La estructura territorial dezana se organiza desde un punto de vista funcional a través de un sistema de asentamientos centralizado por la pequeña ciudad de Lalín, pues en esta se concentran la mayor parte de actividades comerciales y servicios públicos. También sobresale su papel como núcleo industrial, gozando de una gran accesibilidad intracomarcal. Además, localizamos el subcentro comarcal de Silleda que, no obstante, ve limitada su área de influencia por núcleos como Lalín, Santiago de Compostela y A Estrada (Ledo, 2005; De Juana, 1998).

¹ Datos extraídos del Instituto Galego de Estatística correspondientes al año 2010.

Figura 1. Localización geográfica de los municipios y parroquias en la comarca del Deza.

Elaboración propia



De esta forma nos encontramos ante un espacio físico poco homogéneo, donde destaca el eje Lalín-Silleda por su notable vitalidad demográfica, económica y empresarial. Mientras que, las capitales municipales –Agolada, Castro Dozón, Lalín, Rodeiro, Silleda y Vila de Cruces– juegan un importante papel como referencia para el acceso a los servicios y a las actividades comerciales diarias de la población rural.

Debido a su posición en el territorio gallego, la comarca se sustenta en gran medida sobre la ciudad de Santiago de Compostela y, en menor grado, sobre Pontevedra, de la que depende administrativamente. También se observa un cierto vínculo de los municipios de Agolada y Dozón hacia ciudades como Lugo y Ourense, respectivamente.

3.2. Principales características socio-demográficas de la población femenina en la comarca

Respecto a la distribución territorial de la población femenina en la comarca, destacan los municipios de Lalín y Silleda por concentrar un mayor peso demográfico y, por consiguiente, un mayor número de mujeres (el 47 y un 21% de la población femenina dezana respectivamente). Mientras que Dozón constituye el municipio con una menor representación poblacional y un número menor de mujeres censadas, que apenas representan el 4% dentro del conjunto comarcal.

POBLACIÓN FEMENINA	
Deza	22.773
Agolada	1.525
Dozón	903
Lalín	10.840
Rodeiro	1.535
Silleda	4.710
Vila de Cruces	3.260

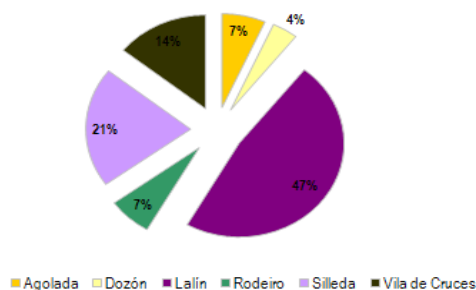
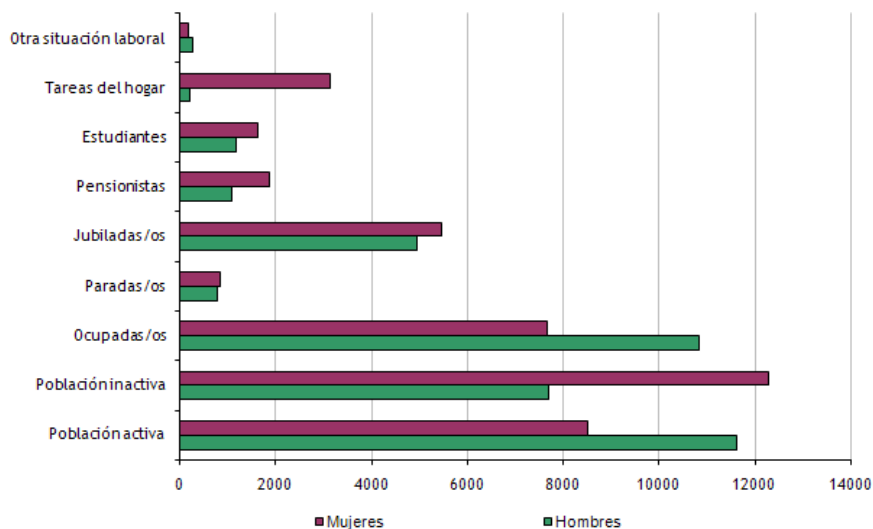


Tabla 2 y Figura 2. *Distribución municipal de la población femenina (2010)*
Elaboración propia a partir del padrón municipal de habitantes del IGE

Si analizamos el nivel de instrucción del total de mujeres residentes en la comarca, se aprecia una formación académica elemental con un alto porcentaje de estas que no disponen de un certificado oficial de estudios. Destaca, pues, un 52% de mujeres que saben leer y escribir a pesar de no disponer de ningún certificado oficial, seguidas de un 25% que cuentan con estudios primarios. En este sentido, es preciso resaltar que los índices de analfabetismo representan un 2% de la población femenina; no obstante, superiores a la realidad masculina que apenas alcanza un porcentaje del 0,9%. La proporción de mujeres que disponen de un certificado de estudios superiores de tercer grado es muy baja, con apenas una representación del 7% de la población femenina comarcal.²

² Analfabetas = no saben leer o escribir; Sin estudios = saben leer y escribir pero tienen menos de cinco años de escolarización o no han completado los estudios de bachiller elemental, ESO o EGB; Primer grado = Estudios primarios (bachiller elemental, ESO o EGB completo); Segundo grado = Bachiller, Graduado escolar, Formación Profesional; Tercer Grado = Diplomadas, Licenciadas, Ingenieras, en Facultades universitarias, y Escuelas Técnicas, Técnicas superiores y estudios más avanzados.

La estructura laboral de la población dezaña nos muestra un elevado número de mujeres inactivas³ (12.278), que supera con creces al número de hombres en esa misma situación laboral (ver Figura 3. *Población de la comarca del Deza según rama de actividad y sexo*). Esta realidad viene condicionada por el peso ejercido por aquellas mujeres dedicadas a la realización de las tareas del hogar (3.128) que, pese a no constituir una actividad económica remunerada, goza de gran relevancia social al trabajar en favor del bienestar de las personas



que habitan en una misma vivienda y, por extensión, de la familia en sentido amplio (Ilárraz, 2006: 62). Asimismo, nos encontramos con cifras superiores a las masculinas en lo que se refiere a mujeres jubiladas (5.473), pensionistas (1.861) y estudiantes (1.640).

Respecto a las cifras de población activa, sobresale un número menor de mujeres ocupadas que de hombres (7.662 respecto a 10.828 hombres ocupados) y, además, un mayor número de mujeres en paro (un 9,62% de paro respecto al 6,87% masculino).⁴ Según las cifras de ocupación femenina, despuntan el sector servicios y el primario como aquellas ramas de actividad con un mayor número de mujeres empleadas en actividades económicas remuneradas.

³ Se entiende por población inactiva aquellas personas que se ocupan de su hogar, estudiantes, jubiladas o prejubiladas, pensionistas, personas que realizan trabajos sociales sin remuneración, personas incapacitadas para trabajar y otras personas que no ejercen ninguna actividad económica remunerada.

⁴ Cifras relativas a los datos del Censo de Población y Vivienda del año 2001, por lo cual es preciso tener en cuenta los posibles cambios que hayan podido darse a lo largo del período 2001-2011.

Una cuestión de gran interés para esta investigación consiste en la caracterización de la población femenina ocupada según el lugar de trabajo, pues esta variable nos da una primera visión de los desplazamientos laborales realizados. De esta forma, tras el análisis de los datos extraídos del censo de población y viviendas en 2001 (elaborado por el INE), se detecta un elevado número de mujeres que trabajan en el mismo municipio de residencia (46%) o en su propio domicilio (35%). Esto nos muestra que los desplazamientos laborales son principalmente de carácter local, con una duración media prácticamente no superior a 20 minutos.

4. LAS INFRAESTRUCTURAS VIARIAS DE COMUNICACIÓN EN LA COMARCA

4.1. Principales infraestructuras de la Red viaria dezana

La comarca del Deza goza de una red viaria muy extensa dada su posición estratégica en el territorio gallego, pues esta comarca goza de gran relevancia como centro de comunicaciones entre la Galicia interior y litoral. En el conjunto comarcal, destaca el núcleo urbano de Lalín como principal centro de comunicaciones dezano, donde confluyen todas las carreteras de mayor notabilidad viaria de la comarca.

Sobresale la presencia de la autopista central gallega AP-53, que empieza en la AP-9 en Santiago de Compostela y finaliza cerca de Dozón, concretamente en el Alto de Santo Domingo. Esta vía pasa por los municipios de Silleda, Lalín y Dozón y cuenta con seis salidas dentro de la comarca: Bandeira, Silleda, Lalín Oeste, Lalín Centro, Lalín Este y Dozón. Además, nos encontramos con la prolongación de esta, denominada AG-53, que comunica el Alto de Santo Domingo (Dozón) con Ourense, libre de peaje desde Lalín.

Respecto a la red de carreteras estatales, son dos las vías que discurren por la comarca del Deza: la N-525 que comunica la localidad zamorana de Benavente con Santiago de Compostela, a su paso por Ourense, Dozón, Lalín y Silleda; y la N-640 entre Vilagarcía de Arousa y Vegadeo, que transcurre por núcleos como Lugo, Agolada, Lalín, Silleda o A Estrada.

También destaca el corredor gallego (CRG-22) que comunica Lalín con Monforte de Lemos, pasando por Chantada; numerosas carreteras provinciales que unen diversos núcleos intracomarcales y, a su vez, estos con diversas poblaciones pontevedresas y gallegas, como por ejemplo, Arzúa, Betanzos, Forcarei, Pontevedra, Carballiño o Ponte Ledesma, entre otras.

No obstante, no podemos olvidar el elevado número de kilómetros de vías locales que juegan un papel destacado en la movilidad comarcal. Esta red de carreteras y pistas de competencia local comunica numerosos núcleos rurales de la comarca facilitando de este modo la comunicación viaria de zana.

