



# TERRITORIO E MOBILIDADE

**DIAGNOSE PROXECTO COMPARTIMOS PLAN**

2017 – 2018

Servizo de Acción Social, Cultura e Deportes

Sección de Servizos Sociais

Deputación da Coruña

Redacción:

Equipo técnico DELOGA / Desenvolvemento Local Galego S.L.

# ÍNDICE

1.	Introdución.....	4
2.	Territorio .....	5
2.1.	Divisións político-administrativas e límites xeográficos .....	5
2.2.	Características xeográficas .....	8
2.3.	Características dos asentamentos .....	10
3.	Mobilidade .....	12
3.1.	Método de desprazamento habitual .....	12
3.2.	Permisos e licenzas de condución .....	14
3.3.	Mobilidade por traballo, estudos e outros motivos.....	16
4.	Conclusións .....	22

# 1. INTRODUCCIÓN

Os ámbitos de desigualdade entre mulleres e homes son múltiples. Obsérvanse no mercado laboral, no acceso á educación, no reparto de tarefas do fogar e na asunción das responsabilidades domésticas e reprodutivas, no benestar e na calidade de vida, entre outros moitos aspectos. Todos estes ámbitos serán analizados con perspectiva de xénero ao longo desta diagnose. Non obstante, e aínda que as desigualdades de xénero están presentes en todo o territorio o modo en que estas se expresan varía enormemente dun lugar a outro. As particularidades que reflexan a estrutura social do territorio afectan a como se desenvolven as relacións socioeconómicas e polo tanto a como se concretan as desigualdades e discriminacións no terreo, polo que é máis relevante se cabe nesta diagnose analizar primeiramente as características xeográficas da provincia da Coruña.

O obxectivo de analizar a xeografía da provincia en termos físicos, humanos e políticos, non é outro que contextualizar os diferentes territorios que a compoñen e indagar en posibles factores explicativos das diferenzas e das desigualdades de xénero que veremos ao longo de todo este documento. Non quere dicir isto que o territorio explique as desigualdades de xénero senón que as características do territorio poden axudar a perpetuar os valores patriarcais que están na orixe das desigualdades.

Por outra banda, Galicia en xeral e a provincia da Coruña en particular contan cunha característica xeográfica moi particular e diferencial do territorio, como é a dispersión dos asentamentos e, en consecuencia, da poboación. Esta configuración característica do territorio á que se suma o envellecemento da poboación incide directamente na vida das persoas e, concretamente das mulleres, supoñendo unha ameaza polo risco de illamento social. Pero tamén pode xogar un papel fundamental á hora de invisibilizar e ocultar as situacións de violencia de xénero que poden estar vivindo moitas mulleres. Ademais, o acceso da poboación e das mulleres aos recursos que ofrecen as distintas administracións públicas pode verse notablemente afectado por esta dispersión da poboación.

Neste sentido, **a mobilidade e as posibilidades de desprazamento están estreitamente vinculadas ás características do territorio e inciden tamén de xeito significativo nas desigualdade de xénero** que se dan noutros ámbitos como, por exemplo, o mercado laboral. As diferenzas entre mulleres e homes neste eido non se dan soamente nos diferentes patróns de mobilidade e as razóns para desprazarse, senón tamén, e en primeiro lugar, na mera posibilidade de desprazarse no territorio e na independencia para poder facelo de xeito autónomo.

En todos os ámbitos analizados o binomio rural-urbano xoga un papel crucial e marca moitas das situacións diferencias que mulleres e homes viven no territorio. A provincia da Coruña, igual que o resto de Galicia, contan cunha compoñente rural moi importante que marca a realidade social de moita poboación. Unha realidade que ven determinada pola baixa intensidade urbanística, o escaso desenvolvemento económico e pola pervivencia dun imaxinario colectivo moi concreto que configura a vida de mulleres e homes.

Ao longo deste capítulo analizaremos detalladamente a configuración político-administrativa do territorio, as súas características xeográficas e as características dos asentamentos na provincia da Coruña, tendo en conta as repercusións que estas características poden ter na vida de mulleres e homes e nas desigualdade de xénero. Do mesmo xeito, analizaremos os diferentes patróns de mobilidade de mulleres e homes no territorio, tendo en conta as barreiras e as desigualdades que existen neste e as posibles repercusións que estas poden ter no traballo produtivo, nos estudos, no traballo reprodutivo ou incluso na vida social.

## 2. TERRITORIO

**A diferente configuración do territorio reflexa e configura as estruturas de poder.** Por iso mesmo, explicar as características do territorio galego e da provincia da Coruña axuda a entender parte das desigualdades e a intervir eficazmente atendendo á idiosincrasia do territorio.

Unha análise en profundidade do territorio ten que partir dunha perspectiva da ecoloxía, isto é, o estudo dos humanos dun medio e as relacións que manteñen entre si e o propio medio. Habería que tratar polo tanto os aspectos físico-naturais e as características dos asentamentos, tendo sempre en conta o marco cultural no que se desenvolven e neste caso a perspectiva de xénero, transversal a toda a diagnose. Para isto, sitúase a continuación a Provincia da Coruña a través das división político-administrativas, os límites xeográficos e unha pequena referencias ás características do hábitat natural.

### 2.1. Divisións político-administrativas e límites xeográficos

Segundo o Título VIII da Constitución española, Capítulo I, artigo 137, o Estado español organízase territorialmente en municipios, provincias e Comunidades Autónomas. Existen actualmente 17 Comunidades Autónomas e 50 provincias, ademais de dúas cidades autónomas. A provincia da Coruña é xunto Pontevedra, Lugo e Ourense, unha das catro provincias da Comunidade Autónoma de Galicia, nacionalidade histórica segundo o seu Estatuto de Autonomía, Lei Orgánica 1/1981 do 6 de abril.

As divisións administrativas descritas foron creadas polos aparellos do Estado cunhas intencións xurídico-políticas da división do territorio determinadas, pero existe unha estrutura territorial propia de Galicia con orixes históricos que responde a condicionantes xeográficos, económicos e sociais na que é preciso afondar. As particularidades que reflexan a estrutura social do territorio afectan ademais a como se desenvolven as relacións socioeconómicas e polo tanto a como se concretan as desigualdades e discriminacións no terreo, polo que é máis relevante se cabe nesta diagnose. Analizaremos así as entidades territoriais da máis pequena ata a maior, isto é: a casa, o lugar, o asentamento, a parroquia e a comarca. Engadimos tamén á análise os municipios polo papel protagonista que xogan no territorio.

En primeiro lugar, consideramos relevante a casa como estrutura territorial polas implicacións sociais e de xénero que ten, tanto nas familias como no desenvolvemento de actividades económicas e traballos non remunerados. Existe unha forte dispersión territorial en Galicia que ten boa parte da súa orixe na dispersión das casas. A casa foi, tradicionalmente, o ámbito privado básico, relacionado cos traballos de coidados e a economía de subsistencia. Na casa galega coexistiron a miúdo a vivenda con cortellos, alpendres e pequenas terras de produción agrícola. O éxodo rural e a expansión das cidades mudou esta configuración rural da casa, aínda que a dispersión territorial segue a responder a súa presenza. Aínda así, **a casa-vivenda, o fogar en definitiva, segue a ser o espazo básico de socialización primaria onde se configuran e transmiten boa parte dos roles de xénero das sociedades actuais.** A casa foi historicamente asociada á muller, relegándoa ao ámbito privado e reservando a concepción do espazo público para o home. Este complexo *estatus-rol*, aínda que está en profunda cuestión, segue vixente e operando na socialización primaria de moitas casas do territorio.

As desigualdades na casa visibilízanse, por exemplo, nas tarefas e tempos de coidados do fogar, polo que transmitir que o privado e o persoal tamén son aspectos políticos, e que as desigualdades estruturais que xera o patriarcado teñen unha materialización na casa é clave para atallar as desigualdades e as violencias de xénero.

Por outra parte, é necesario ter en conta esta configuración específica do territorio galego en torno á dispersión da casa, especialmente no ámbito rural, ao que se suman factores sociais específicos do territorio como é o envellecemento da poboación. Neste sentido, a propia configuración do territorio convértese nunha ameaza para moitas mulleres maiores, que viven illadamente e con acceso limitado aos recursos das administracións. Situación que deriva nunha ameaza para o seu benestar e a súa calidade de vida. Ademais, **hai que ter en conta tamén como a configuración do territorio galego pode facilitar a invisibilización da violencia de xénero**, por unha banda, polo illamento das casas e a súa dispersión, e por outra, polo maior risco de estigmatización social nos territorios rurais.

En segundo termo, o lugar é a seguinte entidade territorial superior á casa, existindo centos de miles de lugares en Galicia. O lugar enténdese como calquera territorio galego, produtivo ou non, poboado ou non, que ten un nome que o singulariza, diferenciándoo e facilitando as relacións cotiás da poboación. Esta definición ten unha relación directa coa trama do territorio rural, pero a súa evolución co desenvolvemento urbano segue vivente. A extensión do lugar é moi variable, existindo algúns de tamaño moi reducido, situándose a media entre 2 e 20 hectáreas. En definitiva, o lugar ten unha importancia histórica na configuración do espazo público e polo tanto na relación das desigualdades entre homes e mulleres. Atenderemos aínda así á relación do urbanismo e o espazo coas desigualdades máis a fondo nos seguintes puntos.

A terceira entidade territorial a tratar é a do asentamento. O asentamento considérase o lugar habitado, e aínda que existen diferentes tipos de clasificacións centrarémonos nas Entidades Singulares de Poboación e nos Núcleos de Poboación, xa que determinan unha diferenza comparativa entre España e Galicia transcendental na distribución territorial. Considéranse *Entidades Singulares de Poboación* segundo o IGE calquera área habitable dun concello, habitada ou excepcionalmente deshabitada, e claramente diferenciada dentro do mesmo, recoñecido cunha denominación específica que a identifica sen posible confusión. Por outra banda, os Núcleos de Poboación son, segundo o IGE, conxuntos de polo menos dez edificacións, ou polo menos máis de 50 habitantes. Existen polo tanto máis Entidades Singulares de Poboación que Núcleos de Poboación xa que hai entidades que non son núcleos, habendo en Galicia a tripla de entidades que de núcleos.

