

ÀNGEL CEBOLLADA i FRONTERA

La ciutat de l'automòbil, un model urbà excloent

Sabadell com a exemple

Departament de Geografia
Facultat de Lletres
UNIVERSITAT AUTÒNOMA DE BARCELONA

Bellaterra (Cerdanyola del Vallès), hivern 2002-03

ÀNGEL CEBOLLADA I FRONTERA

La ciutat de l'automòbil, un model urbà excloent

Sabadell com a exemple

Tesi doctoral dirigida per la
Dra. Carme Miralles-Guasch

Departament de Geografia
Facultat de Lletres
UNIVERSITAT AUTÒNOMA DE BARCELONA

Bellaterra (Cerdanyola del Vallès), hivern 2002-03

Al Roc, la Petra i l'Eva

*Val més no ser entés
que romandre callat*

Raimon

Agraïments

Agrair als familiars i amics tant la paciència mostrada davant de determinades absències i d'excessives presències durant el que ha durat la realització d'aquesta tesi com la col·laboració prestada per tal que la recerca arribés a bon port.

Agrair als amics i amigues del grup de recerca el seu suport (en tot l'abast del terme) al llarg de tot el treball: al Pau Avellaneda, a la Laia Oliver i al Pep Espluga pel seu assessorament, comentaris i suggeriments, al Maties Serracant per l'ajut en la configuració dels mapes i a l'Elisabet Sallés pel suport logístic.

Agrair als companys i companyes del Departament de Geografia el seu interès i atenció al llarg de tot el procés i en especial a l'Albert Pèlachs, al Jordi Cristobal i a la Laura Zumín.

Agrair als membres de les diferents entitats i associacions per l'atenció prestada en aquesta recerca i sobretot a la Laura Llobet del Punt d'Orientació Laboral de Polinyà, a la Margarita Pérez i al conjunt de professors de l'Escola d'Adults de Can Puiggener i al Rossend Lozano de l'Escola d'Adults de Campoamor per posar a la meva disposició el seu coneixement, els seus contactes i les instal·lacions de les respectives seus per facilitar el meu treball.

Agrair a l'Antoni Tulla el suport que m'ha prestat des de l'acabament de la meva carrera, ja en un llunyà 1990, i l'interès que ha mostrat en tot moment perquè aquesta tesi fos una realitat.

Agrair a la meva directora de tesi, la Carme Miralles-Guasch el suport, interès, paciència i entusiasme perquè el projecte de tesi tirés endavant i tot l'ajut que he rebut per part d'ella perquè aquest treball deixés de ser un projecte i esdevingués una concreció.

Finalment, agrair a totes les persones entrevistades que resten en l'anonimat i que han volgut compartir amb un desconegut les seves experiències vitals, els seus problemes i frustracions però també les seves esperances i anhels.

A tots ells i totes elles, moltes gràcies.

Índex

1. INTRODUCCIÓ	1
1.1. Els orígens i els objectius de la recerca: territori, mobilitat i exclusió	3
1.2. L'àrea d'estudi.....	6
1.3. Formulació d'hipòtesis.....	7
1.4. L'estructura de la recerca.....	12

PRIMERA PART: L'ESTAT DE LA QÜESTIÓ

2. SOBRE EL TERRITORI I L'ESTRUCTURA URBANA	21
2.1. El funcionalisme: els principis teòrics de la construcció de la ciutat.....	24
2.2. La primera etapa de la formació de la ciutat funcional: el fort creixement de l'aglomeració urbana i la consolidació de les àrees metropolitanes (1945-1975).....	26
2.3. La segona etapa de formació de la ciutat funcional: la formació de la regió urbana policèntrica (de 1975 ençà).....	29
3. SOBRE LA MOBILITAT	37
3.1. El model de mobilitat basat en el vehicle privat.....	41
3.2. Les pautes de la mobilitat en la ciutat funcional.....	43
3.3. Les formes de desplaçament.....	47
3.3.1. Transports somàtics individuals: el desplaçament universal.....	49
3.3.2. Transports exosomàtics d'ús col·lectiu: els mitjans democràtics.....	52
3.3.3. Transports exosomàtics d'ús individual: el mitjà selectiu...	54
3.4. Condicionants a les diferents maneres de moure's.....	61
3.4.1. Entorn urbà.....	62
3.4.2. Col·lectiu de pertinença.....	64

3.4.3. El nivell de renda.....	67
3.4.4. Composició de la llar.....	68
3.5. El temps de desplaçament com a transició.....	71
4. SOBRE L'EXCLUSIÓ SOCIAL	73
4.1. L'exclusió del model de mobilitat hegemònic com a prèvia del procés d'exclusió laboral.....	76
4.2. La formació dels grups d'exclusió.....	83
4.3. La vinculació de les dones amb el vehicle privat.....	88
4.4. La gradual incorporació dels joves en el model de mobilitat hegemònic.....	95
4.5. El difícil accés al permís de conduir espanyol dels immigrants no comunitaris.....	101

SEGONA PART: METODOLOGIA I ÀREA D'ESTUDI

5. METODOLOGIA.....	113
5.1. Anàlisi qualitativa <i>versus</i> anàlisi quantitativa.....	116
5.2. L'estudi dels col·lectius a partir d'entrevistes	120
5.2.1. Les entrevistes exploratòries.....	122
5.2.2. Les entrevistes en profunditat.....	125
5.3. La construcció de tipologies d'àrees urbanes a partir de la cobertura del transport d'ús col·lectiu.....	136
6. EL SISTEMA URBÀ DE SABADELL	143
6.1. La delimitació del sistema urbà de Sabadell.....	146
6.2. Aproximació al Sistema Urbà de Sabadell.....	155
6.2.1. L'organització funcional del territori i la morfologia urbana	160
6.2.2. Sectors d'activitat i llocs de treball.....	166
6.3. Els mitjans de transports d'ús col·lectiu en el sistema urbà de Sabadell.....	172
6.3.1. Les línies de ferrocarril.....	175
6.3.2. Els autobusos interurbans.....	179

6.3.3. Els autobusos urbans.....	185
6.4. Tipologia d'àrees urbanes a partir de la territorialització de l'oferta dels transports d'ús col·lectiu.....	203
6.5. En síntesi.....	218

TERCERA PART: L'ANÀLISI DELS COL·LECTIUS

7. MOTIUS, DESAVANTATGES I PERCEPCIONS DE NO POSSEIR EL PERMÍS DE CONDUIR.....	227
7.1. Motius.....	228
7.2. Inconvenients i avantatges.....	240
7.2.1. Inconvenients	241
7.2.2. Avantatges.....	250
7.3. Percepcions.....	251
7.4. En síntesi.....	259
8. LA MOBILITAT QUOTIDIANA I LA PERCEPCIÓ DELS TRANSPORTS.....	261
8.1. Les estratègies de la mobilitat quotidiana.....	263
8.1.1. Desplaçaments de proximitat.....	264
8.1.2. Desplaçaments de distància.....	267
8.2. Percepció dels transports.....	275
8.2.1. Els mitjans de transport somàtics.....	275
8.2.2. Els mitjans de transport exsomàtics.....	278
8.2.2.1. Percepcions generals del vehicle privat.....	279
8.2.2.2. Freqüències, franges horàries i compliment d'horaris del transport d'ús col·lectiu.....	286
8.3. Els costos del transport.....	294
8.3.1. El temps de desplaçament.....	294
8.3.2. Els temps de desplaçament segons trajectes.....	297
8.3.3. El cost monetari: el preu i la integració tarifària.....	301
8.3.4. El cost monetari del cotxe.....	306
8.4. Percepció de la inseguretad	309

8.5. En síntesi.....	317
9. LES ESTRATÈGIES PER ARRIBAR AL LLOC DE TREBALL...	321
9.1. L'ús de les estratègies per anar a la feina i la relació amb el territori.....	324
9.2. Les estratègies autònomes	329
9.2.1. L'ús del ferrocarril.....	331
9.2.2. L'ús de l'autobús	335
9.2.3. L'ús del taxi.....	339
9.2.4. El desplaçament fent autostop.....	341
9.2.5. Els desplaçaments a peu.....	342
9.2.6. Els desplaçaments en bicicleta.....	348
9.3. Les estratègies depenents.....	350
9.3.1. Els desplaçaments sense alternativa amb transport d'ús col·lectiu.....	354
9.3.2. Els desplaçaments amb alternativa amb transport d'ús col·lectiu.....	361
9.4. En síntesi.....	364
10. LES OPORTUNITATS PERDUDES.....	367
10.1. La percepció de la desigualtat.....	369
10.2. Les experiències vitals.....	373
10.2.1. Les situacions.....	374
10.3. Els criteris per a la cerca de feina.....	382
10.3.1. L'abast territorial de la cerca de feina.....	382
10.3.2. Renúncia a presentar-se a certes feines ofertes.....	385
10.3.3. Adaptació del perfil professional al sector del treball predominant a l'entorn.....	387
10.4. Valoració de l'entorn de residència.....	391
10.4.1. Valoració per entorns urbans.....	393
10.5. En síntesi.....	403

QUARTA PART: CONCLUSIONS I BIBLIOGRAFIA

11. CONCLUSIONS	409
11.1. La inaccessibilitat a l'ús quotidià del vehicle privat com element previ a l'exclusió laboral.....	411
11.2. Els col·lectius exclosos.....	413
11.2.1. Els trets distintius de cada col·lectiu.....	414
11.2.2. El territori desigual com a variable graduadora de l'exclusió.....	421
11.2.3. Altres elements graduadors de l'exclusió: la xarxa personal i la durada del contracte laboral.	426
11.3. Darreres consideracions.....	428
12. BIBLIOGRAFIA GENERAL	431
ÍNDEX GRÀFIC	455
Índex de gràfics.....	457
Índex d'il·lustracions.....	458
Índex de mapes.....	459
Índex de taules.....	460
Índex general de l'annex.....	462
Índex de mapes de l'annex.....	463
Índex de taules de l'annex.....	464

Capítol 1.

INTRODUCCIÓ

La tesi que aquí es presenta s'emmarca en la línia de treball que es desenvolupa en el marc del Grup de recerca de Mobilitat, Transports i Territori del Departament de Geografia de la Universitat Autònoma de Barcelona.

Aquesta tesi és una fita important, com no pot ser d'una altra manera, en l'esfera acadèmica i personal de l'autor, però no una meta. En tot cas, la presentació d'aquest treball suposa la culminació d'una etapa de recerca que serveix per obrir noves portes i nous interrogants, despertar curiositats i crítiques en la tasca investigadora de l'autor.

1.1. Els orígens i els objectius de la recerca: territori, mobilitat i exclusió social

Els orígens o inicis d'elaboració d'una tesi són difícils de datar en tant que aquesta és la culminació d'un procés on les anàlisi i els coneixements adquirits formen part d'un pòsit que va impregnant la recerca i configura el *background* en el procés d'elaboració de la tesi.

En tot cas, i per ser més concrets, l'anàlisi de les dinàmiques territorials per part de l'investigador comencen amb l'estudi dels processos de reorganització en el territori de les activitats productives en els sistemes urbans metropolitans. Aquest procés de recerca s'inicia de manera clara amb els cursos de tercer cicle realitzats en el Departament de Geografia i s'enriqueixen notablement amb estades a dues universitats estrangeres.

La primera fou l'estada a la Universitat de Roskilde (Dinamarca), des del mes d'agost de 1990 al juny de 1991 on l'autor va tenir una primera aproximació cap a l'entesa dels processos territorials de difusió industrial i cap al coneixement de les seves teories explicatives.

La segona fou l'estada a la Universitat de Lisboa, entre els mesos de març i juliol de 1993, on hi hagué l'aprofundiment en la recerca dels processos territorials que afectaven a les activitats productives en les regions metropolitanes amb especial rellevància a les dinàmiques territorials del sud-oest europeu.

Aquesta primera fase de recerca sobre l'estructura territorial dels sistemes urbans metropolitanos culmina el 1994 amb l'elaboració de la memòria de recerca. En ella es fa especial referència als processos simultanis i aparentment contradictoris de concentració i descentralització de les activitats industrials en les àrees urbanes.

El procés de reflexió acadèmica es dona a partir d'aleshores en el marc del grup de recerca. En aquell moment l'investigador introdueix en la seva recerca una nova variable bàsica i d'importància creixent per entendre el funcionament dels territoris urbans: la mobilitat quotidiana. Aquesta activitat és el que permet donar-li sentit a l'organització territorial i el que permet que la ciutat sigui operativa dia rere dia.

Per això, l'estudi de la mobilitat (i dels elements que permeten fer-ho), sempre s'ha realitzat en relació a l'organització i ús de territori urbà, com dues variables entrelaçades que mantenen una relació complexa.

La incorporació en el procés investigador de la tercera variable d'estudi després del territori i la mobilitat, l'exclusió social, fou a partir d'una línia de recerca encetada el 1998 amb dos projectes dirigits per la Dra. Carme Miralles-Guasch, l'un finançat per la Fundació Jaume Bofill i el segon per la Diputació de Barcelona. Aquests treballs van ser el punt d'inici de la reflexió sobre l'impacte del model de territori i de mobilitat en els processos d'exclusió social. En altres paraules, analitzar les polítiques territorials des del vessant de les polítiques socials: l'organització territorial i el model de mobilitat com elements que afavoreixen els processos de cohesió social o, al revés, com a foment dels elements de desigualtat.

En els darrers temps, apareixen força elements que conviden a la reflexió entorn la combinació d'aquestes tres variables. Només cal fullejar la premsa per trobar-ne exemples. Anuncis sobre ofertes de treball per a tres mesos amb la categoria de peó amb la condició, única, de tenir un vehicle propi per anar a la feina¹. La detenció de persones que falsifiquen permisos de conduir per vendre a un mercat cada vegada més important és un altre dels elements que mostren el rol del cotxe per a una plena integració dels individus a la nostra societat² enfront de l'absència d'alternatives amb altres mitjans de transport. Fins i tot, tres dies després de l'atac contra les Torres Bessones de Nova York els diaris, una vegada més, es feien ressò de la importància de l'accés al cotxe com a element d'integració: una prova fefaent que alguns dels suposats terroristes havien passat desapercebuts com a persones ben integrades en la societat nord-americana era que tenien el permís de conduir dels EUA³.

Tot i que sobre territori, mobilitat i exclusió social s'ha escrit, i molt, majoritàriament s'ha fet de manera individual, tractant cada variable per separat. De fet, es tracta de tres variables que desperten un interès creixent. El territori com element on es desenvolupa l'activitat de la societat humana i amb la qual estableix una relació dialèctica. La mobilitat com a gran problema ambiental i ecològic de les nostres ciutats. L'exclusió social com a procés que cada vegada afecta més col·lectius davant la crisi de l'estat del benestar i l'afirmació de les polítiques neoliberals a tots els nivells.

Però aquesta recerca reflexiona entorn de l'articulació d'aquestes tres variables, sobre un model de territori associat a un model de mobilitat i les implicacions en els processos d'exclusió.

En concret, la recerca focalitza en els processos i graus d'exclusió que aquest model de territori i de mobilitat comporta en l'accés al mercat de treball. La

¹ Vegeu el *Diari de Sabadell* del dia tretze de novembre de 1999 a la seva pàgina 28.

² Vegeu el *Diari de Sabadell* del dia cinc de gener de 2002 a la seva pàgina 5.

³ Vegeu *La Vanguardia* del dia catorze de setembre de 2001 a la seva pàgina 4.

reflexió entorn les implicacions en l'àmbit laboral es pren per la importància que el treball té com a principal element integrador de la societat occidental, com activitat que permet el desenvolupament d'una vida autònoma als individus. Per tant, la facilitat o dificultat al seu accés territorial, les majors o menors oportunitats de treball afecten a la principal via d'integració social.

Així mateix, la recerca identifica i categoritza diferents col·lectius (tres en concret) que es troben en risc de patir processos d'exclusió al mercat laboral a partir de les variables territorials i de mobilitat. L'anàlisi dels tres col·lectius seleccionats (dones, joves i immigrants), però, no ha de portar a pensar que siguin tots els possibles però sí que serveixen per a l'estudi d'aquests processos de manera abastable en el marc de la recerca d'una tesi doctoral.

Aquesta anàlisi es fa en un entorn concret, el sistema urbà de Sabadell, i a partir de la diferent localització residencial dels individus. Així, s'analitza el grau d'exclusió d'individus que pertanyen a tres col·lectius diferents, que en cap cas no tenen accés autònom al vehicle privat i que viuen en entorns urbans diferenciats segons l'oferta de transport d'ús col·lectiu.

1.2. L'àrea d'estudi

L'elecció de l'àrea urbana d'estudi de la recerca s'ha fet a partir de l'acompliment d'un seguit de característiques de manera que fos factible la comprovació de la intervenció del territori en els processos d'exclusió al mercat laboral.

Aquestes característiques es poden agrupar en quatre grans grups.

- ❖ Una àrea urbana que desenvolupés un nombre mínim de funcions urbanes (residencials i productives principalment, però també de lleure i de serveis) de manera que en el seu conjunt pogués considerar-se com una ciutat.

- ❖ Una àrea urbana on es trobessin tipologies urbanes clarament diferenciades, tant pel que fa a característiques morfològiques, edificatòries com cronològiques.
- ❖ Una àrea urbana on hi hagués diferents tipus i intensitats d'oferta de transport d'ús col·lectiu
- ❖ Una àrea urbana que fos d'una escala urbana abastable per a la realització d'aquesta recerca.

Les àrees urbanes que compleixen aquests criteris en un entorn proper són els diferents sistemes urbans que componen la regió metropolitana de Barcelona. Aquestes àrees són, de fet, una ciutat que agrupa més d'un municipi.

Finalment, com a línia de continuïtat amb la tasca investigadora anterior (que es plasma en la Memòria de Recerca) es va escollir com a àrea d'estudi el sistema urbà de Sabadell. Aquest sistema urbà ja era conegut per l'investigador però a més, reuneix de manera molt clara les condicions necessàries per poder dur a terme aquest treball: compleix les diferents funcions urbanes d'una ciutat, s'articula com a tal, presenta morfologies i característiques urbanes clarament diferenciades en el seu interior i les seves dimensions són abastables per a la realització d'aquesta recerca.

1.3. Formulació d'hipòtesis

A partir de les variables d'estudi i dels objectius marcats, aquesta recerca es formula una hipòtesi principal a partir de la qual sorgeixen diferents hipòtesis secundàries. Aquestes hipòtesis es validaran a partir de l'estudi en el sistema urbà de Sabadell com un possible exemple concret dels processos i dinàmiques territorials que es donen en les àrees urbanes.

Hipòtesi principal

- El territori urbà organitzat a partir dels criteris funcionalistes i d'un ús extensiu del sòl que basa l'accessibilitat territorial a partir de l'ús del vehicle privat afavoreix els processos d'exclusió del mercat laboral.

Aquesta hipòtesi vol demostrar la importància de l'estructura del territori en la construcció d'escenaris on es prioritzin horitzons cohesionadors socialment o bé a l'inrevés, escenaris urbans que no facilitin l'extensió de la igualtat d'oportunitats en el territori.

Per validar aquesta hipòtesi és necessita formular tot un seguit d'hipòtesis secundàries algunes de les quals es desenvolupen amb subhipòtesis.

- El vehicle privat és el mitjà de transport que s'ha privilegiat per facilitar una major accessibilitat territorial a la ciutat funcionalista tot obviant la resta de mitjans de transport i de maneres de moure's (els transports d'ús col·lectiu i les formes de desplaçament no motoritzades). A aquests se'ls ha relegat a un paper secundari en el conjunt del territori de manera que no se'ls permet resoldre satisfactòriament les necessitats de desplaçament en general, tret dels trajectes cap a i des de certes àrees urbanes més denses i compactes.
 - Aquelles persones que no poden emprar de manera autònoma el vehicle privat no tenen garantit l'accés ni al conjunt del territori i ni al conjunt dels llocs de treball.

Així, l'exclusió al model de mobilitat hegemònic basat en el vehicle privat posiciona a les persones en situació de risc de viure també l'exclusió del mercat laboral.

- L'estructura territorial urbana és desigual. Així, la localització en el territori de cada lloc de treball i de residència modularà el grau d'exclusió del mercat laboral per als qui no tinguin accés autònom al vehicle privat.
 - Les persones residents, independentment o no del seu accés autònom al vehicle privat, en les àrees urbanes centrals amb una morfologia compacta i amb diversitat d'usos tenen en el seu entorn més proper una oferta de llocs de treball més àmplia i diversa que els residents en les àrees urbanes monofuncionals.
 - La cobertura del transport d'ús col·lectiu en el territori és desigual i és podran distingir a la ciutat una gradació segons aquesta cobertura. D'aquesta manera, els residents, independentment o no del seu accés autònom al vehicle privat, en una àrea urbana amb una major oferta de transports d'ús col·lectiu tindran al seu abast l'accés als llocs de treballs que quedin en el radi de cobertura d'aquests transports. Per contra, allà on l'oferta de transport d'ús col·lectiu sigui baixa o inexistent l'abast d'accés als llocs de treball queda reduït a l'entorn proper.

De la formulació de la hipòtesi anterior se'n desprenen un seguit de noves que fan referència als mitjans de transport. En un territori dividit funcionalment, la capacitat de les persones per poder efectuar desplaçaments significa el poder accedir a la ciutat i la possibilitat d'accedir territorialment al mercat laboral: però, els mitjans de transport tenen les mateixes característiques i possibilitats d'ús per part de totes les persones?

- El vehicle privat és un recurs desigualment repartit entre diferents col·lectius urbans

- Les dones tenen un accés al vehicle privat menor que els seus homònims masculins. Així, aquestes també un “territori laboral” inferior que els dels homes.
- Els joves, en el procés d'integració a la vida adulta, presenten uns índexos de motorització inferior a la mitjana. Igual que les dones, les persones joves també tindran limitada la seva accessibilitat territorial al mercat laboral.
- La procedència sociolingüística és una barrera que dificulta als immigrants extracomunitaris l'obtenció del permís de conduir i amb ell l'accés al vehicle privat.

Però no només es presenten diferències en l'accés al vehicle privat segons persones i col·lectius. L'estructura social també influeix en els altres mitjans de transport.

- Els mitjans de transport d'ús col·lectiu són percebuts de manera desigual segons els diferents col·lectius socials. I és que els mitjans de transport no són elements neutres. Així, les percepcions de seguretat, de costos, d'efectivitat canviaran notablement segons col·lectius però també segons franges horàries, dies de la setmana o èpoques de l'any.

- Els mitjans de transport no motoritzats també són percebuts de manera diferent des d'una doble vessant: segons col·lectius i segons trajectes. En aquest cas, poden formular-se dues subhipòtesis.

- L'estructura urbana condiona els desplaçaments per mitjans no motoritzats. Així, el caminar i els desplaçaments amb bicicleta depenen de l'existència d'unes característiques urbanes (itineraris, paisatge urbà, barreres...) que faran que aquestes maneres de desplaçar-se siguin una

opció més o menys factible. Una vegada més, però, les característiques mínimes per aquests desplaçaments diferiran segons col·lectius.

- A mesura que augmenta la distància, els desplaçaments a peu disminuiran i només els realitzaran aquelles persones que no poden establir cap altra opció per arribar al treball.

Fins aquí, s'han formulat una sèrie d'hipòtesis en relació a l'existència d'un territori desigual pel que fa a les possibilitats d'accés al mercat laboral que afecta especialment a un seguit de col·lectius. Les hipòtesis que s'exposen a continuació fan referència a aquests col·lectius i a les estratègies de mobilitat que han d'establir per disminuir el grau d'exclusió que viuen.

- Les estratègies que estableixen els col·lectius per alleugerir el grau d'exclusió passen per optimitzar tots els mitjans de transport disponibles en cada indret i moment concret.
- L'establiment d'una xarxa personal per part dels diferents membres dels col·lectius facilita l'establiment d'estratègies de mobilitat per disminuir el grau d'exclusió.
- La cerca de feina per part dels membres dels col·lectius d'exclusió es realitza a partir dels condicionants de la mobilitat dels individus. La manca d'un mitjà de transport que els permeti resoldre els desplaçaments a certs indrets de treball significa que els membres d'aquests col·lectius renunciïn a cercar feines en els llocs que els són territorialment inaccessibles.

Finalment es formula una hipòtesi que fa referència a la percepció que tenen els membres dels col·lectius analitzats d'ells mateixos.

- Els membres dels col·lectius en risc d'exclusió són conscients de la seva situació en el mercat laboral derivada de la inaccessibilitat autònoma al vehicle privat.

1.4. L'estructura de la recerca

D'acord amb els objectius i hipòtesis plantejats en aquesta recerca, el treball s'estructura en quatre parts i onze capítols (inclòs aquest d'introdutori).

La primera part (**L'estat de la qüestió**) comprèn la part teòrica i el componen tres capítols. En aquesta part es construeix el marc conceptual a partir de la reinterpretació i l'establiment de la relació entre les tres variables principals d'estudi: territori, mobilitat i exclusió social.

El primer dels capítols d'aquesta part (**2. Sobre el territori i l'estructura urbana**) estudia les dinàmiques territorials actuals, les bases teòriques entorn de les quals s'estructura la ciutat i el model de ciutat resultant.

En el capítol tercer (**3. Sobre la mobilitat**) s'identifica el model hegemònic de mobilitat. Per això s'expliquen les pautes de la mobilitat en la ciutat funcional i extensa en el territori i s'avaluen les diferents formes de desplaçament (amb transport motoritzat o per mitjans no motoritzats) posant especial èmfasi a la vessant social dels diferents mitjans de transport. Finalment es descriuen els condicionants que intervenen en les maneres de moure's dels individus.

En el darrer dels capítols d'aquesta part (**4. Sobre l'exclusió social**) es presenta aquest concepte com un cúmul d'exclusions prèvies i proposa l'exclusió a l'ús autònom al vehicle privat (o al model de mobilitat hegemònic) com una de les que condueix a l'expulsió (almenys en part) del mercat laboral. Per tant, en aquest capítol es reflexiona entorn del concepte d'exclusió a partir de l'organització territorial i del model de mobilitat i es descriuen els processos d'exclusió del

mercat laboral a partir de la inaccessibilitat territorial. A continuació s'identifiquen els grups exclosos del model hegemònic de mobilitat i, per tant, en situació de risc de viure l'exclusió del mercat laboral. Finalment, una vegada identificats, es caracteritzen aquests col·lectius.

La segona part (**L'estudi de cas: metodologia i àrea d'estudi**) el componen dos capítols. En el primer (**5. Metodologia**) s'exposa detalladament el mètode de treball emprat en l'estudi de cas. Per això, en els primers fulls es presenta el debat entre els mètodes qualitius i els mètodes quantitius d'anàlisi en les ciències socials i en aquesta recerca s'opta per la complementaritat d'ambdues metodologies. A continuació es descriu la metodologia d'anàlisi dels col·lectius exclosos (mitjançant entrevistes exploratòries i entrevistes en profunditat) i la construcció del perfil de persones a entrevistar. El capítol de metodologia conclou amb la descripció de la construcció de les tipologies d'àrees urbanes segons l'oferta de transport d'ús col·lectiu per poder territorialitzar l'anàlisi dels grups exclosos del model hegemònic de mobilitat.

En el capítol sisè (**6. El sistema urbà de Sabadell**) es presenta l'àrea d'estudi. En primer lloc es delimita l'àrea a partir de l'anàlisi de diferents treballs que tenen per objecte l'estudi de l'organització territorial. Una vegada definits els límits s'analitza el sistema urbà des d'una òptica funcionalista de l'organització del territori i de la morfologia urbana. En cert sentit, s'entreveuen els diferents espais funcionals que componen l'àrea d'estudi. En tercer lloc es descriuen acuradament els mitjans de transport d'ús col·lectiu a partir del tractament de l'àrea d'estudi com una única unitat urbana. Finalment es presenta la tipologia d'àrees urbanes del sistema urbà de Sabadell resultant a partir de la territorialització de l'oferta dels transports d'ús col·lectiu. Els tres tipus d'àrees resultant seran la variable amb que es creuaran els col·lectius analitzats: és a dir, aquestes àrees seran els condicionants que afavoriran o alleugeriran els processos d'exclusió dels membres analitzats.

La tercera part (**L'estudi de cas: l'anàlisi dels col·lectius**) és la més extensa (el componen quatre capítols) i comprèn l'anàlisi del treball d'entrevistes en profunditat realitzat a membres dels tres col·lectius repartits segons les àrees de residència categoritzades en la part anterior. El primer dels capítols (**7. Motius, desavantatges i percepcions de no posseir el permís de conduir**) té un caràcter introductori i se centra en l'origen de l'exclusió del model hegemònic de mobilitat (com a pas previ al procés d'exclusió del mercat laboral) i s'interroga sobre el posicionament inicial en relació al permís de conduir (com a primer escull a superar per poder accedir al vehicle privat de manera autònoma) per part dels "sense permís". Així aquest capítol es demana el per què no es té el permís i que suposa per a la vida quotidiana aquest fet. També, s'estudia com la no possessió del permís de conduir és percebuda pels seus protagonistes en relació al posicionament de l'hegemonia social.

En el capítol següent (**8. Les estratègies de la mobilitat quotidiana i percepció dels transports**) s'analitzen les pautes de la mobilitat de les persones sense permís per resoldre les seves necessitats del dia a dia. Així mateix, s'estudia la percepció que tenen els membres del col·lectius entorn dels diferents mitjans de transport, des d'aspectes de comoditat, de costos (monetaris i temporals) i de seguretat.

En el capítol novè (**9. Les estratègies per arribar al lloc de treball**) focalitza l'estudi en les diferents formes que tenen les persones sense permís de conduir per arribar a la feina i a quines estratègies els cal recórrer per poder-les realitzar. La seva anàlisi no inclou només la feina que realitzaven en el moment de fer l'entrevista sinó que fa referència al conjunt de la vida laboral dels darrers anys: així també permet distingir les diferents estratègies que hom està disposat a assumir segons les característiques de la feina. El capítol vol emfatitzar en el grau de dificultats que suposa no comptar amb la possibilitat d'usar un vehicle privat per accedir al treball en el territori urbà funcionalista. Per això, com en el

conjunt dels capítols d'aquesta part, la variable territorial tindrà un paper rellevant a l'hora de modular aquest grau de dificultat.