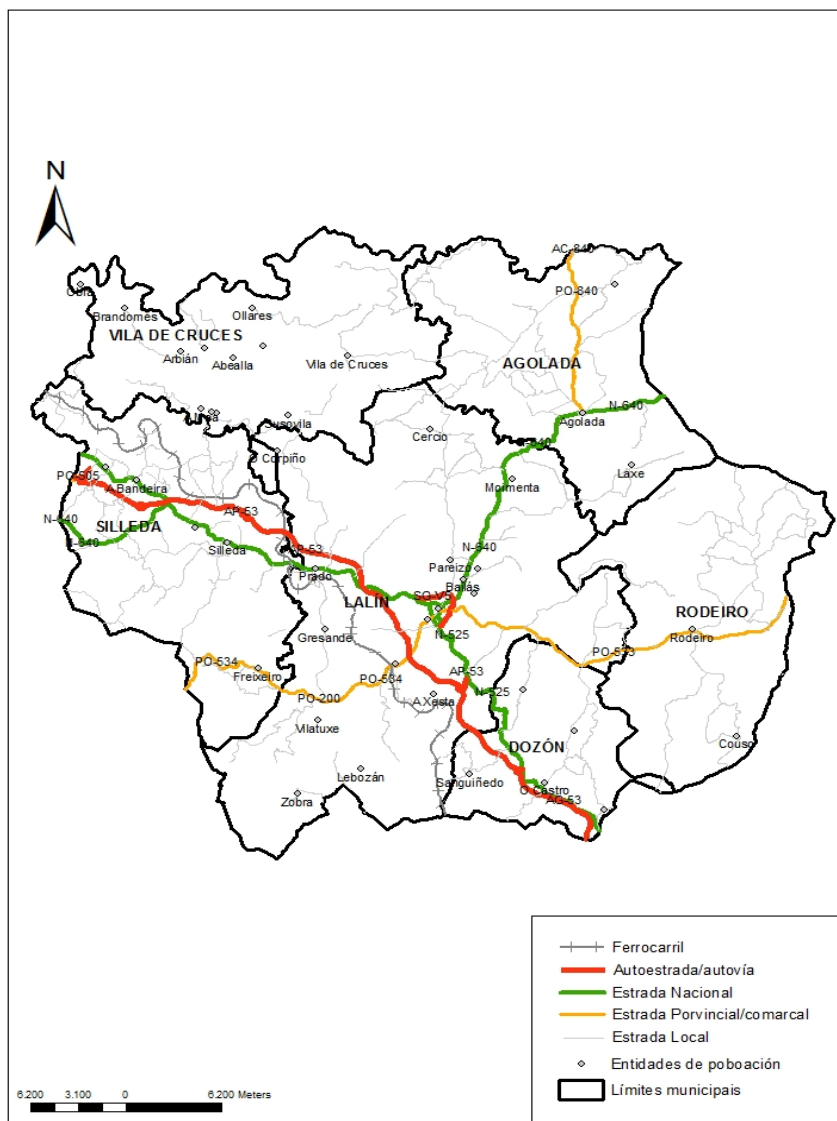


Figura 4. Mapa de la red viaria principal en la Comarca del Deza
Elaboración propia

4.2. La oferta de transporte público colectivo en la comarca

Finalmente, respecto a la oferta de transporte colectivo en la comarca, destaca el núcleo urbano de Lalín como punto central de mayor parte de las rutas de autobuses que operan actualmente. Sobresale la presencia de dos trayectos principales que aglutinan un mayor número de frecuencias: Santiago-Silleda-Lalín-Dozón-Ourense y Vigo-Lalín-Agolada-Lugo. Estas comunican la comarca del Deza con las ciudades que ejercen una mayor influencia en la zona: Santiago de Compostela, Pontevedra, Vigo, Lugo y Ourense. Del mismo modo, estas líneas de autobuses ofrecen posibilidades de transporte intracomarcal al realizar diversas paradas en varios núcleos dezanos, como Agolada, O Castro de Dozón, Silleda, Bandeira o Vilatuxe.

A nivel comarcal, se observa que los municipios de Agolada y Dozón están conectados con Lalín y Silleda a través de las rutas anteriormente mencionadas. Respecto al municipio de Rodeiro solamente se aprecia una ruta que comunica Lalín con Monforte (a su paso por Chantada) y que realiza una parada en el núcleo urbano de Rodeiro. No obstante, es preciso destacar la ausencia de una oferta eficaz en lo que respecta a frecuencias y horarios.

Por consiguiente, destaca una marcada deficiencia en la oferta de transporte colectivo de pasajeros en los municipios más rurales de la comarca –Agolada, Dozón y Rodeiro–, que únicamente se encuentran conectados con el núcleo de Lalín, sobresaliendo la total ausencia de líneas de transporte que ofrezcan una conexión entre estos tres municipios (Agolada, Dozón y Rodeiro).

Por lo que respecta a Vila de Cruces, Silleda y Lalín, estos municipios presentan una situación diferente, caracterizada por una mayor oferta de líneas de transporte colectivo de pasajeros. El municipio de Vila de Cruces cuenta con conexiones prácticamente diarias con Lalín –desde As Cruces y Merza– y Santiago de Compostela; no obstante, las frecuencias son bastante escasas. Silleda aprovecha la presencia del trayecto Santiago-Ourense para su conexión con los núcleos de Lalín y Dozón y, finalmente, Lalín es el municipio que muestra una conexión mayor a nivel comarcal, provincial, autonómico e incluso estatal. De hecho, es la estación de autobuses de Lalín la que distribuye las rutas de transporte colectivo que comunican la comarca con lugares como A Estrada, Monforte, Vigo, Santiago de Compostela, Lugo, Ourense, Pontevedra, A Coruña, O Carballiño, Madrid o Andorra.

Finalmente, es preciso destacar la existencia de oferta de transporte individual de pasajeros en toda la comarca –taxis–, concretamente 28 en Lalín, 26 en Vila de Cruces, 22 en Silleda, 12 en Agolada, 12 en Rodeiro y 7 en Dozón.

5. LA MOVILIDAD FEMENINA EN LA COMARCA DEL DEZA. PRINCIPALES PAUTAS DE DESPLAZAMIENTO MANIFESTADAS POR LAS MUJERES ENTREVISTADAS

Tras la revisión de la literatura científica de referencia sobre movilidad espacial femenina, así como las principales particularidades geográficas, demográficas y económicas que muestra la comarca del Deza; a continuación presentamos los resultados obtenidos tras el análisis de las entrevistas en profundidad realizadas a las mujeres dezanas. Esta presentación se hará a través de una exposición ordenada de respuestas obtenidas, agrupadas por categorías temáticas, tal y como procede en una investigación cualitativa desarrollada mediante categorización.

5.1. Caracterización socio-demográfica de las mujeres entrevistadas

Para el análisis de las pautas de movilidad femenina en la comarca del Deza fueron interrogadas 126 mujeres, con edades comprendidas entre los 18 y los 79 años. Concretamente, se realizaron 50 entrevistas en Lalín, 29 en Vila de Cruces, 21 en Silleda, 15 en Rodeiro, 6 en Agolada y 5 en Dozón. Asimismo, sobresale un 12% de las entrevistadas residentes en núcleos urbanos, mientras que el 88% restante son vecinas de zonas rurales. En la *Figura 5* se presenta la ubicación de las parroquias dezanas en las que fueron efectuadas todas las entrevistas.

En relación al nivel de instrucción de las interrogadas se aprecia un elevado número de mujeres con una formación académica básica de primer grado (85 sobre las 126 entrevistas), mientras que apenas 13 de ellas cuentan con estudios superiores.



Figura 5. Ubicación de las parroquias dezanas en las que fueron efectuadas las entrevistas
Elaboración propia

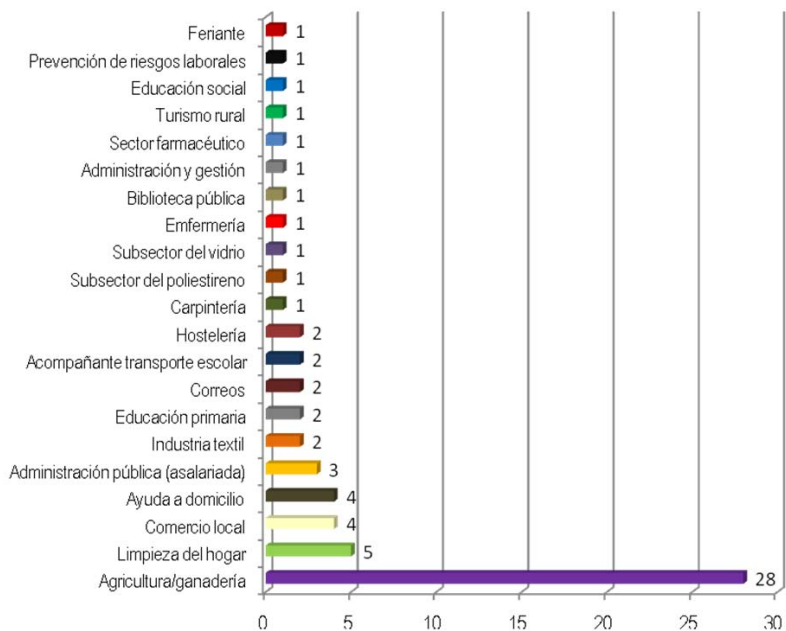


Figura 6. Mujeres entrevistadas según actividad económica
Elaboración propia

Y, respecto a la ocupación socio-profesional de las entrevistadas (*Figura 6*), nos encontramos con un total de 61 mujeres activas, ocupadas principalmente en los sectores agrario (28) y servicios (32), y un conjunto de 55 entrevistadas inactivas laboralmente (20 amas de casa, 19 jubiladas, 7 pensionistas y 9 estudiantes).

5.2. *Grado de acceso al vehículo propio: permiso de conducción y disponibilidad de uso del automóvil*

Centrándonos en cuestiones como la disponibilidad de uso y el acceso a un automóvil privado, destacan un 83% de las interrogadas que disponen de un permiso de conducir de categoría B, pues según expresó una de las entrevistadas «*é imprescindible para vivir no rural e desprazarte!*» (MRF 113).⁵ Si analizamos estos datos según la edad, se aprecia que aquellas mujeres que no disponen de dicho permiso son mayores de 46 años, exceptuando una de ellas que ha cumplido recientemente la mayoría de edad.

Del conjunto de mujeres que disponen de carnet de conducir (105), sobresalen 80 de ellas que cuentan con un vehículo propio para sus desplazamientos cotidianos y 14 afirman tener total disponibilidad para utilizar el automóvil familiar. En los comentarios realizados por dichas mujeres se aprecia la necesidad de disponer de un vehículo propio para poder desplazarse y tener una cierta independencia laboral y social. Esto lo podemos observar en citas como la siguiente: [*Tes coche propio?*]. «*Si, se non sería imposible moverte! (...) A todos os sitios que teña que salire teño que coller o coche*» (MRF 075).