Na táboa seguinte poden consultarse os datos da provincia por comarcas do número de *Entidades Singulares e de Entidades de Poboación*. A especial dispersión poboacional resulta da existencia de 30.246 Entidades Singulares de poboación en Galicia, cando, no resto de España hai 31.428, existindo polo tanto, case o mesmo número de entidades de poboación en Galicia que no restante conxunto do Estado (no Estado español hai un total de 61.674 entidades singulares). Esta relación baixa no caso dos **núcleos de poboación**, pero seguen **rexistrándose un terzo dos núcleos de poboación de todo o Estado español en Galicia, pois en Galicia atópanse 10.356 núcleos de poboación dos 37.303 que hai en todo o Estado.**

Na provincia da Coruña, existen 10.492 entidades singulares de poboación e 4.060 núcleos de poboación. O dato por comarcas explícase pola extensión e número de habitantes destes, habendo un maior número de Entidades Singulares e de Núcleos naquelas comarcas con máis habitantes e maior extensión. Porén, non teñen as mesmas características nin merecen a mesma atención as entidades singulares e núcleos das comarcas máis poboadas e extensas que os das comarcas menos poboadas e/ou compactas. **As problemáticas derivadas da dispersión poboacional acrecéntanse naquelas comarcas con menor poboación, máis envellecida e con servizos de transporte público deficientes ou inexistentes, afectando especialmente ás mulleres, que como veremos na segunda parte deste capítulo, atópanse con maiores problemas na mobilidade.**

En definitiva, é importante atender á particular dispersión da poboación e ao alto número e diseminación dos núcleos de poboación.

## TÁBOA 1.

Entidades singulares, núcleos de poboación, parroquias e concellos por comarca na provincia da Coruña. Ano 2017

Comarcas	Entidades singulares de poboación	Núcleos de poboación	Nº Parroquias	Nº concellos
A Barcala	192	122	32	2
A Coruña	826	300	93	9
Arzúa	582	157	67	4
Barbanza	384	261	27	4
Bergantiños	1029	127	84	7
Betanzos	1.112	218	84	10
Eume	672	65	38	5
Ferrol	1365	197	69	11
Fisterra	254	83	33	5
Muros	111	136	13	2
Noia	480	211	32	4
O Sar	212	79	20	4
Ordes	729	539	75	7
Ortegal	590	330	35	4
Santiago	948	502	98	7
Terra de Melide	543	78	63	3
Terra de Soneira	232	529	34	3
Xallas	231	126	29	2
<b>Total Provincia</b>	<b>10.492</b>	<b>4.060</b>	<b>926</b>	<b>93</b>

► Fonte: elaboración propia a partir dos datos extraídos do IGE, Territorio e medio ambiente, Entidades do ano 2017.

A seguinte entidade territorial seguindo a clasificación e a orde mencionada sería a parroquia. A parroquia é a entidade territorial propia de Galicia máis antiga, funcionando durante milenios como referencia territorial e espazo de organización social relacionada coa xestión dos servizos comunitarios, as axudas e festas. Existe un debate sobre se é previa ou posterior ao proceso de cristianización, pero o que si é seguro e que está ligada directamente coas parroquias eclesiásticas aínda que a súa actividade e concepción superase o meramente relixioso. É unha entidade cada vez máis esquecida nas cidades, pero ten recoñecido a súa existencia no Estatuto de Autonomía e na *Lei de Bases do Réxime Local*. En Galicia existen 3.771 parroquias, 926 na provincia da Coruña, repartidas nas comarcas en relación á extensión e poboación destas como se mostra na táboa anterior, tendo a Comarca de Santiago o maior número de parroquias, 98, e Muros a que menos, con 13.

É pertinente analizar o concello como división administrativa básica antes de sinalar as comarcas. A orixe dos concellos está na división territorial de 1834 e configúrase na forma actual no artigo 137 e 140 da Constitución Española así como no Estatuto de Autonomía de Galicia. Dos concellos ou municipios derivanse as provincias como agrupación de concellos e a súa vez as Comunidades Autónomas. Os concellos son moi relevantes na aplicación de políticas públicas sociais, xa que son as unidades administrativas máis próximas aos cidadáns e teñen unha alta capacidade de acción no territorio. Debemos ter en conta na diagnose a situación dos concellos ademais dos conxuntos comarcais para atender as debilidades e potencialidades de cada unidade.

Por último, as comarcas son as grandes entidades territoriais con especial incidencia en Galicia. **Esta diagnose toma como referencia a comarca para a análise da provincia da Coruña. As comarcas son territorios relativamente homoxéneos no cultural, socioeconómico e xeográfico**, cunha orixe nas relacións persoais e económicas que xerou esas referencias territoriais que abranguen dende o lingüístico ata o festivo pasando polo agrario ou o construtivo. As comarcas teñen recoñecemento legal no Estatuto de Autonomía, afirmándose que poderán desenvolverse xuridicamente, desenvolvemento que nunca se puxo en marcha. Na seguinte táboa móstrase a relación de comarcas e concellos da provincia da Coruña.



## TÁBOA 2.

### Relación de Concellos por comarcas da provincia da Coruña. Ano 2017

<b>Arzúa (4)</b>	<b>A Coruña (9)</b>	<b>Fisterra (5)</b>	<b>Santiago (7)</b>
Arzúa	Abegondo	Cee	Ames
Boimorto	Arteixo	Corcubión	Boqueixón
Pino, O	Bergondo	Dumbria	Brión
Touro	Cambre	Fisterra	Santiago de Compostela
<b>Barbanza (4)</b>	Carral	Muxía	Teo
Boiro	Coruña, A	<b>Muros (2)</b>	Val do Dubra
Pobra do Caramiñal, A	Culleredo	Camota	Vedra
Rianxo	Oleiros	Muros	<b>O Sar (4)</b>
Ribeira	Sada	<b>Noia (4)</b>	Dodro
<b>A Barcala (2)</b>	<b>Eume (5)</b>	Lousame	Padrón
Baña, A	Cabanas	Noia	Rois
Negreira	Capela, A	Outes	Terra de Melide
<b>Bergantiños (7)</b>	Monfero	Porto do Son	<b>Terra de Melide (3)</b>
Cabana de Bergantiños	Pontedeume	<b>Ordes (7)</b>	Santiso
Carballo	Pontes de García Rodríguez	Cerceda	Sobrado
Coristanco	<b>Ferrol (11)</b>	Frades	Toques
Laracha, A	Ares	Mesía	<b>Terra de Soneira (3)</b>
Laxe	Cedeira	Ordes	Camariñas
Malpica de Bergantiños	Fene	Oroso	Vimianzo
Ponteceso	Ferrol	Tordoia	Zas
<b>Betanzos (10)</b>	Moeche	Trazo	<b>Xallas (2)</b>
Aranga	Mugardos	<b>Ortega (4)</b>	Mazaricos
Betanzos	Narón	Cariño	Santa Comba
Coirós	Neda	Cerdido	
Curtis	San Sadurniño	Mañón	
Irixoa	Somozas, As	Ortigueira	
Miño	Valdoviño		
Oza-Cesuras			
Paderne			
Vilarmaior			
Vilasantar			

► Fonte: elaboración propia a partir dos datos extraídos do IGE, Territorio e medio ambiente, Entidades do ano 2017.

Existen 53 comarcas en Galicia, das cales 18 están na provincia da Coruña. É importante anotar que esta clasificación de comarcas responde ao *Plano de Comarcalización* aprobado no 1997, regulación que partía das Comarcas históricas ou Comarcas Naturais pero que tiña en conta outros criterios, polo que non sempre se corresponde esta división co imaxinario popular sobre as comarcas, diverxencia a ter presente polas confusións e dúbidas da poboación nos límites territoriais destas.

## 2.2. Características xeográficas

A provincia da Coruña sitúase xeograficamente no extremo noroeste da península ibérica, recollendo tanto o punto máis setentrional da península, en Punta da Estaca de Bares, como o punto máis occidental, en Cabo Touriñán. A superficie provincial da Coruña é de 7.950,4 km<sup>2</sup> un 26% da superficie de Galicia que ten 29.574,8 km<sup>2</sup>, aproximadamente un cuarto do territorio. As 18 comarcas da provincia oscilan entre os 140 e os 760 km<sup>2</sup> como se pode consultar na seguinte táboa, onde están engadidos o número de concellos de cada comarca. Estas diferenzas na superficie sinalan potenciais problemas na mobilidade. Comarcas moi extensas como Bergantiños, Ordes, Eume ou Arzúa terán partes importantes do seu territorio con nula ou deficiente conexión co transporte público, ademais de maiores dificultades na mobilidade privada, que como veremos teñen un impacto de xénero moi importante. Deste modo, atendendo tamén ás diferenzas do rural-urbano e da costa-interior, teremos que explorar e intervir nas relacións entre desigualdades e situacións xeográficas.



**TÁBOA 3.**  
**Superficie das comarcas da provincia da Coruña. Ano 2011**

Comarcas	Extensión	Nº concellos
Arzúa	485,2 km <sup>2</sup>	4
Barbanza	246,7 km <sup>2</sup>	4
A Barcala	213,3 km <sup>2</sup>	2
Bergantiños	743,6 km <sup>2</sup>	7
Betanzos	676,8 km <sup>2</sup>	10
A Coruña	469,6 km <sup>2</sup>	9
Eume	538,7 km <sup>2</sup>	5
Ferrol	623,5 km <sup>2</sup>	11
Fisterra	339,8 km <sup>2</sup>	5
Muros	143,8 km <sup>2</sup>	2
Noia	325,1 km <sup>2</sup>	4
O Sar	177,3 km <sup>2</sup>	4
Ordes	755,7 km <sup>2</sup>	7
Ortegal	392,1 km <sup>2</sup>	4
Santiago	688,8 km <sup>2</sup>	7
Terra de Melide	367,2 km <sup>2</sup>	3
Terra de Soneira	372,2 km <sup>2</sup>	3
Xallas	391,0 km <sup>2</sup>	2
<b>Total Provincia</b>	<b>7.950,4 km<sup>2</sup></b>	<b>93</b>

► Fonte: elaboración propia a partir dos datos extraídos do IGE, Territorio e medio ambiente, Entidades do ano 2017.