El darrer capítol d'aquesta part (**10. Les oportunitats perdudes**) analitza el grau d'exclusió del mercat laboral derivat del no accés autònom al vehicle privat. L'anàlisi, a partir de les experiències personals, se centra en les feines que s'han hagut de deixar i les que ja no s'han pogut arribar a ocupar degut a aquest posicionament en relació al model de mobilitat hegemònic. També estudia els criteris territorials de la cerca de feina com a "autoexclusió" parcial prèvia del mercat laboral. El capítol finalitza amb l'anàlisi de la percepció dels diferents entorns urbans, sobre les seves potencialitats i els seus desavantatges.

La recerca conclou amb una quarta part de conclusions, composta per un capítol de conclusions (**11. Conclusions**) on s'exposen els resultats de la recerca i es validen les hipòtesis formulades a l'inici del treball i un capítol de bibliografia (**12. Bibliografia general**).

La tesi es completa amb un volum d'annexos presentats en suport informàtic. Aquests annexos complementen el treball i en ells es pot seguir les diferents etapes de la recerca abans de l'obtenció dels resultats. Així en l'annex poden distingir-se tres parts. Una primera on s'exposen les dades estadístiques emprades per l'obtenció d'informació i l'elaboració de quadres exposats al llarg del text. La segona part fa referència a les entrevistes, amb el guió d'aquesta i un recull de les sinòpsis i transcripcions de les mateixes. Finalment, la tercera part es mostra tot el procés d'elaboració de les tipologies d'àrees urbanes segons la cobertura del transport d'ús col·lectiu, amb una explicació metodològica detallada de cada pas realitzat.

PRIMERA PART
L'ESTAT DE LA QÜESTIÓ

-La ciutat –insisteixes a
preguntar
-Nosaltres venim aquí a treballar cada matí –et responen alguns, i d’altres-: Nosaltres
tornem aquí a dormir.
-Però, la ciutat on es viu? –preguntes.
-Ha de ser –diuen- per allà –i alguns aixequen el braç obliquament cap a una concreció
de políedres opacs, a l’horitzó, mentre d’altres indiquen a la teva esquena l’espectre d’altres
cims.
-Així que l’he passat sense adonar-me’n?
-No, mira de continuar endavant.

Italo Calvino
Les ciutats invisibles

Capítol 2

SOBRE EL TERRITORI I L'ESTRUCTURA URBANA

En aquest capítol es descriu el model territorial urbà. En ell s'estudien els principis teòrics sobre els quals se sustenta l'organització de la ciutat així com les principals característiques de l'estructura i morfologia urbanes. La comprensió de les característiques organitzatives de la ciutat serveixen per bastir el discurs entorn de la generació de processos d'exclusió laboral, discurs que s'anirà teixint al llarg de la primera part d'aquesta recerca.

D'aquesta manera, el capítol s'estructura en tres blocs. En el primer d'ells es descriuen els principis teòrics segons els quals s'ha bastit la ciutat. Un model que es basa en les formulacions que en les primeres dècades del segle XX va realitzar el Moviment Modern però que no s'aplicaren els seus postulats bàsics fins a la segona meitat de la passada centúria.

El segon i tercer bloc versen sobre la construcció de la ciutat actual. Així el segon bloc inicia el recorregut després de la Segona Guerra Mundial, quan la reconstrucció de la ciutat europea introdueix els principals pressupòsits del funcionalisme. El tercer bloc descriu el fenomen urbà de principis de segle XXI, una ciutat que pren la forma d'una regió urbana pluricèntrica, complexa, amb processos diversos i de difícil delimitació. I és en aquesta ciutat on es donen els processos d'exclusió social. Al llarg de tota la primera part d'aquesta recerca (**l'estat de la qüestió**) s'intentarà escatir quina part de responsabilitat té l'organització del territori en la generació d'aquests processos excloents.

Finalment, un darrer advertiment, i és que per motius estrictament expositius, les referències al model de mobilitat, íntimament relacionat amb l'organització del territori urbà s'exposen en el capítol següent. Per tant, els elements que fan referència als transports, bàsics per poder articular els sistemes urbans, s'exposaran en detall posteriorment.

2.1. El funcionalisme: els principis teòrics de la construcció de la ciutat

Com ja s'ha anunciat al començament d'aquest capítol, la construcció i creixement del territori urbà contemporani es recolza en els principis de la teorització racionalista que el Moviment Modern va formular en el primer terç del segle XX. Aquest moviment va formular una proposta de model de ciutat funcional com a resposta als problemes urbans que els racionalistes detectaren de la ciutat decimonònica: manca d'espais verds i d'higiene, dèficit d'equipaments els quals eren heterogèniament repartits i mescla d'usos i de funcions urbanes en el sòl urbà. Enfront d'això, es plantegen una ciutat classificada funcionalment i segregada socialment.

Pel que fa a la classificació funcional de la ciutat, aquesta teoria proposa un territori organitzat a partir de la divisió de les activitats urbanes bàsiques (residència, treball i oci) tot localitzant-les en espais diferenciats entre les quals ha d'existir una immillorable xarxa viària. La importància que se li dona a aquesta xarxa viària es posa de manifest en el fet que la circulació esdevé la quarta activitat bàsica d'aquesta ciutat funcional. Però també es proposa una ciutat segregada socialment al concebre residències obreres segregades enmig d'espais verds (RUEDA, 1995).

De fet, el Moviment Modern recuperava i ampliava les propostes dels tratadistes alemanys de finals del segle XIX sobre la zonificació del sòl urbà. Els tratadistes diferenciaven la localització de les activitats i d'aquesta manera organitzaven el sòl urbà segons usos i tipologies edificatòries de manera que es buscava un major ordre físic a la ciutats per tal d'evitar contradiccions entre les diferents activitats urbanes i grups socials. Aquest nou ordre ja suposava segregar l'espai urbà tot diferenciant-ne les diferents àrees urbanes i expulsant quan calia aquells usos que podien implicar una rebaixa dels preus del sòl: per tant, més enllà de l'ordenament racional i suposadament natural de la ciutat, també es tractava d'un instrument pragmàtic de control social i econòmic (LÓPEZ DE LUCIO, 1993).

Sobre aquestes premisses teòriques s'han estat organitzant els plans urbanístics que ordenen les ciutats ja que aquests estableixen una zonificació segons usos del sòl urbà. És un model que no té en compte limitacions ecològiques i ambientals. En aquest sentit és una forma extensiva d'organització territorial perquè consumeix molt sòl per a una mínima implantació d'usos i al mateix temps és un model urbà perquè no té en compte les necessitats energètiques per al seu funcionament, com ara la despesa energètica derivada de l'ús dels mitjans de transport motoritzats¹ per poder relligar les diferents parts de la ciutat (ROGERS i GUMUCHDJIAN, 1997).

Aquest model urbà que s'ha anat construint a Europa al llarg de la segona meitat del segle XX, ha partit de la importació d'un model de ciutat que a Nord-amèrica s'havia iniciat anteriorment i que es basava en el creixement suburbà, en una forta zonificació del sòl i en el paper hegemònic atorgat a les infraestructures viàries².

En la fase de construcció d'aquest model urbà a Europa es poden distingir dues etapes. La primera abasta el període que va entre la Segona Guerra Mundial i la crisi dels 70 i que es caracteritza per un fort creixement quantitatiu que concentra població i activitats. La segona etapa s'inicia a la segona meitat dels 70 i es defineix per un desenvolupament dispers en el territori (MIRALLES, 2002a).

¹ El debat sobre l'ús dels mitjans de transport i la mobilitat és en el capítol següent. Vegeu el capítol 3.

² Les primeres ciutats on s'adapta un model urbà basat en la zonificació i les connexions a través de les infraestructures viàries foren Nova York i Los Angeles. El procés de difusió del nou model urbà cap a Europa es veu afavorit i reforçat amb la teoria del Moviment Modern.

2.2. La primera etapa de formació de la ciutat funcional: el fort creixement de l'aglomeració urbana i la consolidació de les àrees metropolitanes (1945-1975)

Aquesta etapa s'inicia amb la reconstrucció post-bèl·lica i ve marcada per un continuat engrandiment de la ciutat. Es tracta d'un fort creixement en termes quantitius en les diferents esferes: demogràfiques, físiques i econòmiques. Però aquest creixement no va modificar la forma compacta característica de la ciutat fins aleshores.

Aquest període es troba sota el cicle d'expansió econòmica que representà el règim d'acumulació fordista³. Aquest règim, que s'estén entre la Segona Guerra Mundial i la crisi dels anys setanta, va assumir característiques particulars en diverses components: organitzatives, productives, tecnològiques, de mercat i en les seves expressions territorials. Des de la component organitzativa, el Fordisme es caracteritza pel creixement en número i en dimensió de grans grups econòmics com a conseqüència de la creixent concentració de capital i de producció (COSTA, 1992).

En termes productius, el fordisme va comportar la modificació dels sistemes de producció al introduir la fragmentació de feines i el muntatge en cadena. El resultat havia de ser la producció en massa i l'augment dels nivells de producció.

Swyngeduw defineix aquest règim d'acumulació de capital com una particular combinació de característiques tecnoorganitzatives per un cantó i per una forta regulació de la intervenció estatal en la construcció de l'estat del benestar per l'altre (SWYNGEDUW, 1989). És en aquest moment quan aquest estat del benestar (que havia començat a gestar-se a finals del segle XIX) arriba a la seva màxima expressió. L'estat del benestar és un pacte social a partir del consens entre el govern i els més importants agents socioeconòmics per un cantó i entre la

³ El Fordisme s'inicia als Estats Units en les primeres dècades del segle XX.

patronal i els sindicats per l'altra que havia de permetre un nou ordre social òptim per les necessitats de producció i de consum massius que el règim d'acumulació de capital requeria (AMOROSO, 1988). Però un pacte que també garantia uns certs nivells de protecció social per a totes les persones.

L'adaptació del territori urbà a les necessitats de l'acumulació del capital donarà com a resultat l'aglomeració. D'aquesta manera, la localització de les activitats econòmiques serà en les àrees urbanes, les quals s'aniran engrandint. Els fenòmens d'industrialització desenvolupen economies d'aglomeració i d'urbanització que, tot i no ser nous, en aquest període s'accentuen. La necessitat de minimitzar els costos de circulació i els temps de rotació fomenta una aglomeració de producció en els centres urbans. Així, és l'època de les grans dimensions: si inicialment els termes estandarització de la producció, consum massificat o aglomeració es referien a l'esfera dels mitjans de producció, ràpidament s'estenen a l'esfera de la reproducció i a la construcció de la ciutat: grans aglomeracions, grans unitats productives, grans infraestructures, grans hipermercats...

Així mateix, amb el fordisme s'introdueix una idea de desenvolupament basada en la massificació del consum, la reafirmació de la propietat privada, el culte a la llibertat individual i l'augment del nivell de vida (identificant-lo amb l'increment de l'adquisició de béns) com a més significatius. Aquest substrat ideològic facilita els inicis de la generalització de l'ús del vehicle privat⁴. Aquesta ideologia entra amb força en aquell moment a Europa procedent dels Estats Units on s'havia forjat en la primera part del segle XX. És per això que la incorporació d'aquest instrument, i l'adaptació de la nova tecnologia als mitjans de transport, s'ajustava molt coherentment a aquesta idea de desenvolupament (MIRALLES, 2002a).

Aquesta generalització de l'automòbil, absolutament congruent amb el model de desenvolupament, suposa la fi de les constriccions dimensionals. D'aquesta

⁴ L'estat de la qüestió entorn del model de mobilitat i l'ús dels mitjans de transport es tracta en el capítol següent. Vegeu el capítol 3.

manera en aquest període la ciutat "esclata" en el territori amb una expansió ràpida i progressivament accelerada dels seus límits i de la superfície que afecta. Jackson compara aquesta expansió amb la teoria del Big Bang de creació de l'univers (JACKSON, 1987). La ciutat, així, pren el caràcter d'àrea metropolitana (SOLÀ-MORALES, 1994).

Segons López de Lucio, les principals intervencions que es donen en aquell període en el territori urbà poden agrupar-se en les quatre següents (LÓPEZ DE LUCIO, 1993).

- ❖ La construcció de les primeres xarxes viàries arterials de gran capacitat. Es tracta de vies amb més d'un carril en cada sentit, amb els punt d'entrada i sortida específicament situats i que formen eixos radials i concèntrics.
- ❖ La descentralització de la indústria cap a espais suburbans menys valoritzats però amb bona accessibilitat seguint tres formes espacials bàsiques: la gran planta industrial que colonitza individualment el seu propi espai en funció dels seus requeriments específics; les indústries petites i mitjanes que es localitzen en els polígons industrials i; certes activitats més o menys marginals que s'instal·len en espais perifèrics de forma menys ordenada i amb nivells de serveis i d'infraestructura inferior i en ocasions de manera irregular.
- ❖ La descentralització residencial que les allunya dels centres urbans clàssics, pren diferents formes segons el nivell socioeconòmic. L'habitatge obrer, expulsat pels preus dels sòls centrals, es concentra en polígons de blocs oberts en altura seguint les indicacions funcionalistes, habitualment en llocs poc atractius i sovint relativament propers a les noves zones industrials descentralitzades. Els habitatges de les classes mitja/alta i alta construïts en urbanitzacions perifèriques de baixa densitat seguint les pautes de la ciutat jardí. Una altra forma de descentralització residencial es dona en antics nuclis rurals que creixen de forma ràpida i radical en forma

residencial densa i que explota d'una manera excessiva les infraestructures existents (xarxa de camins, subministrament d'aigua...). Finalment, apareixen les ciutats construïdes de bell nou i que segueixen la política de les *new towns* britàniques.

- ❖ El centre es terciaritzava cada vegada amb més rapidesa. Aquesta transformació selectiva d'activitats a partir del nivell de renda no és nou però en aquest període s'accelera.

Però a finals d'aquesta etapa, ja comencen a percebre's les "deseconomies d'aglomeració" i, per tant, els límits que presentava aquest model de desenvolupament territorial. Aquests límits es veuen en les dimensions que prenien la metròpoli, en la congestió, en l'encariment del preu del sòl de les àrees centrals, en el deteriorament ambiental, etc. i marquen la conclusió d'aquesta etapa.

2.3. La segona etapa de formació de la ciutat funcional: la formació de la regió urbana policèntrica (de 1975 ençà)

Aquesta etapa s'inicia amb la fallida del fordisme, la fi del cicle econòmic ascendent encetat amb l'acabament de la Segona Guerra Mundial i l'emergència d'un nou règim d'acumulació de capital caracteritzat per una nova economia global, per un sistema de producció flexible i per la producció de coneixement. Amb el canvi del règim d'acumulació es trenca el pacte forjat durant el fordisme i es dona una gradual reculada de l'estat del benestar, un augment de la inestabilitat laboral i de les taxes d'atur i l'aparició dels processos d'exclusió social.

En aquest context, les ciutats esdevenen els centres de la producció de coneixement (CASTELLS, 2000) i per mitjà d'una xarxa global de ciutats articulen territorialment la nova economia. Aquest fet fa que les ciutats hagin de posicionar-

se de manera avantatjosa davant de possibles competidores per poder atreure inversions en el territori (BORJA i CASTELLS, 1997).

Ara en el territori urbà es donaran importants canvis en les tendències de localització i d'organització per tal de superar les deseconomies i disfuncions heretades de l'etapa anterior i garantir la seva competitivitat en el nou context econòmic global. Així es tractava d'aplicar les innovacions de caràcter tecnològic i organitzatiu en els processos productius i d'augmentar els nivells infraestructurals, entre d'altres per possibilitar la difusió en el territori de l'activitat econòmica i d'aquesta manera evitar els problemes de congestió creats en el procés de desenvolupament anterior però també per garantir la connectivitat als circuits de comunicació i sistemes d'informació als àmbits regionals i globals (BORJA i CASTELLS, 1997).

La resposta en el terreny organitzatiu fou la introducció de la producció flexible i la segmentació del procés productiu. Aquest fet permet la dissolució de les grans instal·lacions fabrils per petites unitats que no tenen perquè estar físicament properes unes de les altres i on cada una d'elles realitza una part del procés de producció global.

Tot plegat fa que es produeixen importants fenòmens de redistribució en els espais metropolitans que gradualment seran absorbits per extenses "regions urbanes". I és que ara la població i les activitats econòmiques no tendiran a concentrar-se a l'aglomeració urbana central, sinó que ho faran en una àrea més àmplia, en els nuclis més allunyats, en el seu *hinterland* però ben connectats amb l'àrea central. Aquest fet és d'una gran importància qualitativa perquè suposa trencar amb una tendència secular de concentració quantitativa als centres urbans (NEL·LO, 2001).

La regió urbana serà essencialment policèntrica ja que inclourà diferents ciutats amb les seves perifèries respectives i els seus nuclis centrals de més o menys

rellevància (LÓPEZ DE LUCIO, 1993). Els seus límits no seran ni físics ni molt menys administratius sinó que ara es delimitaran a partir dels fluxos de persones i d'informació que en relaciona les diferents parts i en fan una unitat funcional (CASTAÑER, VICENTE i BOIX 2001). La ciutat és, doncs, una xarxa articulada de centres i sistemes urbans de mides diferents interrelacionats entre ells i interdependents.

Per tant, el medi urbà ja no pot definir-se a partir de les limitacions físiques de la ciutat, amb una distinció nítida i clara entre allò que és el món urbà i allò que és el món rural, sinó que la ciutat s'eixampla en el territori amb una nova forma de ciutat sense continuïtat física en cadascuna de les seves parts. Així, aquest nou territori urbà, que pren la forma d'una ciutat de ciutats, perdrà una altra de les seves principals característiques: deixarà de tenir una morfologia compacta i contínua. D'aquesta manera, el territori ja no es pot definir com un espai rural enmig del qual sorgeix la ciutat, sinó com una ciutat de grans dimensions i amb diferents densitats urbanes intercalades discontinua i amb espais rurals intercalats (INDOVINA, 1998).

En la ciutat de ciutats⁵, la població, com ja s'ha esmentat, presenta un important canvi de tendència locacional. L'aglomeració urbana central (i no només el centre de la ciutat) s'estanquen o, en molts casos, perden efectius demogràfics en favor de les corones metropolitanes més allunyades que és on concentren els majors creixements, tot i que més discrets que els succeïts durant l'etapa anterior. Molts dels nous creixements poblacionals van acompanyats de l'aparició d'un model de residència unifamiliar de baixa densitat que imita els models anglosaxons. Per tant, aquesta desconcentració de la població es dona d'una manera molt més difusa en el territori, amb una ocupació extensiva del sòl. Ara s'ocupen espais que fins fa poc eren rurals i que, juntament amb la població s'hi localitzaran serveis urbans pocs especialitzats que ampliaran el mode de vida urbà cap a aquestes zones perifèriques. Les estratègies per dur a terme aquesta

⁵ La nova forma urbana rep diversos noms com ciutat-territori o ciutat-regió.

relocalització demogràfica s'ha realitzant intervenint en l'esfera ideològica tot valoritzant la suposada vida "enmig de la natura" del nou espai urbanitzat però camuflant un seguit de dèficits com la manca d'oferta de serveis i activitats a l'entorn (pel que el seu accés requerirà llargs desplaçaments) o la manca de xarxes personals i familiars de suport per als residents.

Aquest procés, que és general de les grans àrees urbanes de les societats desenvolupades occidentals, pot observar-se a la regió metropolitana de Barcelona: cadascun dels municipis de la comarca del Barcelonès perd població a favor dels municipis de la resta de la regió metropolitana (Taula 2.1). A més del cas barceloní, les diferents ciutats madures de la regió (com Mataró, Granollers o Sabadell) tenen un comportament similar al de Barcelona: perden població o almenys s'estabilitza mentre que els municipis que presenten uns índexos de creixement més importants, i sovint en ocupacions de baixa densitat, són els que tenen una població d'entre dos mil i deu mil habitants (MARTÍNEZ, CEBOLLADA i SISCART, 1998).

TAULA 2.1. Població de la RMB (en percentatge). 1981- 2001

	1981	1991	2001
Barcelonès	57,90	53,97	47,69
Resta RMB	42,10	46,03	52,31
Total RMB	100	100	100

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades d'Idescat

Un altre exemple d'aquesta dinàmica demogràfica és Copenhaguen. El 1950 vivien a la ciutat central 770.000 persones en una àrea metropolitana d'1,4 milions. Trenta-quatre anys després (al 1994) la població de la ciutat central havia baixat fins als 470.000 habitants mentre el conjunt de l'àrea metropolitana havia augmentat fins als 1,7 milions. En aquest procés les classes mitjanes han abandonat el centre mentre que s'hi ha quedat els joves, els vells, els estudiants, els artistes i els turistes (MARSHALL, 2000).

Per tant, es tracta més d'una relocalització demogràfica que un gran creixement de població. Efectivament, les regions urbanes dels països occidentals han tingut un estancament relatiu⁶ població tot recol·locant els efectius demogràfics en el seu interior: mentre el centre perd població resident, les àrees perifèriques de les regions metropolitanes en guanyen.

Pel que fa a les pautes de localització de les activitats econòmiques, es donen dos processos simultanis i (aparentment) antagònics de dispersió i centralització (CONTI, 2002). Com ja s'ha esmentat, la segmentació dels processos productius permet a les activitats industrials protagonitzar un fort procés de relocalització a l'abandonar la ciutat central i descentralitzar-se cap a les corones més allunyades de l'aglomeració central. Aquesta descentralització s'ha d'emmarcar en la recerca de la valorització del capital i ha suposat la pèrdua neta de llocs de treball industrial (MASSEY, 1990). Això, juntament amb la producció de coneixement, ha portat a la terciarització de la ciutat i a parlar de l'adveniment d'una societat post-industrial. Així, a la regió de Barcelona aquest procés s'ha donat paral·lelament: mentre es produeix una pèrdua de llocs de treball industrials a la seva aglomeració central i el creixement de la segona corona metropolitana i en concret dels municipis més petits (CLUSA, 1992), entre 1975 i 1995 es perdien un total de 380.000 llocs de treball en aquest sector de producció (CLUSA, 1996).

Per la seva banda, les activitats terciàries per un cantó es difonen, seguint la relocalització de la població en el territori i per una altra banda es concentren en el centre de la regió urbana. Efectivament, aquelles activitats terciàries més "banals" o rutinàries (NELLO, 1994) s'escampen en el territori, en les nuclis de població però també en espais fora de les trames urbanes tradicionals ben connectats per la xarxa viària de gran capacitat. En canvi, en el centre de la ciutat roman aquell terciari amb més valor afegit i on es concentra el centre de comandament, de control global i de presa de decisions (AMIN i THRIFT, 2002).

⁶ En el cas de Catalunya, a partir de les dades de l'Idescat, el pes de la població del conjunt de la regió metropolitana de Barcelona ha davallat en termes relatius sobre el total d'efectius demogràfics del país.

D'aquesta manera el centre reforça el seu lideratge d'una nova àrea urbana cada vegada més àmplia i heterogènia tot reforçant el seu paper terciari, sobretot, pel que fa a l'anomenat terciari avançat (o estratègic) i tot i que també reté els processos productius en tecnologia avançada, intensius en capital i extensius en força de treball (FERRAO, 1987).

Així, el model urbà actual es va configurant com una ciutat fragmentada, creixent i desigual (MIRALLES, 1998a). És una ciutat fragmentada en els àmbits social, econòmic i funcional on cada espai urbà tendeix a l'homogeneïtat. La ruptura de la continuïtat espacial marca les transicions entre diferents activitats, tipologies edificatòries i grups de renda. Aquesta simplificació territorial que resulta de l'especialització funcional de cada espai afecta també als antics centres urbans densos i continus que tendiran també cap a la monofuncionalitat. Algunes de les seves parts esdevenen sectors fortament terciaritzats i es configuraran com el centre de poder de tota la regió urbana tot expulsant aquelles activitats poc rendibles (incloent-hi, com ja s'ha vist, la residencial). Altres àrees d'aquests centres urbans esdevindran àrees residencials degradades i marginals. Finalment, també es donarà en altres parts un procés de *gentrificació* al ser ocupades per residents dels estrats socioeconòmics alts (SARGATAL, 2000).

És una ciutat creixent perquè progressivament envaeix cada vegada àrees més extenses del territori circumdant; en aquest territori urbà es van allunyant gradualment les seves diferents parts i s'incorporen nous sistemes urbans. A més, moltes de les noves actuacions urbanes es fan en forma de baixa densitat, amb un consum de sòl molt elevat.

I és una ciutat desigual perquè la disposició dels serveis i de les activitats no és homogènia en tot el territori urbà, de manera que es privilegien alguns espais i se'n penalitzen d'altres. Tal com es veurà posteriorment⁷, el territori està desigualment servit pels mitjans de transport d'ús col·lectiu: així certes àrees

⁷ Vegeu els capítol 3 i 6.

seran més accessibles que no pas d'altres segons la cobertura d'aquests transports, independentment de la distància física.

En definitiva, aquestes característiques organitzatives de la ciutat descrites fins ara són la base on es gestaran els processos d'exclusió al mercat laboral de tot un seguit de col·lectius socials amb dificultats d'accessibilitat territorial a àmplies zones d'aquesta ciutat.

Capítol 3

SOBRE LA MOBILITAT

En aquest capítol es reflexiona sobre la mobilitat quotidiana. Aquesta activitat té una importància creixent ja que amb la divisió funcional de la ciutat, la dispersió territorial d'activitats i població fa que el desplaçament de persones (però també d'energia, materials i informació) esdevingui imprescindible per satisfer les necessitats de producció i consum del sistema socioeconòmic. Aquest desplaçament és la garantia de que el conjunt de la ciutat quedi relligat i pugui funcionar com una unitat.

Així mateix, en el marc de la societat dels països desenvolupats, l'exercici del dret de la ciutadania social¹, el poder participar de totes aquelles activitats que l'entorn urbà ofereix (treballar, divertir-se, consumir, associar-se...) va associat a les possibilitats que els individus tenen a poder-se desplaçar en el territori per poder arribar als diferents indrets urbans. Per això la mobilitat esdevé una activitat imprescindible en tant que permet (o hauria de permetre) el poder arribar als llocs. En aquest sentit no ha d'estranyar que la millora del sistema de transports que proposava per Estocolm el *Dennis Agreement* se'l relacionés amb un augment d'oportunitats de treball dels seus habitants i amb una major productivitat del conjunt de la regió urbana (JULIÀ, 2002).

En aquest sentit, la mobilitat s'entén com un període provisional, de transacció, que ha de portar a un individu des d'un punt d'origen a un de destinació. Tal com assenyala Soria y Puig *el fin del movimiento no es moverse, sino llegar* (SORIA, 1980; 24). Així, la mobilitat és la suma de tots els desplaçaments individuals que realitzen els ciutadans per satisfer les seves necessitats, tant les quotidianes com les de caràcter més puntual, per accedir al mercat de treball, als béns i als serveis (SPAGGIARI, 1990).

Les possibilitats de desplaçament estan en relació amb l'ús dels mitjans de transport i, més concretament, amb l'oferta existent en cadascun d'ells (FOX, 1995). En aquest sentit, l'oferta de transport es refereix a l'ús potencial que pot

¹ Els drets de ciutadania s'analitzen en el capítol següent. Vegeu el capítol 4.

fer-se dels diferents mitjans mentre que la demanda és l'ús real dels mitjans (MIRALLES, CEBOLLADA i AVELLANEDA, 2001b). El fet que els mitjans de transport no siguin elements neutres pel que fa les possibilitats d'ús per part de les diverses persones fa que l'organització de l'estructura urbana i la diferent oferta dels mitjans de transport determinin unes pautes de mobilitat específiques i un ús concret de la ciutat.

Per fer aquesta aproximació al concepte de la mobilitat, el capítol s'ha organitzat en cinc blocs. En el primer d'ells s'exposa el model de mobilitat en la regió urbana policèntrica, per quins mitjans de transport s'opta i per a fer quins recorreguts. En aquest primer bloc, s'exposen de manera general les línies mestres d'un model que serà bàsic per poder arribar a la identificació dels processos d'exclusió del mercat laboral que es veuran en el capítol següent.

El segon bloc, descriu les pautes de la mobilitat en un territori que ha canviat des d'un punt de vista espacial, però també social i temporal. Per tant, no es només conèixer quines característiques prenen els fluxos de la mobilitat quotidiana, sinó també per quins motius i a quines hores.

Una vegada presentats el model de mobilitat i les pautes d'aquestes en un entorn urbà concret (el de la regió urbana policèntrica) i amb una organització determinada (el funcionalisme), s'aborden les diferents maneres de moure's o, si es vol, el repartiment modal. En aquest cas, primerament es fa una assaig de classificació de les diferents formes de desplaçament a partir de criteris energètics i socials i a continuació s'exposen les principals característiques de cada mitjà de transport (incloent-hi els desplaçaments a peu) i la seva evolució i relacionant-ho amb el territori i posant èmfasi amb les conseqüències socials per a cada cas.

El quart bloc se centra en els condicionants territorials i socials que intervenen a l'hora d'emprar un o altre mitjà de transport. En aquest cas es vol aprofundir en

les claus explicatives dels hàbits de la mobilitat quotidiana dels residents en aquesta regió urbana. Entorn urbà, col·lectiu de pertinença, nivell de renda i composició de la llar seran les variables analitzades.

Finalment s'apuntarà algunes línies interpretatives sobre el temps esmerçat en la realització dels trajectes per poder arribar a les activitats desitjades: és un temps a eliminar? és una estona percebuda per a tothom igual? En aquest cas es donaran algunes pinzellades en l'ús del temps de desplaçament.

3.1. El model de mobilitat basat en el vehicle privat

Per resoldre les creixents necessitats de mobilitat que es donen en les regions urbanes s'ha prioritzat el vehicle privat. A Europa, la reconstrucció post-bèl·lica de la ciutat es realitzà sota les premisses del funcionalisme i amb la voluntat d'organitzar l'entorn urbà a les necessitats del cotxe². Es construïa doncs, una nova ciutat organitzada amb un nou sistema de transport mentre se'n deconstruïa un altra basada en el sistema de transport d'ús col·lectiu.