No obstante, 6 entrevistadas afirman que pese a disponer de un permiso de conducción ven limitados sus desplazamientos a causa de no disponer del vehículo familiar. Esto se debe, según nos manifestaron, a que el automóvil es utilizado como medio de transporte principal de otro miembro del núcleo familiar. De este modo, la movilidad de estas mujeres se ve condicionada por los horarios laborales de sus cónyuges o de sus hijos e hijas, como se observa en alguno de los comentarios realizados: «*teño coche unha semana si outra no porque meu marido lévao unha semana si, outra no ao traballo. Túrnase cun compañeiro...*» (MRF 099).

En este sentido, es preciso mencionar 5 casos en los que las mujeres entrevistadas afirmaron disponer del permiso de conducción, sin embargo, admiten no manejar y

⁵ Incluimos las citas originales en las lenguas en las que obtuvimos respuesta, siempre entre comillas y en cursiva, intentando en todo momento realizar unas transcripciones lo más fieles posible a las citas originales (con las mínimas e imprescindibles adaptaciones ortográficas. En gallego, por ejemplo, no estandarizamos los fragmentos, sino que dejamos los castellanismos, los vulgarismos, etc.).

desplazarse a través de otros medios. Los motivos manifestados por los cuales no conducen son el miedo al coche o alguna enfermedad que las incapacita. Esto se observa en las siguientes citas:

«Teño carné e nunca seguí co coche porque lle tiña medo. E ando co trator e co coche non!» (MRF 012).

«Si, pero non conduzo porque non podo. Teño un problema de vértigo» (MRF 040).

Por otro lado, aquellas mujeres que no disponen de carnet de conducir (21 del total de 126 entrevistadas) utilizan medios y hábitos de desplazamiento diversos: coche sin carnet, como pasajeras en coches de amistades o familiares, transporte colectivo, taxi o a pie.

De este modo, destaca una mujer que declaró desplazarse por la comarca en un coche sin carnet, al cual tuvo acceso por disponer del permiso de conducción de transportes agrícolas:

«Eu teño un coche sin carné desde hai catro anos e o meu home ten o seu [coche]. Os meus fillos reghaláronmo. Querían que quitase o carné, pero á miña idade non quero moler máis a cabeza, xa luchei e traballei bastante. E había a oportunidade para comprar un coche deses e para os meus desplazamentos...para ir a Lalín, a Cercio, para o meu entorno, ir a un funeral, ir visitar á filla...deféndome de marabilla. (...) (MRF 007).

Asimismo, fueron detectados desplazamientos realizados como pasajeras en coches de familiares, principalmente el marido, las hijas o hijos –alternativa de transporte mencionada por 17 de las entrevistadas–: *«lévanme os da casa. O marido é o que máis me transporta porque é o que máis...como estamos jubilados os dous... pois somos os que máis paseamos» (MRF 109).*

Por lo que se refiere al transporte colectivo de pasajeros, la línea regular de autobús fue mencionada en 6 ocasiones, el taxi es utilizado frecuentemente por 2 mujeres y el transporte escolar solamente reconocieron emplearlo 3 de las interrogadas. Respecto a estas alternativas de transporte destaca una de las mujeres que recorre dos kilómetros andando para poder coger un autobús hacia Lalín y otra, totalmente opuesta, que utiliza el taxi en todos sus desplazamientos. Los siguientes comentarios nos muestran estas dos realidades:

«É complicado. Aquí hai un autobús que pasa os martes e os viernes pola carretera aí arriba do puebo. Pasan ás 8 e cuarto da mañá e volven as 4 da tarde. Para volver todavía... pero ás 8 da mañá é complicado. E a outra alternativa é ir a Vilatuxe e pola carretra general que vai cara Lalín hai un autobús que ven de Vigo, Vigo-Lugo. Vou

andando hasta Vilatuxe e collo alí o autobús e senón taxi. Se teño sorte que vai algún veciño cara Vilatuxe lévanme» (MRF 115).

«Para ir a zonas fuera de Lalín me muevo con mi taxista de un lado para otro (...) Yo me he vuelto ahora doña comodidad. Porque claro...si tienes que salir de aquí, venir y coger el autobús, esperar que puedas conectar...osea que las horas...de allí desplazarte a la otra estación...¡No por dios! ¡Casi me sale más económico...!» (MRF 047).

Finalmente, resulta de gran interés analizar la frecuencia de uso del vehículo propio o familiar por parte de las interrogadas. Los resultados en este sentido nos muestran la elevada frecuencia de uso de este medio de transporte por parte de las mujeres con las cuales tuvimos la oportunidad de conversar, pues destaca la realización de desplazamientos diarios en coche propio por diferentes motivos (ver Figura 7. *Frecuencia de uso del vehículo propio/familiar*). Esto fue manifestado en comentarios como el siguiente: *«sempre, [o coche] é o meu único medio de transporte» (MRF 126).*

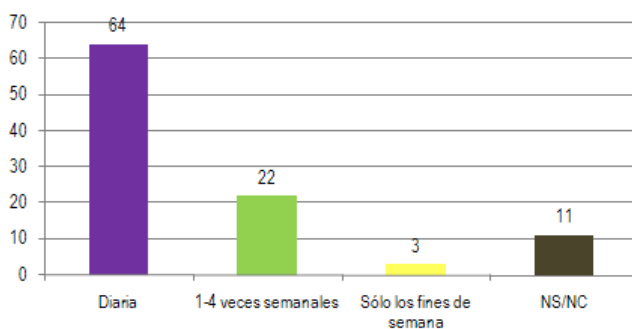


Figura 7. *Frecuencia de uso del vehículo propio/familiar*
Elaboración propia a partir de las entrevistas realizadas

5.3. *Pautas de movilidad ocupacional femenina*

Respecto a los desplazamientos originados por cuestiones ocupacionales, es decir, para la realización de actividades laborales y de formación reglada, se observa la existencia de flujos de movilidad diversos según áreas sectoriales. En este sentido, respecto a las actividades vinculadas al sector primario sobresalen las parroquias de As Cruces, Silleda y Lalín –con sus correspondientes capitales municipales– por aglutinar los servicios de extensión agraria y As Cruces, Cercio, Melide (municipio limítrofe a la comarca), Rodeiro y Silleda por atraer desplazamientos vinculados a la realización de determinadas gestiones en cooperativas agrícolas comarcales. También se aprecia una movilidad por temas sindicales en núcleos

como Rodeiro y Silleda, desplazamientos para realizar determinadas gestiones en una fábrica de leche en Prado y la demanda de servicios veterinarios en la capital municipal de Silleda.

Por otro lado, en los desplazamientos originados por motivos relacionados con el sector industrial se detectan los núcleos de Lalín, Vila de Cruces, Vilatuxe y O Castro de Dozón como puntos de atracción laboral en la industria textil, maderera y de polietileno. Y, destacan las cabeceras municipales de Lalín, Rodeiro, As Cruces, O Castro, Silleda y Agolada como principales focos de atracción de los desplazamientos laborales del sector servicios, esto es, la administración municipal, correos, educación primaria, restauración, farmacia, biblioteca, museos, comercio local y la oficina del INEM.

Respecto a los flujos de movilidad por motivos de estudios, se realizaron entrevistas a nueve estudiantes de segundo y tercer grado. En este sentido, fue detectado en núcleo urbano de Lalín como destino de atracción por estudios de segundo grado; mientras que Pontevedra, Santiago de Compostela y Lugo son tres ciudades destino de aquellas mujeres que actualmente están cursando titulaciones universitarias.

En la realización de dichos desplazamientos, se deja ver la existencia de secuencias multimotivo con la voluntad de optimizar la distancia, el tiempo y el coste de los recorridos. De esta forma, el 68% de las entrevistadas afirma aprovechar sus desplazamientos laborales para la realización de otras tareas, como por ejemplo, ir de compras, actividades de ocio (cine, tomar algo con amigas), ir al médico de cabecera, ir a la peluquería, realizar gestiones en el ayuntamiento, ir al banco o llevar a sus hijas a actividades extraescolares, entre otras. Tal realidad se observa en comentarios como el siguiente: *«facer algunha compra, algunha consulta no médico ou coller algunha receta. Procuero facelo despois ou antes de traballar (...) Teño que aproveitar as viaxes...non están os tempos para ghastar gasolina ao tonto!»* (MRF 006).

La distancia media de los desplazamientos realizados por motivos ocupacionales es de 13,76 km y el tiempo medio utilizado asciende aproximadamente a 19 minutos. No obstante, es preciso destacar que la distancia y duración de dichos viajes muestran variaciones significativas según el carácter de dichos desplazamientos. Así, aquellos viajes por motivos laborales o de formación reglada intracomarcales muestran una distancia y duración media de 15 km y 13 minutos. Y, si analizamos los desplazamientos intercomarcales –con destinos como Melide, Santiago de Compostela, Pontevedra, Lugo, Arzúa, Touro, Lestedo o al Val do Ulla– se observa una duración media de aproximadamente 47 minutos (43 km) de viaje en automóvil o transporte colectivo de pasajeros.

Los medios de transporte utilizados son en su mayoría motorizados, destacando el uso del automóvil propio o familiar en el 73% de los casos, mientras que el transporte colectivo (línea de autobús y transporte escolar) apenas representa un 7%. Asimismo, un 13% de las entrevistadas realiza sus desplazamientos ocupacionales a pie y un 7% afirma desplazarse como pasajeras en un coche familiar. En este punto, es preciso mencionar el uso del tractor agrícola por aquellas mujeres autónomas agrarias que fueron entrevistadas. De hecho, del conjunto de 28 agricultoras y ganaderas con las que tuvimos ocasión de hablar, 18 afirman utilizar este vehículo para realizar las diversas tareas agrícolas y/o ganadeas.

Una de las posibles causas del uso masivo del automóvil en detrimento del transporte colectivo puede basarse en la existencia de serias deficiencias en las frecuencias y rutas de la oferta de transporte público en la comarca. Esto fue manifestado en comentarios como el siguiente: *«non hai unha oferta tan axeitada (...) Se tivera un bo servizo...para non levar o coche. Porque teño para ir, pero para volver teño que esperar moito! Hai poucas frecuencias e malos horarios»* (MRF 058).

Finalmente, respecto a la frecuencia de los desplazamientos femeninos en el conjunto la comarca del Deza, el 51% de las mujeres entrevistadas manifiesta realizar viajes por motivos laborales o de estudios durante cinco o seis días a la semana, principalmente de lunes a sábado. Asimismo, el 61% del total de interrogadas que se desplazan por motivos ocupacionales realizan un único viaje diario (ida y vuelta).

