

Movilidad femenina en la ciudad. Notas a partir de un caso

M. Ángeles Díaz Muñoz*

Résumé / Abstract / Resumen / Resum

La mobilité de la population –spécialement les modèles de conduit spatiale des différentes groupes sociales– constitue un objet important de la géographie urbaine, surtout pour ses implications en beaucoup d'autres aspects de la vie de la ville. Concrètement, les différences qui dérivent du genre sont des plus évidentes, comme beaucoup d'études ont démontré. Dans cet article on essaie de trouver la forme comment certaines caractéristiques –comme l'âge, le genre d'activité, ou le niveau socioéconomique– influencent la caractérisation de la mobilité féminine et sa relation avec les modèles reconnus pour l'homme. Nous remarquons d'une façon spéciale dans l'étude des aspects comme causes, fréquences et façons des déplacements des femmes qui travaillent, pour les comparer avec ceux des hommes en situations similaires. Nous voulons prouver jusqu'à quel point l'incorporation féminine au monde du travail a influencé la traditionnelle division familiale des rôles dans notre milieu social.

* * *

Population mobility –and especially the patterns of spatial behaviour of the different social groups– is an important subject in urban geography, due to its great influence on several other aspects of urban life. As several studies have pointed out, the differences arising from gender are the most obvious. This paper aims at detecting the way in which different features –as age, kind of activity, or socio-economical level– influence female mobility and its relationship to the already known male patterns. We focus especially on aspects such as motives,

* Departamento de Geografía, Universidad de Alcalá de Henares.

frequency and means of transportation of economically active women, comparing it to male ones in similar situations. We aim at proving to what extent female incorporation to the labour market has changed the traditional division of family roles in our social context.

* * *

La movilidad de la población –y en especial, las pautas de comportamiento espacial de distintos grupos sociales– constituye un importante objeto de la actual geografía urbana, debido, posiblemente, a sus implicaciones en otros aspectos de la vida en la ciudad. Las diferencias derivadas del género, en concreto, se encuentran entre las más evidentes, tal y como ha sido demostrado por numerosos trabajos de investigación. En este estudio se pretende detectar la forma en que determinadas características –como la edad, el tipo de actividad o el nivel socioeconómico– afectan a la caracterización de la movilidad femenina y su relación con las pautas reconocidas en el hombre. Se incide de una manera especial en el estudio de aspectos como motivos, frecuencia y modo de los desplazamientos en las mujeres activas, comparándolos con los de los hombres en la misma situación. Se pretende comprobar hasta qué punto la incorporación femenina al mundo laboral ha influido en la tradicional división familiar de roles en nuestro medio social.

* * *

La mobilitat de la població –i especialment les pautes de comportament espacial de diferents grups socials– constitueix un objecte important de l'actual geografia urbana, a causa possiblement de les seves implicacions en molts altres aspectes de la vida a la ciutat. Les diferències derivades del gènere, en concret, es troben entre les més evidents, tal i com s'ha demostrat en nombrosos treballs d'investigació. En aquest estudi es pretén detectar la forma en què determinades característiques –com l'edat, el tipus d'activitat o el nivell socioeconòmic– afecten la caracterització de la mobilitat femenina i la seva relació amb les pautes reconegudes en l'home. Es posa l'èmfasi especialment en l'estudi d'aspectes com els motius, la freqüència i les maneres de desplaçament de les dones actives, comparant-los amb els dels homes en la mateixa situació. Es pretén comprovar fins a quin punt la incorporació femenina en el món laboral ha influït en la tradicional divisió familiar de rols en el nostre medi social.

La movilidad de los individuos constituye un importante tema de investigación en la actual geografía social urbana. Ello puede ser debido a la evidente implicación que el comportamiento espacial tiene en el conocimiento del entorno y sus recursos utilizables por la población (EVERITT, 1974), y también al

hecho de que la calidad de vida puede ser entendida, en parte, como una función del acceso a los bienes y servicios distribuidos irregularmente en un espacio urbano afectado por una progresiva división funcional.

Un gran número de investigaciones sobre movilidad ha tenido un carácter agregado—especialmente en el marco de la geografía neopositivista—, lo que ha conducido en muchos casos a asumir unos patrones comunes para toda la población, patrones en los que se establecía una identidad entre los comportamientos del varón-adulto-productivo y los restantes miembros de la familia (SABATÉ, 1986). Precisamente una gran aportación de la actual geografía social a este respecto es el abandono de una concepción uniformizadora de los individuos, haciendo ver que características como el sexo, la edad o el nivel socioeconómico de las personas pueden condicionar sus experiencias, problemas o comportamiento espacial. Se demuestra, en concreto, que no todos los grupos de población resultan tener las mismas pautas de movilidad, en razón de posibles limitaciones temporales, físicas, económicas o funcionales. A este respecto, las diferencias en los patrones de movilidad derivadas del género han resultado ser especialmente significativas, como ha sido demostrado ya por numerosos trabajos de investigación.

El estudio que aquí se presenta pretende añadir una evidencia más sobre este hecho; pero su objetivo fundamental es el de indagar sobre la forma en que determinadas variables sociodemográficas afectan a los patrones de movilidad femenina, partiendo de la hipótesis de que su impacto puede hacer variar las diferencias intergénero en cuanto a caracterización de la movilidad, en unos casos profundizándolas, y, en otros, reduciéndolas.

MOVILIDAD FEMENINA EN ALCALÁ DE HENARES. DATOS Y OBJETIVOS

El objetivo de este trabajo es reconocer, si existen, las diferencias internas en la movilidad impuestas por la edad, el estatus socioeconómico y el tipo de actividad de las mujeres. El análisis se estructura en tres partes: en la primera, se examinan las diferencias hombre-mujer en la caracterización de los movimientos intraurbanos. En la segunda, se estudia la forma en que las variables sociodemográficas citadas influyen en la frecuencia, motivo y medio de transporte utilizados en los desplazamientos femeninos. Por último, se analizan los mismos componentes de los movimientos intraurbanos en las mujeres activas, contrastándolos con los de los hombres en la misma situación y las amas de casa. Esto último con el objeto de examinar la posible relación entre transformaciones ocupacionales y movilidad, añadiendo nuestros resultados a un tema de estudio tan interesante como es el efecto de la incorporación femenina al mercado laboral en sus pautas generales de comportamiento.