Així, es tractava de fer un entorn urbà adaptat al vehicle amb la construcció d'infraestructures viàries posant un èmfasi especial als eixos radials ja que es tractava de garantir una bona accessibilitat al centre.

Però aquest model basat en el vehicle privat aviat mostra tot un seguit de disfuncions, la més visible de les quals era la congestió. Enfront d'aquest fet s'optà per solucions tècniques amb l'intent de millorar la fluïdesa del trànsit i readaptant els carrers a les necessitats dels vehicles privats³.

² Cal tenir en compte que inicialment el cotxe era un producte industrial més que un nou mitjà de transport i que la reindustrialització a Europa es feu amb la potenciació de les indústries de béns de consum i, d'entre elles, la indústria automobilística. Així es va donar un gran impuls a la generalització del cotxe que arriba a ser realment quantitativament important, a Europa, als anys seixanta del segle XX (ZIV, 1981).

³ Un document de referència és el report de Colin Buchanan *Traffic in Towns* de 1964 on es fa una diagnosi on mostra la congestió a la ciutat però enfront d'això opta per l'adaptació del medi

Però a començaments dels anys setanta del segle XX, malgrat els grans esforços per adaptar la ciutat al cotxe, les disfuncions que aquest element provocava en el medi urbà augmentaven⁴. L'augment de la despesa pública que es necessitava per la construcció de les infraestructures viàries juntament amb la crisi del petroli del 73 va fer que es pensés en el vehicle privat com un element car. Això marcà un punt d'inflexió respecte a l'organització de la mobilitat en l'entorn urbà i (re)sorgiren diferents projectes de construcció de xarxes de transport d'ús col·lectiu mentre s'abandonaven projectes de noves autopistes urbanes (MIRALLES, 2002a).

Fou aleshores quan s'adopta una estratègia selectiva pel que fa a la (re)introducció dels mitjans de transport d'ús col·lectiu a la ciutat. És una estratègia dirigida a garantir la viabilitat del vehicle privat a la ciutat. I és que en aquell moment ja es dona per segur que serà impossible l'adaptació total de la ciutat al cotxe, que els continuats augments dels índexos de motorització ho impossibiliten.

Enfront d'aquesta situació, es varen refer les línies que feien els trajectes que estaven més congestionats pel vehicle privat: els recorreguts radials. Els transports d'ús col·lectiu, doncs, seran els encarregats de relligar les perifèries amb els centres, amb aquells espais que resulten més congestionats pel trànsit privat i on el medi ambient urbà més es ressent. Aquests espais centrals són els que coincideixen en les àrees construïdes amb anterioritat a les premisses funcionalistes, són la ciutat "heretada" aquella que mai no es podrà adaptar a les necessitats que li exigeix el cotxe privat (WIEL, 1999).

urbà al cotxe mitjançant la jerarquització de la xarxa viària i la construcció d'autopistes per donar resposta a la demanda i poder garantir un augment dels índexos de motorització (DUPUY, 1995).

⁴ En aquells moments ja havien sorgit algunes veus crítiques en contra d'aquesta política. Potser una de les referències principals és Jacobs i la seva reivindicació del carrer tradicional (JACOBS, 1967).

Aquestes àrees són, a més del centre de la ciutat central, els centres de les diferents ciutats que integren aquest espai urbà policèntric. En ells, les actuacions a partir d'ara aniran encaminades a reduir l'espai del vehicle per fer-lo compatible amb altres mitjans de transport mitjançant les polítiques conegudes com de "pacificació del trànsit" (carrils i carrers específics per transport d'ús col·lectiu, eixamplament de voreres i reconversió de carrers per exclusivament per a vianants, àrees de prioritat invertida, etc.) (SANZ, 1996).

Per contra, en els recorreguts orbitals i en els suburbis de baixa densitat que estaven en relació amb l'autopista els mitjans de transport alternatius als cotxe privat hi són absents i la funció de connector recau, per tant, en exclusiva a l'automòbil. Es tracta d'una forma d'organització del territori que limita l'eficiència del transport d'ús col·lectiu. Les baixes densitats i la difusió de les activitats i residències en el territori fan molt divers l'origen del moviment i multidireccionals les destinacions (INDOVINA, 1998).

En definitiva, per garantir que el cotxe sobrevisqui com a vehicle urbà cal que sigui compatible, en aquelles àrees més congestionades amb altres mitjans de transport mentre que en aquelles àrees perifèriques i en els desplaçaments orbitals (que en ambdós casos són els que més augmenten) l'única forma de desplaçament possible és el cotxe privat.

3.2. Les pautes de la mobilitat en la ciutat policèntrica

Els canvis morfològics i organitzatius de la ciutat funcional així com el pas d'un sistema de producció fordista a un de flexible ha comportat l'adquisició de noves pautes de mobilitat. Aquestes se sintetitzen en: l'increment del temps de desplaçament, l'augment dels motius per moure's i la dispersió de la mobilitat en el territori (MIRALLES i TULLA, 2000 i ORFEUIL, 2000).

La creixent separació que es dona entre les diferents activitats en el territori ha suposat que les distàncies a recórrer per poder relligar les diferents àrees urbanes i poder accedir a les activitats que la ciutat ofereix no hagin parat d'augmentar en els darrers anys. Per tant, els recorreguts entre els diferents punts s'han allargat, tant en distància com en temps. I és que, tot i l'augment de la velocitat que en principi es dona amb la construcció de noves infraestructures, s'anul·la pel mateix augment de les distàncies i per la congestió de les mateixes infraestructures. Així, al llarg del segle XX l'increment de la velocitat en els desplaçaments al treball a la Gran Bretanya ha estat inferior a l'augment de la distància recorreguda de manera que el resultat ha estat un major temps de recorregut invertit per anar al treball (POOLEY i TURNBULL, 1999).

L'increment del temps de desplaçament ha suposat que part del temps d'oci i esbarjo hagi passat a engruixir el temps dedicat al desplaçament i que la jornada laboral s'allargui. Si bé és cert que la tendència és a la reducció de la jornada de treball, la realitat no és aquesta si al temps de treball estricte s'hi afegeix el temps de recorregut per anar a la feina o per sortir-ne d'ella.

D'aquesta manera, es dona una gradual substitució dels recorreguts curts en favor dels recorreguts llargs, que al seu torn allunyen encara més les diferents parts de la ciutat (NEL·LO, LÓPEZ i PIQUÉ, 2002).

En la societat postindustrial s'han incrementat els motius per moure's. La coneguda com a mobilitat no obligada⁵, és a dir, aquella que no és per anar ni a estudi ni a la feina, ha guanyat pes percentual dins del conjunt dels desplaçaments. Però també la mobilitat per raons estrictament de treball ha esdevingut més complexa ja que, a més de l'ampliació dels torns, amb l'ampliació horària de la mobilitat, el sector de serveis avançats també incrementa la mobilitat

⁵ Es considera que els termes mobilitat no obligada i mobilitat obligada han quedat superats pel de mobilitat quotidiana, en tant que tot un seguit d'activitats quotidianes com les compres de productes quotidians o acompanyar els infants a l'escola també poden ser considerades activitats obligades. Dupuy afirma que al Regne Unit el conjunt de dones dediquen *près d'un miliard d'heures par an serait consacré à l'accompagnement des enfants* (DUPUY, 2000).

dins de l'horari laboral amb tots els desplaçaments que es generen com a desplaçaments de feina. En aquest sentit, en la societat postindustrial es valoren les relacions interpersonals de manera que la mobilitat laboral no queda restringida als recorreguts fixos i reiteratius fordistes pel que fa a horari i recorregut.

TAULA 3.1. Distància mitjana (km), temps (min) i velocitat (km/h) dels desplaçaments al treball des de 1890. Gran Bretanya

Dècades	Distància	Temps	Velocitat
1890-99	3,6	17,7	12,2
1900-09	3,8	22,4	10,2
1910-19	5,9	27,0	13,1
1920-29	6,7	29,0	13,9
1930-39	7,0	30,9	13,6
1940-49	7,8	33,5	14,0
1950-59	9,0	33,9	15,9
1960-69	10,2	33,5	18,3
1970-79	10,3	31,5	19,6
1980-89	12,0	33,1	21,8
1990-98	14,6	34,5	25,4

Font: Elaboració pròpia a partir de POOLEY i TURNBULL (1999), p. 285.

En la ciutat funcional, els fluxos de mobilitat no es donen únicament entre el centre i la perifèria, és a dir, no només es produeixen desplaçaments radials, sinó que els desplaçaments orbitals, aquells que relliguen perifèries, van en augment (ORFEUIL, 2000). Per tant, la mobilitat ha passat de tenir un caràcter fix de forma pendular a un conjunt de fluxos dispersos en el territori que s'han denominat "en forma de núvol".

La introducció de les noves tecnologies de la informació presenta nous interrogants sobre els canvis que pot significar en les pautes de la mobilitat quotidiana de les persones. I és que la introducció de les noves tecnologies va

més enllà del propi canvi de màquines i es refereix a un conjunt integrat de tècniques amb capacitat per innovar un procés social (MIRALLES, 2002a).

Les noves tecnologies capgiren el concepte de proximitat, ja que si en la ciutat actual la proximitat fa referència a una distància física entre dos punts (que pot mesurar-se en unitats de distància o de temps) en el món virtual proximitat ja no significa proximitat física. En aquest sentit, els portals d'Internet (buscadors) són els que donen accés al tercer entorn. Per tant, és una revolució conceptual i pràctica: al primer i segon entorn accedir és, sobretot, superar una distància física mentre que al tercer entorn no ho és pas (ECHEVARRÍA, 1999).

A partir d'aquest fet, es generen expectatives de canvis radicals en l'estructura urbana i canvis significatius en les pautes de mobilitat. Perquè les possibilitats de les noves tecnologies permeten que la proximitat física al lloc de treball i el desplaçament diari fins a la feina deixin de ser una necessitat. En aquest sentit, s'emfatitza molt en les possibilitats del teletreball, el poder generar valor afegit sense moure's de casa. Per tant les noves tecnologies permeten ser un agent econòmic (empresari, treballador, comprador o venedor) sense sortir de casa. Així, el lloc de residència no tindrà perquè ser a prop, físicament, de l'empresa. Això provocarà que el concepte de centralitat perdi importància perquè tothom serà central sempre i quan tingui possibilitats d'accés a la xarxa de les noves tecnologia (ECHEVARRÍA, 1999). Tot plegat porta a creure aquest fet com un motiu de disminució de la mobilitat quotidiana de les persones el poder realitzar la gran majoria de les activitats des de la pròpia llar.

Però també pot fer-se una lectura inversa. Per un cantó, la localització física i l'accés a les xarxes de comunicació que permeten fer un ús de la informació no són incompatibles, ans el contrari, com més accés es té a la informació, més accés territorial es requereix (MIRALLES, 2002a). A més, les noves tecnologies i, en concret, el teletreball domèstic no creix tant ràpidament com s'esperava (ECHEVARRÍA, 1999). Així mateix, hi ha autors que creuen que les noves

tecnologies fan augmentar la mobilitat (SANZ, 1999) al crear noves necessitats: en aquest sentit, l'aparició dels telèfons també va fer creure que molts desplaçaments, sobretot els que fan referència a l'esfera personal, desapareixerien. I la realitat no ha estat així: l'ús del telèfon va provocar un augment dels desplaçaments i finalment el mateix telèfon ha esdevingut mòbil. Finalment, en la societat postindustrial on els serveis a les persones guanyen en importància, les relacions i contactes personals tenen una importància creixent. Per tant, de cara el futur, les pautes de la mobilitat descrites anteriorment, més distància, més dispers en el territori, més motius sembla que poden reforçar-se en un territori urbà constantment creixent.

3.3. Les formes de desplaçament

Sovint quan es pensa sobre les formes de desplaçament que permeten a les persones desenvolupar la seva vida diària, es té en consideració, de manera exclusiva, els artefactes tecnològics. I dins d'aquests es prioritzen aquells artefactes mecànics o motoritzats. Fora queden altres formes de moure's que no requereixen aquests ginys, com l'anar a peu. Això ha tingut la traducció en la planificació de les ciutats, en les quals sempre s'ha pensat en que la mobilitat ha de solucionar-se per mitjà d'aquest artefactes tecnològics, quedant la resta en l'oblit. En aquest sentit el terme mobilitat és més ampli que el de transports en tant que el primer es refereix al desplaçament de les persones en el territori mentre que el segon tracta dels diferents instruments mecànics que permeten els desplaçaments.

Amb tot, una classificació comuna dels mitjans de transport per part de la literatura acadèmica sobre la mobilitat no existeix i la classificació i denominació dels diferents mitjans varia de manera sensible segons els autors⁶. La

⁶ Soria y Puig assaja maneres de classificar els mitjans de transport segons els diferents criteris són els factors a tenir en compte: el motor (autònom, semiautònom i depenent), la font d'energia del motor (aliments, altres energies renovables i fonts d'energia no renovables) i el vehicle (amb o sense motor) (SORIA, 1980).

classificació de les formes de moure's que s'empra en aquesta recerca per descriure les diferents característiques, avantatges, limitacions i servituds de cadascun d'ells s'ha pres tenint en compte dues variables: la font energètica emprada i les característiques d'ús.

Pel que fa a la primera de les variables, la font energètica, divideix en dos grups les formes de moure's: els que empen una energia somàtica i els que la utilitzen exsomàtica. El primer cas es refereix a aquella energia que prové de cos humà per moure's⁷. En el segon cas, s'inclouen tots aquells mitjans que són moguts a partir d'una font energètica provinent de fora del cos humà. Si bé dins de les classificacions ambientals es distingeix entre les fonts energètiques provinents de recursos renovables (o energies netes) de les de recursos no renovables la dificultat per distingir aquestes fonts desaconsella aquesta classificació. Efectivament, quan és l'electricitat que mou l'artilugi tecnològic, depèn de quina sigui la font energètica emprada, serà renovable o no: és diferent si prové de l'energia solar o nuclear, d'un salt d'aigua o d'una tèrmica de fuel. Com també és difícil classificar quins son els mitjans que empen productes derivats del petroli dels que utilitzen biocombustibles vegetals (per bé que encara són molt minoritaris).

Pel que fa a les característiques d'ús, en aquesta recerca es distingeix entre aquells instruments que poden ser utilitzats col·lectivament d'aquells que només poden ser emprats per una o unes poques persones. Sovint s'empen indistintament el terme de transport públic i transport col·lectiu. En aquesta recerca es prefereix el segon ja que el primer fa referència a aquells transports, independentment de la seva propietat, que són d'ús públic: això vol dir que a canvi d'una tarifa preestablerta tothom pot desplaçar-s'hi. Es tracta de transports que compleixen un servei públic, siguin col·lectius o no (com el cas dels taxis).

⁷ En aquesta recerca no es contemplen els mitjans de transport que utilitzen la força dels animals (que també és una font d'energia somàtica) pel paper marginal que actualment juguen en la nostra societat.

Els transports d'ús col·lectiu, en canvi, són el grup definit per la seva capacitat de transportar un grup nombrós de persones, independentment de qui en pugui fer ús. Així, en aquesta categoria s'inclouen tots aquells mitjans de transport públic que alhora són col·lectius a més d'altres que no són d'un ús universal, com ara els autocars de transport escolar o d'empresa.

TAULA 3.2. Classificació de les formes de moure's

Font d'energia	Ús	Mitjà de transport
Somàtica	Individual	A peu En bicicleta
Exosomàtica	Col·lectiu	Autobús (urbà i interurbà) Autocar (escolar i d'empresa) Ferrocarri (metro, tren)
	Individual	Automòbil Motocicleta

Font: Elaboració pròpia

3.3.1. Transports somàtics individuals: el desplaçament universal

Es tracta de les formes de moure's que no utilitzen una font energètica externa del cos humà. El més important d'aquest grup és el caminar. Un altre mitjà és la bicicleta, amb un ús força diferents segons ciutats i països.

El caminar és la forma de desplaçament més comuna entre els humans. No requereix cap habilitat especial i és la manera més universal ja que ho poden fer totes les persones. En el desplaçament a peu, pel fet de no requerir cap artillugi mecànic, sovint se li qüestiona el fet de que sigui un mitjà de transport. Però *si se admite que las personas, además de ser transportadas por algún vehículo,*

*pueden transportarse a sí mismas, el transporte se ocupará también de los viajes a pie y no sólo de los viajes en vehículos mecánicos (SORIA, 1980; 22)*⁸.

La ciutat antiga, la ciutat que restava reclosa a l'interior de les muralles, estava construïda a la mida dels desplaçaments a peu, que en poca estona es podia anar de cap a cap. El creixement de la ciutat va engrandir el seu abast territorial, malgrat que inicialment es tractava d'una ciutat compacta, i els desplaçaments a peu no podien respondre a les necessitats del conjunt de la població d'arribar a realitzar les seves activitats, en especial el treball. Amb la ciutat funcional, (fragmentada, segregada, creixent, dispersa i desigual) les possibilitats de poder realitzar les activitats quotidianes a peu encara han disminuït més. I han disminuït per dos motius: el primer perquè les distàncies que cal recórrer han augmentat de manera que impossibiliten el fet de poder realitzar aquests recorreguts a peu. El segon, la construcció de l'entorn urbà ha estat dissenyat per arribar i per desplaçar-se amb els mitjans de transport motoritzats, en especial el vehicle privat. Això ha suposat que la ciutat sigui plena de barreres que impedeixen que les persones puguin exercir de vianants. És en aquest context, en que s'entén millor la transformació d'ús del carrer, ja que cada vegada més esdevé un indret de circulació longitudinal en detriment d'un ús més divers i de convivència amb l'espai públic on els desplaçaments transversals són més difícils de realitzar (WHITELEGG, 1993 i ROGERS, 1997).

Malgrat aquesta situació, el desplaçament a peu no representa una proporció menyspreable de desplaçaments per a la ciutat. Així, el 32,1% dels desplaçaments quotidians que es realitzaven per la ciutat de Barcelona el 1996 eren a peu⁹ (TELLO, 2001).

⁸ Cal tenir en compte que a finals dels anys setanta del segle XX, es parlava de transport i no de mobilitat.

⁹ Pel conjunt de Catalunya l'any 1996, el 33% dels desplaçament per motiu de treball i estudi es feien per mitjans somàtics (MIRALLES i CEBOLLADA, 2001a).

La bicicleta és l'altre mitjà de transport amb una font energètica somàtica. La bicicleta, amb un centenar d'anys d'existència, segueix una evolució semblant a la dels desplaçaments a peu, però més endarrerit en el temps. El major radi de cobertura de la bicicleta enfront del caminar fa que aquest mitjà de transport fos encara un mode adaptat a les necessitats de la ciutat de primera meitat del segle XX, en tant que es tractava d'una ciutat compacta i contínua i d'unes dimensions abastables per a la bicicleta. No va ser fins al 1960 que als Països Baixos van igualar-se els quilòmetres recorreguts en bicicleta amb els corresponents als desplaçaments en automòbil (SANZ, 1996b). Així, a la primera meitat del segle XX la bicicleta era emprada d'una manera important per anar a treballar: en alguns casos aquesta xifra, com queda reflectit en un estudi de Kate Liepmann sobre setze firmes industrials de diverses capitals britàniques, se situava entorn del 30% (OYÓN, 1999). En conjunt, a les ciutats britàniques, l'ús de la bicicleta per anar a treballar va arribar al màxim a la dècada de 1940-49. En la primera meitat del segle XX, la bicicleta va tenir una evolució en el seu ús creixent, mentre que els desplaçaments a peu van seguir una evolució negativa al llarg de tot el segle, inclosa la seva primera meitat (POOLEY i TURNBULL, 1999).

L'esclat en el territori que suposa la ciutat funcional amb l'allargament de les distàncies i la prioritat d'ús de l'espai públic per part dels mitjans de transport motoritzats impossibiliten l'ús de la bicicleta com a mitjà de transport quotidià. Així, l'augment de les distàncies i de la velocitat no deixen lloc per a la bicicleta.

L'ús de la bicicleta també suposa un factor d'autonomia ja que es considera que és fàcil d'usar en quasi totes les edats i en qualsevol edat física. Així, s'estima que no més de l'entorn del 10% de la població, ja sigui per edat o per condició física, no és capaç d'utilitzar aquest mitjà de transport en condicions de seguretat acceptables (SANZ, PÉREZ i FERNÁNDEZ, 1999).

3.3.2. Transports exosomàtics d'ús col·lectiu: els mitjans democràtics

Els transports d'ús col·lectiu, com ja s'ha esmentat, es defineixen a partir de la capacitat de transportar un nombre elevat de persones. No obstant, n'hi ha de molt diversos, ja sigui per les seves característiques tècniques, gestió, infraestructures que requereixen, etc. Dels transports que ofereixen un servei regular i obert al conjunt de la població pot distingir-se entre el transport per carretera i el servei ferroviari. Entre els primers, es troben els autobusos, tant els urbans com els interurbans, mentre que en el segon subgrup, s'inclou tant el metro com el conjunt de ferrocarrils, ja siguin suburbans o de rodalies, regionals o de llarg recorregut. també el tramvia, que en la recuperació presenta les característiques de metro lleuger s'inclou com a transport ferroviari.

Aquests mitjans de transport presenten l'avantatge de que són abastables pel conjunt de la població però en canvi tenen la servitud de que hom no en disposa a la demanda, sinó quan s'ofereix el servei¹⁰.

Com ja s'ha vist, els transports d'ús col·lectiu tenen en l'actualitat un paper subsidiari per relligar les diferents parts del territori urbà ja que tenen la funció bàsica servir les àrees centrals¹¹ mentre que les connexions perifèriques, els recorreguts orbitals, queden servits únicament pel cotxe. Però anteriorment, en el període d'entreguerres, aquests mitjans de transport eren els hegemònics en les ciutats occidentals.

Si bé la pèrdua de centralitat com a mitjans de transport hegemònics pot semblar una simple conseqüència de l'organització i la forma que pren la ciutat, la realitzat és més complexa en tant que no ha estat un procés ni neutral ni natural.

¹⁰ En alguns indrets, en especial en àrees rurals i de muntanya, sí que existeix un transport a la demanda en que l'usuari estableix hora i lloc pel qual passarà el transport.

¹¹ És obligació que aquells municipis de més de cinquanta mil habitants ofereix transport d'ús públic col·lectiu urbà. No obstant, els municipis menors també poden oferir-ne si ho consideren oportú.

Així, va ser als anys trenta del segle XX quan van començar a desmantellar-se la xarxa de tramvies, just quan es trobaven en el seu auge d'efectivitat: ja a l'any 1939 la majoria de ciutats britàniques havien abandonat els tramvies en benefici dels autobusos com a mitjà de transport "similar" en cert sentit al cotxe (OYÓN, 1999). En aquest procés hi intervingué activament el *highway lobby* (constructors de xarxa viària, fàbriques de cotxes, etc.) i els promotors immobiliaris com a agents privats en conivença amb els agents públics (MIRALLES i TULLA, 2000). Com a resultat, als EUA es va passar dels quaranta mil tramvies en servei el 1936 a només sis mil cinc-cents el 1949 i encara aquesta xifra quedaria reduïda a la meitat deu anys després (WARD, 1996).

A més dels transports col·lectius d'ús públic, existeixen també uns mitjans restringits a certs col·lectius específic. Si bé hi ha el transport escolar, el transport per disminuïts físics, etc. en aquesta recerca es para atenció en el transport col·lectiu d'empresa. Aquest mitjà de transport es troba en retrocés, tal com il·lustren les dades de l'Idescat, i s'assisteix a la seva gradual desaparició.

TAULA 3.3. Evolució del transport col·lectiu d'empresa. Desplaçaments per treball. Catalunya, 1991-1996.

	1991	1996	Variació
Desplaçaments	63.277	47.237	-16.043
Percentatge¹	2,81	2,15	-25,18

1. Sobre el total de desplaçaments per motiu de treball

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades de l'*Enquesta de Mobilitat Obligada* 1991 i 1996 sense explotar, facilitades per l'Institut d'Estadística de Catalunya.

En el marc del model d'acumulació fordista, amb grans unitats productives i rígidesa de torns i plantilles les grans empreses oferien un transport col·lectiu que permetia a la mà d'obra arribar als seus llocs de treball. La fragmentació del procés productiu, la disminució de mida de les unitats productives, la flexibilització de les plantilles i l'ampliació dels torns de treball ha afavorit el constant descens d'aquest tipus de transport. Així, paral·lelament a la internalització de certs costos i impactes, l'empresa externalitza cada vegada més el cost de la mà d'obra per

arribar al treball (TAPIA, 2001). La responsabilitat en poder arribar a la feina recau en el treballador. Aquesta dinàmica s'emmarca en la valorització de la solució individual, aplicada en aquest cas al transport¹².

Darrerament comencen a aflorar les mancances d'accés en transport col·lectiu a molts llocs de treball. Els documents, en forma de pactes de l'ocupació o pactes industrials, que signen els diferents agents socials cada vegada més alerten sobre el tema del transport (Diversos autors, 2001). Però tot i així, és des del camp sindical on més s'insta en millorar les alternatives al vehicle privat, ja sigui mitjançant la introducció d'incentius a càrrec de l'empresa en l'ús del transport públic col·lectiu, la potenciació del cotxe compartit i la millora i introducció de l'autocar d'empresa, una modalitat del qual és l'autocar-llençadora des d'alguna estació de tren o metro (MARTÍNEZ, 2001)¹³.

3.3.3. Transports exosomàtics d'ús individual: els mitjans selectius

En el grup dels transports que utilitzen una font energètica exosomàtica i que se'n fa un ús individual es troba l'automòbil privat. Aquest mitjà ha estat l'instrument privilegiat per resoldre la mobilitat quotidiana de les persones. En aquest sentit, i tal com s'ha esmentat en el subcapítol anterior¹⁴, es considera que la ciutat funcional és la ciutat de l'automòbil. El cotxe és el vehicle que permet poder arribar, en principi, a tots els racons d'aquesta ciutat segregada, extensa i creixent. Però a més de ser l'instrument entorn del qual es concep l'organització de la ciutat, l'automòbil privat també ha esdevingut el símbol de llibertat i independència personal, en tant que és flexible pel que fa a recorregut, és disponible a totes les hores del dia i, suposadament, trasllada a les persones de

¹² Aquest tema i les conseqüències socials de la seva gradual desaparició es repren i s'analitza en més detall en el subcapítol 4.1.

¹³ El juliol de 2001, la Comissió Obrera Nacional de Catalunya va dedicar la seva escola d'estiu a la "Mobilitat, transport públic i treball". Les ponències d'aquella escola estan editades pels *Quaderns de l'Escola* número 4 de l'Escola de Formació Sindical de Comissions Obreres.

¹⁴ Vegeu el subcapítol 2.1.1

porta a porta. Per tant, el cotxe com a símbol d'estatus reforça encara més la "cotxedependència" de la nostra societat (GARCIA, 1999).

Aquesta extensió en l'ús quotidià de l'automòbil s'ha fet malgrat les limitacions i impactes que aquest mitjà de transport provoca en diferents àmbits. Algunes d'aquestes limitacions i impactes són més visibles mentre que la majoria resten ocults. Aquest fet permet que es continuï garantint l'ús del vehicle privat com element de mobilitat quotidiana.

Potser la limitació més visible és la congestió. Aquest fet ha estat el que ha provocat la (re)introducció selectiva del transport col·lectiu en aquells itineraris més congestionats¹⁵. I és que la mateixa congestió qüestionava d'una manera clara la utilitat d'aquest mitjà de transport: per això és necessari reduir en algunes àrees urbanes especialment denses l'ús del vehicle privat per continuar garantint la seva hegemonia. I és que *en una concentració urbana, la generalització de una ventaja como el automóvil, anula su carácter de ventaja* (SORIA, 1980; 29).

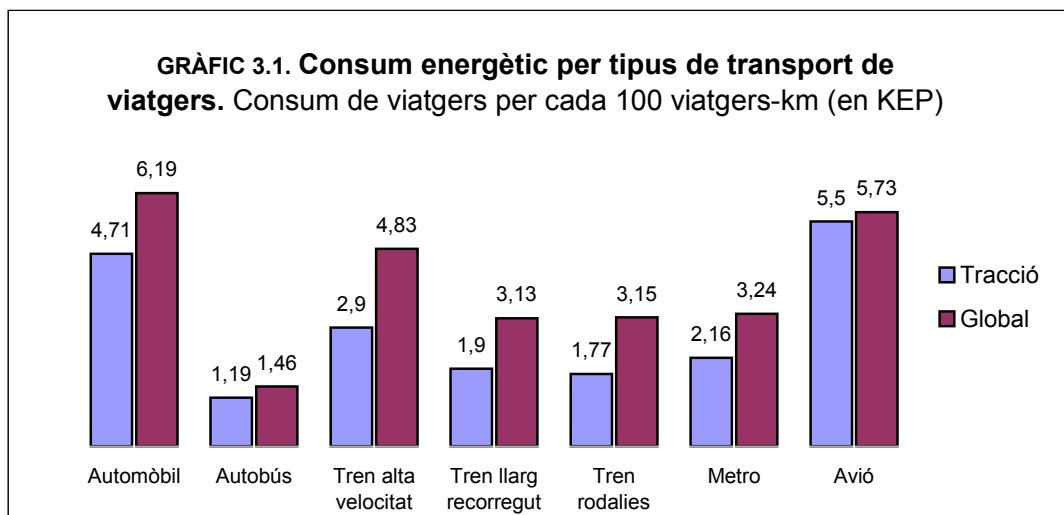
Una altra de les importants limitacions que presenta l'ús generalitzat del vehicle privat per a la mobilitat quotidiana són els impactes en la base ecològica del planeta (l'exhauriment dels seus recursos) i els impactes ambientals (que no se superi la capacitat de càrrega del planeta) (MADDISON, PEARCE i JOHANSSON, 1996). Aquests costos ecològics i ambientals poden resumir-se en el consum energètic, la contaminació atmosfèrica, la contaminació acústica i la fragmentació i ocupació del territori.

Si ja el sector dels transports és el responsable del major consum energètic, el vehicle privat, només en la seva fase de funcionament, n'és un important consumidor. En el conjunt de la UE el sector del transport va esdevenir el 1998 el primer consumidor d'energia amb el 32% del total (EEA, 2002). A més, l'energia

¹⁵ Vegeu el subcapítol 3.1.

requerida prové majoritàriament de recursos no renovables com són el combustibles fòssils derivats del petroli.

