

Dones, mobilitat,
temps i ciutats.

Quaderns de l'Institut / 14

Miralles-Guasch, Carme, 1961-

Dones, mobilitat, temps i ciutats. – (Quaderns de l'Institut ; 14)

Referències bibliogràfiques

ISBN 9788439383536

I. Institut Català de les Dones II. Títol III. Col·lecció: Quaderns de l'Institut (Institut Català de les Dones) ; 14

1. Dones – Transport – Catalunya 2. Dones – Organització del temps – Catalunya 3. Transport – Diferències

entre sexes – Catalunya 4. Mobilitat obligada per treball – Diferències entre sexes – Catalunya

396:656(467.1)

© Generalitat de Catalunya
Institut Català de les Dones

EDITA: Institut Català de les Dones

1ª EDICIÓ: Barcelona, juny 2010

TIRATGE: 2.000 exemplars

PRODUCCIÓ: Entitat Autònoma del Diari Oficial
i de Publicacions

IMPRESSIÓ: Insolade, SL

D.L.: B-21.698-2010

ISBN: 978-84-393-8353-6



Llicència Creative Commons "Reconeixement-No comercial-Sense Obres derivades" 3.0
Es pot consultar a: <http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/3.0/es/deed.ca>

Dones, mobilitat, temps i ciutats

Carme Miralles-Guasch



Generalitat de Catalunya
Institut Català de les Dones

SUMARI

PRESENTACIÓ / 9

INTRODUCCIÓ / II

CAPÍTOL I

Mobilitat, mobilitats / 13

La gènesi de la mobilitat urbana moderna / 15

Mobilitat significa oportunitats / 20

Evolució de la mobilitat / 22

Increment del temps de desplaçament / 23

Més motiu per moure's / 25

La ciutat excloent / 28

El model urbà contemporani: una ciutat excloent / 29

Les noves formes de vida:

l'aïllament als espais suburbans / 31

L'exclusió social i la mobilitat / 33

L'accessibilitat, un dels orígens de l'exclusió social / 34

La vinculació de les dones al vehicle privat / 35

Mobilitat i sostenibilitat / 38

La mobilitat i la sostenibilitat, una nova manera
de situar el model femení de mobilitat / 38

La mobilitat de les dones, un model a reivindicar / 40
La mobilitat de les dones, des dels valors
de la sostenibilitat / 42

CAPÍTOL 2

Temps, mobilitat i gènere / 45
Evolució dels territoris de la vida quotidiana / 50
El temps de desplaçament, un temps social / 51

Els territoris de la vida quotidiana. Extensió i intensificació / 53

La ciutat quotidiana s'amplia / 54
El barri s'intensifica / 59
La vida quotidiana de la proximitat o de la distància / 61
Els territoris de la vida quotidiana segons el gènere / 62

El temps de desplaçament / 65

Poc més d'una hora diària en desplaçaments / 65
El temps d'anada a la feina / 66
Els temps segons els motius, els mitjans
i les característiques de l'entorn urbà / 70
Les diferències segons sexe i edat / 74

CAPÍTOL 3

La mobilitat des d'una perspectiva de gènere a Catalunya / 75

Aspectes conceptuals i metodològics / 76

Elles i ells es desplacen per motius diferents / 80
Elles i ells utilitzen formes de transport diferents / 84
Uns temps de desplaçaments desiguals / 89
Què en pensen, elles i ells, dels desplaçaments / 93

PRESENTACIÓ

Les ciutats han esdevingut al llarg dels anys sinònim de moviment; s'han associat a imatges de persones que es desplacen, que es mouen, que es creuen; sovint amb pressa, sovint sense conèixer-se, sovint sense voler saber res les unes de les altres. Les ciutats s'han relacionat amb la llibertat, la innovació, la creativitat i el progrés, però també amb l'anonimat, la impersonalitat i, de vegades, paradoxalment, amb la solitud.

El temps pren, en aquests espais, una dimensió diferent, esdevé un dels béns més preuats per a les persones, però també un dels més escassos. És necessari que els desplaçaments es facin amb el menor temps possible, perquè la mobilitat no és un objectiu en si mateixa sinó el mitjà necessari i imprescindible per arribar allà on es vol realitzar una activitat determinada.