Este estudio se ha realizado en Alcalá de Henares, núcleo urbano del área metropolitana de Madrid que puede ser considerado como un buen ejemplo de las características sociodemográficas y funcionales de las ciudades españolas afectadas por una masiva inmigración en pasadas décadas, y también de sus implicaciones en el bienestar de sus residentes. En ellas, un fortísimo crecimiento no controlado condujo al nacimiento de nuevos barrios desprovistos de las más mínimas dotaciones, y muchas veces mal conectados por la red de transporte público. En este medio, la calidad de vida de los grupos menos móviles —como las mujeres— se puede ver claramente afectada por la segregación funcional del espacio urbano propia de las ciudades contemporáneas.

Para este análisis hemos contado con los datos aportados por una encuesta de opinión sobre equipamientos y gestión municipal que el Ayuntamiento de Alcalá de Henares llevó a cabo en la primavera de 1985. En el cuestionario se incluía un conjunto de preguntas sobre la frecuencia de los desplazamientos exteriores al barrio de residencia, su motivo principal y el medio de transporte utilizado generalmente por la población, cuyas respuestas constituyen la base de datos de este estudio. El número total de encuestas realizadas (1612, 825 a mujeres) garantiza una fiabilidad general de 2% y permite la desagregación de subgrupos con resultados suficientemente significativos.

Un análisis crítico de las fuentes y su idoneidad para los objetivos que se persiguen en la investigación es inevitable cuando se estudia cualquier tema relacionado con las actitudes y comportamiento femeninos. En lo que respecta a la movilidad, las estadísticas oficiales y las encuestas origen-destino presentan el inconveniente de no contemplar los viajes multimotivo, tipo de desplazamiento que, como se sabe, es muy característico de las mujeres, especialmente las trabajadoras. Por otra parte, estas fuentes también conducen a una subestimación del trabajo femenino fuera del hogar, debido a que en ellas no se matizan aspectos como el número de horas semanales de trabajo o la ocupación en ayuda familiar, muy importantes en la caracterización de la actividad femenina.

Estas limitaciones se presentan también en la encuesta utilizada como base para este trabajo. Sin embargo, ésta ofrece la ventaja de que el tamaño de la muestra permite cruzar el sexo con otras variables sociodemográficas, cosa que, por ejemplo no se puede realizar con la más reciente encuesta origen-destino realizada en el área metropolitana de Madrid, precisamente debido a lo reducido de su muestra base. (COPLACO, 1981). Por último, en la interpretación de los resultados de la encuesta del Ayuntamiento de Alcalá de Henares se debe tener en cuenta que las preguntas se refieren a desplazamientos realizados fuera del barrio de residencia. Sin olvidar la ambigüedad espacial que implica la manera en que se formula, este hecho conduce a que se eliminen los desplazamientos mínimos (por ejemplo, compras diarias de alimentos básicos), considerando sólo los de cierta calidad.

MOVILIDAD FEMENINA - MOVILIDAD MASCULINA. ALGUNAS DIFERENCIAS

Los estudios agregados sobre movilidad han enmascarado en muchas ocasiones las diferencias en el comportamiento de los individuos motivadas por determinadas características sociodemográficas. Como influencia en las pautas de movilidad, en el sexo una de las de mayor impacto (HANSON & HANSON, 1981; PAS, 1984). Este hecho es el innegable resultado de la tradicional división de roles en la unidad familiar y más concretamente de la adscripción del hombre a las actividades productivas y de la mujer a las ocupaciones domésticas. Las diferencias en los patrones de comportamiento espacial impuesta por el género pueden ser reconocidas en cualquiera de sus aspectos. Aquí estudiaremos las diferencias reconocibles en tres de ellos: la frecuencia, el motivo y el medio de transporte.

Un examen a la distribución de los viajes intraurbanos por sexos y frecuencia en Alcalá de Henares (gráfico I.A) muestra cómo este caso constituye una evidencia más sobre el carácter comparativamente restringido de la movilidad femenina. En efecto, respecto a la regularidad de los desplazamientos fuera del barrio, los patrones masculino y femenino difieren, especialmente en los dos extremos de la escala de posibles respuestas. La menor frecuencia de los desplazamientos diarios en la mujer demuestra que una gran parte de las actividades cotidianas más características de su rol *reproductivo* —compras diarias, acompañar a los hijos al colegio— se realizan en un espacio relativamente reducido. Este hecho puede explicar que el número de mujeres que apenas salen de su barrio doble prácticamente al de hombres con similar comportamiento.

Como en tantos otros estudios, la distribución de los viajes según motivo (gráfico I.B) revela la pervivencia general de la división de papeles según el género, propia de nuestro contexto social. Las mujeres en Alcalá de Henares dedican un número de desplazamientos a actividades relacionadas con el mantenimiento del hogar y sus miembros (compras, prestaciones sanitarias) que casi triplica al empleado por el hombre, quien, por otro lado, reparte una importante proporción de sus desplazamientos exclusivamente entre el ocio y el trabajo fuera de casa. Es en esta diferente especialización funcional por sexos donde reside el fundamental factor explicativo del resto de las divergencias observables en los patrones masculino y femenino de comportamiento espacial.