El vehicle privat s'ha revelat com el mitjà de transport més ineficient des d'un punt de vista energètic (vegeu el gràfic 3.1.) i la seva dependència respecte el petroli és pràcticament absoluta. Prenent tant el consum energètic necessari per al seu moviment com l'energia consumida al llarg de tot el cicle de vida de l'automòbil¹⁶, el cotxe és el que presenta un major consum per a cada 100 viatgers-km dels mitjans de transport que empren una font d'energia exosomàtica¹⁷.



Font: ESTEVAN i SANZ (1996), p. 70.

Així mateix, la participació dels vehicles privats en les emissions de gasos contaminants produïts directament per la combustió dels motors o bé formats posteriorment a l'atmosfera és una de les causes principals de la contaminació atmosfèrica (WHITELEGG, 1997). Els transports són el principal agent emissor del

¹⁶ El consum energètic en el conjunt de cicle de vida de l'automòbil inclou l'energia necessària per a la seva fabricació, pel seu funcionament, pel seu tractament un cop acabada la seva vida útil i esdevé residu així com la construcció i manteniment de les infraestructures necessàries per la seva circulació.

¹⁷ Pel que fa als desplaçaments que empren energia somàtica, la bicicleta requereix per moure's (cal tenir present, però, que aquest mitjà ha requerit energia exosomàtica en el seu procés de fabricació) 0,15 calories per gram i per quilòmetre mentre que caminar requereix 0,75 calories per gram i quilòmetre (SANZ, 1999).

diòxid de carboni (CO²)¹⁸, monòxid de carboni (CO), òxids de nitrogen (NOx) i compostos orgànics volàtils (COV). Però, en major o menor mesura, també participa de l'emissió d'òxids de sofre (So), partícules en suspensió (PST), metà (CH⁴), òxid nitrós (N₂O), plom (Pb) i amoníac (NH³), entre altres.

L'emissió d'aquestes substàncies té impactes ambientals: són els responsables de l'efecte hivernacle (CO²) i amb ell de l'escalfament del planeta, afecten a la salut humana (és considera que la contaminació atmosfèrica és la causant directa del 6% del total de defuncions) i contribueixen a la pluja àcida i al debilitament de la capa d'ozó estratosfèric (NOx), com a elements més destacats (MONCADA, 2001).

L'augment de la contaminació acústica a les ciutats es relaciona directament amb l'evolució de l'ús dels mitjans de transport i especialment del vehicle privat. La problemàtica acústica és especialment greu en el medi urbà, en aquelles àrees de trànsit intens de manera que la majoria de les ciutats presenten un alt percentatge de la seva superfície a nivells de soroll no recomanables. L'impacte sobre la població de la contaminació acústica afecta el mecanisme del son i el sistema nerviós, així com també presenta efectes sobre el teixit social i la comunicació (TELLO, 2001).

La creixent motorització suposa destinar cada vegada més superfície per instal·lar les infraestructures viàries necessàries que permeten la circulació dels vehicles. Per tant, un nombre de sòl cada vegada més gran es destina al transport¹⁹. La destinació de gran part del sòl urbà per a xarxa viària significa l'expulsió dels usos i usuaris de l'espai públics incompatibles amb el model de

¹⁸ De mitjana, un automòbil emet 20 kg d'aquest gas en un recorregut de 100 km. i és el principal causant de l'efecte hivernacle i amb ell de l'escalfament global del planeta (ESTEVAN i SANZ, 1996).

¹⁹ Entre 1990 i 1998 a la UE es van ocupar entorn de 30.000 ha de sòl (principalment agrícola) per a la construcció d'autopistes (EEA, 2001).

mobilitat basat en el vehicle privat. En síntesi, pot esmentar-se la pèrdua de l'espai públic com a lloc de relació i socialització, la pèrdua de seguretat dels mitjans de transport més febles (els vianants i les bicicletes) així com una pèrdua d'autonomia de mobilitat de certs grups desafavorits com ara les persones grans i els infants (ESTEVAN i SANZ, 1996).

A més, les infraestructures suposen la pèrdua directa d'espais lliures metropolitans, en moltes ocasions sòls agrícoles. També tallen les dinàmiques i fluxos naturals ja que esdevenen barreres (ja sigui per les seves característiques físiques o per la intensitat de trànsit) i interrompen la mobilitat o dispersió de les espècies, especialment de fauna (CAMPILLO, 1994). Finalment, modifiquen el cicle hidrològic agreujant el risc d'inundació allà on l'aigua queda retinguda, dificulten la recàrrega dels aqüífers, modifiquen els cabals naturals dels cursos fluvials i augmenten l'escolament superficial de l'aigua (BORRELL, SOROLLA i COMAS, 2000).

L'extensió de l'ús del vehicle privat suposa un alt índex de perillositat que es plasma en l'elevat nombre d'accidents que es produeixen. Això fa que es consideri l'automòbil com l'arma més mortífera en temps de pau i és la primera causa de mortalitat violenta en les societats desenvolupades i la primera causa de mortalitat en la cohort compresa entre els divuit i els vint-i-cinc anys. Així, la cultura de l'automòbil ha aconseguit imposar la legitimació i l'acceptació social de la inseguretat en allò que afecta directament a la conservació de la vida humana (MADDISON, PEARCE i JOHANSSON, 1996 i ESTEVAN i SANZ, 1996).

El temps que es dedica a l'automòbil resta poc visible i habitualment no és tingut en compte a l'hora d'avaluar tots els impactes del cotxe. La visió més estesa és que l'automòbil representa un estalvi de temps en tant que pot assolir una velocitat tecnològica²⁰ elevada. Si es fila més prim, la velocitat de circulació, aquella que depèn de les condicions del trànsit, és més baixa que l'anterior.

Finalment, pot arribar-se a considerar la velocitat porta a porta, és a dir, la relació existent entre el punt de sortida i el lloc de destinació final i el temps tardat en recorre-la. En aquest darrer cas, la velocitat torna a ser menor que en els dos precedents. Però el que no és habitual calcular és el temps esmerçat en el cotxe: sent-hi a dins, tant aturat com circulant-hi; el temps esmerçat a treballar per pagar el vehicle, el seu manteniment, l'assegurança, la benzina, les infraccions, els impostos, etc. Tot plegat, dóna un nombre d'hores dedicats al cotxe en un període de temps determinat que dividint-ho pel nombre de quilòmetres realitzats en aquest temps s'obtindria la velocitat social. Aquesta velocitat se situaria entorn dels 10 km/hora en tots els estudis realitzats per a diferents països (ILLICH, 1974, NAREDO i SÁNCHEZ, 1992 i DUPUY i ROBERT, 1979).

Finalment, l'extensió de l'ús del vehicle privat s'ha fet en base a la no comptabilitat de la totalitat de costos que genera el transport (REQUENA, 2001). D'aquesta manera, els impactes ambientals i socials derivats del model de mobilitat són considerats externalitats i no queden internalitzats en els comptes del transport. Una part important dels costos del transport resten ocults i són més fàcilment visibles aquells que cal pagar individualment per tal de poder desplaçar-se: en el cas del vehicle privat inclou com a mínim els costos directes interns²¹ més el cost temporal²². En canvi no es tenen presents ni els costos directes externs, és a dir, aquells que paga el conjunt de la societat²³, ni els costos indirectes, que són els que no estan relacionats amb el desplaçament²⁴, ni el cost de la velocitat social proposat per Illich (ILLICH, 1974). Per tant, es dóna una diferència entre el cost real del transport, el cost global, i el que en paga directament cada usuari, el cost pagat. I aquesta diferència entre els dos conceptes beneficia al transport en vehicle privat.

²⁰ La velocitat tecnològica fa referència a aquella a la qual pot circular màquina, sense cap altra restricció que la pròpia que imposa la tecnologia (MIRALLES, 2002a).

²¹ En ells s'inclou la benzina, el manteniment, l'amortització del vehicle, l'assegurança, etc.

²² Pel que fa al cost temporal, el més visible és el que fa referència al temps per anar de porta a porta.

²³ En ells s'inclou aquelles despeses relacionades amb el desplaçament i fan referència al consum d'energia, accidents, contaminació, ocupació d'espai, etc.

Però aquest desequilibri entre les diferents concepcions de considerar el cost de moure's en vehicle privat, es reforça encara més en favor del cotxe amb la introducció del concepte de cost percebut. Aquest fa referència al cost que cada usuari percep per fer un determinat trajecte. I en el cas de l'automòbil d'ús privat només es tenen en compte els costos variables, els immediats com són la benzina, el peatge... D'aquesta manera, l'usuari només percep com a costos del cotxe una part dels que realment paga. D'aquesta manera es dona una competència desigual entre els mitjans de transport exosomàtics d'ús col·lectius i els mitjans de transport exosomàtics d'ús privat degut a que el sistema de preus juga a favor de l'automòbil (REQUENA, 2001).

El caràcter depredador del vehicle privat envers el medi ambient, el nivell de congestió que ja comporta la seva presència en el medi urbà, fa que aquest mitjà de transport sigui difícilment generalitzable, tant a la ciutat²⁵ ja que es veuria abocada al col·lapse social i ambiental com globalment ja que sobrepassaria els seus límits ecològics i mediambientals de la capacitat de càrrega del planeta (WHITELEGG, 1997). Pel fet de que l'automòbil no sigui generalitzable pel conjunt de desplaçaments que es fan a la ciutat fa que es pugui parlar del caràcter antisocial d'aquest mitjà de transport (REICHMANN, 1995).

²⁴ En aquest grup n'hi ha de quantificables (com la construcció d'infraestructures) i de no quantificables (com l'exclusió social).

²⁵ En el capítol posterior es tracta de les persones que no tenen accés quotidià al vehicle privat. Vegeu el capítol 4.

3.4. Condicionants a les diferents maneres de moure's

Si bé existeixen tot un seguit de formes diferents de moure's (tal com s'ha posat de manifest en l'apartat anterior²⁶) això no significa que l'ús dels diferents mitjans de transport sigui homogeni per a tots els indrets de la ciutats ni pels distints col·lectius i grups socials. Més enllà de la primera forma de desplaçament en els temps, el caminar, la introducció dels altres mitjans de transport ha suposat un ús desigual d'aquests.

A més, l'ús dels diferents mitjans de transport evoluciona i canvia amb el temps. Les tendències generals en l'evolució de la mobilitat per treball (tot i que són característiques del conjunt de la mobilitat, independentment del motiu) són: l'augment de l'ús dels mitjans de transport exosomàtics d'ús privat, i el retrocés de l'ús dels mitjans de transport exosomàtics d'ús col·lectiu i dels transport somàtics individuals (POOLEY i TURNBULL, 1999).

Pel que fa a la utilització dels diferents mitjans de transport està relacionada amb tot un seguit de variables territorials i socials. Aquestes variables no es troben aïllades, sinó que s'interrelacionen entre elles i en cada cas cadascuna pot tenir un pes distint a l'hora d'explicar l'ús dels mitjans de transport.

²⁶ Vegeu el subcapítol 3.3.

TAULA 3.4. Mitjà de transport al lloc de treball des de 1890 (%). Gran Bretanya

Dècada	Mitjà de transport							
	A peu	Bicicleta	Tramvia	Autobús	Tren	Metro	Moto	Cotxe/ camió
1980-99	59,4	2,0	16,8	5,0	9,8	5,0	0,0	0,0
1900-09	49,4	11,2	11,6	14,6	10,2	0,4	0,0	1,1
1910-09	40,6	13,3	16,0	9,9	15,4	1,9	0,6	1,9
1920-29	28,5	17,5	10,6	15,3	17,8	2,3	3,9	5,2
1930-39	22,5	19,1	9,7	13,8	18,4	4,1	2,3	9,1
1940-49	17,2	19,6	6,7	23,0	18,3	5,4	2,2	6,0
1950-59	13,4	16,0	2,5	23,3	18,9	4,4	3,0	16,3
1960-69	14,0	5,2	0,2	18,8	16,2	5,3	2,6	35,8
1970-79	13,4	4,5	0,1	15,8	13,2	5,5	1,9	44,5
1980-89	10,3	6,1	0,0	11,7	15,4	5,4	1,8	48,5
1990-98	7,9	6,1	0,2	10,1	17,2	4,5	0,6	52,8

Font: POOLEY i TURNBULL (1999), p. 288.

3.4.1. Entorn urbà

L'entorn urbà, en tant que existeixen estructures i morfologies urbanes heretades²⁷ (tot i que també transformades), es relaciona amb les possibilitats d'ús dels diferents mitjans de transport. L'oferta del transport no és una característica homogènia en el conjunt del territori urbà, sinó que varia segons les diferents zones. Així les possibilitats d'ús dels mitjans de transport està directament relacionada amb l'oferta de cada mitjà. Cal tenir present que l'oferta no només afecta al mitjans de transport exosomàtics d'ús col·lectiu, sinó que també implica a les possibilitats d'utilització del vehicle privat mitjançant l'oferta d'aparcament, organització del trànsit o el disseny del carrer. De la mateixa, l'oferta afecta també els desplaçaments a peu segons l'existència d'itineraris segurs i abastables per als vianants. En aquest sentit, les polítiques de transport condicionen la manera de moure's amb l'oferta diferenciada de cada un dels mitjans (MIRALLES i CEBOLLADA, 2001a).

²⁷ Vegeu el subcapítol 3.1.

Però l'entorn urbà també afavoreix o dificulta l'aplicació de les diferents polítiques de transport segons la morfologia o les densitats urbanes. Efectivament, es relaciona directament l'existència d'una densitat mínima de població amb les possibilitats d'implantar els mitjans de transport exosomàtics d'ús col·lectiu (FOUCHIER, 1997). En aquest sentit, com més inversió calgui i més capacitat de transportar persones tingui un mitjà, més augmenten els llindars mínims de densitat de població. D'aquesta manera, l'extensió de les pautes de ciutat suburbana de baixa densitat que imita els models nord-americans redueix l'oferta de transport col·lectiu o el fa inviable²⁸ (VUCHIC, 1999). Les densitats que presenten aquestes àrees urbanes afavoreixen o justifiquen l'ús del vehicle privat com a únic mitjà de transport²⁹.

També el nombre de funcions que un espai urbà alberga afavoreix o dificulta l'ús d'uns determinats mitjans de transport. Així una àrea multifuncional redueix distàncies i afavoreix l'ús de mitjans de transport somàtics. A l'inrevés, en una àrea monofuncional els ciutadans requeriran recórrer distàncies més llargues per poder accedir a les activitats quotidianes que la ciutat ofereix en altres indrets. En aquestes àrees, que són els espais paradigmàtics de la ciutat funcional, les necessitats de transport exosomàtic és el més important, per les llargues distàncies que cal recórrer tal com s'acaba d'esmentar, i l'exercici de la mobilitat de les persones és la manera que aquell espai acompleixi la funció que té establerta: que la mà d'obra pugui arribar als llocs de treball, que els consumidors accedeixin a comprar a l'àrea comercial o que els residents puguin sortir per realitzar les diverses activitats diàries... Però malgrat aquesta importància, l'àrea que combina la monofuncionalitat amb la baixa densitat i l'ús

²⁸ Es considera que el model d'urbanització dispersa existent a la regió urbana de San Francisco va ser la causa del fracàs de la implantació del tren regional BART (Bay Area Rapid Transit) (HALL, 1996).

²⁹ Un indicador de la major necessitat d'ús del vehicle privat segons densitat urbana pot observar-se en el consum de petroli per resident: així, mentre a Houston, ciutat amb una gran dispersió suburbana, es cremen 1873 litres per persona i any, els habitants de Manhattan només en consumeixen 342 per persona (NEWMAN, 2002).

extensiu del territori sol ser l'espai exclusiu del vehicle privat, l'espai amb una menor oferta de transport d'ús col·lectiu i més "cotxedependent".

Així per a cada entorn urbà se li pot associar una manera de moure's, un mitjà de transport, més ben adaptat a la seva estructura i morfologia. Kaufmann identifica quatre models de vida lligats a la localització residencial: el "ciudadà" és característic de les ciutats central, el "rural" associat al mode de vida de nuclis rurals, el "metropolità" que se'l relaciona a una xarxa de centralitats i, finalment, el "californià" que es característic dels contextos suburbans. En aquests quatre models hi relaciona uns mitjans de transport tipus per a la mobilitat quotidiana: transports d'ús col·lectiu i mitjans de transport de proximitat en el model "ciudadà", vehicle privat i mitjans de transport de proximitat en el "rural", transport d'ús col·lectiu i vehicle privat en el "metropolità" i pel model "californià" hi associa únicament el vehicle privat (KAUFMANN, 2000).

3.4.2. Col·lectiu de pertinença

L'ús dels diferents mitjans de transport també són distints segons el col·lectiu o grup social al qual pertany cada individu. Cada grup té unes vinculacions específiques amb cada un dels mitjans de transport³⁰, de manera que aquesta variable social s'interrelaciona amb la variable territorial abans comentada.

Les pautes específiques de mobilitat més estudiades han estat des de la perspectiva del gènere. Els nombrosos treballs indiquen que les dones són les principals usuàries dels transports exosomàtics d'ús col·lectiu i que també es desplacen més a peu que els homes. I aquestes característiques es donen en totes les ciutats de les societats desenvolupades occidentals. Així, al llarg dels darrers cent anys *men have tended to use faster, more independent and private*

³⁰ En el subcapítol posterior es desenvolupa amb més detall la vinculació de certs col·lectius socials amb el vehicle privat. Vegeu el capítol 4.

forms of transport (bicycles and cars) whereas women have used slower and more public forms of transport (walking, buses and trams) (POOLEY i TURNBULL, 1999; 290).

Els rols que per gènere s'atorguen a dones i homes fa que cadascun dels grups es vinculin de forma específica amb els mitjans de transport. L'ús majoritari dels transports d'ús col·lectiu per part de les dones no significa que aquests estiguin ben adaptats a les seves necessitats ja que aquests s'organitzaven sobretot per unir el centre amb la perifèria per transportar la força de treball masculina amb una ocupació regular de manera que no es cobreixen les necessitats molt més complexes de mobilitat de les dones (acompanyar infants a l'escola, comprar, anar al lloc de treball, etc.) (DROOGLEEVER i KARSTEN, 1999).

Així, les dones tenen un patró espacial de mobilitat més proper a la llar que la que presenten els homes (MIRALLES i CEBOLLADA, 2002). Amb la gradual incorporació de la dona al mercat laboral i l'assumpció d'una nova jornada laboral (ara a la domèstica s'hi afegeix la del treball a fora) aquesta característica no canvia. En aquest sentit, molts dels canvis de lloc de treball de les dones (els realitzats de forma voluntària) es fan per aproximar-lo al lloc de residència i disminuir així el temps de desplaçament de manera que sigui més fàcil conciliar la vida professional i les tasques domèstiques (FAGNANI, 1977).

El repartiment modal de les dones encara es completa a partir de la percepció, rol i victimisme social: d'aquesta manera, es considera que les dones prefereixen viatjar en transports col·lectiu de superfície, com l'autobús, en tant que permet veure l'espectacle del carrer (la ciutat com aparador) i a més en segons quin casos pot ser vist com una manera de trencar l'aïllament social (sobretot en el cas de les dones que s'ocupen exclusivament de les tasques domèstiques). També, el fet de que aquests mitjans de transport no són vehicles tant tancats com ara el metro, tenen la impressió de ser menys vulnerables enfront de possibles agressions. I és que, en definitiva, el fet que les persones usuàries de

l'autobús siguin majoritàriament dones sobretot fora de les hores punta, fa que aquest mitjà formi un "minimón" que no els resulta estrany (ARRANZ, 1986).

Els joves també constitueixen un col·lectiu que sovint se'ls relaciona més intensament amb els mitjans alternatius als exosomàtics d'ús individual. Així l'atenció específica pel que fa a la manera de moure's dels joves se centra en les possibilitats d'oci juvenil, i molt especialment el que es realitza en hores nocturnes, considerat una problemàtica específica d'aquest grup de població. L'especialització funcional de l'espai i la segregació de les àrees d'oci nocturn porta a que els joves estiguin perjudicats per la manca de transports d'ús col·lectiu al llarg de la nit (CONSELL DE JOVES DE BARCELONA, 2000). Això dificulta en gran mesura la utilització dels mitjans col·lectius i somàtics i l'opció de l'ús dels mitjans exosomàtics d'ús individual és més una obligació que una opció: així, el 63% de la gent jove que surt de nit a l'àrea metropolitana de Barcelona, utilitza els mitjans exosomàtics d'ús individual. Pel que fa als transports d'ús col·lectiu el 9% utilitza el metro, el 6% l'autobús, el 4% el taxi i el 4% el tren. La resta, el 13% va a peu. L'ús del cotxe augmenta amb l'edat: mentre que el 30% de joves entre 15 i 19 anys l'utilitzen, aquesta xifra augmenta fins el 63% en el cas de 20 a 24 anys i arriba a un màxim del 75% entre els joves de 25 i 29 anys (DIPUTACIÓ DE BARCELONA, 1998).

Així mateix, l'accés dels joves al vehicle privat també presenta unes problemàtiques específiques: el major cost econòmic i els accidents de trànsit. De fet aquestes dues característiques estan relacionades entre elles. Així aquest és el col·lectiu que més pateix la sinistralitat dels accidents de trànsit. L'any 1998 més de dos mil joves van morir a l'estat espanyol per aquesta causa. Entorn de sis mil en varen quedar ferits (SERRANO, 2000). Aquesta és la primera causa de mortalitat d'aquest col·lectiu. Més enllà de l'anàlisi de les causes de la problemàtica específica dels joves envers els accidents de trànsit, aquest fet comporta un encariment substancial de les taxes d'assegurança dels vehicles privats, ja sigui cotxe o moto, per als conductors més joves. En aquest sentit, la

bibliografia entorn la problemàtica juvenil ressaltava la situació de desigualtat en tant que els mitjans d'ús col·lectiu no s'adaptaven a algunes de les activitats dels joves pel que es veuen abocats a l'ús dels mitjans exsomàtics d'ús individual però que aquests resulten més costosos econòmicament (CONSELL DE JOVES DE BARCELONA, 2000).

Un tercer col·lectiu, el dels immigrants, també se'l relaciona majoritàriament amb els mitjans de transport alternatius al vehicle privat, així com en uns àmbits territorials de desplaçament reduïts, en aquest darrer cas, depenent de la situació legal en el país d'acollida. Així, els que tenen una situació legal regular no tenen tantes traves a utilitzar el territori mentre que els de situació irregular tenen més cura pel temor a una possible detenció. La manca de dades quantitatives per ser un fenomen recent i en certa manera ocult fa que els treballs existents siguin majoritàriament a partir d'anàlisis qualitatives (DOMINGO, CLAPÉS i PRATS, 1995).

3.4.3. *Nivell de renda*

La renda és una variable que també condiona la manera de moure's dels ciutadans. Es relaciona que a un major nivell de renda, més utilització dels transports exsomàtics d'ús individual i a l'inrevés (KAUFMANN, 2000). Però la variable "renda" té un caràcter transversal, és a dir, afecta a tots els col·lectius i grups socials i n'estableixen diferències internes: varien les pautes entre els col·lectius de joves, de dones, d'homes, etc.

La variable renda està relacionada amb la localització residencial. En aquest sentit, les àrees amb una menor cobertura de transport col·lectiu tenen uns preus de l'habitatge inferior que altres àrees de característiques similars. Aquest fet obliga als individus amb rendes més baixes a residir en un entorn urbà amb una cobertura de transport col·lectiu deficitària. Les persones captives d'aquests mitjans de transport, per tant, veuen disminuïdes les seves possibilitats de desplaçar-se per la ciutat i poder gaudir dels serveis i recursos d'aquestes

(CORTÉS i PANIAGUA, 1997). La dificultat de moure's redueix el seu espai vivencial i rebaixa als mínims els desplaçaments que es reduiran, sempre que es pugui, al viatge a la feina de manera que la resta de viatges per satisfer altres activitats quotidianes de la ciutat (sobretot aquells per oci i cultura) ja no es produiran (ALABART, 1994).

També una anàlisi des de la perspectiva de renda permet una aproximació sobre la forma de moure's com a conducta de distinció social. Si bé és cert, tal com s'acaba d'esmentar, que a major renda més ús del vehicle privat, corregit per la localització residencial i segons quins trajectes, el comportament de les persones amb rendes més altes és important en tant que són els grups socials amb més capacitats d'influir canvis de comportament (GARCIA, 1999). És en aquest sentit que es reforça el caràcter hegemònic dels mitjans de transport exosomàtics d'ús individual³¹.

3.4.4. Composició de la llar

Tot i que la mobilitat de les persones se sol considerar i estudiar com una activitat individual el cert és que la composició de la llar i les activitats quotidianes de la família tenen un paper important en l'organització de la mobilitat dels seus membres. Així les activitats dels diferents membres de la llar, les relacions entre ells, les estratègies que s'estableixen per a què tothom pugui arribar als llocs conformen diverses necessitats de mobilitat totes elles interrelacionades que fan que no puguin estudiar-se les pautes dels desplaçaments de manera individual, com a situacions aïllades, sinó en aquest context més global de la llar. Això fa que l'estudi de la mobilitat únicament a través de dades estadístiques no reculli la complexitat de les pautes i conductes de la mobilitat: *individual trips cannot be viewed in isolation, but need to be seen as part of a highly complex series of interrelations of various trips, in home, out-of-home and household activities* (FOX, 1995, 111).

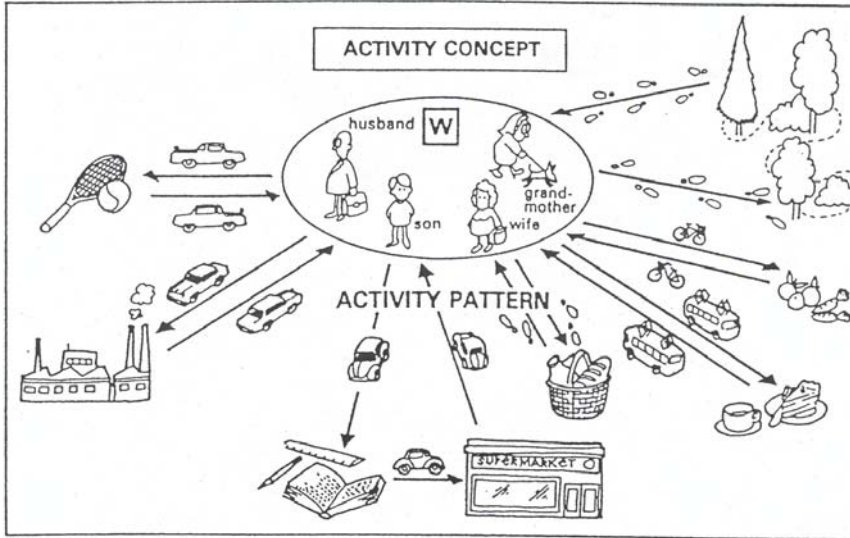
³¹ Aquest tema es reprèn en el capítol següent. Vegeu, en concret, el subcapítol 4.1.

Però són les pautes de mobilitat de les dones les que més s'interrelacionen amb les activitats quotidianes de la família degut a les tasques que aquestes desenvolupen en l'esfera domèstica. Tal com s'ha posat de manifest anteriorment³², en moltes ocasions, entorn de les dones gravita la mobilitat de gran part de la família. Així, les pautes de la mobilitat de les dones són diferents segons l'existència o no de càrregues familiars: les joves sense càrregues familiars fan uns desplaçaments més llargs mentre que les dones amb càrregues familiars tenen un radi espacial més reduït. En aquest sentit, l'existència de membres dependents a la llar fa que les dones pateixin una situació contradictòria: per un cantó, els seus desplaçaments són més propers que els dels homes però per altre cantó, tal com es va posar de manifest a Belo Horizonte, el temps de transport de les dones era tres cops més alt que el dels homes pel seu paper en l'esfera domèstica (BORJA i CASTELLS, 1997).

Així mateix, la introducció de canvis en l'oferta de transport pot modificar la conducta, no només de l'individu que emprerà el nou mitjà de transport ofertat sinó del conjunt de la família. Fox ho exemplifica amb dues figures molt il·lustratives (vegeu il·lustració 3.1.) en les quals es mostra com la introducció d'un nou mitjà de transport (en aquest cas un tramvia) canvia les estratègies de mobilitat de la resta de membres de la família (FOX, 1995) tot revelant una vegada més la importància de la composició de la llar en l'estudi i comprensió de les pautes de la mobilitat de les persones.

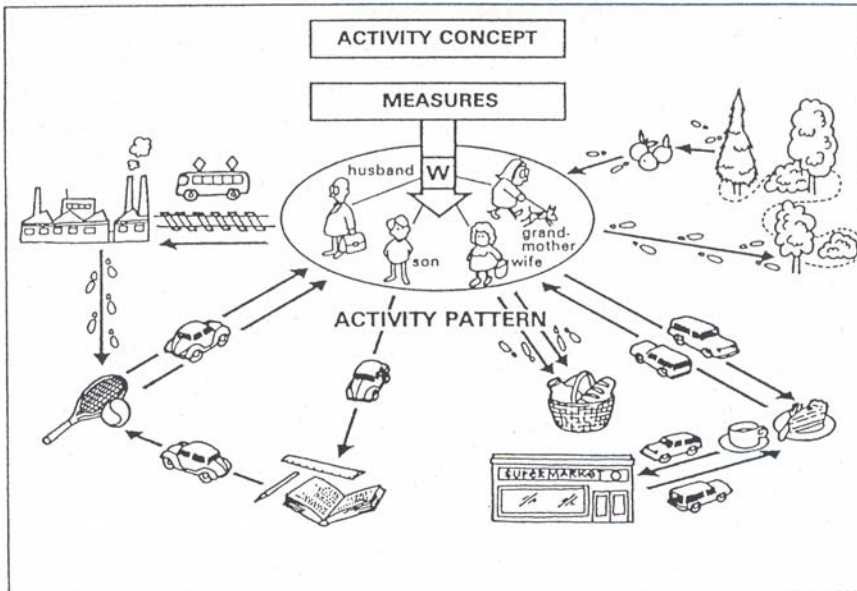
³² Vegeu el subapartat 3.4.2.