5.4. Pautas de movilidad femenina por compra de alimentación básica

Según afirma la literatura científica de referencia (Intxaurreaga, 1995; García Ramón, 1995; 1989), la asignación social de realización de los trabajos domésticos en el núcleo familiar es atribuida a las mujeres, a pesar de tener otra ocupación remunerada. En base a esto, ante la pregunta realizada a las entrevistadas: *«[q]uen se encarga de realizar a compra de alimentación básica no fogar?»*, se detectan unos resultados reveladores que nos confirman esta realidad.

Del conjunto de 126 mujeres interrogadas sobresalen 114 que afirman ser las responsables principales en la realización de las compras de alimentación básica. No obstante, el 83% de aquellas mujeres que admiten no asumir esta responsabilidad (12) conviven con miembros de otras generaciones, donde según afirman son la madre o la abuela las encargadas de realizar dichas labores.

Tras el análisis de las respuestas obtenidas sobre las pautas de movilidad femenina por compras de alimentación básica, debemos señalar que el factor proximidad juega un papel de

gran relevancia. De esta forma, destacan los desplazamientos a núcleos rurales más próximos (As Cruces, Bandeira, Silleda o Rodeiro), para la realización de compras con una mayor asiduidad. Mientras que aquellos núcleos comerciales de mayor tamaño y con una mayor oferta –como por ejemplo Lalín– ejercen una atracción superior de compras generales mensuales o quincenales.

No obstante, sobresale la existencia de dos entrevistadas que afirman realizar sus compras de alimentación básica en lugares fuera de la comarca del Deza, concretamente en A Estrada y Santiago de Compostela. Esto se debe a cuestiones personales y a la búsqueda de un ahorro monetario en la compra mensual: *«a Santiago (...) [V]ou unha vez ao mes e fago unha compra fuerte para o me en Santiago. Despois se se me acaba calquera cousa pois cólloa en Lalín (...) Hai mellores precios (...)»* (MRF 071).

Además, destaca un elevado porcentaje de mujeres que aprovechan los desplazamientos por motivos comerciales para realizar otro tipo de actividades (el 73%). Estas consisten principalmente en realizar diversos trámites en las entidades bancarias, ir al trabajo, la asistencia sanitaria en centros de atención primaria, ir a extensión agraria o a la cooperativa agrícola, la realización de gestiones en las administraciones públicas, recoger a los hijos en el instituto o la visita a familiares y amigas, entre otras.

La distancia media de estos desplazamientos es de 11,38 km. Concretamente, los trayectos realizados fuera de la comarca tienen una distancia media de 31,5 km; mientras que los desplazamientos comarcales representan unos 10,76 km de media. Asimismo, el tiempo medio utilizado es de aproximadamente 14 minutos. Los desplazamientos para la realización de actividades comerciales intracomarcales –a lugares como Lalín, Agolada, Silleda, Bandeira, Madriñán, As Cruces, Vilatuxe o Rodeiro– muestran un tiempo medio de viaje de aproximadamente 13 minutos; mientras que aquellos realizados a destinos como A Estrada o Santiago de Compostela presentan tiempos superiores llegando a alcanzar los 42,5 minutos.

El medio de transporte utilizado es principalmente el coche propio o familiar (66%), seguido de los desplazamientos realizados como pasajeras en un vehículo familiar (20%), andando (8%), en transporte colectivo (3%) o en taxi (3%). De hecho, sobresale una dependencia total del transporte privado motorizado entre aquellas mujeres residentes en núcleos más rurales y, paradójicamente, un uso generalizado entre aquellas interrogadas que viven en núcleos urbanos como Lalín, Agolada, Silleda, Rodeiro o Bandeira.

Es preciso destacar que sobresalen varios casos en los que afirman que cuando van acompañadas por el marido, pese a disponer del permiso de conducción, siempre viajan como pasajeras y recae sobre él la responsabilidad de conducir el automóvil. Los siguientes

comentarios sintetizan perfectamente esta realidad: *«imos meu marido máis eu no coche. [Quen conduce?] El, sempre que vamos os dous no coche conduce él. [Por que?] Sempre é así...a él gústalle e a min dáme igual!»* (MRF 071)

5.5. Pautas de movilidad femenina por motivos de salud

Los flujos de desplazamiento por motivos sanitarios señalados por las entrevistadas nos muestran las parroquias de As Cruces, Bandeira, Castro de Dozón, Ferreiroa, Lalín, Merza, Rodeiro y Silleda como lugares de atracción de viajes motivados por la demanda de servicios sanitarios de atención primaria; y los núcleos urbanos de Santiago de Compostela o Lalín como destinos de influencia para la prestación de una asistencia especializada.

El 60% de las mujeres entrevistadas afirmaron aprovechar sus desplazamientos por motivos de salud para realizar otras actividades complementarias con la voluntad de optimizar el viaje. Estas actividades consisten principalmente en la realización de compras, visita a familiares y amistades, hacer diversas gestiones en organismos públicos e ir al banco, al sindicato, a extensión agraria o a la cooperativa agrícola. Esta realidad se observa en comentarios como el siguiente: *«si sempre aproveitas e fas algo (...) pois recados... visitar aos meus avós que viven en Cruces...»* (MRF 0115). No obstante, es preciso hacer hincapié en el elevado porcentaje de mujeres que manifiestan no realizar otras actividades, dado que las cuestiones sanitarias suelen ocupar toda la mañana y no les queda tiempo para desarrollar otras tareas: *«normalmente ao médico vas pola mañá e xa vas co tempo moi xusto por culpa da comida. Porque non teño relevo aquí na casa para facer as cousas»* (MRF 030).

La distancia de los desplazamientos entre el punto de origen y los centros de atención primaria presenta una media de 9,28 km, mientras que aquellos realizados en busca de una asistencia especializada muestran una distancia superior, con un trayecto aproximado de 45 km. Asimismo, el tiempo utilizado para los desplazamientos realizados al centro de atención primaria es de aproximadamente a 12 minutos, mientras que aquellos originados por motivos de asistencia médica especializada ascienden a 45 minutos.

El medio de transporte principal para la realización de desplazamientos por motivos de salud es el coche propio o familiar, pues fue señalado por el 58% de las mujeres entrevistadas. A continuación, se detectan los desplazamientos sanitarios realizados como pasajeras en el automóvil de algún miembro de la familia o vecino (16%), andando (16%), en transporte colectivo de pasajeros (7%) o en taxi (3%).

Concretamente, varias mujeres que afirman depender de familiares o vecinas y vecinos para poder desplazarse al centro salud dejan ver su disconformidad con esta dependencia,

originando de esta forma una búsqueda de medios alternativos de viaje como el taxi o el autobús. Esto se observa en el siguiente comentario: *«generalmente...bueno teño un primo que traballa en Lalín e ás veces vou con el. Pero tamén me fastidia...porque depender dos veciños tampouco me ilusiona muito. Unha vez vas pero... »* (MRF 015).

Asimismo, nos encontramos con tres casos en los cuales las mujeres interrogadas manifiestan recorrer un tramo a pie hasta poder coger algún autobús que las lleve a los respectivos centros de atención primaria o especializada: *«[p]ara ir ao médico especialista vou a Santiago (...) [a]ndando hasta Vilatuxe, autobús hasta Lalín e despois en Lalín tomo un autobús a Santiago»* (MRF 015).

5.6. Pautas de movilidad femenina como acompañantes de personas dependientes

De un total de 126 mujeres interrogadas, 28 afirman realizar desplazamientos como acompañantes de personas dependientes. Se trata de mujeres, en su mayoría, con edades comprendidas entre los 46 y 65 años (18 de las entrevistadas), que compaginan sus respectivos trabajos, fuera y dentro del hogar, con el cuidado de las personas dependientes a su cargo.

El vínculo existente entre las interrogadas y las personas dependientes, es principalmente familiar, destacando el cuidado de hijos e hijas (10 de las 28 mujeres), sus progenitores, su marido o algún pariente cercano. Y si atendemos al motivo de dicha dependencia sobresalen 11 personas ancianas, 7 personas con alguna enfermedad (esclerosis múltiple, bronquitis crónica, alzhéimer o demencia senil) y 10 hijas e hijos menores de edad.

Por lo que respecta a la dimensión espacial de los desplazamientos como acompañantes de personas dependientes, se detectan diversas rutas de viaje motivadas principalmente por cuestiones médicas, educativas y lúdico-recreativas. De esta forma, destacan las cabeceras municipales de As Cruces, Agolada, Lalín, Silleda, O Castro y Rodeiro, y la ciudad de Santiago de Compostela por atraer desplazamientos por motivaciones médicas. También se detectan las parroquias de Cercio, Prado, Lalín y Vilatuxe por originar desplazamientos en la comarca por motivos educativos –prescolar y actividades extraescolares– y Lalín o Santiago de Compostela por generar una movilidad con fines recreativos.

El 64% de dichas mujeres afirma no realizar generalmente viajes multimotivo, pues afirman que sus desplazamientos son realizados únicamente con la finalidad de acompañar a sus familiares. No obstante, es preciso destacar que se aprecia un mayor número de viajes complejos entre aquellas mujeres que se desplazan con sus hijos para llevarlos a actividades extraescolares o recreativas.

Los desplazamientos realizados por las entrevistadas como acompañantes de personas dependientes tienen una distancia media aproximada de 27,12 km. De esta forma, destaca una mayor distancia de movilidad entre aquellas que se desplazan como acompañantes de personas enfermas o ancianas por motivos sanitarios, desplazándose una media de 31 km. Mientras que aquellas mujeres que se movilizan para llevar a sus hijas e hijos a actividades extraescolares o recreativas solamente recorren una media de 13,57 km.

Esto mismo ocurre si analizamos los desplazamientos por motivos sanitarios según el tiempo medio utilizado. De esta forma, se observa un tiempo medio general de 29 minutos; destacando una duración mayor entre los desplazamientos por motivos sanitarios (32, 5 minutos de viaje); mientras que aquellas mujeres que se movilizan para llevar a sus hijos a actividades extraescolares o recreativas muestran un tiempo medio de desplazamientos de 16, 43 minutos.

En este sentido, es preciso destacar a modo de aclaración que esto se debe a que la movilidad por motivos sanitarios conlleva generalmente un desplazamiento hacia el hospital clínico de influencia, situado en la ciudad de Santiago de Compostela, mientras que las motivaciones educativas y recreativas coinciden en su mayoría con desplazamientos intracomarcales.