Les ciutats, però, han evolucionat en diferents èpoques a partir d'uns models únics que no han tingut prou en compte les necessitats i les aportacions de la meitat de la població: les dones. Per exemple, durant el darrer segle, s'ha concebut el vehicle privat com a mitjà de transport principal i ha dificultat així els desplaçaments a les persones que no n'han tingut accés, en bona part, les dones.

El repartiment dels àmbits públic i privat, de treball de mercat i treball familiar domèstic i de cura, entre homes i dones, respectivament, ha condicionat la mobilitat a les ciutats, que ha estat concebuda, en molts casos, de forma bidireccional. La planificació dels desplaçaments, sovint, ha girat al voltant del treball de mercat i ha exclòs d'altres esferes de la vida de les persones tals com la suma de totes les activitats quotidianes i els desplaçaments que comporten.

El Govern de la Generalitat, conscient que els drets i deures de ciutadania impliquen que es puguin satisfer les necessitats individuals i col·lectives de tota la població, promou el desenvolupament de polítiques de mobilitat que incorporin la perspectiva de gènere i de les dones, que tinguin en compte les seves necessitats, aportacions i experiències i que facilitin la sincronia del temps dedicat al treball de mercat amb el familiar, domèstic i de cura; perquè la plena ciutadania de les dones no es pot aconseguir assumint com a òbvia una realitat que només ofereix solucions parcials.

És per aquest motiu que es presenta “Dones, mobilitat, temps i ciutats” on l'autora, Carme Miralles-Guasch, analitza l'evolució de la mobilitat a les ciutats al llarg de l'últim segle des de la perspectiva de gènere, amb l'objectiu d'aportar nous instruments d'anàlisi que ens ajudin a visualitzar la diversitat dels nostres entorns urbans i permetin, en conseqüència, una gestió més inclusiva de les necessitats de totes les persones.

MARTA SELVA MASOLIVER
Presidenta

INTRODUCCIÓ

El concepte mobilitat permet pensar sobre els desplaçaments i els transports des de les persones que es mouen. Si es vol, des de la demanda o des dels grups que conformen l'estructura social d'una comunitat. Aquesta perspectiva permet valorar els models de mobilitat de grups diferents de ciutadania, pel que fa als motius que els provoquen, els mitjans de transport que s'utilitzen i els temps. Així, i des de fa alguns anys, s'està investigant la mobilitat des d'una perspectiva de gènere o, dit d'una altra manera, els models de mobilitat de les dones enfront dels models de mobilitat dels homes, que, fins fa ben poc, es consideraven els hegemònics i eren els que marcaven les pautes de les polítiques públiques dedicades a la mobilitat i al transport.

Aquesta perspectiva de gènere ha estat molt útil a l'hora de fer emergir les diferències en les pautes de mobilitat, segons el lloc que ocupen en l'estructura social, des de l'individu i el grup social. Les dones, ubicades en uns papers, en uns llocs i en certes activitats domèstiques, mostren a través de la seva mobilitat unes pautes característiques d'aquesta posició social.

El llibre que es presenta aquí vol resseguir aquestes pautes en relació amb aquelles que fins ara s'havien

considerat generals, però que només consideraven una part de la població, la masculina. Això s'ha fet analitzant els models de mobilitat de les dones a base d'investigar-ne els desplaçaments en relació amb les dues coordenades que els emmarquen: el territori i el temps.

D'aquesta manera es pot veure l'evolució de la mobilitat al llarg de l'últim segle per tal de poder entendre amb més profunditat les característiques de la mobilitat actual, que no és única sinó diversa, per la qual cosa no es pot utilitzar *mobilitat*, en singular, sinó que cal adoptar el seu plural, *mobilitats*, en relació amb els diferents models i pautes de desplaçament que existeixen. Després, s'ha caracteritzat la ciutat actual com el lloc on es dibuixen aquestes mobilitats i s'ha subratllat el fet de l'exclusió social com a conseqüència de certs dissenys de ciutat i de transports. També cal entendre aquestes mobilitats des del paradigma del segle XXI, la sostenibilitat, que emet nous valors i línies de recerca, on la perspectiva de gènere és fonamental.