La distribución de los viajes según medio de transporte y sexo en Alcalá de Henares se reproduce en el gráfico I.C. Como es general, las mayores divergencias aparecen aquí en la utilización de los transportes público y privado. Es la distribución modal de los desplazamientos urbanos uno de los aspectos relativos al comportamiento espacial femenino más tratados (FAGNANI, 1977; GIULIANO, 1979; COUTRAS & FAGNANI, 1978), quizás debido a sus claras

implicaciones en la calidad de vida en el medio urbano. En una ciudad como Alcalá –con un espacio urbano desarticulado por barreras físicas como el ferrocarril– una mayor dependencia de las mujeres respecto a la oferta pública de transporte y la frecuencia de los desplazamientos a pie imponen severas limitaciones a su movilidad potencial, sobre todo si se pretende combinar el mantenimiento doméstico con actividades exteriores al hogar. El tiempo de las mujeres –siempre rigurosamente estructurado por la necesidad de atender a otros miembros de la familia– se resiente especialmente de la escasa funcionalidad de sus modos de desplazarse.

Las diferencias derivadas del género en cuanto a motivo, frecuencia y medio de los movimientos descubiertas en Alcalá de Henares coinciden plenamente con las identificadas en numerosos trabajos de investigación sobre la misma cuestión. Indudablemente, la organización funcional tradicional de la unidad familiar subyace a estas divergencias en las pautas de comportamiento.

Como consecuencia de las limitaciones temporales impuestas por su misión como responsable del mantenimiento del hogar, el espacio de actividad de las mujeres puede llegar a ser más reducida que el de los hombres. Ahora bien, a la movilidad diferencial según el sexo se sobreimpone el efecto de otras variables sociodemográficas como la edad o el estatus socioeconómico, que pueden hacer variar las diferencias comportamentales entre géneros, acentuándolas en ciertos casos. A descubrir el efecto de estas variables en la movilidad femenina se dedica el siguiente apartado.

DIFERENCIACIÓN SOCIODEMOGRÁFICA EN LA MOVILIDAD FEMENINA

La investigación sobre los patrones de actividad cotidiana de la población muestra que tanto la edad como el estatus socioeconómico y la ocupación principal constituyen características significativamente influyentes en las pautas adoptadas por los individuos (ver, por ejemplo, HANSON & HANSON, 1981; PAS, 1984). En este apartado de artículo se estudia la movilidad femenina en relación con las dos primeras características, considerando que éstas pueden introducir diferencias en lo que se ha podido considerar como un comportamiento homogéneo a partir de su comparación con la movilidad masculina. En concreto, se ha aplicado el test de la chi cuadrado con el objeto de comprobar si existe una asociación estadísticamente significativa entre las variables de edad, nivel de instrucción e ingresos de las mujeres y los tres componentes de la movilidad recogidos en la encuesta: frecuencia, motivo principal y medio de transporte. Como una primera aproximación a los resultados finales del análisis, se advierte que la influencia de las variables de los

patrones de comportamiento espacial resulta ser, en todos los casos, estadísticamente significativa para un valor de $\alpha + 0,01$.

En la Tabla I se refleja la relación de la edad, el nivel de instrucción y los ingresos con la frecuencia de los desplazamientos intraurbanos femeninos. Como es lógico —y ocurre también en el caso de los motivos y medios—, son los grupos situados en los extremos de las escalas de clasificación según características sociodemográficas los que mayores contrastes presentan en su comportamiento espacial. En línea con los resultados de otros muchos estudios, la edad resulta ser una variable muy influyente en la frecuencia de los desplazamientos, la cual disminuye progresivamente con el número de años, hasta llegar a la alta proporción de mujeres mayores que apenas salen de su barrio.

Más inesperado resulta el importante papel que el nivel socioeconómico (representado aquí por la instrucción y los ingresos) parece representar en la frecuencia de los viajes femeninos en la ciudad de Alcalá. Como se observa en la tabla, las mujeres de más bajo estatus acceden a otras áreas de la ciudad con una frecuencia que supone prácticamente la mitad de los desplazamientos diarios de las mujeres situadas en los niveles más altos de la escala social.

El motivo es quizás el aspecto de los desplazamientos más claramente determinado por las características sociodemográficas aquí analizadas (Tabla II y Gráfico II). De los datos recogidos, uno de los hechos a destacar es el fuerte impacto de las diferencias generacionales en los patrones de actividad femenina, como se comprueba al comparar los motivos mayoritarios de los desplazamientos entre las jóvenes y las mujeres de más de 65 años. Resulta especialmente ilustrativo seguir la evolución con la edad de la proporción de viajes destinados a actividades relacionadas con el mantenimiento familiar —como compras o prestaciones—, los cuales son mayoritarios en los grupos de edades medias y avanzadas. Mientras, las actividades recreativas disminuyen progresivamente su importancia con la edad, con excepción de las visitas a familiares y amigos, que parece ser la ocupación que compensa una menor dedicación al ocio en estos grupos.

El impacto de las variables relativas al estatus en el motivo de los desplazamientos femeninos también es estadísticamente significativo. Se debe destacar el peso diferencial de los viajes por motivo laboral en las proporciones para cada grupo, peso que, por su sentido, parece indicar una mayor incorporación de mujeres de categorías sociales medias y altas al mercado laboral en Alcalá de Henares. Resulta especialmente interesante examinar la proporción de viajes dedicados a compras en los dos extremos de las clasificaciones por instrucción e ingresos. Como se comprueba, en estos casos los patrones son muy distintos, hecho que se puede relacionar con la liberación de ciertas tareas que el servicio doméstico supone para las categorías sociales más altas (COUTRAS & FAGNANI, 1978). Para una mejor comprensión de los datos recogidos en Alcalá se debe recordar que el hecho de solo contabilizar los viajes exteriores al ba-

rrio de residencia puede haber conducido a una infravaloración de los viajes por motivo de compras (normalmente, en el caso de abastecimiento básico, los de ratio más corto), mientras puede hacer aparecer abultados los desplazamientos por motivo de ocio.