A distribución costa-interior sinala peculiaridades singulares que tamén debemos ter en conta. O total de quilómetros de costa do territorio peninsular español é de 4.830 km sumando a costa cantábrica, a atlántica e a mediterránea, deixando a un lado o territorio insular. A peculiaridade está en que a costa galega suma un total de 1.489 km de bordo litoral, que representa un 31% de toda a costa española. A provincia da Coruña ademais ten 956 km de costa, o 20% de toda a costa peninsular, converténdose así na provincia con máis quilómetros de costa da España non insular, superando incluso ás provincias de Las Palmas ou Santa Cruz de Tenerife. Un bordo litoral escarpado e moi recortado con numerosas rías e pequenos pero continuos entrantes e saíntes xerou esta peculiar característica. **Estas características xeográficas, inflúen nos modos de vida e neste caso, explica parte da actividades socioeconómicas, dende a pesca ou o marisqueo ata o sector turístico e o de servizos.** A situación das comarcas con territorio costeiro, 11 das 18 da provincia, explica parte da dispersión territorial. Esta dispersión no bordo litoral explica as innumerables entidades de poboación ao longo de todo o perímetro marítimo, con pequenos pobos e vilas tradicionalmente mariñeiras e centenas de lugares poboados á beira do mar. A relevancia da costa na provincia debe ser tida en conta para a análise das condicións socioeconómicas específicas con incidencia nas desigualdades entre homes e mulleres así como polo seu significado e relevancia simbólica.

Pola contra, tan só 7 das 18 comarcas son interiores, en concreto Terra de Melide, Arzúa, Ordes, Xallas, A Barcala, Santiago e O Sar. É difícil atopar elementos de conexión froito da súa situación xeográfica, pero é pertinente ser conscientes do carácter "interior" destas comarcas, que ademais son maioritariamente rurais. Fiando coa diferenza costa-interior, é pertinente abordar as características do rural. Galicia ten unha compoñente rural moi importante, que se ben minguou nas últimas décadas segue a ser importante comparativamente co resto de España. O rural pode analizarse dende os ámbitos ecolóxico, social e cultural. Dende estas tres perspectivas definimos o rural galego como os territorios con baixa intensidade urbanística, con desenvolvemento económico especializado na gandaría, a agricultura, a silvicultura e os seus derivados, e cun imaxinario colectivo moi concreto. Esta imaxe construída sobre realidades, crenzas e prexuízos, sinala o rural como un espazo tradicional, relacionado coa vida en comunidade e incluso co atraso económico, á vez que se entende como espazo de maior tranquilidade e sostibilidade.

As mudanzas económicas explicadas tamén teñen un reflexo no territorio. **O proceso de terciarización da economía, supuxo o paso dunha economía centrada no sector primario a unha economía de servizos.** Esta mudanza foi unha das principais causas do éxodo rural, emigrando milleiros de persoas do rural ás cidades, galegas e do estranxeiro. Este cambio na economía xunto á emigración e a falta de aposta polos sectores produtivos propios xerou un panorama de dificultade económica no rural que aínda

arrástrase. **A compoñente de xénero deste movemento é relevante, xa que a redución do primeiro sector foi simultánea á incorporación da muller ao traballo remunerado.** As condición materiais e simbólicas dunha importante porcentaxe de mulleres mudaron respecto ao traballo, e o éxodo rural, e o asentamento nas cidades tivo unha incidencia neste cambio.

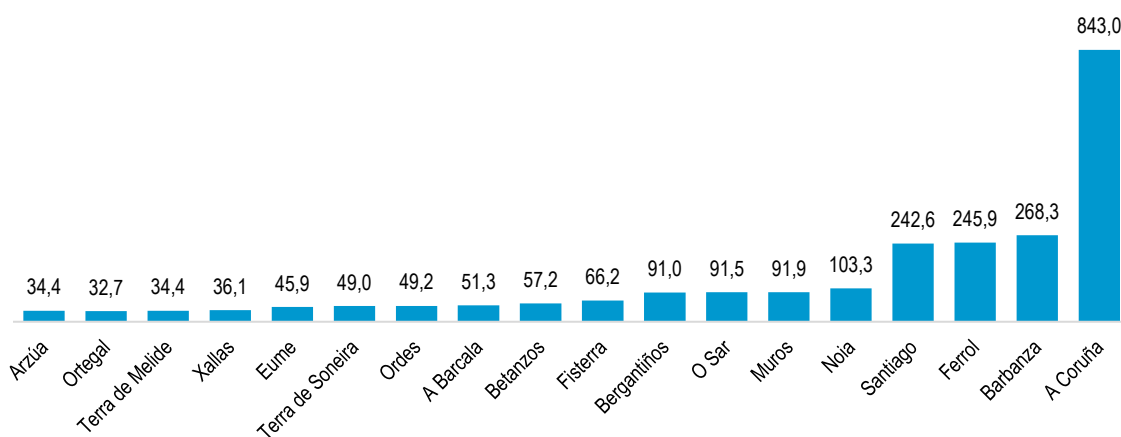
## 2.3. Características dos asentamentos

A continuación abordamos as características dos asentamentos mediante a densidades de poboación e o grao de urbanización. A densidade de poboación rexistra o número de habitantes por quilómetro cadrado dun territorio. Sinálase por tanto o nivel de concentración poboacional en función do tamaño do territorio. Na seguinte táboa móstrase a densidade de poboación das comarcas da provincia da Coruña en 2017, ademais do dato para a provincia e para Galicia. A densidade poboacional en Galicia é de 91,6 habitantes por km<sup>2</sup> é un dato similar ao da media española, sobre os 93 habitantes por quilómetro cadrado, sendo España o país máis densamente poboado de toda Europa. A poboación polo tanto de Galicia, aínda que ten unha distribución diseminada e un baixo grao de urbanización, como veremos no seguinte punto, si ten unha densidade de poboación na media española, e polo tanto alta en comparación con Europa. Ademais, a provincia da Coruña está notablemente por enriba da media galega e española, con 141 habitantes por quilómetro cadrado.

As diferenzas entre comarcas son importantes, deste modo, atopamos que a comarca da Coruña ten a maior densidade de poboación da provincia con 843 habitantes por quilómetro cadrado, moi superior ao resto, en concreto 700 habitantes por quilómetro cadrado máis que a densidade poboacional total da provincia, de 141 habitantes por quilómetro cadrado. As comarcas da Barbanza, Ferrol e Santiago son as seguintes en maior densidade de poboación, sobre os 250 habitantes por quilómetro cadrado. Por outra banda, as comarcas con menos densidade de poboación son Ortegal, Arzúa, Terra de Melide e Xallas, entre os 30 e 40 habitantes por quilómetro cadrado, con vinte veces menos habitantes por quilómetro cadrado que a comarca da Coruña.

### GRÁFICO 1.

Densidade da poboación por comarcas da provincia da Coruña. Ano 2017



► Fonte: elaboración propia a partir dos datos extraídos do IGE, Territorio e medio ambiente, Entidades do ano 2017.

Relacionado coa densidade de poboación está o grao de urbanización dos concellos. O grao de urbanización refírese ao tipo de territorio segundo o seu carácter urbano ou rural. Establécense tres graos de urbanización. En primeiro lugar atopamos as Zonas densamente poboadas (ZDP) ás que nos referiremos como de Urbanización alta, e que serían aquelas cun 50% ou máis poboación en conglomerados de alta densidade (os que teñen máis de 50.000 habitantes). En segundo lugar estarían as

Zonas Intermedias Poboadas (ZIP) ás que nos referiremos como de Urbanización Intermedia e incluírían aquelas zonas con menos do 50% da poboación en celas rurais e menos do 50% da poboación en conglomerados de alta densidade. Por último atópanse as Zonas pouco poboadas (ZPP) ás que nos referimos como de Urbanización Baixa, e que se refiren a aquelas co 50% ou máis da poboación en celas rurais.

Na seguinte táboa móstrase o número de concellos con graos de urbanización baixos, medios e altos por comarcas. A nivel provincial podemos observar que dous de cada tres concellos da provincia teñen un grao de urbanización baixo, en concreto o 68%. O 29% dos concellos contan cun grao de urbanización medio, existindo só un 3% dos concellos da provincia cun grao de urbanización alta, representados polos concellos de Santiago, A Coruña e Ferrol.

#### TÁBOA 4.

*Número de concellos segundo grao de urbanización por comarcas da provincia da Coruña. Ano 2016*

Comarca	Nº Concellos Urbanización Baixa	Nº Concellos Urbanización Intermedia	Nº Concellos Urbanización Alta	Total concellos
A Barcala	2	0	0	2
A Coruña	3	5	1	9
Arzúa	4	0	0	4
Barbanza	0	4	0	4
Bergantiños	6	1	0	7
Betanzos	9	1	0	10
Eume	2	3	0	5
Ferrol	5	5	1	11
Fisterra	3	2	0	5
Muros	2	0	0	2
Noia	2	2	0	4
O Sar	2	2	0	4
Ordes	7	0	0	7
Ortega	4	0	0	4
Santiago	4	2	1	7
Terra de Melide	3	0	0	3
Terra de Soneira	3	0	0	3
Xallas	2	0	0	2
<b>Total Provincia</b>	<b>63</b>	<b>27</b>	<b>3</b>	<b>93</b>