Los medios de transporte utilizados por las entrevistadas, para realizar los desplazamientos como acompañantes de personas dependientes, son en su totalidad motorizados. Concretamente, destacan aquellas mujeres que conducen personalmente el vehículo propio o familiar, en un 82% de los casos; mientras que el resto dependen de un familiar o taxistas para acompañar a las personas a su cargo (18%).ç

6. LA ACCESIBILIDAD Y MOVILIDAD EN LA COMARCA DEL DEZA. VALORACIONES, PROBLEMÁTICAS Y POSIBLES SOLUCIONES

Una vez descritos los principales patrones de movilidad cotidiana manifestados por las mujeres interrogadas, consideramos oportuno exponer las valoraciones personales realizadas durante la ejecución de las entrevistas en profundidad. Concretamente, a continuación, analizaremos en detalle las principales apreciaciones, experiencias personales y problemáticas en la accesibilidad y movilidad manifestadas por la población femenina en la comarca del Deza, respecto a tres cuestiones principales: la red viaria, la oferta de transporte colectivo y la movilidad en un área rural.

6.1. Valoraciones realizadas sobre las infraestructuras viarias en la comarca

Las apreciaciones manifestadas respecto a la red viaria en la comarca se estructuran en tres bloques diferenciados y coincidentes con el tipo de vía analizada: la red de autopistas y autovías, las carreteras estatales y las vías complementarias secundarias.

Los comentarios realizados por las mujeres con las que conversamos sobre la autopista central gallega AP-53 coinciden, en su gran mayoría, en el excesivo precio exigido por el tránsito de vehículos entre Lalín y Santiago de Compostela. No obstante, paradójicamente, se detecta un elevado uso de esta vía para la realización de los desplazamientos entre la comarca y la ciudad de Santiago de Compostela, a pesar de la continua oposición al precio actual del peaje. Esto se debe, según varios comentarios realizados por las interrogadas, a la necesidad de llegar rápidamente a su destino:

«Normalmente solemos ire pola autopista, aunque é bastante cara...Como normalmente vas a Santiago unha vez, non temos que ir todos os días, pois dices “bah! Pois vou pola autopista!” » (MRF 006).

«A autopista se vou co tempo xusto, senón...como é moi cara vou polo outro lado. Por este lado lévache máis tempo porque hai máis tránsito, ten máis límite de velocidade. Pero se non levas prisa, vas tranquilamente ben por aí... » (MRF 026).

En este sentido, es preciso destacar que las interrogadas afirman realizar diversas fórmulas en busca del ahorro. Exactamente, se desplazan desde su residencia por vías estatales intracomarcales para incorporarse a la autopista en puntos donde el precio es inferior, es decir, en las entradas de Silleda o Lamela. Esto se aprecia en los siguientes comentarios:

«Eu vou muito a Santiago, ao hospital e podían sacar o peaxe. Porque muitas veces non podes ir pola nacional, se a fixeron é para usala...Non é unha broma, gastas máis en autopista que en gasoil. Sempre a vamos coller a Silleda, senón aquí cóbrannos 10 euros» (MRF 007).

«Vou hasta Silleda por Laro e como sempre levo apuro collo a autopista porque me é máis rápido. Porque se fora todos os días pero como é puntual...pois.. Pero é moi cara... porque solo vou desde Silleda e me sale a 3, 75 ou así, porque desde Lalín sálenos un euro e pico máis. Entonces, sempre vou desde Silleda» (MRF 036).

Y, del mismo modo, se detectan varios casos en los que los trayectos de ida hacia la ciudad de Santiago de Compostela se realizan por la autopista (AP-53), mientras que la vuelta a casa se realiza por la carretera N-525: *«normalmente, cando vamos collemos a autopista e á volta, como xa volvemos relaxados, volvemos pola carretera» (MRF 006).*

Una de las consecuencias del elevado precio del peaje en la autopista consiste en el incremento del tráfico en aquellas vías alternativas, en este caso la N-525. De hecho, durante la realización de las entrevistas, se lanzaron diversas propuestas para la disminución del peaje en la AP-53 que, según una de las entrevistadas, desencadenará en la descongestión de la carretera N-525:

«A autopista é mui cara e eu entendo que a xente vaia pola carretera. Propoño abaratala autopista, porque se os trayectos largos se fixesen pola autopista, os trayectos cortos estarían máis descongestionados» (MRF 005).

Asimismo, también se encontraron propuestas para la incorporación de carriles de adelantamiento a lo largo de dicha vía estatal. Esto se observa en la siguiente cita:

«Bueno...hai sitios que deberan poñer un carril para adelantamientos. Que hai poucos sitios para adiantar. Ao mellor crúzaste cun camiión e vas con eles diante...e onde podes venche outro de frente e non podes! Ese é o problema que ten!» (MRF 026).

Por otro lado, se detectan diversas quejas sobre la situación actual de determinados tramos de carretera, como es el caso de las obras que se actualmente están realizando en el cruce de Chapa (Silleda): *«hai un tramo en Chapa que están en obras e señalizan mui mal e pérdeste, cada dúas por tres sácanche as señaís e hai baches que non están cubertos...» (MRF 0104).*

O quejas sobre la altura de dicha vía, pues se lanzan varias opiniones que muestran un total desacuerdo con las últimas obras realizadas que elevaron la carretera varios centímetros, concretamente en el núcleo de Chapa (Silleda). Esta realidad se observa en la siguiente cita:

«Eu teño un problema mui grande na miña casa. (...) por cuestións de problemas da carretera que ma subiron cinco centímetros, e xa a tiña mui alta, e co meu remolque non podo saír da miña eira como debería saír eu, cargada co meu remolque desde a miña eira (...) Porque a carretera téñoa tan alta que non me sube o coche!» (MRF 060).

«Es una sin razón. Es para los coches y no podemos transitar los peatones, no hay espacio físico para poder andar. Hay sitios que es tan estrechito que tienes que invadir la carretera. (...) Como carretera bien, entre comillas, pero para vivir aquí es un infierno! Tenemos la carretera en las narices, es abrir la puerta y ya está la carretera» (MRF 061).

Respecto a las opiniones realizadas sobre la carretera N-640, se aprecia una valoración bastante positiva sobre el estado actual y su mantenimiento. No obstante, fue señalado uno

punto negro en Vilariño con curvas bastante peligrosas: *«hai aí un tramao na Ponte Vilariño que é un punto negro...hai moitos accidentes de tráfico. Pero tamén é cuestión de ir un pouquiño máis amodo...sabendo... »* (MRF 121).

Finalmente, las apreciaciones realizadas sobre la red viaria secundaria en la comarca nos muestran un descontento generalizado sobre la situación de las pistas locales pues, según afirman numerosas entrevistadas, por lo general son muy estrechas y el asfalto no se encuentra en óptimas condiciones.

«Bueno, por alí a general non ten moita duda. Pero as pistas por alí son moi estreitas e se te cruzas con alguén tes que apartar porque é imposible que pasen os dous» (MRF 002).

«Están con huecos (...) porque normalmente pasan tratores e vacas e realmente non lle fan mantenimiento ningún. Pasas por aí co coche e pode ser que se che rompan as llantas» (MRF 015).

Además, se detectan numerosas quejas sobre el mantenimiento general de las carreteras secundarias y sobre la ausencia de servicios que las mantengan transitables en ocasiones puntuales, como por ejemplo en temporales de nieve:

«Por exemplo, polo inverno nesta zona neva (...) chega un día de neve e non das salido da casa (...) porque as quitanieves pasan polas nacionais, Lalín-Vila de Cruces. Pero o que é dende a Goleta a Cercio por aquí non pasa un puñetero quitanieves. (...) É un problema gordo, aquí a población envellece moito e hai moitos que teñen o “xantar na casa”, lévanlles o xantar dende a concejalía de asuntos sociais e tamén van atender a xente e...bueno, non dan vido! (...) O día que hai neve temos que axudarlles nós porque non dan vido, se hai neve non dan vido!» (MRF 009).

Y, concretamente, destacan varias quejas efectuadas por agricultoras que consideran que el estado de las carreteras secundarias puede llegar a entorpecer su actividad laboral a causa de su estado: *«a maioría delas quédanse estreitas. O meu trator ben porque é un trator xa vello e pequeno. Pero agora hai bastantes problemas coas máquinas de agora para poder entrar. Por exemplo, na maioría dos camiños que teñen acceso a aghros sobre todo pois hai bastantes problemas porque a maioría das máquinas...tes que condicionarte á hora de sembrar algunha finca por non ter acceso (...)»* (MRF 088).

6.2. Valoraciones realizadas sobre la oferta de transporte colectivo de pasajeros

Las apreciaciones realizadas sobre la oferta de transporte colectivo de pasajeros en la comarca del Deza muestran un descontento generalizado a causa de la ausencia de líneas de autobuses que comuniquen las aldeas y sus principales núcleos poblacionales de influencia. Esta situación fue manifestada a través de diversos comentarios:

«Aquí non hai (...) Polo regular a xente que non ten medio de transporte e á xente maior viríalle ben un autobús porque ao resto...o máis práctico é ir no coche propio. A xente maior é a que vai máis veces ao ambulatorio...e non estaría mal que tivese un...algho» (MRF 055).

«Mui mal. Porque no rural non hai transporte público (...) No rural a xente que non ten coche propio ou vai en taxi, ou non se desplaza ou vai a pé» (MRF 082).

«Non hai moitas posibilidades. Aquí mui mal, en todo o rural está mui mal. (...) Melloraría frecuencia e eficacia, porque parece que as rutas de transporte público non existen nas aldeas e as aldeas para desplazarse ao médico teñen que coller e desplazarse hasta a general. E ao mellor unha persoa maior que vive nunha casa no medio dunha aldea ten que andar... 5 ou 8 km para desplazarse á general. E se teñen cita no médico ás 9 da mañá? Teñen que sair de noite para esperar o autobús. Está mui mal!» (MRF 0113).

Asimismo, en aqueles núcleos rurales en los que existe una oferta de transporte colectivo, las entrevistadas muestran una gran insatisfacción con la escasez de frecuencias y su discordancia con los horarios ofrecidos:

«Si, gústame utilizalo. Pero non hai unha oferta tan axeitada...Vou a Santiago ou a Lalín ou a Silleda. Se tivera un bo servicio...para non levar o coche. Porque teño para ir, pero para volver teño que esperar moito! Hai poucas frecuencias e malos horarios» (MRF 058).

«Aquí as conexións e a frecuencia dificultan o seu uso. De Agolada a Lalín creo que hai máis. Pero a Santiago directo, por exemplo, hai un autobús que vai por unha carretera que non está moi ben e tarda bastante, hai moitas curvas e esas cousas. Para ir A Coruña sacaron algunhas líneas por falta de demanda» (MRF 119).