Es en el caso del medio de transporte donde las diferencias relacionadas con las variables estudiadas parecen ser menores, aunque en todo caso continúan siendo estadísticamente significativas (Tabla III). Un primer comentario se debe referir a la alta proporción que en todos los casos representan los desplazamientos a pie, lo que es debido a las propias dimensiones, medias, de la ciudad de Alcalá de Henares. La edad influye de forma especial en el uso del automóvil privado, que resulta ser más alto en los grupos de edad entre los 25 y 40 años. Pero lo más interesante a destacar es la relación del uso del transporte público y privado con el estatus socioeconómico, perfectamente puesto en evidencia en este caso por el nivel de instrucción. La alta presencia de las mujeres de categorías sociales más bajas en el uso de los autobuses urbanos, reconocido de manera generalizada en este tipo de investigaciones, se verifica aquí una vez más.

Tras comprobar la influencia de determinadas variables sociodemográficas en los patrones de movilidad de las mujeres, resulta interesante detectar hasta qué punto su efecto puede afectar a las diferencias identificadas de manera general entre hombre y mujer. Para ello, se ha comparado la distribución de los viajes diarios en relación con la edad, en primer lugar, y el uso del automóvil privado según el nivel de instrucción, en segundo, entre ambos sexos (Gráfico III). En el primero de los casos se comprueba que la edad parece tener una clara influencia diferencial entre los patrones masculino y femenino; patrones que son muy similares en los grupos más jóvenes, para ser claramente diferentes en las edades avanzadas, donde la movilidad femenina es notablemente más restringida que la de los hombres. La proximidad de los patrones femenino y masculino en edades más tempranas puede hacer plantear unas hipótesis de signo contrario: en primer lugar, que ésta se debe a una reciente y progresiva desaparición de las diferencias en las pautas de comportamiento femeninas y masculinas; y en segundo lugar que, por el contrario, esta similaridad se debe simplemente a que las mujeres jóvenes no han asumido todavía los roles característicos del ama de casa, y con ellos, sus típicos patrones de movilidad. La veracidad de una u otra hipótesis sólo podría ser despejada a partir de una investigación más profunda de la cuestión.

La comparación nivel e instrucción/uso del automóvil entre ambos sexos tenía como objeto buscar una evidencia empírica a la hipótesis de que «la discriminación sexual en el uso del automóvil se acentúa según se desciende en la escala social» (FAGNANI, 1977). Los resultados en Alcalá parecen hacer rezar el supuesto. Como se advierte en el Gráfico III, las diferencias entre hombres y mujeres en utilización del automóvil se mantienen constantes y, por

tanto, independientes de su nivel de instrucción, sin que podamos colegir que una progresión en el estatus socioeconómico haga disminuir las diferencias intergénero en este aspecto de la movilidad.

Como conclusión sobre el efecto de determinadas variables en la movilidad femenina se puede señalar que tanto la edad como el estatus socioeconómico determinan en gran medida a ésta. Así, se identifican grupos especialmente desaventajados, como las ancianas o las mujeres de más bajo estatus, que se ven doblemente discriminadas por su condición femenina y su pertenencia a grupos que, en ambos sexos, presentan una movilidad más reducida. Estas mujeres son especialmente vulnerables a las probables deficiencias en cuanto a dotaciones en su barrio, área que constituye en gran medida su único espacio de actividad (LEAL MALDONADO, 1986).

ACTIVIDAD, GÉNERO Y MOVILIDAD ESPACIAL

Un aspecto fundamental en el estudio de la movilidad femenina es el de su relación con el tipo de actividad, tema que ha merecido la atención de un importante número de investigaciones (FAGNANI, 1977; HANSON & HANSON, 1977 y 1980; MADDEN, 1981; HOWE & O'CONNOR, 1982; CLOS, 1986). Una cuestión central que se plantea al respecto reside en conocer hasta qué punto la incorporación femenina al trabajo ha tenido un impacto significativo en la tradicional división de roles según el género y, a su vez, si su efecto puede ser reconocido en los patrones de movilidad femenina.

En principio, se puede suponer que las severas limitaciones horarias impuestas por el trabajo fuera de casa obligan a una modificación en los desplazamientos destinados a actividad tradicionalmente asignadas a la mujer, así como en su frecuencia y en el medio utilizado. Esta hipótesis parte del hecho, reconocido en varios trabajos de investigación, de que el tipo de actividad es una de las variables más significativas en la configuración de la movilidad en los individuos (PAS, 1984). Para comprobar la veracidad del supuesto en el caso de Alcalá de Henares, se ha procedido a comparar los patrones de movilidad entre hombres y mujeres activos, y los de éstas con los de las amas de casa.

Para este estudio, parece conveniente hacer alguna referencia a las características más importantes de la actividad femenina en Alcalá de Henares, recogidas en este caso del Censo de Población de 1981 (los resultados del Padrón de 1986 para la provincia de Madrid no se han publicado en el momento de redacción de este artículo. Entre ellas cabe destacar la relativamente baja tasa de actividad femenina en la ciudad (22,05%), comparada con la de los municipios españoles con población de 100.000 a 500.000 habitantes (24,7%). En cuanto a la categoría profesional, en las mujeres aparece una mayor proporción de administrativos, profesionales y directivos (40,3%) que en los hombres (19,5%),

siendo estos últimos mayoritarios en ocupaciones manuales (59,6% frente al 21% en las mujeres). Por último, el nivel de instrucción de las mujeres activas en Alcalá es comparativamente superior al de los hombres en la misma situación (el 70% de ellas poseen estudios de segundo o tercer grado, frente a un 42,5% de los hombres), lo que también conduce a suponer en ellas una mayor categoría profesional.

Los resultados de la comparación entre los patrones de movilidad de las mujeres activas y de los hombres en la misma situación y de éstas con las amas de casa aparecen representados en las tablas IV y V. Se ha aplicado el test de la chi cuadrado en este caso para comprobar si las diferencias entre unos y otros son significativas estadísticamente. A la vista de los datos, se puede comprobar cómo a nivel general, la incorporación de las mujeres a un trabajo fuera de casa ha influido en una modificación en la frecuencia y el motivo de sus desplazamientos, configurando unos patrones que se alejan de los característicos de las amas de casa (existen diferencias significativas cuando $\alpha = 0,01$) y se aproximan de forma clara a los de los hombres activos (en este caso, las diferencias no son significativas estadísticamente).