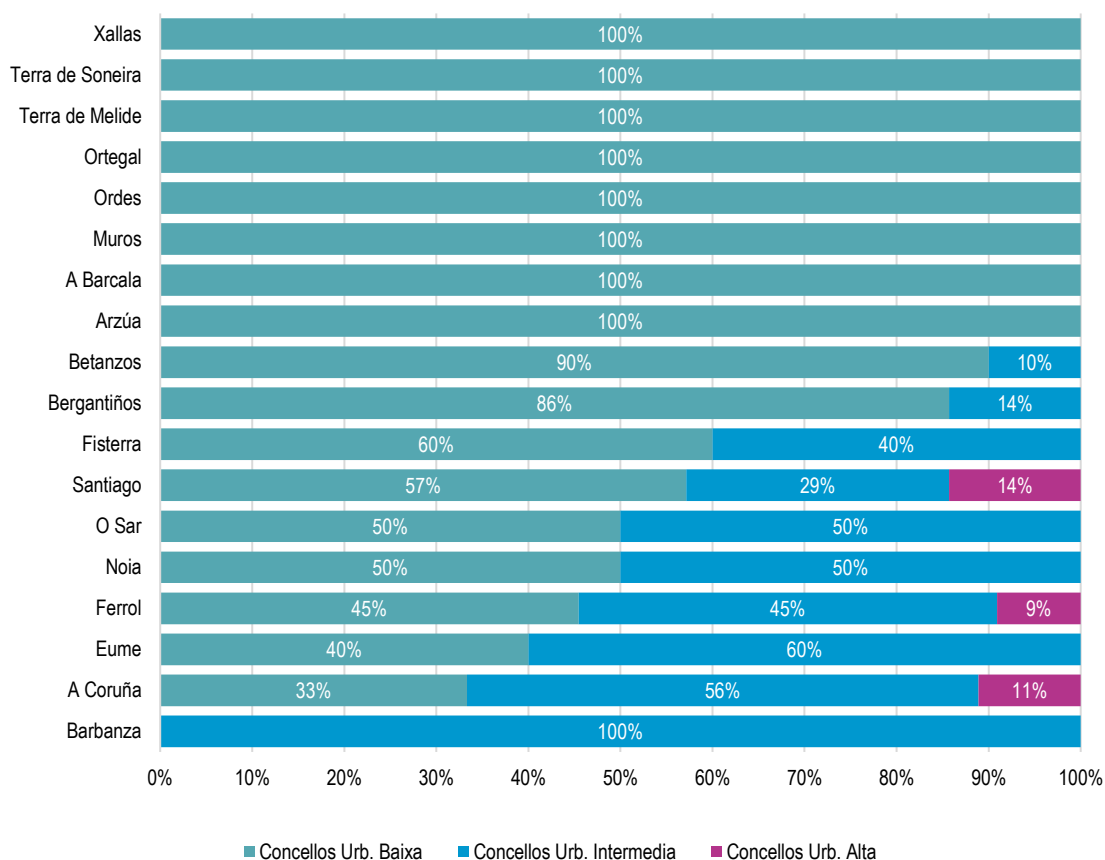
► Fonte: elaboración propia a partir dos datos extraídos do IGE, Territorio e medio ambiente, Entidades do ano 2017.

No seguinte gráfico vemos que **8 das 18 comarcas da provincia da Coruña están conformadas na súa totalidade por concellos de urbanización baixa**. Concretamente atopamos esta realidade nas comarcas do Xallas, Terra de Soneira, Terra de Melide, Ortega, Ordes, Muros, A Barcala e Arzúa. Comarcas que a súa vez presentan os maiores índices de envellecemento da provincia tal e como vimos no capítulo de poboación. Así, vemos unha convivencia da realidade rural e envellecida, que como sinalamos anteriormente pon en risco a situación de moita poboación, e especialmente de moitas mulleres, por un maior illamento, polas dificultades de mobilidade e polas escasas oportunidades laborais que ofrece o territorio, algo que analizaremos no capítulo de traballo produtivo.

Pola súa parte, as comarcas da Barbanza, A Coruña, Eume e Ferrol son as que presentan as maiores porcentaxes de concellos con urbanización intermedia ou alta. En todos os casos contan con máis dun 50% de concellos con estes graos de urbanización.

## GRÁFICO 2.

Distribución dos concellos segundo grao de urbanización por comarcas na provincia da Coruña. Ano 2016 (valores porcentuais)



► Fonte: elaboración propia a partir dos datos extraídos do IGE, Territorio e medio ambiente, Entidades do ano 2017.

## 3. MOBILIDADE

A mobilidade está directamente relacionada co territorio e a distribución poboacional. O contexto da provincia da Coruña é complexo e desigual, xa que xunta unha crecente expansión urbana coa persistencia dunha alta dispersión e unha densidade poboacional moi desigual. Neste panorama, o transporte público e privado xogan un papel especialmente protagonista na mobilidade e na vida diaria das persoas. Ademais, e como xa se avanzou no apartado anterior, **a relación da mobilidade coas desigualdades de xénero é moi estreita**, e así o mostraremos neste epígrafe. As tarefas de coidados nas súas múltiples dimensións (compras, acompañamento de crianzas, xestións diarias, etc.), o acceso ao traballo ou á formación regrada son un bo exemplo de como os medios de transporte poden afectar de maneira desigual a homes e mulleres. Ademais, o feito de presentar pautas de comportamentos diferencias repercute necesariamente en distintas necesidades, que dende os poderes públicos é necesario dar resposta.

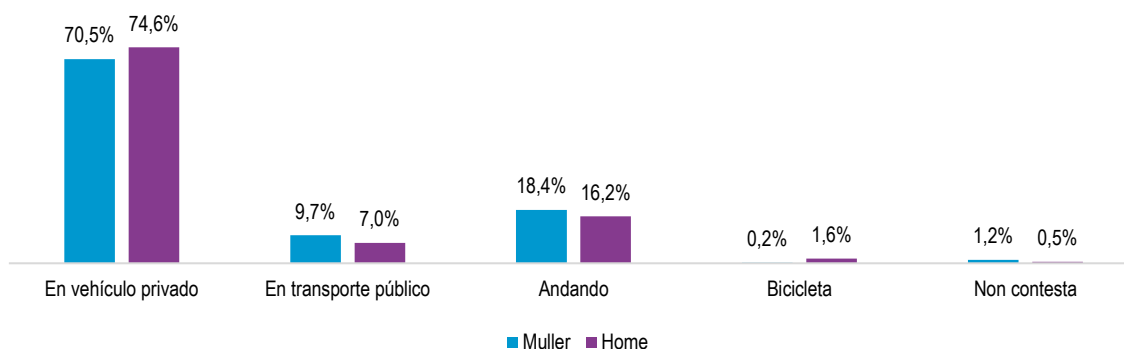
### 3.1. Método de desprazamento habitual

A través da enquisa realizada a poboación xeral para a diagnose de Compartimos Plan, preguntamos sobre o método de desprazamento habitual de homes e mulleres para realizar unha primeira achega sobre as

desigualdades existentes na provincia da Coruña en torno á mobilidade. Os resultados da enquisa amosan que o método de desprazamento maioritario entre a poboación enquisada é o vehículo privado (71,3%), mentres que andando se despraza o 18%. Pola contra, o transporte público tan só é usado por un 9,2%. Porén, ao analizar os datos por sexo que aparecen no seguinte gráfico observamos que o vehículo privado é usado en maior medida polos homes (74,6%) que polas mulleres (70,5%), mentres que as mulleres utilizan máis o transporte público e os desprazamentos a pé (9,7% fronte a 7% e 18,4% fronte a 16,2% respectivamente).

### GRÁFICO 3.

Método de desprazamento habitual por sexo na provincia da Coruña (valores porcentuais)

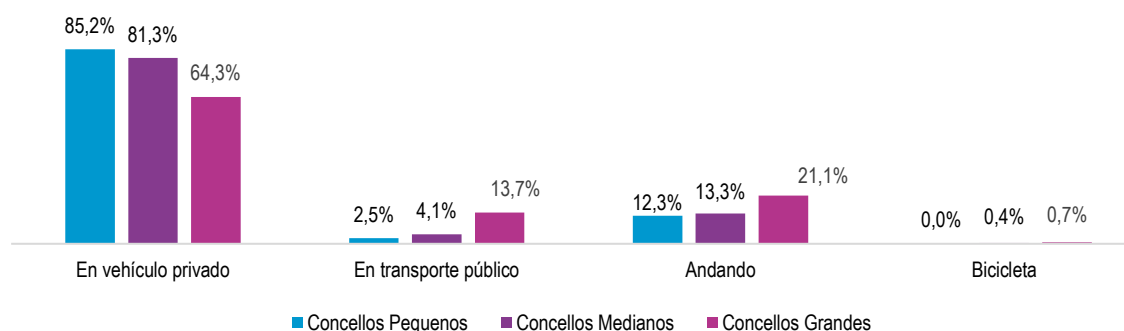


► Fonte: elaboración propia a partir dos datos da enquisa realizada a poboación xeral no marco do proxecto "Compartimos Plan" (2017-2018).

Estes datos varían significativamente cando analizamos o método de desprazamento segundo o tamaño de poboación dos concellos aos que pertence a poboación enquisada, polo que para facer esta análise agrupamos aos concellos en pequenos medianos e grandes<sup>1</sup>. Así, no gráfico seguinte podemos evidenciar que o vehículo privado, aínda que é o medio de transporte maioritario en calquera tipoloxía de concello, é menos usado nas cidades grandes (64,3%) que nas cidades medianas (81,3%) e pequenas (85,22%). Ao contrario sucede co transporte público ou os desprazamentos a pé, que aumentan conforme aumenta o tamaño de poboación dos concello.

### GRÁFICO 4.

Método de desprazamento habitual segundo o tamaño de poboación na provincia da Coruña (valores porcentuais)



► Fonte: elaboración propia a partir dos datos da enquisa realizada a poboación xeral no marco do proxecto "Compartimos Plan" (2017-2018).

Se analizamos conxuntamente os datos relativos a concellos pequenos e medianos, é dicir, concellos de menos de 20.000 habitantes fronte aos dos concellos grandes (máis de 20.000 habitantes) comprobamos que as diferenzas por sexo no método de desprazamento habitual é maior nos concellos pequenos e medianos.

<sup>1</sup> Concellos Pequenos: Poboación inferior a 5.000 habitantes; Concellos Medianos: Poboación entre 5.000 e 20.000 habitantes; Concellos Grandes: Poboación superior a 20.000 habitantes.

## TÁBOA 5.

*Método de desprazamento habitual segundo o tamaño de poboación e sexo na provincia da Coruña (valores porcentuais)*

Método de desprazamento	Concellos >20.000 hab.		Concellos <20.000 hab.	
	Muller	Home	Muller	Home
En vehículo privado	80,4%	91,2%	64,3%	65,5%
En transporte público	4,5%	0,0%	14,3%	11,2%
Andando	14,0%	8,8%	21,1%	20,7%
Bicicleta	0,4%	0,0%	0,0%	2,6%
Non contesta	0,8%	0,0%	0,3%	0,0%

► Fonte: elaboración propia a partir dos datos da enquisa realizada a poboación xeral no marco do proxecto "Compartimos Plan" (2017-2018).