CAPÍTOL I

Mobilitat, mobilitats

Massa sovint els estudis sobre els desplaçaments de les persones s'han enfocat des d'un punt de vista de l'oferta de transports. En aquest sentit el nombre de serveis, la freqüència, la velocitat o les característiques dels mitjans, entre altres variables, han estat els elements definidors de bona part de les hipòtesis de treball i de les posteriors polítiques públiques que han definit el transport a les ciutats del nostre entorn. Tot això oblida que un fet fonamental per analitzar els desplaçaments de la població en el territori és la demanda de transports, el que s'anomena mobilitat quotidiana de la població.

Analitzar la suma de desplaçaments en un àmbit territorial concret és el que permet diferenciar l'estructura social d'aquests i poder parlar de la tipologia de demandes de transports i de models de mobilitat que tenen els diferents col·lectius que es mouen. Així, des de l'enfocament de la demanda es pot diferenciar l'edat, el sexe i el grup social de la població mòbil, alhora que es poden saber els horaris dels desplaçaments i les valoracions que fa la població dels serveis de transport. Una anàlisi de la mobilitat permet tenir informació de les dades ob-

jectives dels desplaçaments, pel que fa al mitjà utilitzat, el temps de recorregut, la freqüència i el motiu, i també valorar les percepcions subjectives de la població sobre els seus desplaçaments. I, per tant, discernir qui és més mòbil i qui té més accessibilitat o, per contra, qui pot patir exclusió social com a conseqüència de les polítiques de transport que s'apliquen.

A partir d'aquestes demandes i tipologies de desplaçaments és quan es pot parlar de polítiques públiques de mobilitat i transport. És la necessitat de moure's, de sortir d'un lloc per arribar a un altre per dur a terme les activitats quotidianes, el que inicia qualsevol política de transports. Sense oblidar que l'oferta i la demanda són dos elements que es relacionen d'una manera interactiva, que s'influeixen recíprocament. Les polítiques de transport que formulen models de mobilitat de la població no són en cap cas neutres ni afavoreixen igual tots els grups poblacionals.

Des d'aquesta perspectiva, l'anàlisi de la mobilitat des d'una visió de gènere adquireix tot el seu sentit i profunditat, ja que permet parlar d'un grup de persones que es mouen amb unes característiques que configuren els seus models de mobilitat. Alhora, permet allunyar-se de la tendència, encara avui massa estesa, de reduir els desplaçaments als mitjans de transport mecànics i a les infraestructures que li donen suport.

Però alhora, i paral·lelament, analitzar els desplaçaments de les dones va molt més enllà d'aprofundir en aspectes substancials de la demanda, ja que elles, a més de ser més de la meitat de la població mòbil, mostren uns models de mobilitat que deriven del seu paper en

la societat patriarcal. Pel que implica la profunditat del tema, no n'hi ha prou amb la descripció d'unes dades més o menys detallades dels seus desplaçaments, sinó que requereix la comprensió profunda a nivell conceptual i de paradigmes utilitzats. Per això aquest primer capítol, que emmarca conceptualment el que després s'utilitzarà en la resta del llibre, parteix de la gènesi de la mobilitat moderna a les ciutats occidentals i de les característiques i l'evolució analítica que aquesta ha tingut en les ciències socials.

La gènesi de la mobilitat urbana moderna

La disposició de les activitats i dels serveis en el territori, originada pel que Harvey¹ defineix com la ruptura entre l'esfera productiva i reproductiva o, en altres paraules, entre l'esfera del treball i de l'àmbit domèstic, es caracteritza per una localització diferenciada i fragmentada de les activitats i de les funcions sobre el territori, cosa que significa una separació espacial i temporal entre les diverses activitats quotidianes que requereix el desplaçament de la població per fer-les compatibles. Aquestes activitats es desenvolupen, majoritàriament, en poblacions de dimensions força diverses, de manera que és als nuclis urbans on apareixen els desplaçaments quotidians. És al territori urbà, en les diferents formes, volums i característiques, tant si parlem de grans metròpolis com de pobles petits, on la mobilitat es fa present de manera quotidiana per tal d'enllaçar les diferents activitats diàries que s'han dispersat i fragmentat per l'espai.