La distribución de los viajes según motivo merece un análisis detallado. Del reparto porcentual de los motivos se desprende que las mujeres activas dedican una parte de sus viajes a actividades *típicamente* femeninas —como las compras—, que supone la mitad de los destinados por las amas de casa a tal fin. Ahora bien, cuando comparamos exclusivamente el número de viajes dedicados por unas y otras a actividades como compras y prestaciones —eliminando el posible efecto distorsionador de los viajes por motivo laboral— las diferencias se reducen, aunque continúan siendo estadísticamente significativas, esta vez al nivel de $\alpha = 0,05$. Si se realiza la misma operación en relación con este tipo de desplazamientos en los hombres activos, los resultados demuestran que las mujeres trabajadoras continúan dedicando un porcentaje de sus desplazamientos a compras (20,9%), ligeramente superior al de los hombres en la misma situación (16,7%). Respecto a esto, hay que recordar que los viajes multimotoivo —muy frecuentes en las mujeres ocupadas— no se pueden reconocer a partir de esta encuesta.

En relación con el uso de los distintos medios de transporte, la situación difiere. Así, se comprueba que las mujeres activas presentan un reparto modal significativamente divergente del de los hombres en la misma situación, apareciendo diferencias especialmente importantes en el uso de los transportes público y privado. Sin embargo, en la comparación entre activas y amas de casa respecto al medio de transporte utilizado usualmente, las diferencias, que ciertamente existen, presentan una menor significación estadística. La cuestión puede ser especialmente relevante para interpretar las características de la movilidad específica de las mujeres trabajadoras en relación con su calidad de vida.

Una primera aproximación al estudio de la movilidad de las mujeres activas en Alcalá de Henares ha revelado una modificación importante al menos en dos aspectos de sus desplazamientos: la frecuencia y los motivos; modificación que trae consigo un apreciable acercamiento a los patrones masculinos. Ahora bien, ¿permite este hecho suponer que esta modificación es el resultado de un profundo cambio en la tradicional división de roles en la familia? La respuesta dada en los trabajos dedicados a la cuestión es negativa (EVERITT, 1974; PALM & PRED, 1974). Más bien al contrario, la incorporación de la mujer al trabajo implica la imposición de una doble jornada, en la que está obligada a compatibilizar los desplazamientos derivados de su función como ama de casa con su rígido horario laboral, situación que se agrava debido a que estos desplazamientos se realizan frecuentemente en un medio tan poco flexible como el autobús urbano. En definitiva, se llega a la conclusión de que la mayor frecuencia y diversificación según motivos de los desplazamientos en las mujeres activas conlleva una reducción del tiempo dedicado al descanso y a la interacción social, que es menor que el de las amas de casa (EVERITT, 1974; FAGNANI, 1977). Aunque las evidencias empíricas parecen confirmar la validez general de esta interpretación, es posible que en los últimos años se esté produciendo una lenta pero progresiva transformación en esta división familiar de roles; transformación que posiblemente no se haya extendido por igual a todas las categorías sociales, debido al importante papel que en ello tiene el nivel sociocultural de los individuos. Una cuestión tan interesante reclama, desde luego, una profundización en su estudio.

CONCLUSIONES

Aunque en los últimos años el número de trabajos destinados a estudiar los patrones de comportamiento espacial de los distintos grupos sociales, y en concreto de las mujeres, ha sido importante, parece necesario continuar definiendo las características de estos patrones, así como verificar las hipótesis que se pueden enunciar para su interpretación. Por ahora, un mejor y más profundo conocimiento de estos hechos se ve dificultado por las fuentes de información normalmente disponibles, poco idóneas para conocer la forma en que las mujeres relacionan actividad, tiempo y espacio. Aun así, una aproximación al estudio de la movilidad femenina intentando reconocer el efecto en ella de distintas variables sociodemográficas puede resultar útil para distinguir posibles matices en los patrones identificados de forma general. Del estudio realizado en Alcalá de Henares con tal fin, se han obtenido las siguientes conclusiones:

- La edad y el bajo estatus socioeconómico constituyen características que agravan el carácter comparativamente más reducido de la movilidad femeni-

na. Así, las mujeres ancianas o de escaso nivel de instrucción o renta se caracterizan por un espacio de actividad especialmente limitado, del que salen con una baja frecuencia, haciéndole en una alta proporción en un medio de transporte tan poco flexible como el autobús. En lo que se refiere a los motivos, en estos grupos parecen ser mayoritarias las actividades derivadas del tradicional papel femenino en la unidad familiar.

- La actividad constituye una variable de especial importancia en la caracterización de la movilidad femenina. En Alcalá, actúa como un elemento determinante de dos aspectos: la frecuencia y el motivo de los desplazamientos. Respecto a ellos, los patrones de comportamiento de las mujeres activas se alejan de los característicos de las amas de casa para aproximarse significativamente a los de los hombres en la misma situación.

- De los componentes de la movilidad estudiados, el medio de transporte es el menos sensible a los efectos de las distintas variables consideradas. Así, con variaciones no demasiado notables en función de la edad, el status o el tipo de actividad, la mujer continúa siendo la mayoritaria usuaria del autobús público. Se debe recordar que ésta es una cuestión con importantes implicaciones en la calidad de vida en el medio urbano. De esta forma, la mujer, y en especial aquélla que trabaja fuera del hogar, resulta más afectada que el hombre por la progresiva disociación funcional de las ciudades actuales.

En conclusión, los logros en la movilidad femenina parecen no haber favorecido por igual a todas las mujeres, debido a que existen importantes características que dificultan la incorporación de muchas de ellas a nuevas ocupaciones o que pueden cerrar sus posibilidades de progreso (CHABAUD & FOUGEYROLLAS, 1978). Entre ellas, la categoría social se revela como un factor fundamental, sobreimponiéndose al efecto de otras variables sociodemográficas.