IL·LUSTRACIÓ 3.1. Interrelacions entre desplaçaments i activitats



Font: FOX (1995), p.112.

IL·LUSTRACIÓ 3.2. Nous models d'activitat familiar.



Font: FOX (1995), p.113.

3.5 El temps de desplaçament com a transició

La mobilitat quotidiana entesa com el conjunt de desplaçaments efectuats pels individus en les seves activitats socials (TAULER i RAZQUIN, 1992), requereix una inversió de temps per tal de poder realitzar aquests desplaçaments que separen dues esferes diferents: la llar del treball; el treball de l'oci; l'oci de la compra... Per tant, el desplaçament suposa una ruptura entre dues esferes que, a més d'una distància física, el separa una distància temporal. Com que els desplaçaments en la mobilitat quotidiana no són un objectiu per a ells mateixos, sinó una activitat derivada, aquest temps pot ser entès com un cost (REQUENA, 2001) el qual s'ha de reduir en la mesura dels possibles. És des d'aquesta perspectiva que s'entén l'augment de la velocitat amb la introducció dels mitjans de transport exosomàtics³³.

Però el desplaçament entre dos punts i el temps invertit per a la seva realització no tenen perquè ser tractats en negatiu ni molt menys percebuts així per les persones que el realitzen. De fet la percepció i, si es vol, l'activitat que es realitza durant el desplaçament variaran segons el mitjà de transport emprat, segons el col·lectiu de pertinença, segons les preferències personals de cada individu, etc.

Ja anteriorment³⁴ s'ha esmentat com el desplaçament en autobús permet observar la ciutat des de la seva finestra o com, per algunes dones suposava un cert trencament de l'aïllament social.

Així, en el cas de la mobilitat per treball, el desplaçament és una activitat, malgrat que derivada, positiva psicològicament en tant que permet separar dues esferes, la productiva i la reproductiva i permet completar aquesta transició psicològica. Es relaciona que a partir d'un llindar, com més llarg sigui el desplaçament en

³³ Del cost temporal ja se n'ha parlat en el subapartat 3.3.3.

³⁴ Vegeu el subapartat 3.4.2.

temps més important serà el nivell d'estrès de la persona. En canvi, es considera que un desplaçament d'entre vint i trenta minuts és considerat òptim pel canvi d'esferes (BLUMEN, 2000).

Una vegada més, s'han estudiat les diferències de percepció del desplaçament per gènere: en moltes ocasions, les dones viuen aquest trajecte com una de les poques estones seves exclusivament del dia. Es viu el temps de desplaçament com un temps personal i propi. Les dones suburbanes israelianes que utilitzen el vehicle privat en els seus desplaçaments per anar a la feina intenten crear una atmosfera plaent a partir d'escoltar música o programes de ràdio (evitant d'escoltar les notícies) i de gaudir del paisatge no urbanitzat. En l'altra cantó, la congestió de la carretera o el pas per certes àrees urbanes és viscut com una angoixa (BLUMEN, 2000). Així el retorn a casa després del treball és viscut com un moment de respir entre les tasques productives i les tasques reproductives (ARRANZ, 1986).

Capítol 4

SOBRE L'EXCLUSIÓ SOCIAL

En aquest capítol es descriuen els processos d'exclusió del mercat laboral de determinats col·lectius socials a partir de la seva manca d'accessibilitat autònoma a l'ús del vehicle privat. Aquesta nova forma d'exclusió ve determinada per la construcció del model urbà basat en les premisses bàsiques del funcionalisme¹ i en el model de mobilitat associat² que atorga al vehicle privat el rol de principal connector i d'instrument que ha de permetre l'accessibilitat en el conjunt de la ciutat funcional.

Per descriure aquest procés i categoritzar els diferents col·lectius d'exclusió, el capítol s'estructura en cinc blocs. En el primer d'ells es teoritza sobre la relació entre l'exclusió del model de mobilitat hegemònic i l'exclusió del mercat laboral. Per fer això es parteix de la definició del concepte d'exclusió social i s'aplica en el model de mobilitat del territori urbà funcionalista de manera que s'interrelacionen les tres variables (territori, mobilitat i exclusió) per descriure posteriorment aquest nou tipus d'exclusió d'arrel territorial. Aquesta exclusió s'ha d'emmarcar com una de les noves formes prèvies que componen els processos d'exclusió social de la societat postindustrial.

En el segon bloc es fa una proposta de categorització dels diferents grups d'exclusió del mercat laboral a partir de la identificació d'aquests processos en l'entorn urbà que s'hauran descrit en la primera part del capítol i que seran els que en la darrera part de la recerca s'analitzaran en profunditat³.

Els tres darrers blocs d'aquest capítol (el tercer, quart i cinquè) tenen per objectiu la descripció de les categories pròpies de cadascun dels tres col·lectius categoritzats anteriorment. Per fer això, aquests blocs es fixen en la gènesi de la seva constitució com a col·lectiu específic d'exclusió i les seves característiques socials i econòmiques en la societat contemporània.

¹ Vegeu el capítol 2.

² Vegeu el capítol 3.

³ Vegeu del capítol 7 al 10.

4.1. L'exclusió del model de mobilitat hegemònic com a prèvia del procés d'exclusió laboral

En aquesta recerca s'empra el concepte d'"exclusió" en tant que indica estar "fora" del model que en el marc d'aquest treball és el model de mobilitat hegemònic. La imatge del "dins i fora" la proposa Touraine per superar la lògica del "dalt i baix" característica de la societat industrial en la qual la confrontació es dona entre dos grups inclosos en el model, integrats en el sistema (TOURAINÉ, 1991). En aquest sentit, l'exclusió social faria referència al *proceso social de separación de un individuo o grupo respecto a las posibilidades laborales, económicas, políticas y culturales a la que otros sí tienen acceso y disfrutan* (GINER, ESPINOSA i TORRES, 1998; 285). Es refereix, per tant, a una situació de privació en la que es troben determinats col·lectius o individus els quals han estat expulsats del mercat de treball, del consum econòmic i de les relacions socials. Així, el Consejo Económico y Social defineix l'exclusió com l'acumulació de desavantatges mesurades a partir de les privacions respecte a béns considerats bàsics (CONSEJO ECONÓMICO Y SOCIAL, 2001) i la Comissió Europea la defineix com l'allunyament total o parcial del camp d'aplicació efectiva dels drets de l'ésser humà (COMMISSION EUROPÉENNE, 1994). Aquesta darrera definició s'emmarca en el concepte de ciutadania social que proposa Marshall que implica drets civils i polítics, dret a un mínim benestar econòmic i de seguretat i dret a participar plenament del patrimoni social i a viure segons uns nivells dignes de vida (MARSHALL, 1998). Com pot observar-se, el concepte d'exclusió serveix per explicar situacions que els indicadors econòmics difícilment podien quantificar (LEMKOW, TEJERO i TORREBADELLA, 2000).

Com s'acaba d'esmentar, en aquesta recerca el concepte d'exclusos fa referència a estar a "fora" del model de mobilitat hegemònic. Són exclosos del model totes aquelles persones que no tenen la possibilitat d'usar quotidianament i autònomament el cotxe de manera que el seu ventall de possibilitats de treball es veu reduïda per no poder arribar allà on es localitzen les feines. En aquest sentit,

en la nostra societat no tot el conjunt de la població té garantit l'accés autònom quotidià al vehicle privat⁴. Així pot parlar-se del caràcter hegemònic del vehicle privat, emprant aquest terme en *sentit gramscian* (ESPASA, 1987 i FERNÁNDEZ, 2001): tot i servir a uns determinats grups de població s'ha construït un discurs intel·lectual, moral i polític entorn seu que el fa l'instrument idoni per resoldre les necessitats de mobilitat i accessibilitat del conjunt de la població legitimant la mobilització de recursos i una planificació territorial pensant en l'ús de l'automòbil privat.

Així, el patró de mobilitat hegemònic pel que fa a l'ús dels mitjans de transport és el que realitzen els homes, sobretot de classe mitja i alta, i en edat productiva (TELLO, 2001). Aquestes pautes passen per un ús majoritari del vehicle privat mentre que la resta de mitjans juguen un paper subsidiari. Però la resta de col·lectius tenen una vinculació amb el cotxe diferent a l'hegemònica i que erròniament pot confondre's per general o la més estesa.

Però el fet de quedar-se sense la possibilitat d'utilitzar el vehicle privat significa també quedar-se sense la possibilitat de poder arribar autònomament a aquelles àrees urbanes no cobertes pel transport col·lectiu. Cal tenir present que, a més de les diferències entre àrees, existeixen les diferències horàries. És a dir, per a una persona amb vehicle privat la possibilitat d'arribar a diferents hores o dies no representarà cap dificultat. Ara bé, els individus exclosos del model hegemònic tindran moltes més dificultats o fins i tot els serà impossible arribar a segons quins llocs i sobretot a segons quines hores. En aquest sentit, en el dies feiners i durant el dia l'entorn urbà presenta fortes diferències segons l'accessibilitat en transport col·lectiu. Així la ciutat, en dies festius i especialment de nit,

⁴ De fet, segons Ferri, el 55% de la població de Catalunya no disposa de permís de conduir i que, de la resta, el 12% no té accés al vehicle privat de manera autònoma. Així, només el 33% de la població catalana pot permetre's moure's en cotxe a diari (FERRI, 2001). Per tant, el grup de persones excloses en aquest model de mobilitat és quantitativament molt important ja que suposa que més de la meitat de les persones no poden disposar habitualment d'un cotxe. Per tant, el grup de persones excloses en aquest model de mobilitat és quantitativament molt important ja que suposa que més de la meitat de les persones (de totes les edats) no poden disposar habitualment d'un cotxe.

s'homogeneïtza: és el regne dels qui es desplacen en vehicle privat a no ser que la distància i l'entorn urbà permetin anar en mitjans alternatius com ara caminant o en bicicleta. Per tant, la negació a l'accés al vehicle privat significa l'exclusió, almenys parcial, a l'ús de la ciutat i a la participació de les diferents activitats que aquesta ofereix. Negació parcial perquè la localització residencial és una variable que podrà suavitzar aquesta exclusió o bé agreujar-la. Alabart alerta que són les persones amb rendes més baixes, les quals han de prioritzar una cerca d'habitatges a uns preus més assequibles i per tant situades en àrees amb una cobertura de transport col·lectiu més baixa, les que veuen reduïdes les seves possibilitats de desplaçament. Això farà que disminueixin els desplaçaments de manera que hi haurà una reducció en el seu ús dels equipaments culturals i augmentarà la seva desigualtat d'oportunitats (ALABART, 1994).

Tot plegat fa que alguns autors parlin dels diferents col·lectius d'exclusos com els presoners de la ciutat (VITTADINI, 1991), aquells que, malgrat habitar en el medi urbà, no el poden viure plenament ja que el seu accés a tot el que la ciutat ofereix és limitat. Aquests col·lectius el formen aquells ciutadans que no accedeixen al transport individual i, per tant, són els que es veuen més marginats a l'hora de desplaçar-se i d'arribar als llocs.

Una de les activitats més importants a les que els individus exclosos tenen dificultats per poder arribar és als llocs de treball. Com s'ho faran per arribar a les sis del matí a l'empresa situada en un polígon industrial perifèric si no compten amb un cotxe amb el que desplaçar-se? Amb quin mitjà en sortiran a les deu de la nit, quan acabi el torn de tarda? La impossibilitat d'arribar als llocs de treball els exclou, almenys parcialment, del mercat laboral. Com a mínim, els dificulta enormement el simple fet de poder recórrer la distància entre l'habitatge i la feina i el fa vulnerable a qualsevol canvi ja sigui causat per una deslocalització empresarial o bé per la precarietat creixent existent en el mercat laboral (feines temporals, de curta durada, intercalant períodes de feines amb altres d'atur, etc.). Enfront d'un context socio-laboral caracteritzat per la precarietat (LAUTIER, 2000),

la dificultat de desplaçament fa que, en el nostre marc territorial i econòmic, per aquelles persones sense cotxe, els exclosos del model de mobilitat, presentin alts graus de vulnerabilitat i un fort risc d'exclusió del mercat laboral. La cerca d'alternatives i estratègies per superar aquesta situació es veu clarament dificultada en aquest context de constant canvi, d'absoluta incertesa i de gran dosis de precarietat.

La literatura acadèmica dóna molta importància a l'exclusió del mercat laboral on sovint es relaciona la situació d'atur amb l'exclusió social (ESPLUGA, LEMKOW i BALTIÉRREZ, 2001). Paugam considera que la inseguretat o el trencament amb la vida laboral és la primera etapa del procés de desqualificació social que condueix a l'exclusió social⁵ (PAUGAM, 1996). És en aquest marc en que cal situar la gravetat de les dificultats per poder accedir a nombroses àrees de la nostra ciutat: en l'apartat posterior queda palès com els grups socials que presenten un accés més baix al vehicle privat són també els col·lectius amb unes taxes d'inactivitat laboral i d'atur més altes⁶. Per tant, de la mateixa manera que es pot considerar l'exclusió econòmica (a partir dels dèficits econòmics) com un procés d'exclusions prèvies, l'exclusió del mercat laboral pot presentar també un cúmul d'exclusions, com ara l'accés al vehicle privat.

Així, en el model territorial i de mobilitat basat en el vehicle privat, el sentit dels "sense cotxe" (SANZ, 1996) pren força i es dibuixen com un nou grup urbà amb els seus drets de ciutadania retallats.

L'"exclusió" a l'ús quotidià del vehicle privat no és un element nou. Evidentment, no es tracta que abans hi hagués més persones conductores que les que existeixen avui. Els índexos de motorització de les societats occidentals han

⁵ En la segona etapa, les seves condicions econòmiques empitjoren i l'individu es fa dependent de les prestacions econòmiques. Amb tot els vincles socials es mantenen intactes. En la tercera etapa es produeix la ruptura total amb els vincles socials (ESPLUGA, LEMKOW i BALTIÉRREZ, 2001).

⁶ Vegeu el subcapítol 4.2.

augmentant d'una manera important en les darreres dècades. Durant els darrers vint anys (1981-2000) s'ha produït un important creixement del parc de vehicles a Catalunya que ha experimentat un increment acumulat del 77%. Especialment notori ha estat l'augment del parc de d'automòbils de turismes, que va passar de 1,7 milions d'unitats l'any 1981 als 2,9 unitats el 2000 (MIRALLES, CEBOLLADA i AVELLANEDA, 2001b). Però la problemàtica apareix i s'agreuja a mesura que el cotxe esdevé un instrument essencial per poder desenvolupar la vida diària amb normalitat. En aquest sentit, també és una exclusió en el sentit de retrocés, com a pèrdua de la possibilitat de poder viure i de poder participar de la ciutat i del mercat de treball sense necessitat del vehicle privat. Per tant, el no accés al vehicle privat esdevé exclusió quan el no poder usar el cotxe quotidianament significa quedar fora, en major o menor mesura, de participar del mercat laboral, com una de les activitats més importants que ofereix la ciutat. Mentre la possibilitat de trobar feina no es relacionava amb la possibilitat d'ús quotidià del vehicle privat no es podria parlar d'exclusió. En aquest sentit, a inicis dels setanta del segle XX, ja s'alertava d'aquest fet i es reivindica el paper dels transports d'ús col·lectiu pels sense cotxe com a mitjà per poder accedir a les activitats i recursos de les ciutats: *Actualmente un gran sector de la población de las grandes urbes no tiene acceso a los servicios e instalaciones urbanas, por no disponer de la necesaria movilidad personal. Su libertad de movimiento queda limitada a causa de la deficiencia de los transportes públicos, así como por su incapacidad de poder adquirir o simplemente utilizar un vehículo particular. Lo que sucede a estas personas cuya movilidad queda limitada es que permanecen aisladas de todo aquello que hace agradable la vida ciudadana. Están en desventaja, però además, y esto sí que es grave, sucede que difícilmente tienen acceso a los servicios primordiales y vitales: empleos, establecimientos docentes, viviendas adecuadas, centros asistenciales y lugares de ocio* (CABRÉ, 1972; 25-26).

La literatura acadèmica data, segons les fonts consultades, l'aparició del concepte d'exclusió a finals dels anys seixanta i principis dels setanta del segle

XX⁷ i el relaciona amb la fallida del model de producció fordista i amb el retrocés de drets que pateix l'estat del benestar (GINER, ESPINOSA i TORRES, 1998). És també en aquest context, de retrocés de l'estat del benestar en que gradualment s'abandonen les solucions comunitàries i s'opta per les sortides individuals sense oferir cap alternativa possible a aquells individus o col·lectius que queden fora de les solucions de caire individual. És en aquest marc que cal situar el triomf del vehicle privat com a instrument privilegiat per a la connexió de les diferents parts d'un territori cada vegada més complex, discontinu i difús. Per tant, els individus exclosos socialment, en el sentit sociològic del terme que serveix per definir les noves situacions derivades de la fallida de l'estat del benestar serien contemporànies d'una exclusió del model de mobilitat que coetàniament esdevé hegemònic en la nostra societat.

Així, alguns autors ho defineixen com el triomf de l'individualisme enfront d'altres mitjans de transport col·lectius (WARD, 1996). Efectivament, la manera d'arribar als llocs de treball cada vegada més és responsabilitat de l'individu i no de l'empresa: les dades mostren com estem assistint en els darrers anys a la desaparició gradual del transport col·lectiu d'empresa. En aquest sentit, la tendència és que aquest mitjà de transport vagi desapareixent i cada vegada siguin menys qui puguin fer ús d'aquest servei⁸. De manera general, són els treballadors els que han d'assumir els costos de poder arribar cada dia a la feina ja que l'empresa externalitza el dret del transport com un problema exclusiu de la força de treball. Òbviament, aquest és un procés gradual i en aquests moments es viuen situacions de desigualtat dins de determinades empreses ja que conviuen treballadors antics que poden fer ús d'aquest dret pel fet que quan van ser contractats l'empresa es feia càrrec d'aquest servei amb treballadors que han accedit més recentment a la feina quan havia desaparegut aquest servei i per

⁷ Mentre Rivero (RIVERO, 2000) situa l'aparició de la noció exclusió apareix per primera vegada en 1965 en l'obra de J. Klanfer *L'Exclusion sociale. Étude de la marginalité dans les sociétés occidentales*, Lemkow, Tejero i Torrabadella (LEMKOW, TEJERO i TORREBADELLA, 2000) situa l'encunyament del terme el 1974 en l'obra de René Lenoir *Les Exclus. Un français sur dix*.

⁸ En l'apartat 3.2.2. ja es mostra el retrocés d'aquest tipus de mitjà de transport d'ús col·lectiu.

tant no tenen aquest dret (TAPIA, 2001). Aquestes desigualtats afecten a aquells col·lectius més febles: els darrers que s'han incorporat al mercat de treball, normalment amb els contractes més precaris. En aquest sentit cal remarcar el fet que nombroses empreses demanen com a requisit per contractar la mà d'obra que la persona posseeixi vehicle propi. No es tracta de feines on el cotxe és l'instrument de treball, sinó simplement on el vehicle és el mitjà per poder arribar al lloc de treball. Aquesta exigència, que suposa una primera selecció de personal en tant que queda exclosa d'aquella feina tothom que no tingui accés al cotxe al marge del seu perfil professional i de la seva vàlua, es fa independentment del tipus de contracte: és igual que sigui un treball temporal de tres mesos (MIRALLES i CEBOLLADA, 2001b)⁹.

La noció "exclusió" té un revers que és la "integració" (GINER, ESPINOSA i TORRES, 1998). Però aquesta integració, per on passa? Quin és el lloc de la integració? es pregunta Rivero (RIVERO, 2000). Per un cantó pot donar-se la temptació de pensar en estendre l'accés i ús del vehicle privat al conjunt de la població i per a totes les activitats. Però, com ja s'ha vist¹⁰, l'ús massiu del vehicle privat presenta un seguit de limitacions ambientals, socials i econòmiques que impossibiliten aquesta opció.

L'altra alternativa passa per l'extensió del concepte de "ciutadania social" de Marshall (MARSHALL i BOTTOMORE, 1998) al conjunt d'individus que no tenen accés quotidià i autònom al vehicle. És el dret a poder viure sense cotxe, que en les societats més avançades ja va començar a formular-se, almenys acadèmicament, a principis dels setanta (WARD, 1996). Per tant, no és tant moure els que han quedat fora del model de mobilitat per incorporar-los a les noves pautes de motorització individual de les darreres dècades com de transformar el

⁹ A l'estat espanyol la relocalització d'una empresa fora del municipi d'origen ha d'anar acompanyada d'un sistema de transport col·lectiu entre la vella ubicació i la nova. Si és en el mateix municipi no existeix aquesta obligació encara que es passi d'un entorn urbà compacta i multifuncional a una àrea perifèrica i deslligada del centre.

¹⁰ Vegeu el subcapítol 3.2.3.

model en el sentit de garantir el dret a la ciutadania social en el marc d'un model ambientalment, econòmicament i socialment més just i cohesionador.

4.2. La formació dels grups d'exclusió

Si fins ara s'ha emmarcat el concepte d'exclusió dins dels paràmetres definits pel model de mobilitat, ara cal davallar un graó més i definir els grups d'exclusió de l'ús del vehicle privat.

Primerament, cal delimitar l'univers poblacional on s'insereixen els grups d'exclusió. El fet de referir-nos en aquesta recerca a la impossibilitat d'ús del vehicle privat com una exclusió prèvia a l'exclusió laboral fa que inicialment, l'univers d'estudi es limiti a la població potencialment activa. Si per població activa s'entén aquella que està en disposició de treballar, independentment de si ho fa o no, per potencialment activa ens referim a totes aquelles persones que es troben dins de l'edat en que legalment és possible treballar: entre el setze i els seixanta-cinc anys.

Aquesta primera limitació fa que alguns dels grups tradicionals que han tingut un accés al vehicle privat baix o nul com són els infants o les persones grans i que sovint se'ls presenta com els col·lectius més afectats pel model de mobilitat basat en el cotxe (ESTEVAN i SANZ, 1996) quedin fora de l'abast d'aquest estudi.

Dins de l'univers dels potencialment actius, es defineixen diferents grups a partir del posicionament social (i no per habilitats individuals) que certs col·lectius adapten de manera que els limita l'accés a l'ús del cotxe de manera permanent. I és que l'accés quotidià al vehicle privat pot venir donat de manera conjuntural o bé de manera estructural. Per conjuntural s'entén la negació a usar el vehicle privat per un espai de temps limitat i que pot fer referència a problemes de l'automòbil (pana, robatori, etc.) o de la persona (retirada del permís de conducció o alguna impossibilitat personal temporal). En canvi, quan es refereix a

una situació estructural vol dir que no pot accedir-se a utilitzar de manera quotidiana el vehicle privat (MIRALLES i TULLA, 2001).

A partir d'aquestes premisses s'identifiquen tres col·lectius que pel seu posicionament social tenen un accés menor a l'ús quotidià del vehicle privat que la mitjana de població. Aquest accés es mesura a partir de la possessió el permís de conduir¹¹. En els tres casos, la variable social és determinant per aquesta vinculació diferent al vehicle privat:

- ❖ el gènere determina que les dones accedeixin menys al cotxe que els homes
- ❖ l'edat fa que els joves presentin uns índexos de motorització menor que la mitjana
- ❖ la procedència sociolingüística suposa pels immigrants extracomunitaris una barrera que els dificulta l'accés al vehicle privat.

La identificació d'aquests tres grups no implica que aquests siguin ni els únics grups possibles ni els únics agrupament de col·lectius potencialment actius¹². És simplement la identificació de tres casos representatius d'una situació d'exclusió derivada dels índexos de motorització.

Podrien haver-se identificat altres grups com el col·lectiu de disminuïts o bé el col·lectiu que tot i tenir com a llengua materna algun dels idiomes oficials a

¹¹ No obstant, el permís no és l'únic element. Orfeu alertava que, a més del permís, la possessió del vehicle i la possibilitat de poder accedir-hi autònomament és summament important per utilitzar-lo quotidianament (ORFEUIL, 2000).

¹² L'enquesta de trànsit de Barcelona de 1994 caracteritzava alguns grups de mobilitat a partir de la identificació subjectiva dels enquestats. Com a únicament vianants s'inclouïen les dones, les persones menors de 18 anys i majors de 55 anys, estudiants, mestresses de casa, jubilats, obrers no qualificats, qui cerca la primera feina, les persones amb ingressos inferiors a les 150.000 pessetes mensuals i els qui no tenen cotxe propi. Com a més conductors que vianants eren homes de 25 a 54 anys, empresaris, professionals liberals, treballadors qualificats, amb ingressos superiors a 150.000 pessetes al mes i especialment els situats entre les 150 i 225.000 pessetes mensuals i amb vehicle propi. Finalment, com a únicament conductor s'inclouïen homes de 18 a 34 anys, professionals liberals, administratius, venedors i treballadors qualificats, ingressos inferiors a 75.000 pessetes mensuals i ingressos superiors a 150.000 pessetes al mes, especialment els de més de 225.000 pessetes mensuals i amb vehicle propi (TELLO, 2001; p.47).

Catalunya, presenten serioses dificultats de comprensió lectora, quan no d'analfabetisme.

La identificació dels tres grups escollits i el seu estudi permet conèixer les característiques d'uns col·lectius quantitativament importants en la nostra societat, en els casos determinats pel gènere i l'edat, i quantitativament creixents en el cas determinat per la procedència sociolingüística. Pel que fa als altres grups nomenats en el paràgraf anterior, les seves especificitats com a col·lectius i unes problemàtiques concretes amb el conjunt dels mitjans de transport (i no només amb el vehicle privat) han fet que no fossin l'objecte d'estudi d'aquesta recerca. Cal insistir, no obstant, que el seu estudi no significa la negació de l'existència d'altres col·lectius potencialment actius amb problemàtiques específiques en la seva vinculació als vehicles privats.

Els tres col·lectius que són objecte d'estudi coincideixen amb els grups que habitualment es classifiquen com a col·lectius en situació d'exclusió social o bé en risc d'exclusió (LUCAS, GROSVENOR i SIMPSON, 2001). I és que una de les causes principals d'exclusió social ve determinada, tal com ja s'ha esmentat anteriorment¹³, per la posició que les persones ocupen respecte el treball. L'atur, doncs, és un dels principals problemes de la societat postindustrial actual i la circumstància principal que determina la pèrdua de recursos (econòmics, culturals, de prestigi o de poder) i, per tant, genera situacions de desigualtat social (ESPLUGA, LEMKOW i BALTIÉRREZ, 2001).

Així, els col·lectius de població potencialment actius amb un menor accés al vehicle privat són també els col·lectius que presenten unes taxes d'activitat i unes taxes d'ocupació més baixes (tot i que el col·lectiu d'immigrants extracomunitaris presenta una situació diferent i una problemàtica estadística específica).

¹³ Vegis l'apartat 2.3.1.

Les dades per a Catalunya de l'any 2000 serveixen per exemplificar aquest fet: mentre que la taxa d'activitat general era del 53,2%, per a les dones aquesta taxa davallava fins al 43,1% mentre que pels joves entre els 16 i els 19 anys era del 32,6% (MIRALLES i CEBOLLADA, 2001b).

TAULA 4.1. Taxes d'activitat (%). Catalunya, 2000

Total	Dones	Joves*
53,2	43,1	32,6

* De 16 a 19 anys

Font: MIRALLES (2001b)

Els col·lectius definits en aquesta recerca a partir del posicionament respecte el cotxe tenen importants coincidències amb els grups socials estudiats per Lucas, Grosvenor i Simpson (LUCAS, GROSVENOR i SIMPSON, 2001). Aquest treball és un dels pocs on s'examina el paper i la importància del transport en la vida dels grups i col·lectius econòmicament i socialment desfavorits. Aquests grups i col·lectius són infants d'escola primària, grups de joves, homes desocupats, dones treballadores per torns, grups de minories ètniques, persones discapacitades, gent gran, grups rurals i bosses ocultes de pobresa¹⁴. En aquest cas l'univers d'on seleccionar els grups no es limitava a la població potencialment activa de la ciutat i per tant apareixen més grups que en aquesta recerca, però sí que apareixen els joves i les dones mentre que els immigrants extracomunitaris s'emmarquen en el grup de minories ètniques.

Però la diferència entre el treball de Lucas, Grosvenor i Simpson i la present recerca resideix en l'itinerari per definir els grups: mentre el treball dels autors britànics es proposa estudiar com les polítiques de transport afecten la vida d'uns grups d'exclusió social prèviament definits, en la present recerca el camí es fa al

¹⁴ En el text original en anglès se'ls denomina: *primary school children, youth group, male unemployed, female shift-workers, minority ethnic groups, disabled people, older people, rural groups* i *hidden deprivation*.

inversa: a partir del posicionament de certs col·lectius enfront del vehicle privat aquestes persones pateixen una situació de desavantatge en l'accés al mercat laboral. Però, en ambdós casos, es considera que la major o menor possibilitat de desplaçar-se, de poder arribar als llocs alleugereix o dificulta els processos d'exclusió social.

En aquesta recerca, la identificació dels col·lectius amb dificultats d'accés al vehicle privat es fa a partir de l'estudi de la normativa legal espanyola (MINISTERIO DEL INTERIOR, 1997, MINISTERIO DEL INTERIOR, 2000) per poder obtenir el permís de conduir automòbils de turisme i a partir dels censos de conductors de la *Dirección General de Tráfico* (DGT, 1999)¹⁵.

A l'estat espanyol, l'obtenció del permís de conduir passa per una sèrie de requisits previs que ha d'acomplir tothom que vulgui conduir. Aquests requisits són el passar satisfactòriament una prova teòrica escrita, una prova pràctica i una prova mèdica. A més, la normativa delimita l'univers de les persones que vulguin obtenir el permís de conduir, ja sigui per motius d'edat, de residència així com també permet la convalidació de permisos de conduir de certs països per l'espanyol¹⁶.

Si bé l'anàlisi de la normativa ja és un element clau per explicar algunes situacions d'exclusió, en altres casos aquest marc normatiu és clarament insuficient. És per això que l'anàlisi dels censos de conductors és l'instrument que servirà per corroborar l'existència dels col·lectius amb un accés menor al vehicle privat. I és que la possessió del permís de conduir és la clau que permet accedir al cotxe, és el primer escull a superar per poder conduir quotidianament un vehicle.