Concretamente, una de las entrevistadas lanza la propuesta de crear la oferta de líneas de autobús dirigidas a determinados destinos a los que se desplaza un mayor número de personas.

En este caso, la mujer interrogada señaló los polígonos industriales de Lalín al atraer un gran número de personas por motivos laborales. La siguiente cita nos muestra dicha propuesta:

«Mui pouca. Porque eu penso que somos bastante xente que imos traballar da zona de Cruces a Lalín, porque Lalín ten uns polígonos industriais grandes e hai un autobús para subir e outro para baixar. Bueno creo que hai un que vai pola carretera de Cruces-Lalín e outro que creo que ven por Brántega e vai tamén dar a Lalín pero non tes máis...é a esa hora e non tes máis!» (MRF 092).

Una de las alternativas de transporte manifestadas por las entrevistadas es el transporte escolar. Según afirman varias de las mujeres con las que conversamos, este modo de transporte da facilidades de desplazamiento entre la gente mayor que no dispone de otros medios: *«aquí temos a opción de poder ir nos autobuses da escola e...bueno, non está tan mal! Para a xente que non conduce ten un das 8 da mañá e outro ás 10...solo lle cobran un euro! Por exemplo, miña sogra antes tiña que levala eu e agora vai moitas veces no autobús! Que a vaia buscar despois non é ighual que ter que levala e despois buscala!» (MRF 088).*

No obstante, en varios casos se explican las dificultades que este medio de transporte tiene para la vuelta a casa debido a los horarios tardíos de las rutas escolares: *«deberíase mellorar, ter unha liña para poder volver a tempo pola mañá para facer a comida. O transporte escolar ven ás 3 da tarde e eu teño que estar na casa antes da 1 do mediodía para facer a comida» (MRF 087).*

Y, concretamente, las mujeres interrogadas en Cornado (parroquia de Cello) y Oirós denuncian la restricción del uso de este transporte escolar para sus desplazamientos por parte del ayuntamiento y la empresa concesionaria. Esto se observa en comentarios como el siguiente: *«en Cornado hai autobús da escola, pero non collen pasaxeiros. (...) Deberían levar nos autobuses nos que van os rapaces estudar a Lalín pasaxeiros!» (MRF 025).*

Por otro lado, como afirma una de las entrevistadas, la ausencia de transporte colectivo o los problemas de horarios con el transporte escolar desencadena un incremento en la demanda de transporte individual de pasajeros (taxi): *«non hai! Tes que ir en taxi e volver en taxi e...non o vas deixar esperando á porta. Ao principio de mes van todos cobrar e ao ambulatorio e...non hai pra todos! E os taxis non dan a vasto!» (MRF 056).*

Asimismo, una de las mujeres con las que conversamos deja ver su total desacuerdo con la eliminación del servicio público *Noitebús*⁶, al considerar que cubría una necesidad básica para el rural gallego en general y particularmente en la comarca dezana. Esto se muestra en la siguiente cita:

«Antes había Noitebús...a Xunta sacouno para toda Galicia. É unha pena... porque así non te tiñas que preocupar por levar o coche. Sei que os hosteleiros de Melide financiaban un entre eles e o concello, que acabaron sacando desde o meu punto de vista por falta de promoción. Porque a xente non o usaba porque non o coñecía» (MRF 119).

6.3. La movilidad femenina en la comarca del Deza: apreciaciones realizadas por las mujeres entrevistadas

Para finalizar con este análisis, presentamos a continuación una síntesis de los comentarios obtenidos tras la formulación de una pregunta general que pretendía indagar sobre las opiniones de las mujeres entrevistadas acerca de la movilidad femenina en la comarca del Deza: *Que opina sobre a mobilidade da muller no rural?*

De esta forma, los comentarios realizados nos muestran una opinión generalizada donde sobresale una marcada ausencia de autonomía entre aquellas mujeres que no disponen carnet de conducir y/o coche propio. De este modo, destaca la existencia de una fuerte dependencia de sus familiares (principalmente el marido o las hijas), situación que se agrava en el caso de aquellas mujeres con edades más avanzadas. Los comentarios realizados son los siguientes:

«No rural o problema é que as mulleres, as de agora... 20, 30 ou así...casi todas temos carné. As maiores como miña nai ou así non ten casi naide carné, entonces claro dependen da súa parella ou dos autobuses (que aquí non hai)» (MRF 075).

«Dependendo da idade! Por exemplo, a nosa generación temos todas carné (...) o problema máis grande teno a xente maior que vive sola. Os matrimonios que viven no puebo e os nenos que queren actividades,temos que estar sempre desplazándonos para facelas...» (MRF 080).

«Malísimamente mala! A muller do rural que non teña carné nin coche, porque aínda que teña carné se ela queda na casa e o home vai traballar e hai un coche solo...dá igual que teña carné que non. Osea que ten que ter carné e a parte poder sostener dous

⁶ Este servicio consiste en diversas rutas de transporte nocturno, con destino a las principales zonas de ocio nocturno, subvencionadas por la Xunta de Galicia entre los años 2005 y 2011. Fue suprimido este mismo año (2011).

coches se o home non está na casa. E a que non ten carné ou ten que depender do home, ou do fillo, ou da filla, ou da nora, ou dos veciños, ou de chamar a un taxi» (MRF 082). «Desde que a muller ten carné de conducir igual que o home ten menos problemas. Hoxe case non hai unha casa que non teña dous ou tres coches. Antes se había un era moito pedir...(…) Hoxe na xente máis xoven temos menos problema porque tes carné e podes dispoñer de coche. Pero bueno...a xente maior, principalmente as mulleres que non teñen carné...porque os homes si que o tiñan...si que teñen máis problemas, se non teñen xente na casa que as desplace...teñen que depender dun taxi!» (MRF 082).

«Penso que cada vez mellor porque a muller conduce. As nosas nais non tanto, son máis dependentes porque por exemplo como miña nai hai moita xente que non ten carné. Miña nai ten 67 anos e desa idade as mulleres non sacaban o carné, sacábano pero nunha porcentaxe mui baixa. E entonces cando dependes dos demais porque tu non podes coller o coche, pois tes unha mobilidade moi baixa, mobilidade relativa. Pero unha muller con 50 anos xa ten carné, aí foi un avance máis! Dezasete anos xa se notan! (...) e hoxe quen é a persoa que non saca o carné, todos temos acceso ao carné!» (MRF 089).

«Teno difícil. Hai mulleres que por culpa da mobilidade ao mellor non poden traballar. Porque inda hai mulleres que hoxe no teñen carné! Ou non teñen coche propio! Porque se non dispós dun coche...non dispós de mobilidade! E se nos momentos nos que estamos vivindo só hai un coche por familia (que é raro, pero bueno...hai casas!) é mui difícil!!» (MRF 092).

«Aquí moi mal porque na miña idade case todas temos carné de conducir, pero da miña idade para atrás a xente maior non ten, as mulleres non teñen. Antes tiña o home pero a muller no! Entonces a muller ten que esperar que o home a leve a donde queira ir! E o transporte público...teñen que andar para coller a línea na parada, para levar os nenos ao colegio estamos na mesma! Hai que subilos á carretera porque os coches non se meten nos lughares. E a mullere...vela andando polas pistas! E unha mullere que queira ir a piscina ou...téñeno mui difícil! Non lle é bonito, non teñen as mesmas... Unha mullere que queira ir ao médico ten que depender de alguen...» (MRF 097).

«Hombre, eu cosidero que na miña idade no (...) teñen coche ou acceso a el. Pero as mulleres que viven no rural que está xubiladas, de 50 anos, 60 e tal...é o home o que ten o coche. Por exemplo, un caso cercano é miña abuela que vive en Silleda tamén. Meu abuelo é o que sempre leva o coche, ela ten carné sin embargo leva, pois ao mellor, dez anos sin conducir. E é el o que marca esas pautas, é triste pero é así! E creo que no

rural dáse bastante eso. Aínda hai esos estereotipos un pouco machistas! Por exemplo, cando a muller ten que vir ao médico...pois traera o home, ten que ir ao super...normalmente a xente rural ven ao puebo para ir ao super, ao médico e facer compras. E normalmente é o home o que ven coa muller para facer esas compras e trae el o coche. Non é tan independente a muller nese sentido!» (MRF 0124).

7. DISCUSIÓN

Tras el análisis de la información obtenida, la presente investigación ha sido capaz de revelar las particularidades propias de los desplazamientos espaciales femeninos según diversas perspectivas de análisis. De esta forma, como señala la literatura académica de referencia (Ilárraz, 2006; Salom et al. 1998; Miralles, 1998; García Ramón et al., 1989, 1995, 1998; Villarino, 1993, 2004; Díaz Muñoz, 1989; 1995), se identifican pautas de movilidad específicas en lo que respecta a la dimensión espacial de sus desplazamientos, las frecuencias de viaje o los medios de transporte utilizados. A la revisión de dichas cuestiones se dedica el presente apartado.

En primer lugar, es preciso destacar la existencia de un elevado número de mujeres que disponen de permiso de conducir (categoría B). No obstante, se observan importantes desigualdades según su edad, pues aquellas mujeres interrogadas que no disponen de licencia de conducir son todas mayores de 46 años (exceptuando una de ellas que recientemente ha cumplido la mayoría de edad). Esta realidad deja ver significativos matices respecto a las pautas de comportamiento delimitadas por la literatura académica anteriormente señalada, en la que se presenta un menor acceso femenino a permisos de conducción. Así pues, de acuerdo con Ilárraz (2006) y Díaz Muñoz (1996), se comprueba que la variable edad juega un papel muy significativo en la definición de las pautas de comportamiento y movilidad de las mujeres dezanas.

Respecto a la dimensión espacial de los desplazamientos, y de acuerdo con autoras como García Ramón et al. (1995, 1998), Miralles (1998) o Salom et al. (1998); se confirma su clara orientación local, con trayectos cortos y tiempos predominantemente reducidos. Principalmente, destacan aquellos recorridos comarcales que no superan los 15 kilómetros, con una media de 19 minutos, y una frecuencia de viaje prácticamente diaria (a pesar de que varias autoras resaltan una menor asiduidad en los viajes femeninos). No obstante, se detectan determinados itinerarios realizados a núcleos urbanos próximos a la comarca del Deza, con

una distancia media no superior a 42 km o 44 minutos, que presentan frecuencias de viaje mucho más reducidas.