BIBLIOGRAFÍA

- CLÓS, I. (1986), «El viatge al treball a Barcelona i entorn», *Documents d'Anàlisi Geogràfica* 8-9, pp. 25-38.
- COPLACO (1981), *Movilidad metropolitana. Encuesta domiciliaria Origen-Destino*, Madrid.
- COUTRAS, J. & FAGNANI, J. (1978), «Femmes et transports en milieu urbain», *International Journal of Urban and Regional Research* 2(3), pp. 432-439.
- CHABAUD, D. & FOUGEYROLLAS, D. (1978), «Travail domestique et espace-temps des femmes», *International Journal of Urban and Regional Research*, 2(3), pp. 421-431.
- EVERITT, J. (1974), «Liberation or restriction? The job as an influence on urban or environmental perception and behaviour», *Antipode* 6(2), pp. 20-25.
- FAGNANI, J. (1977), «Activités féminines et transports urbains», *Annales de Géographie*, 477, pp. 543-561.

- GIULIANO, G. (1979), «Public transportation and the travel needs for women», *Traffic Quarterly* 3, pp. 607-616.
- HANSON, S. & HANSON, P. (1977), «The daily urban activity patterns of working women and working men: are they different?», en BURNETT, P. (ed.), *Women and society*, Chicago, Maaroufa Press.
- (1980), «Gender and urban activity patterns in Uppsala, Sweden», *Geographical Review* 70(3), pp. 291-299.
- (1981), «The activity patterns of urban residents: dimensions and relationships to sociodemographic characteristics», *Economic Geography* 57(4), pp. 347-392.
- HOWE, A. & O'CONNOR, K. (1982), «Travel to work and labor force participation of men and women in Australian Metropolitan Area», *Professional Geographer* 34, pp. 50-64.
- LEAL MALDONADO, J. (1986), «Los equipamientos como causa de segregación de la mujer en la ciudad», en GARCIA BALLESTEROS, A. (ed.), *El uso del espacio en la vida cotidiana*, Madrid, Editorial de la Universidad Autónoma, pp. 167-171.
- MADDEN, J.F. (1981), «Why women work closer to home», *Urban Studies*, 18, pp. 181-194.
- PALM, R. I. & PRED, A. B. (1974), «A time-geographic perspective on problems of inequality for women», *Working Paper*, n.º 236, Institute of Urban and Regional Development, Universidad de California. (Traducido al castellano en GARCIA RAMON, M.D. (1985), *Teoría y Método en la Geografía Anglosajona*, Ariel).
- PAS, E.I. (1984), «The effect of selected sociodemographic characteristics on daily travel-activity behaviour», *Environment and Planning A*, 16, pp. 571-581.
- SABATÉ MARTÍNEZ, A. (1986), «Movilidad espacial, migraciones y desplazamientos de la mujer», en GARCIA BALLESTEROS, A. (ed.), *El uso del espacio en la vida cotidiana*, Madrid, Editorial de la Universidad Autónoma, pp. 225-231.

TABLA I
 Frecuencia de desplazamientos femeninos según edad, nivel de instrucción e ingresos

Edad	Diaria	2 o 3 días	Semanal	Quincenal	Mensual	Total
16-24 años	78,5 %	7,2 %	10,8 %	1,5 %	2,0 %	195
25-39 años	44,5 %	20,4 %	21,1 %	5,2 %	7,8 %	308
40-49 años	41,9 %	16,1 %	21,7 %	7,7 %	11,2 %	143
50-64 años	34,9 %	15,6 %	22,0 %	11,0 %	14,7 %	109
65 o más	21,6 %	16,2 %	18,9 %	4,0 %	33,8 %	74
Instrucción	Diaria	2 o 3 días	Semanal	Quincenal	Mensual	Total
Sin estudios	33,3 %	18,2 %	20,9 %	8,9 %	16,4 %	225
Estudios elementales	49,0 %	16,2 %	19,2 %	4,3 %	8,9 %	469
Estudios medios	77,9 %	7,8 %	7,8 %	3,9 %	1,3 %	77
Estudios superiores	66,7 %	11,8 %	15,7 %	0 %	5,6 %	51
Ingresos	Diaria	2 o 3 días	Semanal	Quincenal	Mensual	Total
- 50.000 pts./mes	40,6 %	12,7 %	19,3 %	5,1 %	18,8 %	197
50.000 a 99.000 pts./mes	51,9 %	15,8 %	17,8 %	5,8 %	7,2 %	360
100.000 a 139.000 pts./mes	50,7 %	18,5 %	20,0 %	4,6 %	6,1 %	65
+ 140.000 pts./mes	75,7 %	5,4 %	8,1 %	0 %	8,1 %	37

En todos los casos el valor de chi cuadrado es significativo cuando $\alpha = 0,01$.

TABLA II
 Motivo de los desplazamientos femeninos según edad, nivel de instrucción e ingresos

Edad	Ocio	Compras	Prestaciones	Laboral	Visitas	Total
16-24 años	46,7 %	20,7 %	0,7 %	24,4 %	7,4 %	195
25-39 años	37,9 %	37,2 %	7,1 %	8,9 %	8,9 %	308
40-49 años	33,1 %	45,6 %	6,6 %	6,6 %	8,1 %	143
50-64 años	22,5 %	6,0 %	8,8 %	3,9 %	13,7 %	109
65 o más	22,6 %	21,6 %	16,1 %	0 %	25,8 %	74
Instrucción	Ocio	Compras	Prestaciones	Laboral	Visitas	Total
Sin estudios	25,8 %	44,7 %	14,7 %	2,3 %	12,4 %	225
Estudios elementales	38,4 %	36,0 %	4,9 %	10,7 %	10,0 %	469
Estudios medios	42,8 %	24,5 %	6,1 %	18,4 %	8,2 %	77
Estudios superiores	34,1 %	27,3 %	6,8 %	27,3 %	4,5 %	51
Ingresos	Ocio	Compras	Prestaciones	Laboral	Visitas	Total
- 50.000 pts./mes	25,4 %	31,5 %	10,1 %	6,1 %	14,7 %	197
50.000 a 99.000 pts./mes	32,8 %	34,2 %	4,4 %	7,8 %	8,3 %	360
100.000 a 139.000 pts./mes	34,4 %	29,2 %	3,1 %	13,8 %	6,1 %	65
+ 140.000 pts./mes	29,7 %	13,5 %	8,1 %	27,0 %	0 %	37

En todos los casos el valor de chi cuadrado es significativo cuando $\alpha = 0,01$.