¹⁵ Al llarg de tota la recerca quan es parla del permís de conduir es refereix als de la classe B, és a dir, aquells que permeten la conducció dels anomenats automòbils de turisme. Per tant, no es referirà ni als permisos de conduir professionals (classes C i D), ni als dels cossos diplomàtics ni als permisos militars.

¹⁶ El desenvolupament de l'anàlisi de certs aspectes normatius es fa en detall quan són la clau explicativa del baix nivell d'accés al vehicle privat d'algun col·lectiu en concret.

Però, òbviament, amb la clau no només pot conduir-se un automòbil: és necessari el cotxe. Per tant, l'univers que aquí es descriu i la quantificació de les persones (sempre que es pugui) dels col·lectius que no tenen permís de conduir només són una part de les persones que no poden fer un ús quotidià del vehicle privat. Efectivament, si bé per constriccions estadístiques les variables emprades per definir i quantificar els tres col·lectius són les ja esmentades marc normatiu i cens de conductors, això no vol dir que qui ja està en possessió del permís de conduir pugui accedir a un cotxe.

D'aquesta manera, les variables serveixen per corroborar l'existència de col·lectius diferenciats de la mitjana de la població potencialment activa ja que es tracta de persones que, almenys legalment, no poden conduir, que no estan autoritzats a poder fer-ho. Però l'univers de persones que no poden accedir quotidianament al vehicle privat és molt més ampli tal com ja s'ha posat de manifest en aquesta recerca¹⁷.

4.3. La vinculació de les dones amb el vehicle privat

L'ús diferenciat de l'espai i les distintes pautes de mobilitat per raó de gènere és motiu de preocupació i estudi des de les darreres dues dècades per la geografia¹⁸ a diferència dels altres dos col·lectius objecte d'estudi en aquesta recerca sobre els quals la reflexió acadèmica d'aquesta problemàtica ha estat més mins.

Els diferents rols que se'ls atribueix a dones i homes per motius de gènere suposa que cada un dels dos sexes es posicionin de manera diferenciada enfront del vehicle privat o, en altres paraules, que es donin diferències en el repartiment dels recursos domèstics, considerant el cotxe com un d'aquests recursos (ADAGIO, 2001 i SABATÉ, RODRÍGUEZ i DÍAZ 1995). Sabaté veu en el menor accés

¹⁷ Vegeu el subcapítol 4.1.

¹⁸ Aquest tema ha quedat recollit anteriorment. Vegeu el subcapítol 3.3.

de les dones en el vehicle privat una de les quatre limitacions de la mobilitat femenina: la limitació social¹⁹ (SABATÉ, 1986).

Això queda reflectit en els índexos de motorització, mesurats a partir de les dades del cens de conductors (DGT, 1999). En ell es mostra com, per a l'any 1998, a l'estat espanyol hi havia 6,4 milions de dones conductores enfront d'11,5 milions d'homes, xifres que signifiquen que de cada cent persones que condueixen 35 són dones i 65 són homes. Si s'analitza per a cada gènere, el 74,4% dels homes majors de divuit anys tenen permís de conduir enfront del 38,8% de dones.

**TAULA 4.2. Proporció de possessió del permís de conduir per gèneres.
Estat espanyol, 1980-1998**

	% Homes	% Dones	Total
1980	77,1	22,9	100
1998	64,2	35,8	100

Font: Elaboració pròpia a partir de DGT (1999).

Tot i que el conjunt de població femenina no és homogeni i existeixen importants diferències internes segons edat i categoria social, això no priva que es pugui parlar de l'existència d'un col·lectiu definit pel gènere perquè les diferències d'accés al vehicle privat mesurat a partir de la possessió del permís de conduir de les dones sempre és inferior per a cada grup d'edat o escala social que la dels homes (DÍAZ, 1989). Això es posa de manifest també en treballs sobre grups de població específics amb estudis superiors i de població jove: en un estudi sobre els hàbits de mobilitat per accedir al campus universitari de Bellaterra de la UAB es mostra que tant la possessió del permís de conduir com la possessió d'un vehicle i les possibilitats del seu ús és sempre inferior en el cas de les dones que

¹⁹ Les altres tres limitacions són la funcional, la temporal i l'estructural.

dels homes, independentment del col·lectiu universitari al que pertanyin (MIRALLES, 2001)²⁰.

Aquesta situació de desigualtat es repeteix també pels diferents grups d'edat: en totes les cohorts el percentatge de dones conductores és sempre més baix que en el d'homes, fins i tot en aquelles edats on les dones presenten l'índex de motorització més alt (dels trenta als trenta-quatre anys). Però tal com es veu en la taula 4.3. les diferències per gènere més abrumadores es troben en els grups d'edat més avançats i especialment en la cohort de seixanta a seixanta-quatre anys. Aquest fet es deu al baix índex de motorització de les dones en edats més avançades ja que els homes presenten uns índexos molt elevats en la majoria dels grups d'edat (entre els vint-i-un i cinquanta-nou anys l'índex no davalla mai del 70%). El màxim masculí es troba en el grup de quaranta-cinc a quaranta-nou anys, una edat més avançada que la del màxim femení (recordem que era dels trenta als trenta-quatre anys).

TAULA 4.3. Proporció de possessió del permís de conduir per gèneres i edat. Estat espanyol, 2001

Grups d'edat	% Homes	% Dones
18 a 20	36,1	20,1
21 a 24	71,7	52,5
25 a 29	85,0	66,6
30 a 34	88,7	67,2
35 a 39	91,7	65,5
40 a 44	92,8	60,4
45 a 49	98,5	48,4
50 a 54	88,5	37,0
55 a 59	86,1	26,2
60 a 64	68,6	13,8

Font: Elaboració pròpia a partir de DGT (1999)

²⁰ Les xifres sobre la possessió del permís de conduir, per col·lectius universitaris eren: dones 53,1% i homes 68,0% entre els estudiants de primer cicle; dones 65,3 i homes 78,6% entre els estudiants de segons cicle; dones 79,1% i homes 89,4% entre el personal docent i investigador, i dones 88,5% i homes 93,5% entre el personal d'administració i serveis.

Tot i que les xifres de finals del segle XX mostren la persistència de la desigualtat en l'accés a l'ús del vehicle privat, les diferències segons gènere s'han escurçat en els darrers vint anys. Fins a finals dels setanta, les dones amb cotxe eren una excepció tal com mostra Coutras per a l'estat francès (COUTRAS, 1996). També les dades del cens de conductors de l'estat espanyol mostren aquesta evolució: el 1980 de cada cent persones que conduïen, el 22,9% eren dones enfront del 77,1% d'homes. Per tant, s'ha donat un increment important en el volum de dones que posseeixen el permís de conduir que en números absoluts ha passat de 2,2 milions als 6,4 milions abans esmentats.

Però cal recordar que el nombre de dones que no tenen un accés al vehicle privat de manera quotidiana és més elevat que el nombre de dones sense permís de conduir. En aquest sentit, Sanz calculava que a meitats de la dècada dels noranta no tenien un accés independent al vehicle privat (inclou tant aquelles dones sense permís com aquelles que, malgrat posseir-lo, no en poden fer un ús quotidià) prop de 4/5 parts de les dones adultes espanyoles (SANZ, 1996a). I és que en les nombroses llars on es posseeix un sol vehicle, a la demarcació de Barcelona són el 46,5%, majoritàriament l'accés quotidià a aquest correspon a l'home (ADAGIO, 2001).

Aquesta manca d'accés al vehicle privat, en una societat que organitza la ciutat i la mobilitat de les persones entorn seu, dificulta la possibilitat de desplaçar-se i *dado que la posibilidad de desplazarse incide en todos los ámbitos de vida de las personas (participación, trabajo, servicios públicos y básicos), el hecho de no poder hacerlo (lo que corresponde a la situación de numerosas mujeres en diferentes edades) limita las posibilidades de beneficiar de los derechos básicos y universales, reduce la autonomía y provoca aislamiento* (ADAGIO, 2001; 5). Per tant, les dones que no estan motoritzades, visquin on visquin, independentment de la seva categoria social, treballin o no, se senten presoneres de la proximitat per poder realitzar la seva vida quotidiana (COUTRAS, 1996). Tot plegat implica

que les dones veuen reduïdes les seves possibilitats d'ocupació (KATZ, 2000) per la seva dificultat d'accés al mitjà de transport hegemònic del model de mobilitat.

Així doncs, les diferències en l'accés quotidià al vehicle privat té importants repercussions en l'àmbit laboral. Aquest fet atorga a les dones unes característiques determinades dels tipus de contracte, les hores de feina, la localització dels llocs de treball, etc. Pooley mostra com la distància de les dones al lloc de treball a la Gran Bretanya és sempre inferior al de l'home (POOLEY i TURNBULL, 1999). Tanmateix, cal tenir sempre present, que les diferències d'accés al vehicle privat segons gèneres s'emmarca dins una situació més àmplia que fa referència als diferents rols que juguen en la nostra societat, tal com ja s'ha esmentat al començament d'aquest apartat. Per tant, la situació laboral específica de la dona en la societat occidental no només s'explica per la seva vinculació amb el cotxe sinó pels motius que condueixen a aquesta vinculació i per les altres característiques emmanades per la condició de gènere. Així, les funcions en l'esfera reproductiva (sobretot el paper de tenir cura dels infants), els més baixos salaris, l'existència de certes ocupacions "femenines" enfront d'altres de "masculines"... són també elements que configuren la posició social de la dona i que té les repercussions en el món laboral remunerat. En aquest sentit, Torns, Carrasquer i Romero estableixen una tipologia d'"oportunitats de mercat" de les dones a partir de dues variables generals: posició de mercat i càrrega familiar. La primera de les variables la determinen la vida laboral (situació laboral i temps en atur) i el nivell cultural (edat i estudis). La segona variable la fixen la realització del treball domèstic i el número de fills. En l'estudi troben que més de la meitat de les dones enquestades tenen unes "oportunitats de mercat" dolentes o molt dolentes (TORNOS, CARRASQUER i ROMERO, 1995). Però això no treu de l'existència i importància de la vinculació al vehicle privat en relació al treball femení.

Tal com s'ha posat de manifest anteriorment²¹, les dones presenten unes taxes d'activitat més baixes, tant a Catalunya com al conjunt de les societats desenvolupades occidentals (MARUANI, ROGERAT i TORNS, 2000), tot i la important incorporació de les dones al mercat laboral dels darrers vint anys. No obstant, hi ha importants diferències internes: la incorporació de les dones al mercat laboral espanyol és més alta entre aquelles que tenen estudis superiors (la taxa d'activitat de les dones amb el doctorat és del 95,0% i de les llicenciades del 83,1%) que aquells amb un nivell d'estudis baixos (11,7% per les dones sense estudis i el 5,4% de taxa d'activitat de les dones analfabetes) (R.P.C, 2000 i SABATÉ, RODRÍGUEZ i DÍAZ, 1995)²².

Una altra característica de la incorporació en el món laboral de la dona són les majors taxes d'atur respecte als homònims masculins (MARUANI, ROGERAT i TORNS, 2000). A l'estat espanyol, en l'any 2000, en algunes zones ja es parla d'una situació d'atur tècnic masculí, és a dir, taxes inferiors al 5%, essent, doncs, l'atur femení el realment existent i l'únic sobre el qual pot incidir-se. Tot i que les diferències en l'atur per gèneres es donen als diferents nivell socio-econòmics, cal tenir present que es donen importants diferències entre dones segons quin sigui el seu nivell d'estudis. Així, les dones amb estudis universitaris, per l'estat espanyol i l'any 2000, registren una taxa d'atur de fins a vuit punts inferior que les dones sense estudis (el 17% enfront del 24,4%) (R.P.C, 2000).

El treball a temps parcial es considera que és un tipus d'ocupació eminentment "femení" i es potencia com una manera de lluita en contra de l'atur i de permetre a les dones la inserció en el món laboral. Aquesta forma de treball és característic de certs països europeus, com els Països Baixos, on les taxes d'atur femení són més baixes. Cal emmarcar l'ocupació a temps parcial com una de les estratègies per conciliar la vida laboral amb la vida familiar. Es tracta, juntament

²¹ Vegeu el subcapítol 4.2.

²² Les diferències en la inserció laboral i d'atur de les dones segons el nivell d'estudi és igualment desigual en la resta de països desenvolupats (MARRY, 2000 i MARUANI, ROGERAT i TORNS, 2000).

amb altres estratègies com ara la flexibilitat horària, de possibilitar la incorporació de les dones als llocs de treball. Però també significa que el pes de l'ajustament al nou patró d'organització familiar recau sobre les dones, ja que són aquestes les que majoritàriament ocupen els llocs de treball a temps parcial: les dones queden "alliberades" de treballar en l'esfera productiva la jornada laboral sencera per poder continuar el treball domèstic (FLAQUER, 2000). L'ocupació a temps parcial està concebuda per a les dones i no pas pels homes (FAGAN, O'REILLY, RUBERY, 2000).

Així, una de les explicacions dels alts índexos de l'atur femení i de la manca de cobertura d'algunes feines de determinats sectors, és el desajust entre demanda i oferta de treball: en alguns sectors específics com el treball agrícola temporer o el sector turístic, s'ofereixen feines de jornada completa (o més) i salaris molt baixos mentre que les dones, preferentment, busquen treballs a temps parcial. En altres ocasions, la localització perifèrica d'una empresa que requereix mà d'obra per aconseguir una producció determinada en un moment puntual impedeix ocupar temporalment a dones per la simple raó que no tenen la possibilitat física d'arribar al potencial lloc de treball. Tot plegat, dificulta la incorporació laboral de nombroses dones i suposa la no optimització dels recursos humans disponibles en la nostra societat (MIRALLES i TULLA, 2001).

Tot i així, l'existència d'aquestes importants bosses d'atur femení en les societats occidentals i, en especial a l'estat espanyol, no comporta la percepció generalitzada de tractar-se d'una situació d'exclusió social. Les diferències de rols en les esferes productives i reproductives entre homes i dones fa que mentre, l'atur dels primers es percebi com a exclusió, en el cas de l'atur femení existeix una tolerància social envers aquesta problemàtica. Aquesta situació dificulta la cerca de solucions (TORNS, 2000).

En definitiva, en les darreres dues dècades s'està donant de manera gradual la integració de la dona en un àmbit que fins fa no gaire era *fonamentalment*

masculí i, com a tal, les línies mestres de la seva organització continuen delatant els interessos i les necessitats dels homes (FLAQUER, 2000; 97). I aquesta integració mostra un seguit de desajustos: els més estudiats des de l'òptica del mercat de treball es refereixen a la conciliació dels rols en l'esfera domèstica amb l'esfera productiva. Però un altre desajust és el desigual accés a l'ús quotidià del vehicle privat: el cotxe, com el mitjà que permet arribar al treball productiu, és concebut sobretot com un instrument per al món del treball dels homes. Per tant, la incorporació de les dones al mercat laboral es fa sense haver resolt les possibilitats d'aquestes de poder arribar als llocs on es localitzen moltes de les activitats productives, que, com ja esmentat repetidament, només s'ha contemplat la possibilitat d'arribar-hi en vehicle privat.

Així, aquest posicionament de les dones respecte l'ús quotidià del vehicle privat determina un ús diferenciat de l'espai segons gèneres que es tradueix en que aquestes localitzen el lloc de treball més a prop que els homes (ROSENBLOOM, 1989, DÍAZ, 1989 i SABATÉ, RODRÍGUEZ i DÍAZ, 1995). En el marc de l'organització funcional de la ciutat²³ amb la dispersió de les activitats productives, l'augment de les distàncies i la fragmentació segons usos i funcions del territori fa que la dones *operate in more geographically limited labour markets than men, reducing their range of opportunities and their bargaining stance within the labour market* (HAUGHTON i HUNTER, 1994; 101).

4.4. La gradual incorporació dels joves en el model de mobilitat hegemònic

Els joves constitueixen el col·lectiu, dels tres definits com a exclosos del model de mobilitat vigent, amb uns límits més difosos entre el que és "ser jove" i les altres esferes, ja sigui la infantesa o el món dels adults. En llengua catalana, el mot "jove" significa "de poca edat" (GIRALT, 1994). Per tant, en aquest primer moment, ser jove significaria no tenir l'edat suficient per fer alguna determinada cosa. I, seguint el sentit estricte de la definició, poden haver-hi joves de moltes edats: es

²³ Vegeu el capítol 2.

pot ser jove per jubilar-se o bé ser jove per treballar, per exemple. És indubtable que en ambdós casos, l'edat no serà la mateixa.

Però el concepte "jove", com a construcció social, es refereix a l'etapa de la vida d'una persona que se situa entre la infància i l'edat adulta. Per acurar més la definició de jove, aquí es prendrà aquella que el defineix a partir dels paràmetres productius, és a dir, aquella que defineix el jove *a partir de les seves capacitats i funcions productives dins de la perspectiva teòrica de la divisió social del treball* (ESPLUGA, LEMKOW i BALTIÉRREZ, 2001; 47).

Per a l'abastament de la vida adulta, entesa com la plena integració social, es requereixen almenys tres condicions: independència econòmica i autoadministració dels recursos que necessita per al seu manteniment (això suposa disposar d'ingressos propis i, per tant, d'un treball); constitució d'una habitatge propi, de la direcció i manteniment del qual se'n responsabilitza i autonomia personal entesa com la capacitat de decidir sobre la seva existència en tots els àmbits (GARCÍA, 1990).

Per tant, la joventut és l'interval entre les diferents etapes del procés social: l'etapa precedent és la infància (la qual es vincula a l'escola i a la família com a elements bàsics de socialització) i l'etapa posterior que és el moment en que poden assumir-se les tres responsabilitats abans esmentades, per tant l'adquisició de la plena autonomia com a persona.

Així, entesa la joventut com aquest interval de transició cap a l'autonomia personal, cal distingir entre la maduresa psicobiològica, la jurídica i la social. La primera (que queda definida per l'adolescència) s'abasta entre els 12 i 16 anys amb l'adquisició de les capacitats físiques, sexuals i intel·lectuals dels adults (GARCÍA, 1990). La segona es refereix al gradual assoliment de drets que les persones van adquirint a mesura que avança l'edat. Si bé l'adquisició d'aquests drets tenen una vessant normativa, la qual cosa significa abans d'una edat

concreta no poden realitzar-se, també han d'existir les possibilitats reals que permetin el seu ple exercici. En aquest sentit, l'emancipació legal no significa l'emancipació social, de manera que es dóna un desequilibri entre el reconeixement legal de les seves capacitats com adult i la manca de condicions socials per fer-les operatives (CARRIÓN, 1985).

És en aquest sentit que els límits d'edats que tradicionalment delimitaven les diferents etapes són qüestionats degut a les dificultats d'abastar la funció que socialment "pertoca" a cada una de les etapes establertes: així, les dificultats per assolir o mantenir un habitatge, una família i una feina no són exclusives d'un grup d'edat determinat. D'aquesta manera, *la fragilitat en l'ocupació ha anat ampliant aquest límit d'edat, fins acollir grups tradicionalment considerats adults* (ESPLUGA, LEMKOW i BALTIÉRREZ, 2001; 48).

Dins de la gradual adquisició de drets jurídics es troba la possibilitat de posseir el permís de conduir. La data mínima per poder accedir al permís de conduir vehicles de turisme és als divuit anys²⁴. Per tant, amb la normativa vigent (MINISTERIO DEL INTERIOR, 1997) l'accés al vehicle privat de manera autònoma no és possible pels joves menors d'aquesta edat.

Però l'accés als drets dels ciutadans adults de la nostra societat no significa que es donin sempre les condicions per tal que aquests els puguin exercir. Així, la possessió del permís de conduir augmenta d'acord amb l'edat i, per la població total, no és fins a la cohort de trenta-cinc als trenta-nou anys que s'arriba al màxim de població d'aquella edat amb el permís de conduir. Tal com ha quedat reflectit en l'apartat anterior sobre les desigualtats per gènere²⁵, es dóna una diferència notòria entre els màxims de possessió del permís de conduir per gèneres: així mentre les dones, com a reflex de l'increment de motorització

²⁴ Als setze anys hom pot treure's el permís de conduir motocicletes sense sidecar de baixa cilindrada

²⁵ Vegeu l'apartat 4.3.

d'aquest sexe, el grup majoritari és dels trenta als trenta-quatre anys, el cas dels homes el màxim s'assoleix a la cohort dels quaranta-cinc als quaranta-nou. La xifra de la motorització dels homes, tenint en compte que el model de mobilitat i l'ús majoritari de l'automòbil respon a un patró masculí, mostra com la possessió del permís de conduir, almenys a l'estat espanyol, augmenta amb el pas dels anys, és a dir, amb l'increment de l'edat.

TAULA 4.4. Proporció de possessió del permís de conduir per edat. Estat espanyol, 1998

Grups d'edat	%
18 a 20	29,3
21 a 24	62,3
25 a 29	76,0
30 a 34	78,0
35 a 39	78,6
40 a 44	76,6
45 a 49	68,9
50 a 54	63,4
55 a 59	55,4
60 a 64	40,0

Font: Elaboració pròpia a partir de DGT (1999).

Tal com també s'ha posat de manifest, la possessió del permís de conduir obre la possibilitat de poder usar el vehicle privat de manera quotidiana, però no significa que pugui fer-se sempre. En el campus universitari de Bellaterra de la Universitat Autònoma de Barcelona, d'entre aquells que tenen el permís de conduir, gairebé un 40% no tenen un accés quotidià al vehicle privat (MIRALLES, 2001).

Diferents treballs empírics situen els límits superiors de la joventut als vint-i-cinc o trenta anys, segons els casos (MARTÍN, 1996, ESPLUGA, LEMKOW i BALTIÉRREZ, 2001 i MÓDENES i LÓPEZ, 2000). Aquestes edats coincideixen amb

les dades de possessió del permís de conduir mostrades en la taula 4.4. Així, si es pren la cohort anterior al màxim de motorització com l'edat límit de ser jove, en aquesta recerca s'establirien els vint-i-nou anys (inclosos) com el límit de la joventut. En canvi, pel que fa als límits inferiors, aquells que marquen l'entrada en la joventut, existeix un consens generalitzat a prendre com a edat els setze anys en tant que és la incorporació jurídica de la persona a la vida productiva.

Aquesta és l'edat (els setze anys) en que s'arriba a la maduresa jurídica laboral. És la fita, doncs, que marca l'edat inferior de la joventut²⁶. De les tres condicions que es considera que les persones han de reunir per assolir socialment el món adult, el treball és considera com l'element principal. És el que permet l'assoliment de les tres condicions esmentades: sense treball no hi ha ingressos que et permetin la independència econòmica, ni la possibilitat d'assolir i mantenir un habitatge ni la possibilitat d'autoadministrar els propis recursos. És per això que es considera que l'atur juvenil és la raó fonamental que allarga la joventut i impedeix l'emancipació.

En general, els joves presenten unes taxes d'atur que són superiors a les taxes mitjanes. En aquest sentit, una gran proporció de joves estan desocupats (OIT, 2000). Tot i que es donen diferències notables entre països, l'atur juvenil presenta unes taxes que en moltes ocasions són més del doble de la mitjana. En el marc europeu, l'estudi de Kieselbach (KIESELBACH, 2000) mostra aquestes diferències (vegeu taula 4.5.).

Aquestes taxes, a més de mostrar les diferències entre joves i població total, mostren com en alguns països, entre ells l'estat espanyol, la proporció de joves que volen treballar i no poden fer-ho és superior a un de cada tres. A més dels que no poden treballar, cal tenir present un nombre elevat de joves que estan subocupats, és a dir, que treballen menys hores de les que voldrien (OIT, 2000).

²⁶ Els setze anys és l'edat que separa, jurídicament, la infància de la joventut. L'escolarització obligatòria s'acaba als setze, moment en que pot accedir-se al mercat laboral.

TAULA 4.5. Taxes d'atur general i juvenil (menys de 25 anys) en sis països europeus, 1997

PAÏSOS	TAXA ATUR GENERAL	TAXA ATUR JUVENIL
Alemanya	9,7	10,3
Suècia	10,2	20,9
Bèlgica	9,5	23
Grècia	9,6	31
Itàlia	12,1	33,1
Espanya	20,9	38,8

Font: KIESELBACH (2000), p. 35.

No és l'objectiu d'aquesta recerca analitzar els motius de la relació dels joves amb el mercat laboral però sí d'esmentar les disfuncions que sorgeixen a partir del menor accés dels joves al vehicle privat en relació al mercat laboral en la societat occidental. La menor motorització dels joves en una organització territorial i en un model de mobilitat pensats per moure's en cotxe suposa un escull més en aconseguir la incorporació d'aquests al mercat de treball.

Ja en l'esfera jurídica es troba una primera disfunció entre l'accés al mercat de treball i les possibilitats d'un ús autònom del vehicle privat. Efectivament, hi ha un decalatge de dos anys entre l'assumpció d'aquests drets. Això significa que la incorporació dels joves al mercat laboral es fa sense que aquests, almenys legalment, tinguin resolt l'accés a l'instrument entorn del qual s'ha organitzat el territori.

diversitat horària que dificulta l'establiment d'estratègies que permetin als joves sense motoritzar estar a la disposició del que marquin les necessitats d'un mercat laboral que suposa el canvi constant de feina, d'empresa, de localització i d'horari de treball. I tot això en el marc de la gradual i constant pèrdua del dret col·lectiu d'empresa²⁷ que es dona: en aquest sentit, els joves, els darrers en incorporar-se al treball, tot i que presenten una problemàtica específica pel que a la possibilitat d'usar el cotxe, es troben en una situació de desavantatge enfront del conjunt de col·lectiu de treballadors (TAPIA, 2001).

Així, les possibilitats dels joves de poder obtenir treballs més ben remunerats i que s'ajustin més a les seves preferències es veuen minvades pel seu posicionament respecte al cotxe. Un jove britànic de Hastings ho expressava en aquests termes: *You got to have a car, man, if you want a job-one that pays. There ain't no decent work round here. I'm going me a car and then I'm off to London to look for a proper job* (LUCAS, GROSVENOR i SIMPSON, 2001; 16)

4.5. El difícil accés al permís de conduir espanyol dels immigrants no comunitaris

El col·lectiu definit per la procedència sociolingüística està adquirint més importància en els darrers temps en tant que cada vegada és més nombrós i d'una importància creixent. En aquest sentit cada vegada se li dona més ressò, tant des d'un punt de vista mediàtic com social. Tot i que Catalunya encara no ha arribat als índexos que presenten altres països europeus²⁸, l'arribada de població estrangera augmenta.

²⁷ Aquest tema ha estat tractat àmpliament en els subcapítols 3.2 i 4.1.

²⁸ A finals de 1999 la població estrangera extracomunitària resident representava el 8% de la població d'Àustria, el 6,6% d'Alemanya, el 4% de Suècia i de França, el 3,5% de Bèlgica, el 3,4% de Dinamarca i Països Baixos, el 2% de Gran Bretanya, l'1,3% de Portugal i l'1,1 de Finlàndia i Grècia. En aquest mateix any, el conjunt de la Unió Europea tenia el 3,6% d'estrangers. Mentre la població estrangera a l'estat espanyol no arribava a l'1%. (ROYO, 2000).

TAULA 4.6. Residents extracomunitaris a Catalunya. 2001

Any 2001	
Residents extracomunitaris	228.925
Població de Catalunya	6.361.000
Total (%)	3,60

Font: Elaboració pròpia a partir d'Idescat IDESCAT (2002a).

El descens continuat de l'atur dels darrers anys que ha comportat que algunes demarcacions provincials davallin per sota del 5% d'atur masculí (es tractaria del ja esmentat atur tècnic²⁹) ha fet que diferents organitzacions patronals de l'estat espanyol denunciïn la manca de mà d'obra per cobrir certs sectors. Es calcula que a Catalunya hi ha una bossa de 23.000 llocs de treball sense cobrir. Això no significa que es tracti sempre de treballs sense qualificar: tant des de Catalunya com des del País Basc es demanen immigrants especialitzats per a cobrir les necessitats d'experts en alta tecnologia (ROYO, 2000). Amb aquestes dades només vol il·lustrar-se la importància creixent d'aquest fenomen de manera que existeixen fortes expectatives de treball per aquest col·lectiu i no es vol entrar en la discussió de les grans bosses de població inactiva que existeix actualment a casa nostra com s'ha vist en l'apartat anterior.

La inserció laboral d'aquest col·lectiu es presenta com el primer i més important pas per aconseguir la seva integració en la societat d'acollida. Però aquesta inserció troba un seguit de dificultats bàsiques: l'obtenció del permís de treball, el domini de l'idioma, el desconeixement de la cultura laboral del país d'acollida, les càrregues laborals i les dificultats de mobilitat o distància residència-treball (ROYO, 2000).

Si s'analitzen els esculls ara esmentats, veurem que d'una manera o altra estan relacionats amb l'accés al vehicle privat. Aquest instrument, com s'ha repetit reiteradament al llarg d'aquesta investigació, en la nostra organització territorial i amb el model de mobilitat hegemònic ha esdevingut una eina que afavoreix els

processos d'integració, i més en col·lectius tant perifèrics com aquest. Per tant, el posseir o no el permís de conduir no pot ser considerat un luxe sinó que possibilita el fet d'estar inclòs en la nostra societat.

Les dificultats de mobilitat o de distància entre residència i el treball vénen donades per un cantó per la manca de possibilitats que dóna la cobertura del transport col·lectiu en un ús extensiu i funcionalista del territori i per l'altra per les dificultats d'accés al vehicle privat. En definitiva, unes dificultats per poder moure's que vénen determinades per l'exclusió del model de mobilitat hegemònic.

Malgrat que alguns autors assenyalen la despesa econòmica que suposa obtenir el permís de conduir i la possessió d'un vehicle (DOMINGO, CLAPÉS i PRATS, 1995), la seva consecució troba dos grans entrebancs: un de normatiu i el segon sociolingüístic.