Al igual que sucede con la disponibilidad de acceso de las mujeres a permisos de conducción, la caracterización sociodemográfica de las entrevistadas condiciona fuertemente sus pautas de movilidad espacial. Esto se corrobora al percibir que el grado de movilidad disminuye de manera proporcional a la edad, es decir, a menor edad, mayor grado de movilidad.

Por otro lado, la distribución territorial de los itinerarios descritos nos confirma la descripción funcional de la comarca proporcionada por académicos como Ledo (2005) o De Juana (1998). De esta forma, sobresale el eje Lalín-Silleda por su notable vitalidad demográfica, económica y empresarial; y las cabeceras municipales de la comarca –As Cruces, Agolada, Castro de Dozón, Lalín, Rodeiro y Silleda– por ejercer de foco de atracción principal para los desplazamientos cotidianos por motivos ocupacionales, de compras de alimentación básica, salud y de acompañamiento de personas dependientes.

Por lo que respecta a la movilidad espacial femenina según motivo, se revelan sólidos vínculos entre los objetivos de sus desplazamientos y aquellas actividades de cuidados, reproductivas y comunitarias atribuidas socialmente al género femenino en el seno de la estructura social patriarcal (Ibarraz, 2006; Díaz Muñoz, 1989; Miralles, 1998; Salom et al. 1998). De esta forma, destacan los desplazamientos realizados por motivos de compras (nótese que la práctica totalidad de las entrevistadas afirmaron ser las únicas responsables de dicha tarea) y el acompañamiento de personas dependientes por motivos sanitarios y actividades educativas o recreativas.

Respecto a aquellas mujeres que han entrado en el mercado laboral remunerado se detectan pautas de comportamiento más complicadas. Por regla general, y de acuerdo con autoras como Miralles (1998), se observan secuencias de desplazamiento multimotivo con la voluntad de optimizar la distancia, el tiempo y el coste de los recorridos. Entre las actividades complementarias podemos destacar la realización de compras, actividades de ocio (cine, tomar algo con amigas), ir al médico de cabecera, ir a la peluquería, realizar gestiones en el ayuntamiento, extensión agraria o en la cooperativa agrícola, ir al banco o llevar a sus hijas a actividades extraescolares, entre otras.

Los medios de transporte utilizados para realizar los desplazamientos cotidianos son en su mayoría motorizados, destacando en primer lugar el uso del coche propio o familiar con porcentajes de uso superiores al 60% en todas las motivaciones de viaje analizadas. Tal realidad se contrapone a la premisa manifestada por la literatura académica revisada, que

indica una elevada dependencia femenina del transporte público colectivo. De esta forma, se observa como las pautas de movilidad femenina están profundamente influenciadas por aquellas características propias de las áreas rurales, la configuración de los espacios o los patrones de uso de los mismos, entre otras variables. Esto se observa en diversos comentarios realizados, que hacen énfasis sobre la necesidad de disponer de un vehículo propio para poder desplazarse y tener una cierta independencia laboral y social: [*Tes coche propio?*]. «*Si, se non sería imposible moverte! (...) A todos os sitios que teña que salire teño que coller o coche*» (MRF 075).

De esta forma, es preciso destacar la inexistencia de alternativas de transporte eficientes al vehículo privado como una de las posibles causas del masivo uso del automóvil en detrimento del transporte colectivo (Ilárraz, 2006). Tal realidad queda de manifiesto tras el análisis de los resultados, pues se detecta un descontento generalizado de las interrogadas a causa de la oferta ineficiente de autobuses rurales, caracterizada por la escasez de frecuencias y con horarios poco adaptados a la realidad de la comarca: «*non hai unha oferta tan axeitada (...) Se tivera un bo servicio...para non levar o coche. Porque teño para ir, pero para volver teño que esperar moito! Hai poucas frecuencias e malos horarios*» (MRF 058).

Además, respecto al acceso a un vehículo privado, se observa que la variable edad condiciona intensamente las posibilidades de las entrevistadas. En determinados casos, se detecta la ausencia de autonomía en varias mujeres que, a pesar de disponer de un permiso de conducción, ven limitados sus desplazamientos por no poder usar el vehículo familiar. Esta situación se debe a que el automóvil es utilizado como medio de transporte principal de otro miembro del hogar (marido o hijos e hijas). Como señalan numerosas autoras –Díaz Muñoz (1989), Villarino (1993), García Ramón et al. (1998), Miralles (1998) o Ilraz (2006) – estas mujeres deben adaptarse a los horarios del conductor principal de dicho vehículo, los cuales condicionan todos sus desplazamientos cotidianos.

En este sentido, llama la atención una realidad detectada donde las mujeres afirman que cuando van acompañadas por su marido, pese a disponer del permiso de conducción, siempre viajan como pasajeras y recae sobre él la responsabilidad de conducir el automóvil: «*[c]ando vai el non vou tranquila, se me fai así...xa penso que é porque o fixen mal. E eu son consciente de que conduzo peor se vou con el que se non...Onde tiña que haber reducido...se vou sola si, teño soltura nas marchas...teño todo!* » (MRF 034).

8. CONCLUSIONES GENERALES

Esta investigación ha mostrado la influencia ejercida por determinadas variables sociales, demográficas y económicas en las pautas de movilidad de las mujeres entrevistadas. De esta forma, la edad, el estatus socioeconómico, las formas de gestión del territorio, su accesibilidad y el profundo peso de las relaciones de género propias de la actual estructura social patriarcal, contribuyen enormemente a la configuración de patrones de comportamiento específicos para las mujeres rurales en la Comarca del Deza.

Se evidencia una disponibilidad de permisos de conducción y vehículos privados fuertemente condicionada por la edad de las entrevistadas, gozando aquellas mujeres de edades inferiores a 46 años de un total acceso a estos, mientras que aquellas que superan dicha franja de edad muestran diversas dificultades y limitaciones en este sentido. Asimismo, se revela una marcada ausencia de autonomía entre varias mujeres interrogadas que, pese a disponer de permisos de conducir, ven limitado el acceso al vehículo privado familiar al ser priorizado su uso por parte del marido o los hijos e hijas de las entrevistadas.

Respecto a la dimensión espacial de los desplazamientos cotidianos, se confirma la clara orientación local de itinerarios realizados por las mujeres entrevistadas, con trayectos cortos, tiempos predominantemente reducidos y una frecuencia de viaje prácticamente diaria. Del mismo modo, se evidencia que el grado de movilidad disminuye de manera proporcional a la edad.

Destacan sólidos vínculos entre los objetivos de desplazamiento y aquellas actividades de cuidados, reproductivas y comunitarias atribuidas socialmente al género femenino en el seno de la estructura social patriarcal. Y, respecto a aquellas mujeres que han entrado en el mercado laboral remunerado se detectan pautas de comportamiento más complicadas, marcadas por la realización de secuencias de desplazamiento multimotivo con la voluntad de optimizar la distancia, el tiempo y el coste de los recorridos.

Los medios de transporte utilizados son en su mayoría motorizados, destacando el uso del coche propio o familiar, por causa de la dispersión de las áreas rurales y una oferta prácticamente inexistente de transporte colectivo eficiente.

Finalmente, destaca una opinión bastante generalizada que defiende una realidad marcada por la ausencia de autonomía entre aquellas mujeres que no disponen de carnet de conducir y/o coche propio y, además, la existencia de una fuerte dependencia de familiares con permiso y vehículo propio, generalmente el marido o los hijos. Situación que se agrava exponencialmente en el caso de aquellas mujeres con edades más avanzadas.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ALDREY VÁZQUEZ, J.A. (2006). *A poboación de Galicia, 1900-2005. Cambio demográfico e repercusións territoriais*. Editorial Ir Indo. Vigo.
- ALONSO LOGROÑO, M. P. and PAZOS OTÓN, M. (2001). «Implications of infrastructure policies on territorial development. The margination of a peripheral region: Galicia (Spain)». En: *Actas de 2001 Annual Conference of IGU Commission on Evolving Issues of Geographical Marginality in the Early 21st Century World*. Estocolmo (Suecia).
- BADAS, A.J, (2008). «Estrutura socioeconómica da comarca de Deza», *Descubriendo Deza. Anuario de estudos e investigación*, 10: 399-429
- BERG, B. (1989). *Qualitative Research methods*. Boston: MA, Allyn y Bacon.
- DE JUANA, J. (dir.) (1998). *Terras do Deza*. Vigo: IR INDO EDICIÓNS
- DÍAZ MUÑOZ, M.A. (1989). «La movilidad femenina en la ciudad. Notas a partir de un caso», *Documents d'anàlisi geogràfica*, 14: 219-239.
- DÍAZ MUÑOZ, M.A. (1995). «Género y estructura urbana en los países occidentales», *Anales de Geografía de la Universidad Complutense*, 15: 267-279.
- E.T.T. (Equipo de Técnicos en Transporte). *RUTO users satisfaction survey. ARTS work document*. www.rural-transport.net
- ESPARCIA PÉREZ, J. e NOGUERA TUR, J. (2001). «Los espacios rurales en transición». En ROMERO et alt (Coord.). *La Periferia Emergente*. Ariel Geografía, Barcelona.
- FARRONGTON J. y FARRONGTON, C. (2005). «Rural accessibility, social inclusion and social justice: towards conceptualization», *Journal of Transport Geography*, 13, 1-12
- GARCÍA RAMÓN, M.D. (1989). «Para no excluir del estudio a la mitad del género humano: un desafío pendiente en Geografía Humana», *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, 9: 27-48.
- GARCÍA RAMÓN, M.D. (1995). *Mujer y agricultura en España: Trabajo, género y contexto regional*. Vilasar de Mar (Barcelona): Oikos-Tau.
- GARCÍA RAMÓN, M.D. (1998). «Gènere, espai i societat. Una panoràmica de la geografia internacional a finals dels anys 90», *Cuadernos de geografía*, 64: 295-311
- HANDY, S. (1997). «Measuring accesibility: an exploration of issues and alternatives», *Environment and planning A*, 29, 1175-1194.
- ILÁRRAZ, I. (2006). «Movilidad sostenible y equidad de género», *Zerbitzuan*, 61-66
- INTXAURRAGA, K. (1995). «Apuntes sobre las mujeres rurales de la comunidad autónoma de Euskadi», *El Campo BBV*, 133: 185: 199.
- LEDO, B. (ed.) (2005). *Galicia en comarcas: Deza e Tabeirós*. Vigo: IR INDO EDICIÓNS