TABLA III

Medio de transporte utilizado, por mujeres según edad, nivel de instrucción e ingresos

Edad	A pie	Bus	Coche	Otros	Total
16-24 años	70,8 %	10,8 %	15,9 %	2,0 %	195
25-39 años	53,1 %	13,3 %	31,4 %	0,8 %	308
40-49 años	65,9 %	15,5 %	17,0 %	0,7 %	143
50-64 años	74,3 %	17,4 %	8,2 %	0 %	109
65 o más	56,0 %	22,7 %	8,0 %	1,3 %	74
Instrucción	A pie	Bus	Coche	Otros	Total
Sin estudios	66,8 %	22,3 %	6,8 %	0,4 %	225
Estudios elementales	58,5 %	15,3 %	22,4 %	1,1 %	469
Estudios medios	64,5 %	6,6 %	27,6 %	1,3 %	77
Estudios superiores	60,8 %	0 %	35,3 %	2,0 %	51
Ingresos	A pie	Bus	Coche	Otros	Total
- 50.000 pts./mes	67,2 %	16,7 %	10,1 %	1,0 %	197
50.000 a 99.000 pts./mes.	60,0 %	17,5 %	20,5 %	0,3 %	360
100.000 a 139.000 pts./mes	56,9 %	10,8 %	30,8 %	0 %	65
+ 140.000 pts./mes	56,7 %	2,7 %	29,7 %	3,0 %	37

En los tres casos el valor de chi cuadrado es significativo cuando $\alpha = 0,01$.

TABLA IV

Frecuencia, motivo y medio de transporte. Activos según sexo

Frecuencia	Diaria	2 o 3 días	Semanal	Quincenal	Mensual	Total
Hombres	62,4 %	13,6 %	14,6 %	3,1 %	4,7 %	503
Mujeres	69,6 %	8,7 %	13,0 %	1,7 %	6,1 %	115
Motivo	Ocio	Compras	Prestación	Laborales	Otros	Total
Hombres	27,7 %	15,1 %	1,6 %	43,0 %	12,7 %	503
Mujeres	27,8 %	18,3 %	2,6 %	43,5 %	7,8 %	115
Medio	A pie	Bus	Coche	Otros	Total	
Hombres	45,3 %	8,1 %	41,9 %	4,6 %	503	
Mujeres	58,8 %	13,1 %	26,3 %	1,7 %	115*	

 * Las diferencias son significativas estadísticamente cuando $\alpha = 0,01$.

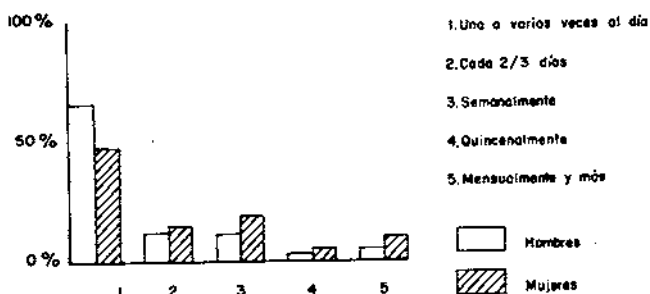
TABLA V

Frecuencia, motivo y medio de transporte. Mujeres según actividad

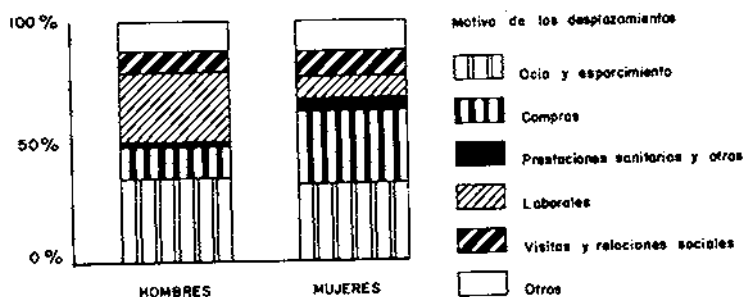
Frecuencia	Diaria		2 o 3 días		Semanal		Quincenal		Mensual		Total
		%		%		%		%		%	
Amas de casa	37,7	%	19,8	%	21,6	%	7,5	%	10,6	%	536
Activas	69,6	%	8,7	%	13,0	%	1,7	%	6,1	%	115*
Motivo	Ocio		Compras		Prestación		Laborales		Otros		Total
Amas de casa	32,0	%	40,9	%	7,7	%	1,8	%	—		536
Activas	27,8	%	18,3	%	2,6	%	43,5	%	—		115*
Medio	A pie		Bus		Coche		Otros		Total		Total
Amas de casa	60,9	%	17,0	%	19,8	%	0,8	%	536		536
Activas	58,8	%	13,1	%	26,3	%	1,7	%	115**		115**

* Las diferencias son significativas estadísticamente cuando $\alpha = 0,01$.** Las diferencias son significativas estadísticamente cuando $\alpha = 0,05$.