El permís de conduir espanyol actual es regeix pel Reglament de Circulació (MINISTERIO DEL INTERIOR, 1997) que va entrar en vigor el 27 de juny de 1997 a nivell de la Unió Europea. Aquest és un permís de conducció comunitari i la seva possessió permet a qualsevol ciutadà de la Unió resident en un altre estat poder conduir amb el seu permís del país d'origen. L'únic requisit legal és que n'informi a la Prefectura de Trànsit. La situació canvia pels residents estrangers no comunitaris (que no és el cas dels turistes). Aquests ciutadans es troben que, tot i poder posseir el permís de conduir dels seus països d'origen, han d'obtenir el permís espanyol prèvia *comprobación de los requisitos y superación de las pruebas correspondientes* (MINISTERIO DEL INTERIOR, 1997; 3790) transcorreguts sis mesos des de tenir el permís de residència. Per tant, l'escull normatiu està relacionat amb la possibilitat d'obtenir el permís de residència que està lligat al permís de treball. Existeixen alguns estats no comunitaris que tenen signats acords bilaterals amb l'estat espanyol segons els quals el permís de conduir d'un país és pot bescanviar pel de l'altre i a l'inrevés. A la tardor de 2001, quatre eren

²⁹ Vegeu el subcapítol 4.3.

els països amb els quals existien un acord bilateral: Andorra, Suïssa, Japó i Corea del Sud.

Un cop obtingut el permís de residència, la persona ja pot aspirar a obtenir el permís de conduir del país d'acollida. Ara la segona dificultat en que es troba l'immigrant és en el domini de l'idioma. Efectivament, cal passar dues proves, una de teòrica i una altra de pràctica, per tal d'obtenir el carnet. Els models d'exàmens possibles vénen recollits en l'Ordre que desenvolupa parcialment el *Reglamento General de Conductores* (MINISTERIO DEL INTERIOR, 2000). En aquesta ordre es contemplan dos tipus possibles d'exàmens teòrics escrits³⁰. Un és l'examen teòric ordinari al qual s'acull la majoria de la població i que a més de poder realitzar-se en les dues llengües oficials de l'estat es pot també fer en anglès, francès o alemany. L'altra possibilitat d'examen és per a aquelles persones que presenten certs problemes de lectura comprensiva.

Los solicitantes de permiso de las clases A1, A o B o de licencia de conducción que tengan graves dificultades de lectura comprensiva y lo acrediten ante la Jefatura de Tráfico, podrán realizar las pruebas de control de conocimientos en forma oral u otra forma adaptada a sus circunstancias personales, siempre que justifiquen haber asistido y superado con aprovechamiento un curso reglado de alfabetización en un centro autorizado u otro de naturaleza análoga (MINISTERIO DEL INTERIOR, 2000; 44893).

I aquest és el cas de la majoria d'immigrants extracomunitaris que presenten problemes de domini de les llengües oficials de Catalunya. A aquest segon model s'hi poden presentar aquelles persones amb problemes de comprensió escrita i que acreditin que han realitzat un curs d'alfabetització de com a mínim sis mesos de durada. Aquests exàmens es vol que siguin de comprensió més senzilla, fugint

³⁰ A més d'aquests dos models d'examen, l'ordre deixa a mans de les Prefectures Provincials de Trànsit l'autorització de les proves "senzilles" en forma oral *cuando excepcionalmente concurrán circunstancias que desaconsejen o impidan la realización de un curso de alfabetización, siempre*

d'un lèxic excessivament carregat de tecnicismes i que presentin una sintaxi simple. Però a diferència de l'examen ordinari, en aquest cas les llengües amb les quals pot realitzar-se és en català o bé en castellà.

Així doncs, per obtenir el permís de conduir, s'han d'enfrontar a una prova teòrica (a més de la prova pràctica) on el coneixement d'alguna de les llengües en que pot fer-se l'examen és imprescindible per tenir unes mínimes garanties d'èxit. I aquí rau la dificultat pels membres dels col·lectius que procedeixen de països on no s'utilitza cap de les llengües aptes per fer l'examen. En aquests casos, la llengua esdevé el principal obstacle per poder obtenir el permís de conduir. En aquest cas és significativa la decisió de l'estat andorrà que ha afegit una llengua a la llista d'idiomes amb els quals les persones es podien treure el permís de conduir. Així, a més del català, castellà i francès, ara també es possible treure's el permís en portuguès tot tenint en compte l'origen socio-lingüístic de la població resident en el principat andorrà (MIRALLES i TULLA, 2001).

Un bon exemple, que no l'únic, de les dificultats que troben els immigrants no comunitaris per obtenir el permís de conduir espanyol el trobem en el col·lectiu de residents d'origen marroquí a la ciutat de Manresa. En total, el 1998 van matricular-se trenta-dues persones marroquines a les autoescoles manresanes. D'aquestes, només setze van aprovar l'examen teòric: vuit a la primera, tres a la segona, quatre a la tercera i un a la quarta (BAGES PER A TOTHOM, 1999).

Enfront d'aquesta situació, des de diferents entitats es dirigeixen els esforços en ajudar a obtenir el permís de conduir dels membres d'aquests col·lectius. En ocasions, el curs que ha d'ajudar a superar l'examen teòric del permís de conduir serveix a la vegada de curs d'alfabetització que els ha de servir per poder presentar-se a la prova teòrica. Malgrat els esforços, els resultats poden ser força minsos: com a exemple poden citar-se els cursos que s'organitzen al Centre cívic

que se compruebe, a través del correspondiente expediente, que se trata de personas con dificultades de lectura comprensiva (MINISTERIO DEL INTERIOR, 2000; 44893).

de Sant Oleguer de Sabadell amb professors voluntaris d'autoescoles que després de dos anys de realitzar aquests cursos encara ningú s'havia presentat a l'examen teòric o en els cursos de "lectura de carnet de conduir" que organitza l'escola d'adults de Can Puiggener de la mateixa ciutat que a la tardor del 2001 van presentar-se a l'examen vint-i-tres persones immigrants de les que només van aprovar-ne dues³¹.

Aquesta és una problemàtica nova i creixent apareguda al si de la nostra societat. És creixent perquè el processos migratoris es preveuen que vagin en augment en els propers anys pels motius que s'han exposat al començament d'aquest apartat. I és nova pel canvi normatiu que s'ha produït en els darrers anys. Efectivament, com també s'ha esmentat al llarg d'aquest apartat, el reglament de conductors de l'estat espanyol va entrar en vigor el 1997. Fins aleshores, les possibilitats d'obtenir el permís de conduir espanyol per part dels immigrants extracomunitaris que ja el posseïen dels seus països d'origen els era menys dificultós. O almenys, l'idioma no era una barrera. Efectivament, fins el moment d'entrar en vigor la nova normativa, aquelles persones que posseïen el carnet del seu país d'origen des de feia un mínim de tres anys el podien convalidar per l'espanyol triant fer una prova teòrica o bé pràctica. Per tant, acollir-se a aquest darrer cas se saltava la barrera sociolingüística. D'aquesta manera, no és d'estranyar que en la bibliografia sobre la immigració, el tema del carnet de conduir no aparegui fins ara, ja que és una problemàtica recent (imposada pel nou marc normatiu) i creixent (perquè cada vegada afecta a més persones). Fins i tot en treballs sobre certs col·lectius d'immigrants (MORALES, 1993), quan es tracta la barrera de l'idioma es plantejava com un element de comunicació amb la comunitat d'acollida però en cap cas com un element imprescindible que ha de permetre la plena integració laboral a través de la possibilitat d'obtenir el permís de conduir espanyol.

³¹ Dades facilitades pels responsables del respectius centres.

I en altres casos, quan s'han estudiat les pautes de la mobilitat quotidiana dels immigrants l'element lingüístic no apareix. Així l'ús majoritari per part d'aquest col·lectiu del transport d'ús col·lectiu respon a qüestions econòmiques: posseir i mantenir un vehicle privat és massa car tot i que el no tenir cotxe hagi significat en ocasions perdre treballs degut al desplaçament a realitzar (DOMINGO, CLAPÉS i PRATS, 1995).

SEGONA PART

METODOLOGIA I ÀREA D'ESTUDI

*Allà on dormen els solars de les velles,
mítiques fàbriques està previst
d'alçar-hi cases unifamiliars
i jardins amb bancs perquè les parelles
puguin enamorar-se molt millor
(...)*

*Ni que sigui per última vegada,
vull escriure amb lletres ben grans que visc
en un barri de fàbriques i fums
i que estimo cada un dels seus racons*

*Roc Casagran Casañas
Els carrers de les fàbriques*

Capítol 5

METODOLOGIA

En aquest capítol es descriu acuradament la metodologia emprada per poder dur a terme aquest treball de recerca. Aquest s'estructura en tres subcapítols. En el primer d'ells es justifica la metodologia emprada i es fa una breu exposició sobre el debat acadèmic entorn de les metodologies d'anàlisi quantitatives i qualitatives. Malgrat que en aquesta recerca s'aposta per la validesa de totes dues (la seva decisió dependrà de l'objecte d'estudi) aquest subcapítol s'entreté més en els mètodes qualitius en tant que tota l'anàlisi dels col·lectius s'ha fet a partir d'aquesta metodologia i el seu ús és el que més discussió genera en el camp científic.

En el segon subcapítol es descriuen les tècniques d'anàlisi a partir de les entrevistes qualitatives (exploratòries i en profunditat) i a continuació es narra el camí seguit per a la realització de les entrevistes: la selecció d'individus, el nombre de la mostra, les incidències, etc.

Finalment, en el tercer subcapítol s'explica el procés de construcció d'una tipologia d'àrees urbanes segons la territorialització de l'oferta del transport d'ús col·lectiu. Si bé per raons purament expositives aquest ha estat el darrer subcapítol de la metodologia, la seva elaboració ha estat un procés intercalat amb l'elaboració de les entrevistes en profunditat. En el procés d'elaboració del treball, en primer lloc es va establir l'objecte d'estudi (uns determinats col·lectius socials) i es va decidir la metodologia a emprar en el seu estudi. En segon lloc es va introduir una variable territorial a creuar per poder definir els perfils de les persones a entrevistar i es van elaborar les tipologies territorials ja esmentades a partir de criteris quantitius. Un cop es tingueren definits els col·lectius i les àrees urbanes es va poder passar a la fase de definició de perfils de persones a entrevistar, a la seva localització i a la realització de les entrevistes.

5.1. Anàlisi qualitativa versus anàlisi quantitativa

En aquest subcapítol s'exposen les línies generals del debat existent entre els mètodes qualitius i els quantitius. En aquesta recerca s'ha optat per la complementarietat d'ambdós. Si per a l'estudi dels col·lectius que tenen un accés restringit al vehicle privat s'ha optat per l'ús dels mètodes qualitius, en l'establiment de les tipologies d'àrees urbanes segons la territorialització de la cobertura del transport d'ús col·lectiu s'han emprat mètodes bàsicament quantitius¹, a partir de la cobertura territorial de parades i estacions i a partir del nombre d'expedicions dels diferents mitjans de transport d'ús col·lectiu.

Amb aquesta elecció (o millor: aquestes eleccions) mostra que cap de les dues metodologies d'investigació sigui considerada millor o superior a l'altra, entesos aquests adjectius com atribut universal, sinó que s'entén que totes dues són metodologies d'anàlisi perfectament vàlides segons quins siguin els objectius de la recerca i fins i tot poden ser complementàries.

Malgrat això, el cert és que es troba en la literatura acadèmica un viu debat entorn la millor utilitat d'un o altre mètode (CEA D'ANCONA, 1998).

En aquest debat poden trobar-se des de posicionaments contraposats fins a postures que defensen la combinació de les dues metodologies. En el primer grup es troben aquells arguments que neguen les possibles avantatges d'una de les dues metodologies. Així, qui segueix aquests postulats des de la defensa dels mètodes quantitius consideren abstractes i a científics els qualitius². I a l'inrevés, els seguidors únicament dels mètodes qualitius neguen que sota una suposada neutralitat matemàtica pròpia de la metodologia quantitativa es pugui captar tota la complexitat dels fenòmens socials (RUIZ, 1996).

¹ Vegeu subcapítol 5.3.

² Eyles assenyalava que els geògrafs que empenen en les seves investigacions mètodes qualitius al primer que s'han d'enfrontar és el de *convencer a nuestros iguales en la comunidad académica de que lo que decimos es válido, fidedigno y plausible* (EYLES, 1998).

Pel que fa al posicionaments que defensen la complementarietat d'ambdues metodologies i la seva possible combinació també poden distingir-se dues postures. La primera fa referència a la complementarietat des de la superioritat d'un dels mètodes, generalment el quantitatiu. En aquests casos es considera que la investigació qualitativa és un recurs per a una primera aproximació a la realitat per, en un segon moment, dur a terme la recerca amb els mètodes quantitatius. La segona es refereix al fet que cal combinar ambdues metodologies, aprofitant allò que cadascuna d'elles aporta en més profunditat (BRUNET, PASTOR i BELZUNEGUI et al., 2002). En aquests casos es considera que totes dues metodologies són igualment vàlides i rigoroses acadèmicament i la seva diferència és en la distinta utilitat de cadascuna d'elles. Per tant, l'encert no és del mètode d'anàlisi per ell mateix, sinó de l'encert de l'investigador a l'hora d'escollir el mètode més apropiat per resoldre satisfactòriament els objectius plantejats (RUIZ, 1996). En aquest darrer cas, els estudis que combinen les dues metodologies permeten el coneixement dels fets generals matisats per les experiències personals, el general s'enriqueix amb el particular i a l'inrevés (ALVIRA, 1983).

De manera sintetitzada, els mètodes quantitatius volen explicar patrons generals, universals i per això emfatitzen sobre la representativitat de les dades, sobre la possibilitat de donar percentatges, etc. que abasti un nombre de casos elevats tot i que el ventall d'aspectes estudiats siguin reduïts i poc aprofundits mentre que els mètodes qualitatius posen l'èmfasi en l'estructura del problema, en conèixer-lo a fons, tot i que aquest es basi en l'estudi d'uns pocs individus o casos (RODRÍGUEZ, et al., 1996 i VALLES, 1997). Depenent de quins siguin els objectius marcats per a la recerca s'escollirà una o altra metodologia. Aquestes diferències es tradueixen també en els instruments de treball propi de cadascun dels dos mètodes: mentre que en l'àmbit qualitatiu, l'observació i l'entrevista en profunditat són les eines més emprades, l'enquesta ho és en l'àmbit quantitatiu (BRUNET, PASTOR i BELZUNEGUI, 2002). En el primer cas, l'entrevista abasta molts aspectes i s'aprofundeix en cadascun d'ells encara que el nombre total no és molt

elevat mentre que en el segon cas les enquestes són més acotades i les possibilitats de respostes més restringides. L'anàlisi d'aquestes fonts d'informació també difereix i en el cas dels mètodes d'investigació qualitativa es recorre a l'ús de les paraules, les descripcions, les vinyetes i els relats per a presentar els resultats de la recerca mentre que la metodologia quantitativa fa ús dels números, les taules, els tests de significació i els models estadístics per analitzar i presentar els resultats.

En resum, cinc són les característiques dels mètodes d'investigació qualitativa (RUIZ, 1996):

1. El seu objectiu és captar el significat de les coses, dels fenòmens socials i no tant descriure els fets socials.
2. Els mètodes qualitius utilitzen principalment un llenguatge conceptual i metafòric en el que predominen les narracions i les vinyetes.
3. La manera de captar la informació es realitza de manera flexible i desestructurada.
4. El procediment és més inductiu que deductiu ja que no parteix d'una teoria i unes hipòtesis perfectament elaborades i precises sinó que a partir de les dades intenta reconstruir un món de difícil sistematització i teorització.
5. L'orientació no és particularista i generalitzadora sinó holística i concretitzadora perquè la seva intenció és captar tot el contingut d'experiències i significats que es donen en un sol cas enlloc de voler generalitzar a partir d'una mostra petita a un col·lectiu més gran.

L'ús dels mètodes de recerca qualitativa s'estén al conjunt del camp de les disciplines de les ciències socials. També des de la geografia es fa ús de la recerca qualitativa per a l'anàlisi de l'ús, relació i percepció del territori per part de determinats col·lectius humans.

Malgrat la discussió actual entorn de l'ús d'aquest mètode de recerca, alguns autors fan notar que els mètodes qualitius són tan antics com la mateixa història

escrita i poden cercar-se els orígens en els mètodes d'observació i de treball de camp en viatgers i historiadors, des d'Herodot fins a Marco Polo tot i que fins a la segona meitat del segle XIX no comencen a emprar-se els mètodes qualitius de forma conscient (TAYLOR i BOGDAN, 1984)³. La geografia no va restar al marge de les preocupacions qualitatives i compta amb una tradició de viatgers que observaven i descrivien la realitat que s'ha mantingut fins després de la seva institucionalització com a disciplina científica en el segle XIX conservant una important vessant a l'exploració i observació de nous territoris (GARCIA, 1998). Malgrat aquesta línia de continuïtat en l'ús d'aquests mètodes⁴, es considera que la geografia qualitativa (re)sorgeix del fracàs dels mètodes i tècniques de tall neopositivista al voler analitzar el significat o els noms social o vital (EYLES, 1998). En aquest sentit és un punt d'inflexió en la disciplina geogràfica ja que des del moment de la seva institucionalització acadèmica s'havia decantat més cap al costat de les ciències naturals, més atentes als mètodes quantitius (GARCIA, 1998).

Així, la geografia fa ús dels mètodes qualitius a l'hora d'estudiar la relació, ús i percepció del territori per part de determinats col·lectius que s'escapen de les anàlisis quantitatives, quan aquests no poden captar la riquesa i complexitats d'aquests usos i relacions. En aquest sentit no ha d'estranyar, tot i no ser els únics, l'ús dels mètodes qualitius ens els estudis de gènere en geografia per tal de poder captar una realitat que no apareix en la informació quantitativa disponible.

En l'entorn acadèmic proper a aquesta recerca, l'ús de la metodologia qualitativa abasta estudis de diferents temàtiques geogràfiques: estudis de paisatge com el de la Garrotxa el qual fou pioner en utilitzar aquesta metodologia⁵ (NOGUÉ,

³ En aquest sentit, es considera l'obra de 1855 de Frédéric Le Play *Des ouvriers européens* com un dels primers que empra mètodes qualitius d'investigació.

⁴ El contacte de Vidal de la Blache amb l'obra de Le Play fan que el treball de camp esdevingui una peça fonamental de la metodologia vidaliana (GARCIA, 1998).

⁵ Aquesta recerca es va fer a partir dels postulats de la geografia humanística que té com a principal font documental els mètodes i tècniques qualitius.

1985); treballs de diagnosi, d'ordenació i gestió dels espais lliures metropolitans (BRETON, 1996) o estudis dels processos de contraurbanització i de mobilitat residencial (DURÀ, 1995). Però l'ús d'aquesta metodologia abunda en l'anàlisi geogràfica des d'una perspectiva de gènere ja que d'aquesta manera pot captar-se una realitat que no es reflecteix en la informació quantitativa; exemples d'això són els estudis del paper de la dona en les explotacions agràries (CÁNOVES, 1990 i BAYLINA, CÁNOVES i GARCÍA, 1991), en la indústria (BAYLINA, 1996 i MORALES, 2001), en l'ús del temps en el medi urbà (PRATS, 1997), l'experiència en el comerç del carrer (SILVA, 2001) i en l'ús de l'espai públic (GARCIA i ORTIZ, 2001), entre altres.

En l'estudi de la mobilitat quotidiana, l'ús dels mètodes qualitius d'anàlisi serveixen per aprofundir en el coneixement de les percepcions, estratègies, significats i usos dels diferents mitjans de transport (BLUMEN, 1998), informació que manca en les dades quantitatives les quals prioritzen l'estudi dels fluxos de la mobilitat.

5.2. L'estudi dels col·lectius a partir d'entrevistes

L'estudi dels col·lectius desfavorits pel model de mobilitat es va plantejar abordar-lo amb mètodes qualitius. Pels objectius que aquesta recerca s'havia fixat⁶, la metodologia més apropiada d'aproximació a la problemàtica, percepcions i estratègies d'aquests col·lectius per superar el *handicap* inicial derivat de la seva inaccessibilitat al vehicle privat eren els mètodes d'anàlisi més apropiats.

Així, l'estudi dels col·lectius amb més dificultats d'accés al vehicle privat s'ha fet partir de la realització d'entrevistes de qualitat. D'entrevistes poden distingir-se'n de diversos tipus en funció del seu grau de directivitat (més o menys obertes) i

⁶ Vegeu capítol 1

del seu grau de profunditat: entre elles, les entrevistes exploratòries i les entrevistes en profunditat.

Tant unes com les altres són eines de la recerca qualitativa. En ambdós casos es tracta d'entrevistes flexibles, no directives, realitzades a partir de l'existència d'un guió obert (REDONDO, 1998 i RODRÍGUEZ, GIL i GARCÍA, 1996). Però això no significa que l'entrevista no es desenvolupi sota el control i direcció de l'investigador-entrevistador sinó que aquesta pren la forma d'una conversa informal, oberta i flexible però que l'ordre dels temes a tractar (el guió de l'entrevista) és canviant dependent del transcurs d'entrevista. Tampoc no significa que no es facin preguntes tancades sinó que, a diferència de les enquestes, les preguntes admeten múltiples respostes i que aquestes no poden encasellar-se en poques opcions de resposta (RUIZ, 1996).

En el cas d'aquesta recerca, s'ha considerat que els avantatges que significava la realització d'entrevistes com a metodologia de treball era superior als possibles inconvenients. Del llistat d'avantatges que Valles fa (VALLES, 1997), poden ressaltar-se, en el context d'aquesta recerca, les següents:

1. L'estil obert de les entrevistes permet obtenir una gran riquesa informativa en les paraules i enfocaments del entrevistats.
2. Proporciona l'oportunitat de clarificació i seguiment de preguntes i respostes fins i tot per camins no previstos.
3. En les fases inicials de la recerca es generen punts de vista, enfocaments, hipòtesis i altres orientacions útils per a la realització del treball
4. Facilita, complementa i amplia la comprensió de dades quantitatives.
5. Les entrevistes permeten obtenir informació de manera directe.

5.2.1. Les entrevistes exploratòries

Les entrevistes exploratòries es caracteritzen per realitzar-se a interlocutors privilegiats o en paraules de Moyser (MOYSER, 1987 citat a VALLES, 1997) entrevistes a elits. Es tracta d'entrevistar a persones que estan en posició de "liderat", que són "experts" pel que fa als temes a tractar.

D'aquesta manera les entrevistes exploratòries es realitzen en base al càrrec o funció de la persona entrevistada. En el cas d'aquesta recerca, es tracta de persones que en el marc d'entitats, associacions, etc. treballen, reflexionen o estan relacionades amb els col·lectius objecte d'estudi. Per tant, els mots "líder" o "expert" fan referència al fet que la persona entrevistada té un coneixement del tema per la seva vinculació amb els col·lectius a estudiar, ja sigui de manera voluntària o bé professional. Tot i que en ocasions poden pertànyer a algun dels col·lectius estudiats, el seu coneixement va més enllà de la vivència personal de la problemàtica i la seva visió és més de conjunt.

Les entrevistes exploratòries, doncs, no es realitzen en base del seu univers privat sinó relativa a la problemàtica del col·lectiu a estudiar. Això no significa que les persones entrevistades no aportin les seves opinions personals ni que siguin portaveus de l'entitat, administració en la que treballen o col·laboren (PRATS, 1997).

La intencionalitat d'aquestes entrevistes és l'obtenció d'informacions específiques per a cada cas perquè l'investigador aprofundeixi en el coneixement del tema d'estudi, tingui més informació, se li obrin noves hipòtesis de treball que haurà d'intentar resoldre en la fase de les entrevistes en profunditat. En ocasions, les entrevistes en profunditat serveixen com a clau per poder posar-se en contacte amb membres dels col·lectius a estudiar i, per tant, persones a les que poder realitzar una entrevista en profunditat.

En aquesta recerca s'han realitzat disset entrevistes exploratòries, entre el vint de setembre de 2000 i el vuit d'octubre de 2001. Aquestes entrevistes poden agrupar-se en tres grans blocs. El primer bloc, i que ha comprès la majoria d'elles (deu en total) són les realitzades a persones vinculades d'una manera o altra al teixit social i associatiu. El segon bloc fa referència a entrevistes a persones vinculades a institucions i administracions públiques i se n'han realitzat quatre. Finalment, el tercer bloc han estat entrevistes a representants d'empreses.

Totes les entrevistes exploratòries realitzades han estat pel rol i/o coneixement de la persona entrevistada de la problemàtica objecte d'estudi. En general, aquestes entrevistes han servit per conèixer la percepció d'exclusió del model de mobilitat que tenen els mateixos col·lectius protagonistes, la percepció general d'exclusió derivada de l'estructura urbana d'una àrea en concret i la consciència i actuacions que sortien de les administracions i de les empreses entorn d'aquest àmbit.

TAULA 5.1. Entitats, administracions i empreses entrevistades⁷

Entitats i associacions	Institucions i administracions	Empreses
Associació Africana de Sabadell	Ajuntament de Sant Llorenç Savall	Comitè d'Empresa de Panrico
Associació Musulmana de Sabadell	Escola d'Adults de Can Puiggener	Comitè d'Empresa de Sony
Bages per a Tothom	Prefectura de Trànsit (Delegació de Sabadell)	Promatur (empresa de neteja industrial)
Comissió Obrera Nacional de Catalunya (Secretaria d'Acció Sindical)	Punt d'Orientació Laboral de Polinyà	
Comissió Obrera Nacional de Catalunya (Secretaria d'Economia i Formació per a l'Ocupació)		
Federació d'Associacions de Veïns		
Fundació Ferrer i Guàrdia		
Fundació Main		
Servei Ciutadà d'Atenció a l'Immigrant (Sabadell)		
Unió General de Treballadors (Secretaria de Política Sindical)		

La realització de les entrevistes exploratòries ha seguit un procés de cascada i a partir de les primeres es van obrir la possibilitat d'ampliar-ne el ventall per continuar aprofundint en la recerca.

En definitiva, aquestes entrevistes serviren per aprofundir en el coneixement del tema d'estudi, obrir nous interrogants, trobar noves vetes d'investigació, tenir accés a estudis d'interès per a la recerca de les diferents entitats i tenir la possibilitat de contactar i entrevistar a persones per obtenir informacions específiques dels aspectes a estudiar. Finalment, la realització de les entrevistes exploratòries ha servit per establir una xarxa a partir de la qual poder localitzar i contactar amb els perfils necessaris dels individus a entrevistar en profunditat.

⁷ Per bé que, com ja s'ha esmentat, les entrevistes exploratòries són realitzades a "experts" els quals poden aportar opinions personals, per tal de preservar la confidencialitat de la persona entrevistada, aquí s'opta per només esmentar l'entitat, institució o empresa de la qual en són "líders". La sinopsi d'aquestes entrevistes es troba en l'annex.

Com que a l'hora de realitzar aquestes entrevistes s'ha valorat el contacte de la problemàtica amb un seguit d'interlocutors privilegiats, no s'ha volgut que aquestes entrevistes quedessin limitades a entitats que fossin estrictament de l'àmbit d'estudi i per això s'ha prioritzat, sempre que s'ha pogut, les entrevistes amb membres d'entitats que fossin de caire "general", és a dir, amb una implantació a nivell català. Si això no ha estat possible, s'ha buscat alguna entitat de caire comarcal i de fora de l'àrea d'estudi perquè interessava mostrar, a un primer nivell que la problemàtica que s'exposa en aquesta recerca és generalitzable a aquests col·lectius en tot el territori. En la fase posterior, mitjançant les entrevistes en profunditat, ja s'ha estudiat aquesta problemàtica en un marc territorial concret a partir de les experiències particulars de diferents membres d'aquests col·lectius.

5.2.2. Les entrevistes en profunditat

Al començament d'aquest apartat ja s'han explicat les principals característiques de les entrevistes i s'han esmentat els avantatges que suposaven per a aquesta recerca la seva realització. Amb la realització de les entrevistes en profunditat no se cercaven resultats representatius estadísticament. Però la seva realització ha permès una aproximació molt més rica en continguts, opinions, contradiccions, matisos... que el que permet una anàlisi quantitativa.

L'objectiu de les entrevistes era conèixer la relació que amb el mercat laboral estableixen les persones que resten fora del model de mobilitat hegemònic i, per aquest motiu, es troben en una situació de desencaix en un territori organitzat per connectar les diferents esferes, entre elles la productiva, en vehicle privat.

a) el guió de l'entrevista

A l'hora de plantejar-se el guió per a les entrevistes es varen seguir els criteris i recomanacions que es recullen en els manuals de mètodes i tècniques de recerca qualitativa (RUIZ, 1996, VALLES, 1997, TAYLOR, BOGDAN, 1984 i RODRÍGUEZ, GIL 1996).

Primerament, quan es comença a elaborar un guió d'entrevista cal pensar en el conjunt de la recerca. És a dir, no només no pot separar-se el disseny del guió dels objectius a estudiar, conèixer i comprendre sinó tampoc del tractament de la informació obtinguda per mitjà de les entrevistes; en certa manera, el guió ja prefigura l'índex de l'informe final.

Amb aquesta visió global del procés de treball, es tracta de fer un guió d'entrevista⁸ on es recullin els temes i subtemes que han d'analitzar-se d'acord amb els objectius informatius de la investigació. Tal com ja s'ha esmentat anteriorment, això no significa que en el guió es proporcionin les formulacions textuais de les preguntes ni es suggereixin les opcions de respostes. Es tracta d'un guió esquemàtic, adaptable a cada entrevista per seguir l'ordre i formular les qüestions de la manera més adient a cada situació. El guió de fet, és un recordatori per a l'entrevistador d'allò que ha de sortir per tal de no oblidar-se cap dels aspectes dels que li interessa que surtin (VALLES, 1997).