Na seguinte táboa podemos observar o método de desprazamento habitual segundo área comarcal, e comprobamos que a área da Coruña é a que rexistra o menor uso do vehículo privado (63,2%) e o maior uso do transporte público (16,7%) entre as persoas enquisadas. Esta situación ven probablemente determinada por varios motivos, pero principalmente pola existencia dunha rede de transporte público máis ampla que a que pode haber noutros territorios e por unha menor dispersión e illamento da poboación, ao vivir maioritariamente en grandes núcleos urbanos, o que facilita incluso o desprazamento a pé.

No resto de áreas comarcais o uso do transporte público como método de desprazamento habitual é moi minoritario, probablemente pola maior dispersión da poboación, pois como vimos a densidade de poboación é moito menor no resto de áreas comarcais. Ao que se une a escaseza de servizos de transporte público que satisfagan as necesidades de todo o territorio. Este feito deriva nunha maior dependencia do vehículo privado, que como veremos a continuación, o seu acceso é máis limitado para as mulleres que para os homes.

## TÁBOA 6.

*Método de desprazamento habitual segundo área comarcal na provincia da Coruña (valores porcentuais)*

Área	Método de desprazamento				
	En vehículo privado	En transporte público	Andando	Bicicleta	Non contesta
A Coruña Suroriental	74,10%	3,70%	22,20%	0,00%	0,00%
Área da Coruña	63,20%	16,70%	19,10%	0,70%	0,30%
Área da Costa da morte	80,60%	3,90%	15,50%	0,00%	0,00%
Área de Santiago	74,90%	5,50%	18,60%	0,50%	0,50%
Barbanza-Noia	90,00%	6,70%	3,30%	0,00%	0,00%
Ferrol-Eume-Ortega	74,50%	6,20%	17,90%	0,70%	0,70%

► Fonte: elaboración propia a partir dos datos da enquisa realizada a poboación xeral no marco do proxecto "Compartimos Plan" (2017-2018).

Cabe sinalar, tamén que a través da enquisa de Compartimos Plan comprobamos tamén que a mobilidade foi sinalada por un 4,8% das persoas enquisadas como un dos principais problemas das mulleres, porcentaxe que se reduce ao 1,5% se preguntamos polos principais problemas dos homes. As porcentaxes son baixas pola superposición doutras problemáticas, pero destaca tamén que entre a poboación enquisada de concellos de menos de 5.000 habitantes a porcentaxe de persoas que percibe a mobilidade como un dos principais problemas das mulleres ascende ao 17,3%. Non obstante, estes datos analizaranse en maior profundidade no capítulo de actitudes e percepcións, onde se recollen as opinións da poboación, do tecido asociativo e do persoal municipal dos concellos da provincia.

## 3.2. Permisos e licenzas de condución

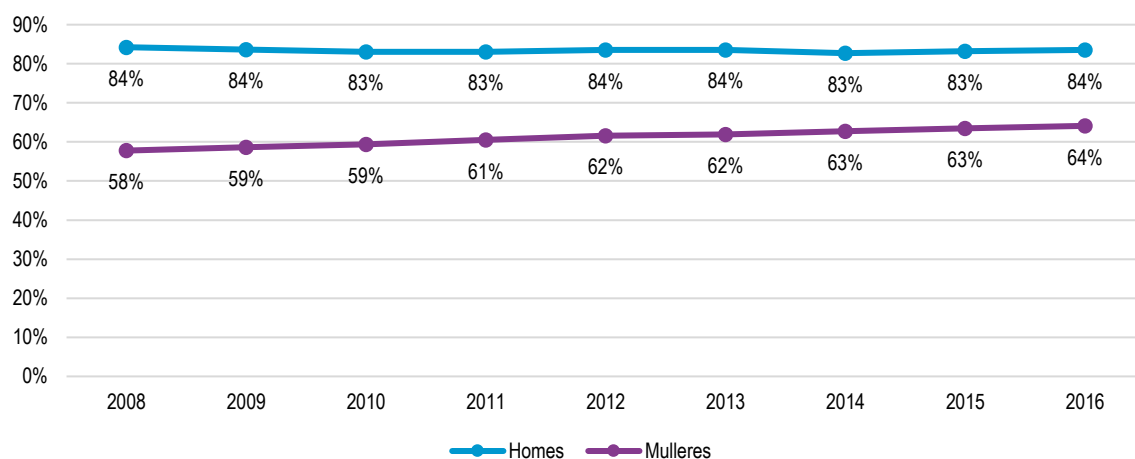
Visto que o vehículo privado é o método de desprazamento maioritario da provincia da Coruña, e en moitos casos o único posible, cabe preguntarse se mulleres e homes teñen as mesmas posibilidades de acceso a este tipo de transporte. Este acceso ven determinado, por un lado, pola propia tenencia dun vehículo

privado, e pola posesión dun permiso ou licenza de condución por outro. Centrándonos neste último aspecto, os datos que facilita a Dirección Xeral de Tráfico mostran unha clara fenda entre mulleres e homes na provincia, que aínda que ven reducíndose nas últimas décadas continúa a ser moi significativa.

No seguinte gráfico podemos ver a evolución das taxas de homes e mulleres maiores de idade con permiso ou licenza de condución na provincia da Coruña e vemos que no ano 2008 a taxa de homes superaba en máis de 25 puntos porcentuais á de mulleres. Non obstante, a evolución amosa un incremento continuo na taxa de mulleres chegando a incrementarse en 6 puntos porcentuais, pasando dunha taxa do 58% a unha taxa do 64%. Pola súa parte, a taxa de homes apenas sufriu variacións no período analizado. O incremento na taxa de mulleres dos últimos anos, aínda sendo significativo non chega a igualar a situación de homes e mulleres, pois no ano 2016 aínda se rexistraba unha fenda nas taxas de homes e mulleres de 20 puntos porcentuais.

### GRÁFICO 5.

#### Taxas de homes e mulleres maiores de 18 anos con permiso ou licenza de condución na provincia da Coruña. Período 2008-2016



► Fonte: elaboración propia a partir dos datos extraídos do IGE. Ministerio do Interior. Dirección Xeral de Tráfico e Padrón Municipal de Habitantes.

Esta fenda rexistrada nas taxas de mulleres e homes con permiso ou licenza de condución deriva nunha maior dependencia das mulleres, que limita en maior medida a liberdade de movemento e a vida social e laboral das mulleres. Incluso nalgúns casos pode resultar nun maior illamento das mulleres, que pode verse especialmente afectado en determinados territorios.

Co obxectivo de analizar a situación diferencial que existe nos diferentes territorios da provincia da Coruña recóllese na seguinte táboa as taxas de mulleres e homes con permiso ou licenza de condución por comarca. Así, vemos que en todas as comarcas a diferenza porcentual nas taxas de mulleres e homes supera os 15 puntos. Non obstante, en comarcas como Terra de Soneira e Ortegal a diferenza nas taxas de mulleres e homes con permiso ou licenza de condución situase preto dos 30 puntos, polo que é probable que neste territorios exista un maior risco de dependencia e de illamento das mulleres en termos de mobilidade. Pola súa parte, as menores fendas rexístranse nas comarcas de Santiago, Barbanza e A Coruña, Ferrol e Noia, aínda que en todas elas rexístrase unha diferenza nas taxas de mulleres e homes que se sitúan entre os 15 e os 20 puntos porcentuais.



## TÁBOA 7.

Taxas de homes e mulleres maiores de 18 anos con permiso ou licenza de condución por comarcas na provincia da Coruña. Ano 2016

Comarcas	Datos absolutos			Taxas		
	Homes	Mulleres	Fenda	Homes	Mulleres	Fenda
A Barcala	6.601	3.676	-2.925	83,5%	60,7%	-22,8%
A Coruña	238.663	127.212	-111.451	81,1%	62,3%	-18,8%
Arzúa	10.870	6.361	-4.509	85,6%	60,5%	-25,1%
Barbanza	41.938	22.524	-19.414	82,4%	67,1%	-15,3%
Bergantiños	45.454	25.056	-20.398	87,7%	67,1%	-20,6%
Betanzos	23.347	13.330	-10.017	81,8%	58,4%	-23,4%
Eume	16.841	9.340	-7.501	87,3%	66,4%	-20,9%
Ferrol	97.784	52.940	-44.844	83,0%	63,2%	-19,9%
Fisterra	13.714	7.660	-6.054	82,4%	60,7%	-21,7%
Muros	8.310	4.617	-3.693	83,1%	61,0%	-22,1%
Noia	22.622	12.348	-10.274	87,3%	67,4%	-19,9%
O Sar	10.896	6.056	-4.840	91,1%	66,0%	-25,1%
Ordes	24.933	13.838	-11.095	89,1%	67,4%	-21,7%
Ortegal	8.385	4.902	-3.483	87,1%	57,6%	-29,6%
Santiago	104.940	53.905	-51.035	83,5%	68,7%	-14,7%
Terra de Melide	7.527	4.467	-3.060	82,4%	56,3%	-26,1%
Terra de Soneira	11.880	6.774	-5.106	90,5%	62,2%	-28,3%
Xallas	9.662	5.340	-4.322	92,4%	67,9%	-24,5%
<b>Total Provincia</b>	<b>704.367</b>	<b>380.346</b>	<b>-324.021</b>	<b>83,5%</b>	<b>64,1%</b>	<b>-19,4%</b>

► Fonte: elaboración propia a partir dos datos extraídos do IGE. Ministerio do Interior. Dirección Xeral de Tráfico e Padrón Municipal de Habitantes.

Centrándonos nas taxas de mulleres con permisos ou licenzas de condución comprobamos que os valores máis baixos rexístranse nas comarcas da Terra de Melide, Ortegal e Betanzos, con taxas que non superan o 60%, polo que máis dun 40% das mulleres destas comarcas dependen doutras persoas ou do transporte público para realizar desprazamentos nos que é necesario empregar vehículos a motor.