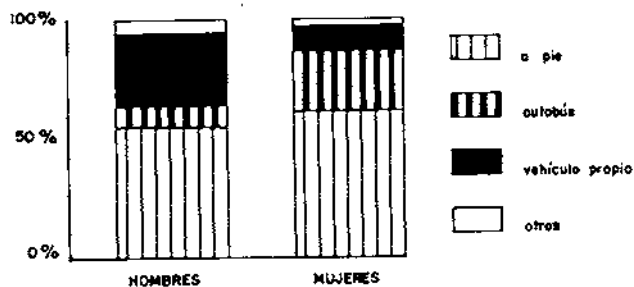
Gráfico 1
Componentes de los viajes intraurbanos por sexos



A. Frecuencia



B. Motivo



C. Medio de transporte

Gràfic II Composició de la mobilitat segun las variables sociodemograficas estudiadas

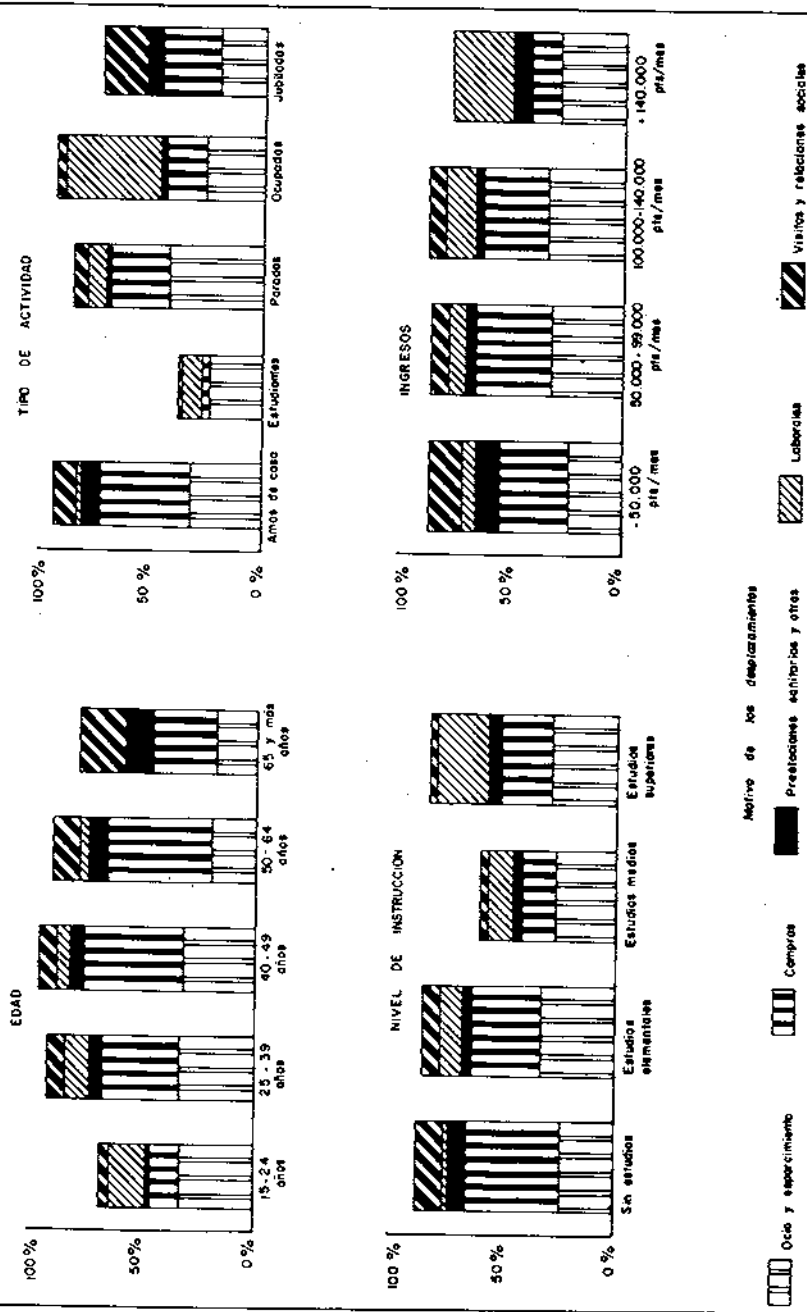
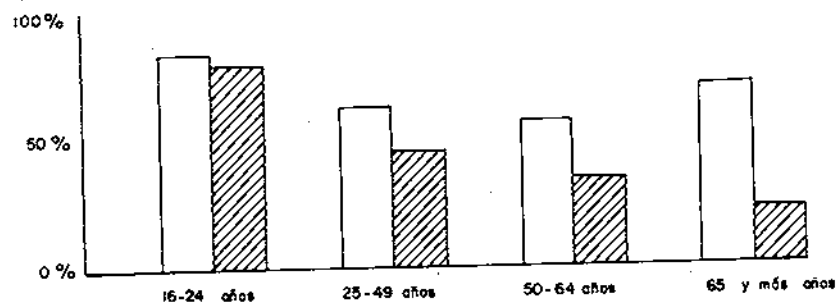
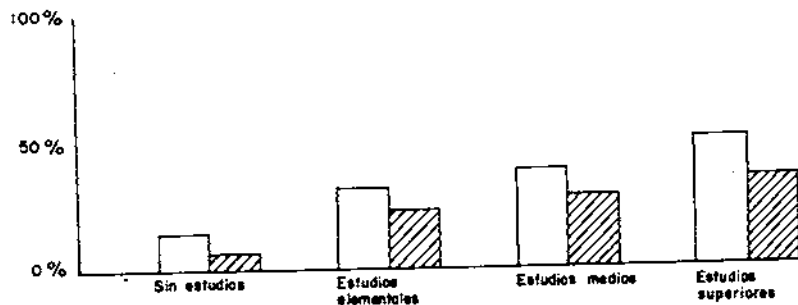


Gráfico III
Frecuencia y uso del automóvil según sexo, edad
y nivel de instrucción



SALIDAS DIARIAS / GRUPOS DE EDAD



USO AUTOMOVIL / NIVEL DE INSTRUCCION