A la primera part del guió (i per tant de l'entrevista) s'han de formular els temes en forma de comentaris i qüestions de caràcter superficial, general i obert de manera que es creï un clima de confiança en el que anar endinsant-se en la conversa sense violència i amb un ambient d'intercanvi espontani d'informació. Amb aquest inici, que no significa que s'hagin de formular inicialment preguntes confuses o ambigües, es va davallant al llarg del procés d'entrevista a l'explicació més detallada, amb aclariments de certs aspectes que són necessaris per

⁸ Com assenyala Valles (VALLES, 1997) el *guió de entrevista* es a *las entrevistas en profundidad lo que el cuestionario a las entrevistas de encuesta*.

l'objecte de recerca. Així, mitjançant l'estratègia de la conversa "embut" es passa d'allò més ampli a allò més petit, del més superficial al més profund, del més impersonal al més personal, del més informatiu al més interpretatiu i de les dades a la interpretació d'aquestes (RUIZ, 1996).

En el cas del guió d'aquesta recerca hi havia la problemàtica adicional que el col·lectiu d'individus està categoritzat en tres grups⁹ de manera que si bé els temes generals a tractar són els mateixos, les experiències vitals i les relacions amb el territori i mitjans de transport podien ser (o haurien de ser) sensiblement diferents en cada cas, de manera que en el guió s'han volgut recollir aquesta diversitat en el guió de l'entrevista.

L'entrevista s'estructura en sis blocs que al llarg de la seva realització brollen amb diferent ordre segons el curs de la conversa¹⁰. El primer bloc, introductor, fa referència a les característiques sociodemogràfiques dels entrevistats per tenir un coneixement "de situació" i per tractar-se de variables explicatives a tenir en compte pel que fa a percepcions, situacions i estratègies en el moment de l'anàlisi del conjunt de l'entrevista. En aquest bloc es recull l'edat, el sexe, el país d'origen i temps d'estada a Europa, el lloc de residència i el context de la llar.

El segon bloc versa sobre el fet de no posseir el permís de conduir espanyol: motius i/o circumstàncies de no tenir-lo, avantatges i inconvenients derivades d'aquest fet i els mitjans de transport més emprats en la seva vida quotidiana.

El tercer bloc fa referència al món del treball, posant l'èmfasi en elements de les esferes territorial i temporal: localització del lloc de treball i horari de les feines actual i passades, com la va trobar, quin tipus de treball cercava i en quin entorn territorial i encara si hi havia hagut algun canvi de residència per aproximar-la a la feina. Totes elles, variables que es relacionen amb les estratègies a emprar per poder arribar als llocs de treball per part dels membres del col·lectiu analitzats.

⁹ Vegeu el capítol 4.

El quart bloc se centra entorn de les estratègies per poder arribar als llocs de treball: quin és el mitjà de transport emprat per anar a la feina i quina opinió en té, quanta estona s'inverteix en aquest desplaçament, quina activitat pot realitzar-se durant el trajecte i quines eren les característiques del desplaçament a les feines anteriors.

El penúltim bloc demana sobre totes aquelles feines, reals o potencials, perdudes degut a les dificultats per poder arribar al conjunt del territori urbà, a la valoració de la xarxa de transports d'ús col·lectiu i la percepció que tenen sobre el fet de no poder ocupar llocs de treball que s'ajustin al seu perfil professional degut a la manca de permís de conduir.

Finalment, el sisè i darrer bloc demana per les perspectives de futur de les persones entrevistades: els canvis que tenen previstos realitzar: ja sigui obtenint el permís de conduir, canviant de feina o de residència.

b) els perfils de les persones a entrevistar

A l'hora de definir els perfils de les persones a entrevistar es va partir de l'elaboració d'una graella ideal on es recollien les diferents situacions i condicionants que es creia que eren significatives per valorar els impactes, estratègies i la forma com és viscuda el no accés al vehicle privat en una societat "cotxe-dependent". Amb tot, per simplificar i no tenir un nombre de perfils massa elevat de manera que es poguessin més d'una entrevista per perfil dins d'uns límits abastables en el marc d'aquesta recerca, es varen emprar dues variables bàsiques: el col·lectiu de pertinença i la localització del lloc de residència. La característica comuna en tots els casos és el fet de no posseir el permís de conduir vigent a l'estat espanyol en el moment de realitzar l'entrevista.

¹⁰ El guió de l'entrevista es troba a l'annex.

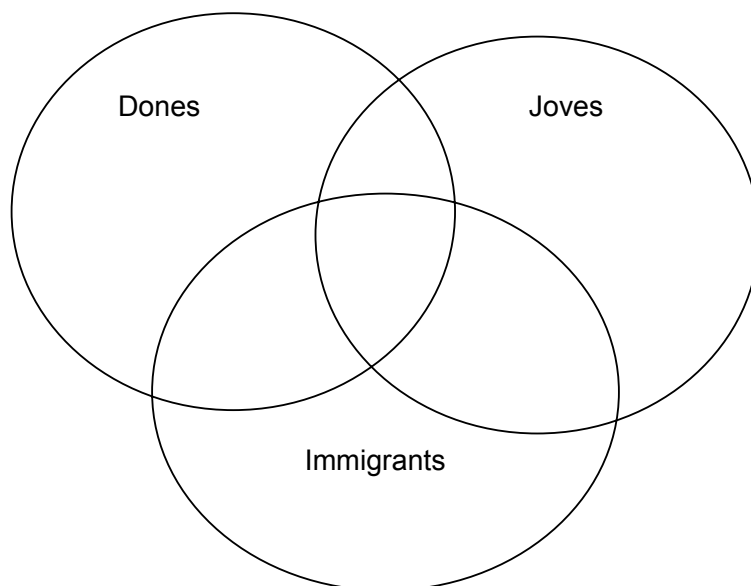
Així, la primera distinció que es va fer fou el col·lectiu de pertinença. En el capítol anterior¹¹ ja s'han categoritzat els tres col·lectius objecte d'anàlisi d'aquesta recerca:

- ❖ El col·lectiu definit pel gènere: dones
- ❖ El col·lectiu definit per l'edat: joves
- ❖ El col·lectiu definit per la procedència sociolingüística: immigrants extracomunitaris

Però els individus no tenen perquè pertànyer només a un d'aquests grups. L'adscripció pot ser a un sol grup (una dona sense permís de conduir de quaranta-cinc anys), a dos d'aquests grups (una dona sense permís de conduir de quaranta-cinc anys procedent d'un país de fora de la Unió Europea on no tenen la llengua castellana com a pròpia o oficial) o a tres grups (una dona sense permís de conduir de vint anys procedent d'un país de fora de la Unió Europea on no tenen la llengua castellana com a pròpia o oficial). Els casos d'adscripció múltiple han estat aprofitats perquè els entrevistats parlessin de la seva doble o triple adscripció, veure com s'interrelacionen les diferents categories grupals i per enriquir i ampliar els elements d'anàlisi.

¹¹ Vegeu el capítol 4.

A un nivell teòric, es poden donar les següents combinacions d'inscripció a diferents grups:



A partir de la categorització d'aquests tres grans grups, es definia la variable territorial. El lloc de residència dels diferents individus té una influència notable entorn de les possibilitats d'ús del territori i de desplaçament, i per tant, per poder arribar a més o menys llocs de treball¹². La localització residencial no és un element neutre. D'aquesta manera, hi haurà àrees on la dependència del mitjà de transport hegemònic serà major que en altres indrets. Tal com ja s'ha esmentat a l'inici d'aquest capítol¹³, s'ha establert una tipologia d'àrees urbanes segons la cobertura del transport d'ús col·lectiu que ha estat la segona variable definitiva dels perfils dels individus a entrevistar.

D'aquesta manera s'han establert tres tipus d'àrees urbanes:

¹² En el capítol de mobilitat ja s'ha posat de manifest la importància de l'entorn urbà de residència a l'hora d'establir les pautes de mobilitat. Vegeu el capítol 3.

¹³ En el subcapítol posterior (vegeu el subcapítol 5.3) s'explica la metodologia emprada per a la realització d'aquestes tipologies i en el capítol posterior (vegeu el capítol 6) es descriuen aquestes tipologies en el marc de l'àrea d'estudi.

- ❖ Àrees ben cobertes amb la xarxa de transport d'ús col·lectiu. Es tracta d'aquells territoris on, dins de l'àrea d'estudi, la cobertura de transport col·lectiu és la màxima i per tant des d'on pot arribar-se a més llocs sense que els transbordaments gravin en excés aquest fet.
- ❖ Àrees mitjanament cobertes en transport d'ús col·lectiu. Es tracta de zones que, tot i posseir una certa oferta d'aquests mitjans de transport, estan cobertes per una o poques línies de transport i per tant les destinacions possibles no són massa àmplies a no ser que es recorri al transbordament.
- ❖ Àrees mal cobertes en transport d'ús col·lectiu. En aquest cas els residents en aquestes zones tenen un grau de dependència al vehicle privat molt major ja que l'oferta de transport col·lectiu és molt baixa pel que fa a nombre de línies i de freqüències.

D'aquesta manera, a partir de les dues variables ara definides s'ha construït una matriu de doble entrada i s'han definit fins a nou perfils diferents a entrevistar.

A més de les dues variables ara ressenyades, s'ha procurat que les persones entrevistades presentin situacions familiars diverses, en tant que aquesta també és una variable que influeix en les pautes de mobilitat i en les estratègies que adapten els individus per fer front a les seves necessitats de desplaçaments quotidians¹⁴. Per aquest motiu es va procurar que l'univers de les persones entrevistades fos el més ampli possible.

Així s'han entrevistat dones amb fills i dones sense fills, joves que viuen amb els pares i joves que viuen "emancipats" (amb altres companys o companyes o amb la parella) i immigrants que visquin amb la família (amb fills o sense) i d'altres que visquin o bé sols o amb companys.

¹⁴ També en el capítol de mobilitat s'ha posat de manifest la importància de la composició de la llar pel que fa a l'ús dels diferents mitjans de transport. Vegeu el capítol 3.

TAULA 5.2. Perfils de les persones entrevistades

	Àrea urbana A	Àrea urbana B	Àrea urbana C
Dones	X	X	X
Joves	X	X	X
Immigrants	X	X	X

Essent:

Àrea urbana **A**: àrees ben cobertes en transport d'ús col·lectiu

Àrea urbana **B**: àrees mitjanament cobertes en transport d'ús col·lectiu

Àrea urbana **C**: àrees mal cobertes en transport d'ús col·lectiu

També s'ha procurat que la diferència entre el valor més alt i el més baix d'edats fos la més àmplia possible. Per això els límits d'edat de les persones entrevistades oscil·len entre els setze anys per a la més jove fins als seixanta la més gran. S'ha procurat que aquesta diversitat d'edats es reproduís dins de cada col·lectiu analitzat, dins dels límits de cada grup.

Encara es va vetllar perquè ambdós sexes estiguessin representats en els col·lectius de joves i immigrants, si bé procurant un cert biaix cap a les dones ja que aquestes presenten en tots el grups d'edat i tots els col·lectius un índex de motorització menor que els homònims masculins.

Finalment, pel cas específic de les persones immigrants de països extracomunitaris de llengua no castellana, es va procurar que tinguessin una certa diversitat d'orígens geogràfics per evitar que les persones que intervinguessin en aquesta recerca provinguessin només d'una o dues regions. Garantint la pluralitat d'orígens volia assegurar-se que les percepcions i relacions amb el vehicle privat fossin el més ampli possible, si és que la variable de procedència geogràfica hi havia d'intervenir. Així, s'han entrevistat cinc persones originàries d'Àfrica: tres de subsaharianes (dues de Gàmbia i una de Mauritània) i dues de nord-africanes (una del Marroc i una d'Algèria); tres persones originàries

d'Europa (dues de Romania i una de Bielorússia); una persona d'Amèrica (Brasil) i una més d'Àsia (Xina)¹⁵.

A partir d'aquest perfils definits es va endegar el procés de realització de les entrevistes en profunditat. Les entrevistes, trenta en total, varen realitzar-se entre els mesos de setembre de 2001 i de febrer de 2002. El nombre d'entrevistes realitzat va ser suficient per obtenir el màxim d'informació possible ja que a la fi de la seva realització el discurs ja esdevenia repetitiu i per tant ampliar el número d'entrevistes no hagués significat obtenir nova informació. En aquest sentit, s'ha coincidit amb les recomanacions d'Eyles (EYLES, 1998) que considera que entre vint-i-cinc i trenta converses constitueixen el límit per a la realització d'una recerca ja que amb aquesta quantitat el discurs ja es repeteix.

Seguint a Weiss (WEISS, 1994 citat a VALLES, 1997), inicialment va realitzar-se una entrevista pilot per provar sobre el terreny tant el guió de l'entrevista, la llargada de la mateixa, algunes de les possibles incidències que podien sorgir, etc. Això, evidentment, no treu que no es fos conscient que cada entrevista en profunditat tindria les seves pròpies especificitats i per tant mai no podria preveure totes les incidències que podien sorgir a l'hora de fer-les.

Les persones a entrevistar van ser localitzades i connectades de diferents maneres. Al ser una recerca sobre diversos espais urbans i col·lectius, la tècnica de la bola de neu no va poder-se aplicar com a única forma de contactar amb les persones que responien al perfil desitjat. Així, els contactes varen fer-se a partir de les entrevistes exploratòries, a partir de la xarxa personal de l'investigador-entrevistador i a partir de la tècnica de la bola de neu. El que sempre hi hagué fou una persona intermèdia que coneixia la persona a entrevistar i que era la que contactava amb ella i li proposava la invitació de participar en aquest projecte de

¹⁵ L'any 2001 en el municipi de Sabadell hi havia 888 ciutadans originaris d'Àfrica, 1391 d'Amèrica, 2 d'Oceania, 212 d'Àsia i 179 de l'Europa extracomunitària (AJUNTAMENT DE SABADELL, 2002)

recerca, de manera que quan l'autor contactava amb elles aquestes ja havien donat el vist-i-plau a la seva participació.

A continuació (vegeu taula 5.3.) es mostra la llista de persones entrevistades segons col·lectiu de pertinença, àrea urbana i edat.

TAULA 5.3. Llista d'entrevistes en profunditat

Codi	Nom ¹	Col·lectiu	Àrea urbana	Edat	Codi	Nom ¹	Col·lectiu	Àrea urbana	Edat
E1	Helena	D	A	32	E11	Gregorio	I	B	37
E5	Conxita	D	A	24	E28	Paula	I	B	29
E27	Meritxell	D	A	58	E29	Carla	I	B	32
E2	Enric	J	A	26	E30	Josep	I	B	33
E8	Encarna	J	A	21	E13	Alba	D	C	50
E22	Jordina	J	A	26	E18	Maite	D	C	26
E17	Estefania	I	A	24	E21	Manoli	D	C	32
E25	Tomàs	I	A	38	E10	Cèlia	D	C	37
E26	Natàlia	I	A	32	E20	Susanna	J	C	18
E7	Josefina	D	B	60	E19	Verònica	J	C	24
E15	Eulàlia	D	B	28	E4	Martí	J	C	24
E23	Hermínia	D	B	32	E6	Laura	J	C	16
E3	Maribel	J	B	21	E12	Vicky	I	C	22
E9	Ernest	J	B	27	E14	Houda	I	C	24
E24	Juani	J	B	22	E16	Beltrand	I	C	41

1. Els noms que aquí es donen són inventats per preservar l'identitat de les persones entrevistades

Essent:

- D.** Dones **A:** àrees ben cobertes en transport d'ús col·lectiu
J. Joves **B:** àrees mitjanament cobertes en transport d'ús col·lectiu
I. Immigrants **C:** àrees mal cobertes en transport d'ús col·lectiu

L'indret de realització de les entrevistes va ser decidit per la mateixa persona entrevistada i sempre fou l'investigador-entrevistador qui es desplaçava a l'àrea on la persona entrevistada indicava. Normalment, quan les entrevistes eren fruit d'un contacte de les entrevistes exploratòries, aquestes es realitzaven al local o

seu de l'entitat o institució: així, centres cívics, escoles d'adults o oficines municipals han estat "seu" d'entrevistes. En altres ocasions, però, aquestes s'han realitzat a la casa particular de la persona entrevistada o en locals públics com ara bars.

Les entrevistes varen durar entre tres quarts d'hora i una hora i mitjà en els dos casos més extrems. La majoria, però, van tenir una durada aproximada d'una hora. En tots els casos es va demanar a les persones a entrevistar el permís per poder enregistrar la conversa de manera que aquesta fos més fluïda. No obstant, en dos casos les persones entrevistades no varen donar el seu consentiment ja que es trobaven incòmodes davant de la gravadora, de manera que es va transcriure la conversa a mà mentre es realitzava.

c) tractament i l'anàlisi dels resultats

Una vegada realitzades l'entrevista el següent pas fou el de transcriure-la per poder tenir la informació en suport informàtic¹⁶. A partir d'aquest moment es va passar a codificar la informació amb l'ajut del programa informàtic *winMAX* versió 97 *PRO* de manera que tota la informació obtinguda estigués classificada pels codis que prèviament l'investigador-entrevistador havia introduït.

Aquests codis han seguit l'ordre i els temes del guió d'entrevistes que al seu torn també ha estat en tot moment relacionat amb l'índex dels capítols on es presenta aquesta anàlisi¹⁷. Una vegada les entrevistes han estat tractades d'aquesta forma s'ha passat a extreure'n la informació i a analitzar-ne els resultats.

¹⁶ En el treball de transcripció de les entrevistes van col·laborar: Sandra Bastardas, David Royo i Elisabet Sallés.

¹⁷ Vegeu del capítol 7 al 10.

5.3. La construcció de tipologies d'àrees urbanes a partir de la cobertura de transport d'ús col·lectiu

La localització residencial com a condicionant sobre la major o menor exclusió del mercat laboral per part de les persones sense un accés autònom al vehicle privat fa necessari l'establiment de diferents tipologies urbanes segons el grau de cobertura territorial dels mitjans de transport d'ús col·lectiu. El resultat final ha estat l'establiment de tres àrees urbanes segons aquesta cobertura de transport d'ús col·lectiu.

Per establir aquestes tipologies s'han tingut en compte dues variables: cobertura territorial de les estacions de tren i parades d'autobús i el nombre de vehicles que carreguen passatge per a cada estació i parada.

Pel que fa la primera de les dues variables (cobertura territorial) s'ha establert un abast per a cada estació i parada diferent segons el mitjà de transport. En l'àrea funcional de Sabadell es troben tres tipus de mitjans de transport col·lectiu:

- ❖ autobusos urbans als municipis de Sabadell, Castellar del Vallès i Barberà del Vallès
- ❖ autobusos interurbans en tots els municipis que conformen aquesta àrea
- ❖ ferrocarrils suburbans i de rodalies als municipis de Barberà del Vallès, Sant Quirze del Vallès i Sabadell¹⁸.

L'abast territorial s'ha pres a partir d'una distància màxima teòrica que una persona està disposada a recórrer a peu per accedir a un mitjà de transport determinat. Per això, s'ha considerat que la distància que una persona està disposada a desplaçar-se a peu amb aquesta finalitat és directament proporcional a la distància del recorregut que hagi de fer amb el mitjà de transport col·lectiu (REQUENA, 2001). Aquesta premissa coincideix, així mateix, amb el nombre

d'estacions o parades: aquells mitjans de transport que porten "menys" lluny a les persones i que per tant els individus estan menys disposats a recórrer llargues distàncies a peu són les que tenen un nombre de parades més alt, són més presents al conjunt de la ciutat; i a l'inrevés, aquells mitjans que transporten més lluny i més ràpid (en el nostre cas, els ferrocarrils) tenen una presència menor a la ciutat. Els diferents abasts territorials s'han establert a partir de la mapificació per a tota la regió metropolitana de Barcelona de la població servida per ferrocarril de rodalies realitzat per la Mancomunitat de Municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona (MMAMB) i de les distàncies en que es treballa en la planificació del Metro. Així, l'MMAMB estableix un radi de 750 metres entorn de les estacions de ferrocarril com l'àrea coberta directament per aquest mitjà de transport. Pel que fa al metro, la distància es consideren 500 metres.

A partir d'aquestes xifres van establir-se les següents distàncies de cobertura:

- ❖ 750 metres per les estacions de ferrocarrils, xifra que suposa, aproximadament uns dotze minuts a peu. Es tracta de la distància més llarga de tot i que també concorda, com s'acaba d'esmentar, en que és el mitjà de transport que té un menor nombre d'estacions.

- ❖ 500 metres per a les parades d'autobús interurbanes, distància que pot recorre's en uns set-vuit minuts. L'existència relativament abundant de parades d'aquest mitjà de transport, en comparació a les estacions de ferrocarril, i la menor velocitat comercial justifica la xifra de 500 metres d'abast.

- ❖ 250 metres per a les parades d'autobús urbà, recorregut que pot realitzar-se aproximadament en uns tres-quatre minuts. Aquest mitjà de transport és el més proper al ciutadà i el que recorre unes distàncies més curtes, comparat amb l'anterior. Per això, aquesta distància sembla la més indicada.

¹⁸ En el capítol posterior es descriu l'àrea d'estudi i els mitjans de transports que hi operen i els resultats de l'establiment de les tipologies urbanes (vegeu el capítol 6).

De tota manera, cal tenir present que aquestes distàncies són fetes en línia recta pel que els recorreguts reals sempre seran més llargs i el temps emprat per accedir-hi també augmentaran, no només per aquest motiu sinó també per les mateixes barreres urbanes i de trànsit (indrets per on creuar carrers, semàfors, etc.).

Per establir aquest abast territorial s'ha tingut en compte el caràcter canviant que pateixen la majoria d'itineraris dels autobusos urbans de la ciutat de Sabadell que en dies festius i en algunes ocasions en dissabtes varien el seu recorregut. Això significa que les seves parades tinguin prestacions diferents segons els dies de la setmana.

La localització de les estacions i parades s'ha fet mitjançant el material cartogràfic on es facilitava aquesta informació per part dels ajuntaments de l'àrea d'estudi i dels mateixos operadors i en base a treball de camp, ja fos perquè no existia la informació cartografiada com per comprovar que allò que constava al mapa coincidia amb la realitat.

La segona de les variables fa referència, com ja s'ha esmentat, a les expedicions diàries dels diferents mitjans de transport. La informació dels horaris de tot l'any 2001 ha estat facilitada pels mateixos operadors de transport i ha estat sobre aquesta informació que s'ha treballat.

El tractament d'aquesta segona variable ha estat donar valor a les àrees incloses dins l'abast de les estacions i parades dels diferents mitjans de transport col·lectius. El valor ha vingut donat pel nombre mitjà que l'autobús o tren s'atura en cada estació i parada de cada línia.

S'ha volgut incloure tota la complexitat horària que presenta l'oferta dels mitjans de transport col·lectiu. L'ampliació del ritme temporal de la ciutat al llarg del dia, la setmana i l'any impedia només tenir en compte per a l'establiment d'aquesta

tipologia l'oferta de transport d'ús col·lectiu en l'època que presenta una major cobertura (dies feiners de setembre a juny). Tot i la simplificació que hagués suposat a l'hora d'establir els valors mitjans per estació i parada, es va incloure l'oferta de transport de tot l'any¹⁹. L'objectiu era tenir present que hi ha sectors cada vegada més importants de la població que treballen en dies "no feiners" i en horaris fora de la jornada laboral de "dia". A més, si només s'hagués tret aquest valor mitjà a partir dels dies feiners, aquelles àrees cobertes mitjanament tots els dies de l'any pel transport col·lectiu no es veuria reflectit el servei dels dies festius. I en canvi, aquelles àrees ben cobertes durant els feiners però sense servei els dies festius estarien sobrerrepresentats en tant que no tindrien en compte la inexistència de l'oferta tots els dies de l'any.

Finalment s'han ponderat diferentment els dies: en els dies feiners se'ls hi ha donat un valor d'1, en els dissabtes se'ls ha assignat 1,5 mentre que els diumenges i festius 2.

A partir d'aquesta ponderació, s'ha establert quants dies de cada "tipus" hi havia per a l'any 2001. Així el repartiment ha estat de 248 dies feiners, 50 dissabtes no festius i 67 diumenges i festius. A continuació s'ha multiplicat el nombre de dies de cada tipus pel valor atorgat anteriorment. Això ha permès obtenir el valor ponderat de cada tipus de dia per a l'any 2001. Finalment, la xifra resultant s'ha multiplicat per les expedicions que cada un d'aquests dies tipus ofereix²⁰. La suma de tots aquests valors dividits pels 365 dies de l'any ha donat el valor mitjà anual de les diferents estacions i parades de cada línia.

¹⁹ Els transports urbans de Sabadell, per exemple, presentaren nou horaris diferents al llarg de l'any 2001: feiners, dissabtes i festius, de l'1 de gener al 24 de juny i de 17 de setembre al 31 de desembre; feiners, dissabtes i festius del 25 de juny al 2 d'agost i de l'1 al 16 de setembre, i feiners, dissabtes i festius del 3 al 31 d'agost.

²⁰ En l'annex es troben les taules resultants d'aquests càlculs i que han permès obtenir els mapes.

TAULA 5.4. Ponderació del nombre de vehicles que passen per l'estació Sabadell Centre (direcció Terrassa)

	Feiners	Dissabtes	Festius	Valor final¹
Expedicions	144	76	76	-
Valor ponderat	(1 x 248)	(1,5 x 50)	(2 x 67)	-
Valor resultant	35712	5244	9424	138,02

1.El valor total surt de sumar els valors resultants de cada dia-tipus i dividir-ho entre 365 (dies que va tenir l'any 2001):

$$35712+5244+9424= 50380$$

$$50380/365= 138,02$$

Aquesta operació s'ha realitzat per a cada una de les línies de transport col·lectiu de l'àrea d'estudi. En total són trenta-dues les línies estudiades: quinze línies d'autobús urbà, quinze línies d'autobús interurbà i dues línies de ferrocarril²¹.

S'han inclòs en l'estudi totes les línies ofertes pels mitjans de transport que possibiliten un mobilitat quotidiana per poder anar a la feina. Per això no s'ha inclòs en l'anàlisi línies de llarg recorregut com l'autobús entre Barcelona i Andorra que té parada a Sabadell pel seu caràcter regional que va més enllà del caràcter metropolità, i per tant quotidià. Així mateix tampoc no s'han inclòs les línies de transport col·lectiu nocturn que uneixen Barcelona amb diferents poblacions de la regió metropolitana que operen en l'àrea d'estudi (N63: Barcelona- Matadepera, N64: Barcelona-Sabadell i N-64: Barcelona- Castellar del Vallès) perquè aquest servei entrà en funcionament a finals de 2001 i la recerca i el treball de camp es va fer primordialment abans de la seva entrada en funcionament.

El que sí s'ha contemplat són els dos sentits de la línia. Això vol dir que cada línia s'ha dividit en dues i s'han tingut en compte els dos sentits de la marxa. Finalment, les estacions i parades de terme i inici s'ha comptabilitzat com una de sola ja que, tot i conceptualment són dues estacions o parades (una per a cada sentit de la línia) actuen com una única pel que fa a la càrrega i descàrrega de

passatgers: a fi de línia només pot descarregar mentre que a inici només pot carregar. A la resta d'estacions i parades es realitzen les dues operacions.

Tota l'operació ha servit per poder comptabilitzar la mitjana diària ponderada de vehicles o trens que tenen aturada i poden agafar persones en cada estació i parada. L'objectiu no era altra que poder distingir les àrees urbanes segons les possibilitats de disposar de major o menor oferta de transport col·lectiu.

Tota aquesta informació s'ha cartografiat per tal de visualitzar en un mateix territori la suma d'ofertes de línies i de mitjans de transport. Cal recordar que per un mateix indret poden trobar-se més d'una línia de transport i fins i tot més d'un mitjà de transport. Es tractava ara, de veure l'oferta total en cada àrea del territori i no només de manera separadament per línies com fins ara s'havia fet. Per tant, la cobertura final de transport col·lectiu per a cada territori ha sortit de sumar el valor mitjà de cada línia que cobreix aquella àrea.

Per al tractament cartogràfic d'aquesta informació s'ha realitzat un SIG amb el programa Miramón per tal de poder manejar tot el volum d'informació generada d'una manera àgil i actualitzable si es donava el cas²².

En aquest moment, ja s'està en disposició de fer una primera divisió provisional del territori d'estudi en les tres tipologies d'àrees segons cobertures de transport col·lectiu. A partir dels resultats obtinguts, s'han considerat els tres intervals següents:

- ❖ àrees amb una cobertura baixa de transport d'ús col·lectiu: valors inferiors a 100 vehicles/dia

²¹ Tota aquesta informació detallada es troba a l'annex.

²² A l'annex es troba una descripció detallada de tots els passos realitzats per a l'obtenció del producte final: des de la digitalització de les parades i estacions, fins al tractament dels *buffers* i la seva valorització per obtenir els valors per a cada àrea.

- ❖ àrees amb una cobertura mitjana de transport d'ús col·lectiu: valors situats entre 100 i 500 vehicles/dia
- ❖ àrees amb una cobertura alta de transport d'ús col·lectiu: valors superiors a 500 vehicles/dia.

Per a la confecció final dels límits de les diferents àrees s'ha recorregut a criteris qualitius realitzats a partir de treball de camp en cada zona. Així s'ha considerat l'entorn com l'element que acaba de definir aquestes àrees:

- ❖ continuïtats i discontinuïtats urbanes
- ❖ àrees urbanes amb fortes barreres pels vianants com vies ràpides o infraestructures viàries de gran capacitat que impedeixen el pas de persones
- ❖ manca d'itineraris segurs pels vianants, ja sigui per la inexistència de voreres com d'il·luminació o de cert "control" social de seguretat
- ❖ orografia amb molt forts desnivells
- ❖ àrees fortament cohesionades des d'un punt de vista urbà

Aquestes variables normalment coincidien totalment o parcial entre elles en un mateix territori. La seva consideració ha permès l'elaboració d'un mapa final coherent amb la cobertura del transport col·lectiu però també amb l'entorn urbà: de la mateixa manera que àrees que en línia recta podien ser incloses en l'abast d'una estació determinada, l'enorme dificultat per cobrir aquest recorregut a peu per alguna de les variables abans esmentades han fet que no se l'inclogués en aquest abast. I a l'inrevés, àrees que quedaven al llindar inferior d'un abast, per les característiques de l'entorn urbà i facilitat de desplaçament ha fet que finalment se les inclogués²³.

²³ En el capítol posterior hi ha un subcapítol específic dedicat a la descripció de les tres tipologies d'àrees urbanes resultant (vegeu el subcapítol 6.4).