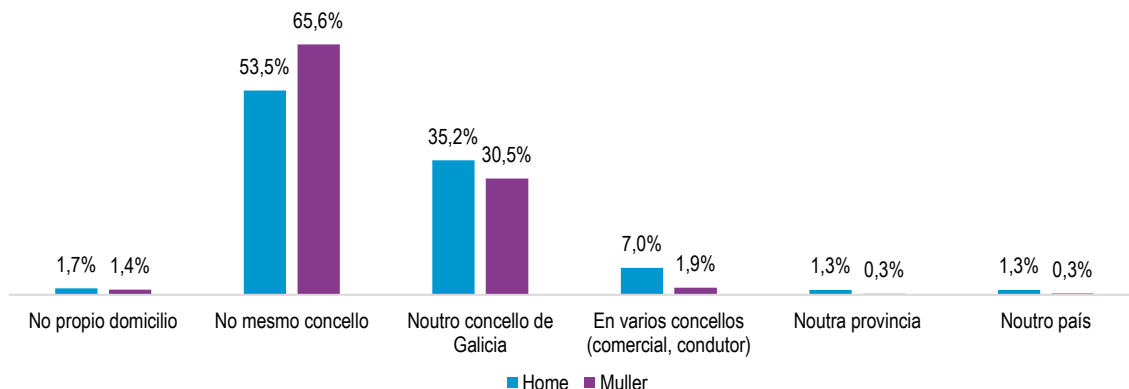
### 3.3. Mobilidade por traballo, estudos e outros motivos

Os datos analizados no epígrafe anterior amosan unha dificultade de partida diferencial entre mulleres e homes no que respecta a súa mobilidade. O feito de que as mulleres teñan un menor acceso autónomo ao vehículo privado non só dificulta as súas posibilidades de mobilidade e repercute no seu illamento, senón que tamén limita o acceso a oportunidades laborais que se localizan fora do seu entorno máis próximo. Esta situación ven confirmada polos datos da *Enquisa Estructural a Fogares*, que no ano 2015 introduciu un módulo sobre mobilidade no que se analizan diferentes aspectos relativos a mobilidade por traballo, por estudos e por outros motivos. Neste caso os datos que permiten unha análise con perspectiva de xénero son os que se ofrecen para o conxunto de Galicia, pois os datos dispoñibles para a provincia da Coruña non están desagregados por sexos. Polo tanto, tomaremos como referencia os datos de Galicia.

Un primeiro punto de análise é a localización do centro de traballo das mulleres e dos homes de Galicia. No seguinte gráfico recóllense estes datos e vemos **unha situación claramente diferencial entre mulleres e homes, pois mentres o 53,5% dos homes teñen o seu centro de traballo no mesmo concello no que residen, no caso das mulleres esta porcentaxe ascende ao 65,6%**. Pola súa parte, nas porcentaxes de mulleres e homes que teñen os seus centros de traballo fora do seu concello de residencia, vemos que estas son máis altas para os homes, principalmente entre aqueles que teñen o seu centro de traballo noutro concello de Galicia (35,2% dos homes fronte ao 30,5% das mulleres), e entre aqueles que traballan en varios concellos (7% dos homes fronte ao 1,9% das mulleres).

## GRÁFICO 6.

Porcentaxes de poboación ocupada segundo o lugar no que se atopa o centro de traballo por sexo en Galicia. Ano 2015



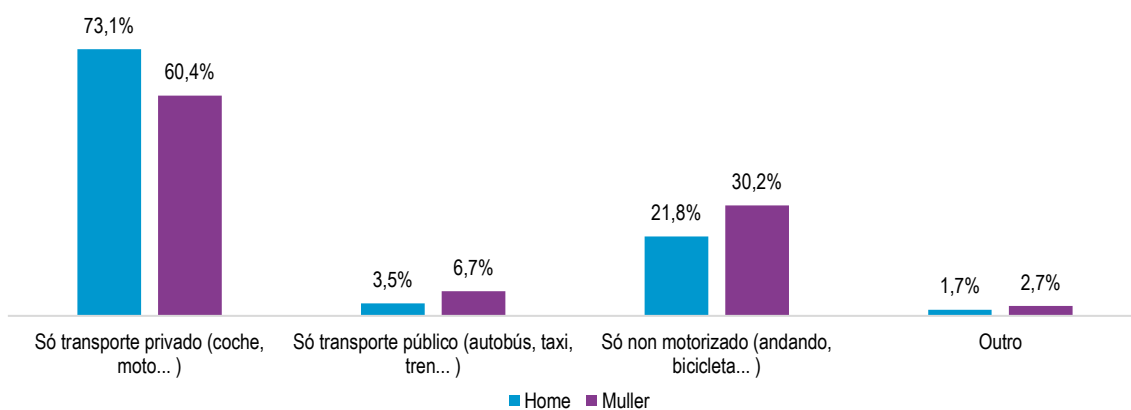
► Fonte: elaboración propia a partir dos datos extraídos do IGE. Enquisa Estructural a Fogares. Módulo mobilidade.

Aínda que contar ou non con permiso ou licenza de condución non é a única variable que incide nestes datos, o certo é que **non ter a posibilidade de desprazarse autonomamente a outros concellos limita as posibilidades de conseguir traballos fora do propio concello de residencia.**

As diferenzas obsérvanse tamén no medio de transporte utilizado dende a vivenda ata o centro de traballo, pois mentres preto de 3 de cada 4 homes usan o transporte privado, 3 de cada 5 mulleres usan este medio de transporte. Pola súa parte, obsérvase unha maior porcentaxe de mulleres que de homes que utilizan como medio de transporte para desprazarse ao centro de traballo o transporte público (6,7% das mulleres fronte a 3,5% dos homes) ou o transporte non motorizado (30,2% das mulleres fronte a 21,8% dos homes).

## GRÁFICO 7.

Porcentaxes de poboación ocupada segundo o medio de transporte utilizado desde a vivenda da que se desprazan ata o centro de traballo por sexo en Galicia. Ano 2015



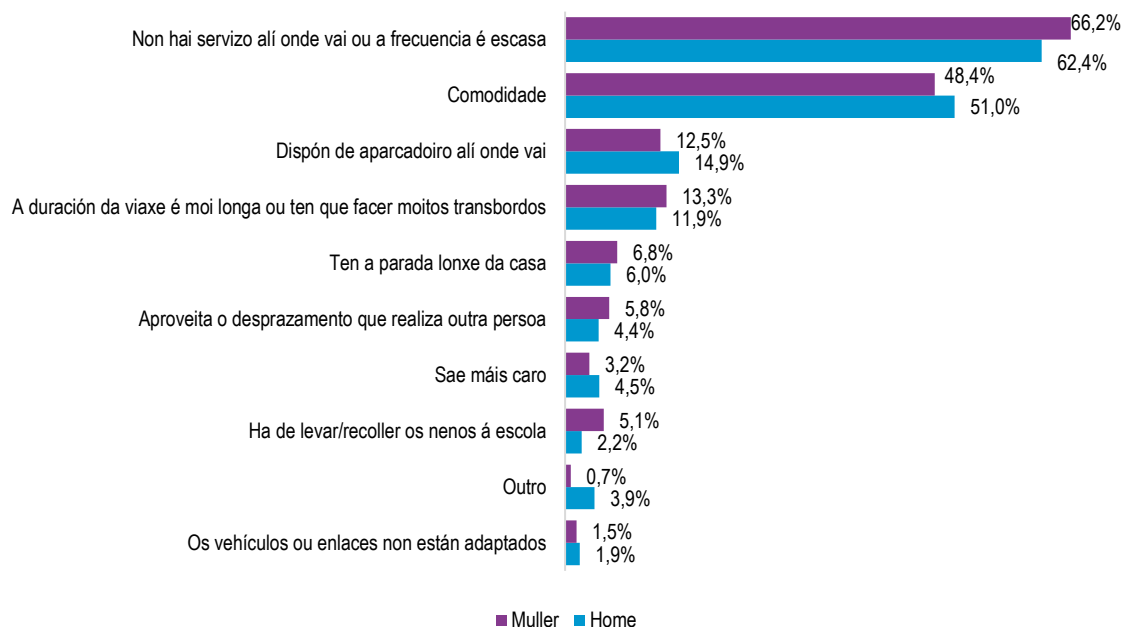
► Fonte: elaboración propia a partir dos datos extraídos do IGE. Enquisa Estructural a Fogares. Módulo mobilidade.

Ante a menor taxa de mulleres con permiso ou licenza de condución, o transporte público consolídase como unha alternativa para solucionar os problemas de mobilidade. Porén, no gráfico anterior comprobamos que o seu uso para desprazarse ao centro de traballo é moi residual, pois tan só o 6,7% das mulleres empregan este medio de transporte. A resposta a estes datos pode estar no gráfico seguinte, onde se presentan os motivos que mulleres e homes esgrimen para non utilizar o transporte público. Nel vemos que ata 2 de cada 3 mulleres afirman non utilizalo porque o servizo non chega ata onde necesitan desprazarse ou a frecuencia é escasa. Neste sentido, comprobamos que insuficiencia dunha rede de transporte público de calidade en

moitos territorios de Galicia ten un impacto de xénero moi importante, pois probablemente dificulta as posibilidades de inserción laboral de moitas mulleres.

### GRÁFICO 8.

Porcentaxes de poboación ocupada segundo os motivos polos que non utilizan o transporte público desde a vivenda da que se desprazan ata o centro de traballo por sexo en Galicia. Ano 2015



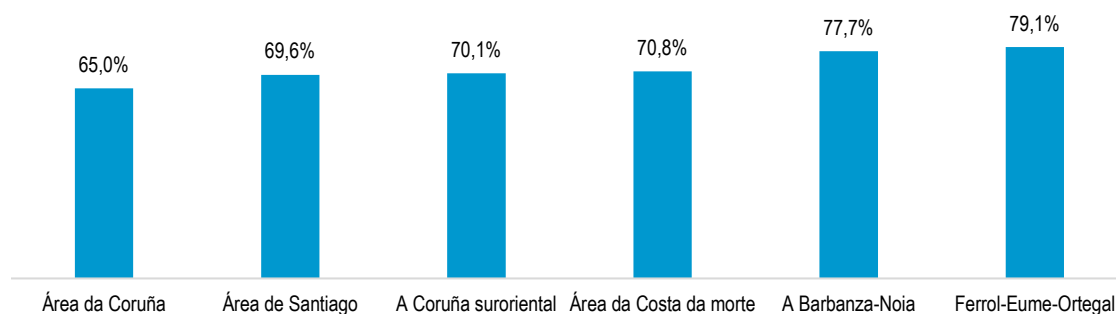
► Fonte: elaboración propia a partir dos datos extraídos do IGE. Enquisa Estructural a Fogares. Módulo mobilidade.