1. HARVEY, D. (1989). *The urban experience*. Oxford. Basil Blackwell.

Els canvis d'escala i l'ús de la ciutat que es van gestant des de mitjan segle XIX i la territorialització de les desigualtats socials i econòmiques generen una ciutat creixent, fragmentada i desigual on es fa imprescindible la interconnexió entre els diferents grups socials i els diversos espais i temps urbans.

És així com l'organització del territori, i més en concret de l'espai urbà modern, origina un nou element territorial: la mobilitat de les persones amb la finalitat de poder dur a terme les activitats quotidianes o puntuals, encara que alguns autors i autores van més enllà i argumenten que els processos d'urbanització es donen quan la mobilitat obté un valor positiu i passa a estructurar la vida quotidiana. En el nou marc urbà, no solament les persones admeten la nova dimensió espaciotemporal produïda per la mobilitat quotidiana, sinó que seran les dinàmiques territorials les que requeriran el sentit de moviment. Com diu Berman,² en descriure les ciutats del segle XIX, el territori de la modernitat requereix que tot funcioni, que tot flueixi, que tot circuli, des del capital a l'aigua, des de l'energia a la població. La mobilitat no només afecta les persones i els béns, sinó també els missatges i la informació.

En aquestes condicions la mobilitat passa a tenir un caràcter obligatori, per tal de realitzar les activitats més imprescindibles i quotidianes. Per anar a comprar, a la feina o a fer alguna activitat d'esbarjo és necessari que les persones es desplacin pel territori. La població ha de cir-

2. BERMAN. M. (1991). *Todo lo sólido se desvanece en el aire. La experiencia de la modernidad*. Madrid. Siglo XXI.

cular per la ciutat, i la ciutat ha de modificar la forma dels seus carrers per permetre aquesta nova activitat, encara que en una primera etapa no s'incrementarà la velocitat, perquè el moviment serà, gairebé exclusivament, a peu.

Però no només és l'obligatorietat la que donarà un signe de modernitat al moviment, sinó que també hi intervindeu la intensificació de la freqüència i el ritme. Caldrà moure's, i també caldrà fer-ho sovint i de pressa.

Aquestes tres característiques, **l'obligatorietat, el ritme i la freqüència**, són els elements diferencials de la mobilitat actual. És el que Berman defineix com el moviment accelerat de les persones als carrers de les ciutats. Moviment que es va incrementant amb la introducció de la velocitat gràcies als nous mitjans de transport mecànics, alhora que canvia el ritme de la ciutat. L'augment de la velocitat s'anirà introduint a la ciutat a mesura que es van incorporant els diferents mitjans de transport al llarg de tota la segona part del segle XIX. Per primera vegada la velocitat és un element urbà, un nou element urbà que, a la llarga, serà tan influent que intervindrà en la modificació dels models urbans que es generaran al llarg de tot el segle XX.

A més del caràcter urbà de la velocitat, aquesta també incorpora una nova variable d'exclusió social, perquè l'augment de la velocitat no serà un patrimoni repartit de la mateixa manera cap a tota la població. Al contrari, l'increment de la velocitat, a partir de la incorporació de certs artefactes mecànics anomenats mitjans de transport, és socialment molt selectiva, i se l'apropiaran les classes altes i el món masculí. Com es veurà amb més detall al llarg del llibre, la introducció de la velocitat me-

cànica que trenca la uniformitat que dóna l'anar a peu amb uns recorreguts al voltant dels 4 quilòmetres/hora esdevé una font d'exclusió dels grups més desafavorits i de les dones en general.