- LEINBACH, T.R. (2000). «Mobility in development context: changing new perspectives, new interpretations, and the real issues», *Journal of Transport Geography*, nº 8 (2000), pp. 1-9-Elsevier Ed. London.
- LOIS GONZÁLEZ, R. C. (2004): «Estructura Territorial de Galicia». En RODRIGUEZ GONZÁLEZ, R. (Dir.). *Os concellos galegos para o século XXI. Análise dunha reestructuración do territorio e do goberno local*. Vol. I. USC-IDEGA. Lalín. Pp. 101-160.
- LOIS GONZÁLEZ, R. C. y SOMOZA MEDINA, J. (coord.) (1998). *Ourense, sociedade e territorio*. Deputación Provincial de Ourense. Ourense
- MIRALLES, C. (1998). «La movilidad de las mujeres en la ciudad. Un análisis desde la ecología urbana», *Ciudad y ecología*, 15: 123-130
- NUTLEY, S. (1998). «Rural areas: the accessibility problem». En HOYLE, B. S. y KNOWLES, R. D. (eds). *Modern Transport Geography*, 2nd ed., Wiley, Chichester, 185-215.
- NUTLEY, S. (1999). «Rural accessibility and transport». En PACIONE, M. (ed.), *Applied Geography: Principles and Practice*, Routledge, London, 474-485.
- NUTLEY, S. (2000). «Rural transport: time for action?» *Geography* 85, 474-476.
- PARLAMENT DE CATALUNYA (2004). Llei 9/2003 de 13 de Juny de la mobilitat. Aprovada pel Ple del Parlament de Catalunya. *Butlletí Oficial del Parlament de Catalunya*, nº 436, del 13 de Juny de 2003. Textos Legislatius del Parlament de Catalunya.
- PAZOS OTÓN, M. (2003). «El estudio geográfico de la movilidad: un análisis histórico-evolutivo», *Xeográfica*, 3: 101-119. Departamento de Xeografía. Universidade de Santiago de Compostela. Santiago de Compostela.
- PAZOS OTÓN, M. (2005). *Pontevedra Litoral*. Diputación de Pontevedra. Pontevedra
- RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, R. (1994). *Lalín, un proceso de urbanización e desenvolvemento 1960-1990*. Diputación Provincial de Pontevedra. Pontevedra.
- RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, R. (1997). *La urbanización del espacio rural en Galicia*. Oikos-Tau y Concello de Lalín. Barcelona.
- RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, R. (1997). *La Urbanización del espacio rural en Galicia*. Oikos Tau and Concello de Lalín. Barcelona.
- ROQUER (2007). «Movilidad residencia-trabajo y características sociodemográficas población española», *Boletín de la A.G.E.* 44: 187-214.
- RUIZ OLABUÉNAGA, J.I. (1996). *Metodología de la investigación cualitativa*. Bilbao: Universidad de Deusto.
- SALOM, J. et al. (1998). «La movilidad laboral femenina en el País Valenciano: los factores sociales y laborales en las diferencias de género», *Cuadernos de Geografía*, 64: 485-511
- TORRES LUNA, M^a. P. de e LOIS GONZÁLEZ, R. C. (1999). «Lectura geográfica de los espacios rurales y el mundo campesino en Galicia. Estado de la cuestión». En MARTINEZ RIGOL, S.

Homenaje al profesor Vilá Valentí, El seu mestratge en la geografia universitària. Universidat de Barcelona, Barcelona.

VALERO, A. (1984). «Movilidad espacial en Madrid», *Anales de Geografía de la Universidad Complutense*, 4: 207-225.

VILLARINO, M. (1993). «Las mujeres rurales como artífices de la pluralidad», *El Campo BBV*, 11-24.

VILLARINO, M. (1995). «La mujer rural gallega: un protagonismo permanente», *El Campo BBV*, 133: 241-251.

DOCUMENTOS DE TRABALLO XA PUBLICADOS.

ÁREA DE ANÁLISE ECONÓMICA

44. WAGE FLEXIBILITY AND LOCAL LABOUR MARKETS: HOMOGENEITY OF THE WAGE CURVE IN SPAIN (**Roberto Bande Ramudo, Melchor Fernández Fernández e Víctor Montuenga Gómez**)
45. CONSUMPTION, SAVING, INVESTMENT, AND UNEMPLOYMENT. SVAR TESTS OF THE EFFECTS OF CHANGES IN THE CONSUMPTION-SAVING PATTERN (**Roberto Bande Ramudo, Manuel Fernández Grela e M^a Dolores Riveiro García**)
46. LOS DETERMINANTES DE LA INMIGRACIÓN IRREGULAR EN ESPAÑA (**Paula Elena Fernández Paez**)
47. EFFECTS OF TOURISM DEVELOPMENT ON TEMPORALITY (**Yolanda Pena Boquete, Diana Pérez Dacal**)

ÁREA DE ECONOMÍA APLICADA

20. A CALIDADE DE VIDA COMO FACTOR DE DESENVOLVEMENTO RURAL. UNHA APLICACIÓN Á COMARCA DO EUME. (**Gonzalo Rodríguez Rodríguez.**)
21. CARACTERIZACIÓN SOCIOECONÓMICA Y DESARROLLO DEL TURISMO EN LA "COSTA DA MORTE". (**Begoña Besteiro Rodríguez**)
22. OS SERVIZOS A EMPRESAS INTENSIVOS EN COÑECEMENTO NAS REXIÓNS PERIFÉRICAS: CRECEMENTO NUN CONTEXTO DE DEPENDENCIA EXTERNA? (**Manuel González López**)
23. O PAPEL DA EMPRESA PÚBLICA NA INNOVACIÓN: UNHA APROXIMACIÓN Á EXPERIENCIA ESPAÑOLA (**Carmela Sánchez Carreira**)

ÁREA DE HISTORIA

14. AS ESTATÍSTICAS PARA O ESTUDIO DA AGRICULTURA GALEGA NO PRIMEIRO TERCIO DO SÉCULO XX. ANÁLISE CRÍTICA. (**David Soto Fernández**)
15. INNOVACIÓN TECNOLÓXICA NA AGRICULTURA GALEGA (**Antom Santos - Pablo Jacobo Durán García - Antonio Míguez Macho**)
16. EL BACALAO EN TERRANOVA Y SU REFLEXIÓN DE LAS ZEE (**Rosa García-Orellán**)
17. LA ORGANIZACIÓN DEL TRABAJO EN LA GALICIA COSTERA: UNA REVISIÓN DEL IMPACTO DE LA INDUSTRIALIZACIÓN CONSERVERA EN ILLA DE AROUSA, 1889-1935 (**Daniel Vázquez Saavedra**)

ÁREA DE XEOGRAFÍA

21. A MOBILIDADE EN TAXI EN SANTIAGO DE COMPOSTELA. (**Miguel Pazos Otón - Rubén C. Lois González**)
22. A SITUACIÓN DA INDUSTRIA DA TRANSFORMACIÓN DA MADEIRA E A SÚA RELACIÓN CO SECTOR FORESTAL EN GALIZA ANTE A CHEGADA DO SÉCULO XXI (**Ángel Miramontes Carballada**)
23. LA CIUDAD Y SU IMAGEN TURÍSTICA EL CASO DE SANTIAGO DE COMPOSTELA EN EL MERCADO ITALIANO (**Lucrezia Lopez**)
24. EL DESARROLLO ECONÓMICO DE SANTA COMBA DE XALLAS. BASES PARA LA ELABORACIÓN DE UN PLAN ESTRATÉGICO MUNICIPAL (PEDEM) (**José Balsa Barreiro**)

XORNADAS DO IDEGA

5. RESIDUOS SÓLIDOS URBANOS: A SUA PROBLEMÁTICA E A SÚA GESTIÓN (**Marcos Lodeiro Pose, Rosa María Verdugo Matés**)
6. CINEMA E INMIGRACIÓN (**Cineclub Compostela, Rosa Maria Verdugo Matés e Rubén C. Lois González**)
7. NOVAS TECNOLOXÍAS E ECONOMÍA CULTURAL. II Xornadas SINDUR (**Carlos Ferrás Sexto**)
8. MODELOS DE APOYO AL ASOCIACIONISMO Y LA INNOVACIÓN EN LA GESTIÓN DE LA PEQUEÑA PROPIEDAD FORESTAL EN EL NOROESTE DE LA PENÍNSULA IBÉRICA. (**Manuel Fco. Marey Pérez**)

GEOGRAPHY YOUNG SCHOLARS BOOK

1. NEW TRENDS IN THE RENEWAL OF THE CITY (**María José Piñeira e Niamh Moore**)

Normas para os autores:

1. Os autores enviarán o seus traballos, por correo electrónico á dirección (idegadt@usc.es) en formato PDF ou WORD. O IDEGA poderá solicitar o documento en papel se o estima conveniente.
2. Cada texto deberá ir precedido dunha páxina que conteña o título do traballo e o nome do autor(es), as súas filiacións, dirección, números de teléfono e fax e correo electrónico. Así mesmo farase constar o autor de contacto no caso de varios autores. Os agradecementos e mencións a axudas financeiras incluíranse nesta páxina. En páxina á parte incluírase un breve resumo do traballo na lingua na que estea escrito o traballo e outro en inglés dun máximo de 200 palabras, así como as palabras clave e a clasificación JEL.
3. A lista de referencias bibliográficas debe incluír soamente publicacións citadas no texto. As referencias irán ó final do artigo baixo o epígrafe Bibliografía ordenadas alfabeticamente por autores e de acordo coa seguinte orde: Apelido, inicial do Nome, Ano de Publicación entre parénteses e distinguindo a, b, c, en caso de máis dunha obra do mesmo autor no mesmo ano, Título do Artigo (entre aspas) ou Libro (cursiva), Nome da Revista (cursiva) en caso de artigo de revista, Lugar de Publicación en caso de libro, Editorial en caso de libro, Número da Revista e Páxinas.
4. As notas irán numeradas correlativamente incluíndose o seu contido a pé de páxina e a espazo sinxelo.
5. As referencias bibliográficas deberán facerse citando unicamente o apelido do autor(es) e entre parénteses o ano.
6. Os cadros, gráficos, etc. irán insertados no texto e numerados correlativamente incluíndo o seu título e fontes.
7. O IDEGA confirmará por correo electrónico ó autor de contacto a recepción de orixinais.
8. Para calquera consulta ou aclaración sobre a situación dos orixinais os autores poden dirixirse ó correo electrónico do punto 1.
9. No caso de publicar unha versión posterior do traballo nalgunha revista científica, os autores comprométense a citar ben na bibliografía, ben na nota de agradecementos, que unha versión anterior se publicou como documento de traballo do IDEGA.