Do gráfico anterior destaca tamén que o 5,2% das mulleres sinalan como motivo para non usar o transporte público o de ter que “levar/recoller os nenos á escola”, mentres que a porcentaxe redúcese a un 2,2% dos homes, síntoma dunha maior asunción de traballo reprodutivo por parte das mulleres que veremos máis detidamente nos seguintes capítulos.

Aínda que existen outras variables que afectan a un maior uso do transporte privado, se entendemos que este aumenta principalmente pola inexistencia dunha rede de transporte público de calidade, no seguinte gráfico vemos que **as áreas con maiores problemáticas de transporte público son as de Ferrol-Eume-Ortegal e Barbanza-Noia**, pois son as que presentan un maior uso do vehículo privado por traballo.

### GRÁFICO 9.

Porcentaxes de poboación ocupada que utiliza o transporte privado (coche, moto...) desde a vivenda da que se desprazan ata o centro de traballo por área comarcal da provincia da Coruña. Ano 2015

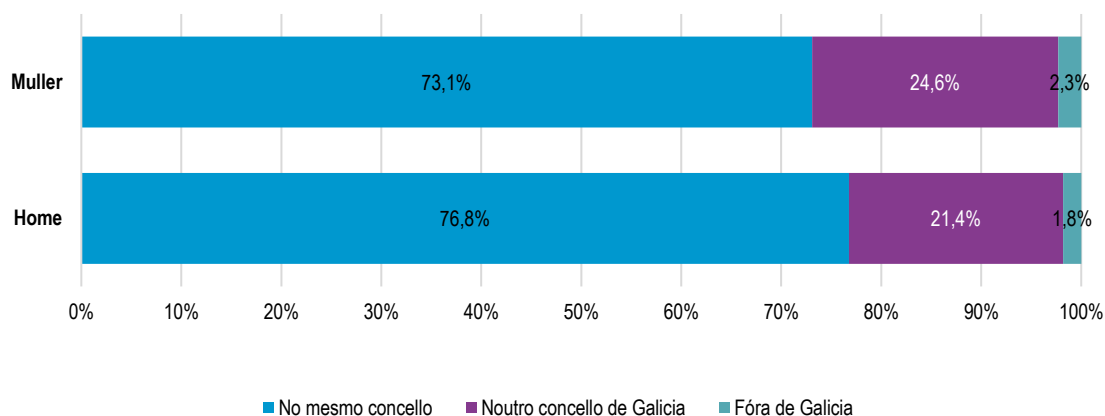


► Fonte: elaboración propia a partir dos datos extraídos do IGE. Enquisa Estructural a Fogares. Módulo mobilidade.

No que respecta a mobilidade por estudos, un primeiro punto a analizar é a localización do centro de estudos. No seguinte gráfico vemos que neste caso hai unha maior porcentaxe de mulleres que de homes que teñen o seu centro de estudos noutro concello de Galicia diferente ao de residencia ou fóra de Galicia, concretamente un 26,9% das mulleres fronte ao un 23,2% dos homes. Esta situación ven probablemente determinada polo maior éxito académico das mulleres e o maior abandono educativo temperán dos homes, que veremos no capítulo de educación, que fai que continúen os seus estudos universitarios ou de formación profesional en maior medida que os homes e probablemente os centros onde continúan os seus estudos localízanse noutros concellos.

### GRÁFICO 10.

Porcentaxes de poboación estudante segundo o lugar no que se atopa o centro de estudos por sexo en Galicia. Ano 2015

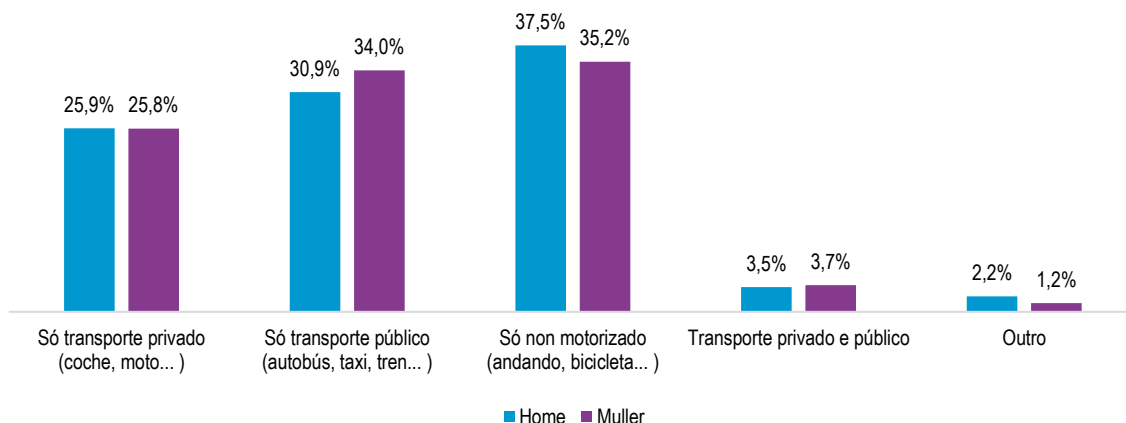


► Fonte: elaboración propia a partir dos datos extraídos do IGE. Enquisa Estructural a Fogares. Módulo mobilidade.

Polo que respecta ao medio de transporte empregado para desprazarse dende a vivenda ata o centro de estudos que se recolle no gráfico seguinte, vemos que a maior diferenza rexistrada entre mulleres e homes obsérvase no uso do transporte público, pois novamente vemos que é empregado en maior medida polas mulleres que polos homes (34% das mulleres fronte ao 30,9% dos homes). Ademais, vemos que a porcentaxe de uso de transporte público é moito máis alta nos desprazamentos da poboación estudante que nos desprazamentos da poboación ocupada.

### GRÁFICO 11.

Porcentaxes de poboación estudante segundo o medio de transporte utilizado desde a vivenda da que se desprazan ata o centro de estudos por sexo en Galicia. Ano 2015



► Fonte: elaboración propia a partir dos datos extraídos do IGE. Enquisa Estructural a Fogares. Módulo mobilidade.

O traballo reprodutivo ten asociado tamén múltiples desprazamentos. Neste sentido, algún dos motivos de desprazamento sobre os que recolle información a Enquisa Estructural a Fogares que poderíamos englobar dentro do traballo reprodutivo son acompañar a menores e maiores, as xestións familiares ás compras. Na seguinte táboa recóllese o medio de transporte empregado para realizar estas tarefas e atopamos pautas similares ás observadas nos desprazamentos por traballo produtivo, pois en todos os casos o transporte privado é empregado en maior medida polos homes, mentres que o transporte público é empregado en maior medida polas mulleres.

### TÁBOA 8.

*Porcentaxes de poboación segundo o medio de transporte utilizado para acompañar a menores e maiores, para xestións familiares e para compras por sexo en Galicia. Ano 2015*

Medio de transporte	Acompañar menores e maiores		Xestións familiares		Compras	
	Home	Muller	Home	Muller	Home	Muller
Transporte privado (coche, moto...)	59,1%	52,9%	64,5%	57,8%	58,8%	51,3%
Transporte público (autobús, taxi, tren...)	3,1%	4,6%	6,6%	10,0%	3,9%	5,8%
Non motorizado (andando 10 ou máis minutos, bicicleta...)	16,0%	18,1%	22,3%	23,7%	23,8%	27,9%
Desprázase andando menos de 10 minutos ou non se despraza	21,8%	24,4%	6,5%	8,6%	13,5%	15,0%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

► Fonte: elaboración propia a partir dos datos extraídos do IGE. Enquisa Estructural a Fogares. Módulo mobilidade.

Nos datos que se ofrecen por área comarcal comprobamos que o uso de transporte privado para desprazamentos relacionados co traballo reprodutivo é especialmente relevante nas áreas da Coruña Suroriental e da Costa da Morte, probablemente motivado pola escaseza de transporte público.

### TÁBOA 9.

*Porcentaxes de poboación segundo o medio de transporte utilizado para acompañar a menores e maiores, para xestións familiares e para compras por área comarcal da provincia da Coruña. Ano 2015*

COMPRAS	Transporte privado (coche, moto...)	Transporte público (autobús, taxi, tren...)	Non motorizado (andando 10 ou máis minutos, bicicleta...)	Desprázase andando menos de 10 minutos ou non se despraza
A Coruña Suroriental	67,9%	1,4%	21,0%	9,6%
Ferrol-Eume-Ortegal	58,6%	1,9%	27,8%	11,7%
Área da Costa da Morte	66,1%	6,1%	13,0%	14,8%
A Barbanza-Noia	55,8%	2,2%	21,1%	21,0%
Área da Coruña	40,7%	3,6%	31,2%	24,5%
Área de Santiago	61,4%	6,0%	25,0%	7,6%
ACOMPANHAR A MENORES E MAIORES	Transporte privado (coche, moto...)	Transporte público (autobús, taxi, tren...)	Non motorizado (andando 10 ou máis minutos, bicicleta...)	Desprázase andando menos de 10 minutos ou non se despraza
A Coruña Suroriental	71,0%	1,2%	6,9%	20,9%
Ferrol-Eume-Ortegal	52,6%	0,6%	17,8%	29,0%
Área da Costa da Morte	72,0%	6,9%	7,3%	13,8%
A Barbanza-Noia	43,7%	0,7%	21,5%	34,1%
Área da Coruña	40,6%	4,9%	14,7%	39,7%
Área de Santiago	66,2%	5,6%	13,3%	15,0%
XESTIÓNS FAMILIARES	Transporte privado (coche, moto...)	Transporte público (autobús, taxi, tren...)	Non motorizado (andando 10 ou máis minutos, bicicleta...)	Desprázase andando menos de 10 minutos ou non se despraza
A Coruña Suroriental	82,4%	4,3%	7,8%	5,5%
Ferrol-Eume-Ortegal	65,4%	2,9%	24,3%	7,5%
Área da Costa da Morte	71,9%	9,6%	10,5%	8,1%
A Barbanza-Noia	58,0%	3,2%	17,5%	21,3%
Área da Coruña	50,0%	14,1%	29,0%	7,0%
Área de Santiago	67,8%	9,5%	19,9%	2,9%

► Fonte: elaboración propia a partir dos datos extraídos do IGE. Enquisa Estructural a Fogares. Módulo mobilidade.

Polo que respecta ao ocio e as relacións sociais vemos na seguinte táboa que o uso do vehículo privado é amplamente empregado para a visita a familiares e amizades, polo que obsérvase unha maior dependencia deste para establecer relacións sociais. Neste sentido, é posible que non contar con acceso autónomo ao transporte privado poda derivar nun maior illamento social, que afectaría en maior medida ás mulleres.

#### TÁBOA 10.

*Porcentaxes de poboación segundo o medio de transporte utilizado para ocio e para visitas a familiares e amizades por sexo en Galicia. Ano 2015*

Medio de transporte	Ocio		Visita familiares e amizades	
	Home	Muller	Home	Muller
Transporte privado (coche, moto...)	58,8%	50,4%	72,0%	66,2%
Transporte público (autobús, taxi, tren...)	4,5%	6,2%	5,4%	7,9%
Non motorizado (andando 10 ou máis minutos, bicicleta...)	25,2%	26,9%	16,1%	17,4%
Desprázase andando menos de 10 minutos ou non se despraza	11,5%	16,5%	6,5%	8,6%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

► Fonte: elaboración propia a partir dos datos extraídos do IGE. Enquisa Estructural a Fogares. Módulo mobilidade.

Nos datos por áreas comarcais destaca especialmente o emprego do transporte privado para visitar a familiares e amizades na área comarcal da Coruña Suroriental, síntoma da falta dunha rede de transporte público que satisfaga as necesidades da poboación. Isto súmase a **baixa taxa de mulleres con permiso ou licenza de condución dalgunhas comarcas desta área comarcal como Terra de Melide ou Arzúa, polo que existe un amplo risco de illamento social de moitas mulleres nestes territorios.**

#### TÁBOA 11.

*Porcentaxes de poboación segundo o medio de transporte utilizado para ocio e para visitas a familiares e amizades por área comarcal na provincia da Coruña. Ano 2015*

OCIO	Transporte privado (coche, moto...)	Transporte público (autobús, taxi, tren...)	Non motorizado (andando 10 ou máis minutos, bicicleta...)	Desprázase andando menos de 10 minutos ou non se despraza
A Coruña Suroriental	59,5%	0,5%	31,9%	8,0%
Ferrol-Eume-Ortegal	60,1%	2,3%	24,1%	13,5%
Área da Costa da Morte	63,2%	4,3%	13,0%	19,6%
A Barbanza-Noia	45,5%	2,6%	36,4%	15,6%
Área da Coruña	45,8%	7,7%	33,8%	12,8%
Área de Santiago	60,5%	7,1%	25,5%	7,0%
VISITA A FAMILIARES E AMIZADES	Transporte privado (coche, moto...)	Transporte público (autobús, taxi, tren...)	Non motorizado (andando 10 ou máis minutos, bicicleta...)	Desprázase andando menos de 10 minutos ou non se despraza
A Coruña Suroriental	78,0%	3,2%	13,3%	5,6%
Ferrol-Eume-Ortegal	68,8%	2,7%	20,8%	7,7%
Área da Costa da Morte	71,4%	5,8%	10,5%	12,3%
A Barbanza-Noia	56,8%	2,4%	26,8%	14,0%
Área da Coruña	63,2%	11,0%	18,4%	7,4%
Área de Santiago	74,8%	9,6%	9,8%	5,9%

► Fonte: elaboración propia a partir dos datos extraídos do IGE. Enquisa Estructural a Fogares. Módulo mobilidade.

Por outra banda, na maioría dos ámbitos analizados, **a área comarcal da Coruña conta coas maiores porcentaxes de uso do transporte público e as menores porcentaxes de uso do transporte privado.** Ao tratarse da área comarcal que concentra máis poboación, o desenvolvemento dunha rede de transporte público de calidade é máis doado e, como consecuencia, os problemas de mobilidade, que afectan especialmente ás mulleres, vense máis reducidos que noutras áreas comarcais. Ademais, o carácter máis urbano desta área comarcal facilita o acceso aos recursos sen depender exclusivamente do transporte privado, pois incluso moitos desprazamentos poden realizarse a pé.

## 4. CONCLUSIONES

- ▶ **A dispersión territorial da poboación da provincia da Coruña supón unha ameaza polo risco de illamento social, especialmente das mulleres maiores.**

Neste capítulo vimos que das 61.647 entidades singulares (áreas habitables recoñecidas cunha denominación específica) que existen en todo o estado español, 31.246 están en Galicia o que mostra a particular dispersión do territorio galego. Así, a poboación no territorio galego en xeral e na provincia da Coruña en particular ten como característica básica a súa dispersión, especialmente no ámbito rural. Esta configuración específica do territorio, á que se suma o envellecemento da poboación visto no primeiro capítulo, ten como consecuencia o illamento social de moitas mulleres maiores que viven illadamente e con acceso limitado aos recursos, vendo ameazado polo tanto o seu benestar e a súa calidade de vida.

- ▶ **O carácter rural dunha parte importante do territorio da provincia da Coruña sumado á dispersión da poboación favorece a invisibilización da violencia de xénero.**

Hai que ter en conta tamén como a configuración do territorio galego pode facilitar a invisibilización da violencia de xénero, por unha banda, polo illamento das casas e a súa dispersión, e por outra, polo maior risco de estigmatización social nos territorios rurais.

- ▶ **As características xeográficas do territorio configuran a realidade socioeconómica da provincia e inflúen nas súas desigualdades.**

A provincia da Coruña conta con 956 Km de costa, o que significa o 20% de toda a costa peninsular do estado español. Ata 11 das 18 comarcas da provincia contan con costa, unha característica xeográfica que inflúe nos modos de vida e explica parte das actividades socioeconómicas da provincia, dende a pesca ou o marisqueo ata o sector turístico e o de servizos, que actualmente emprega a maior parte da poboación da provincia. Pola contra, tan só 7 das 18 comarcas son interiores e, aínda que é difícil atopar elementos de conexión en todas elas, destaca o carácter “interior” destas comarcas que ademais son maioritariamente rurais.

Ademais, o proceso de *terciarización* da economía supuxo o paso dunha economía centrada no sector primario a unha economía de servizos. Unha mudanza que foi unha das principais causas do éxodo rural, emigrando milleiros de persoas do rural ás cidades, galegas e do estranxeiro. Este cambio na economía xunto á emigración e a falta de aposta polos sectores produtivos propios xerou un panorama de dificultade económica no rural que aínda se arrastra a día de hoxe, e que afecta especialmente ás mulleres.

- ▶ **Existe un gran desequilibrio no territorio en torno á densidade de poboación e grao de urbanización das comarcas.**

Aínda que a provincia da Coruña conta e termos xerais cunha densidade de poboación superior á de Galicia e a do conxunto do Estado (141 habitantes por km<sup>2</sup> fronte a 91,6 e 93 respectivamente), as diferenzas no territorio son moi importantes, pois atopamos que a comarca da Coruña ten a maior densidade de poboación da provincia con 843 habitantes por km<sup>2</sup>, mentres que comarcas como Ortegal, Arzúa, Terra de Melide e Xallas contan con entre os 30 e 40 habitantes por km<sup>2</sup>. Así mesmo, dous de cada tres concellos da provincia teñen un grao de urbanización baixo, e ata 8 das 18 comarcas da provincia están conformadas na súa totalidade por concellos de urbanización baixa (Xallas, Terra de Soneira, Terra de Melide, Ortegal, Ordes, Muros, A Barcala e Arzúa). Esta situación incide directamente nun maior illamento, polas dificultades



de mobilidade e polas escasas oportunidades laborais que ofrece o territorio, con especial repercusión na vida das mulleres.

- ▶ **As mulleres contan cun menor acceso ao vehículo privado de xeito autónomo, dificultando as súas posibilidades de desprazamento no territorio e aumentando a súa dependencia.**

No ano 2016 rexistrábase aínda unha fenda de 20 puntos porcentuais nas taxas de mulleres e homes maiores de idade con permiso ou licenza de condución na provincia da Coruña (84% dos homes maiores de idade contan con permiso ou licenza fronte ao 64% das mulleres). Esta fenda rexistrada nas taxas de mulleres e homes con permiso ou licenza de condución deriva nunha maior dependencia das mulleres, que limita en maior medida a liberdade de movemento e a vida social e laboral. Incluso nalgúns casos pode resultar nun maior illamento das mulleres, que pode verse especialmente afectado en determinados territorios, como as comarcas da Terra de Soneira ou Ortegal, onde a diferenza nas taxas de mulleres e homes con permiso ou licenza de condución situase preto dos 30 puntos. Non obstante, **as taxas de mulleres con permiso ou licenza de condución máis baixas rexístranse nas comarcas da Terra de Melide, Ortegal e Betanzos.**

- ▶ **O menor acceso ao vehículo privado de xeito autónomo e a falta de transporte público limita as oportunidades laborais das mulleres.**

Os datos da Enquisa Estrutural a Fogares amosan que as mulleres teñen os seus centros de traballo no mesmo concello de residencia en maior medida que os homes (65,6% fronte a 53,5%). Aínda que contar ou non con permiso ou licenza de condución non é a única variable que incide nestes datos, o certo é que non ter a posibilidade de desprazarse autonomamente a outros concellos limita as posibilidades de conseguir traballos fora do propio concello de residencia.

As diferenzas obsérvanse tamén no medio de transporte utilizado desde a vivenda ata o centro de traballo, pois mentres preto de 3 de cada 4 homes usan o transporte privado, **3 de cada 5 mulleres usan este medio de transporte.** Aínda que o transporte público podería ser unha alternativa 2 de cada 3 mulleres afirman non utilizalo porque non hai servizo alí onde vai ou a frecuencia é escasa. Neste sentido, comprobamos que insuficiencia dunha rede de transporte público de calidade en moitos territorios de Galicia ten un impacto de xénero moi importante, pois probablemente dificulta as posibilidades de inserción laboral de moitas mulleres.





# COMPARTIMOS *plan*

Diagnose e Plan de Acción das Políticas de  
**Igualdade de Xénero** na Provincia da Coruña