La mobilitat és la suma dels desplaçaments individuals de les persones a una velocitat determinada, que fan possible l'accés al mercat laboral, als béns i als serveis. O dit d'una altra manera, que possibiliten gaudir dels mitjans de producció, de la cultura i de l'esbarjo, i creen un intens intercanvi de persones, mercaderies i informació.

La possibilitat de moviment, per un territori cada vegada més extens, ha passat a formar part de la vida quotidiana de la ciutadania com un dels factors potencialment més favorables i alhora més condicionants, ha augmentat el nostre potencial de relació i ha permès sistemes de vida altrament impensables, on coexisteixen els contactes amb la natura, la feina, l'estudi i la cultura. En definitiva, permet fer un ús divers de les activitats que es localitzen en el territori, fet que condiona la vida dels ciutadans i ciutadanes i organitza el territori.

Aquesta necessitat de moure's, com a requeriment del sistema socioeconòmic actual, està directament relacionada amb la incorporació dels mitjans mecànics a les ciutats i també amb la pròpia capacitat d'utilitzar-los. El nexa directe entre la capacitat de desplaçar-se i la realització de les activitats que ofereixen els àmbits urbans provoca una nova font de desigualtats entre la ciutadania.

Aquesta mobilitat moderna, on els increments de la velocitat es van incorporant de manera socialment desigual, transforma **l'espai públic a la ciutat**. Els carrers, que fins aleshores havien tingut més una funció d'estar,

de formar part del frontal obert de les cases, del lloc on es comprava i es venia, comencen a canviar en la mesura que la circulació de les persones, en un primer moment a peu i després en transports mecànics, s'incrementa. El carrer deixa de ser només el lloc d'estar i passa a ser l'espai connector de les diferents parts de la ciutat i el lloc que enllaça les diferents activitats. La relació de les dones en aquest espai públic en contraposició a l'espai privat de dins de casa, molt més presents en aquest que en aquell, serà una de les grans conquestes del món femení durant tot el segle xx i una part important de tota la teoria feminista.

El paper prioritari de la dona en la cura de la llar i de la família, les diferències de renda, de l'ocupació, els percentatges desiguals de la propietat i dels usos de la vivenda i dels vehicles entre sexes incrementen segregacions i desigualtats a la ciutat i, en l'actualitat, especialment a les perifèries urbanes. Si fins a la meitat del segle xx el que ha marcat la diferència és l'ús entre l'espai públic i el privat, en els nous models urbans la desigualtat s'incrementa sumant-hi la dialèctica centralitat i perifèria, que es resol en el sentit de produir exclusions, i en aquestes, les més evidents són les de gènere. Com diu Hernández Pezzi:³

“El estudio de los problemas del género en la ciudad no consiste en comprobar sólo los efectos del uso diferencial del espacio, sino el de indagar acerca de una concepción diferente, verificar su existencia y sus causas para actuar sobre ella.”

3. HERNÁNDEZ PEZZI (1998). *La ciudad compartida. El género de la arquitectura*. Madrid. Colegio Superior de los Colegios de Arquitectos de España.

És en aquest voler buscar les causes i actuar sobre aquestes que estudiar la mobilitat des d'una perspectiva de gènere és fonamental.

Mobilitat significa oportunitats

Les possibilitats de moure's, directament relacionades amb la capacitat d'accedir a la utilització dels diferents mitjans de transport, depenen de tot un seguit de circumstàncies personals, com el nivell de renda i l'edat, el sexe i les diferents capacitats individuals.

La resolució de les necessitats de desplaçament, tant en l'àmbit individual com en el col·lectiu, pot potenciar l'intercanvi de mercaderies i d'informació i el contacte entre la població i, per tant, afavorir la igualtat, o bé incrementar la desigualtat d'accés als béns i als serveis. Cal considerar **la mobilitat com una condició fonamental per a la inserció social de les persones** o, al contrari, com un criteri discriminador i una potent estratègia d'exclusió social.

La mobilitat de les persones pot esdevenir una activitat democratitzadora, o bé un element selectiu segons permeti a més o menys ciutadans i ciutadanes fer ús del seu propi territori, tant dins l'àmbit laboral com dins el domèstic o lúdic. Possibilitar l'accés de l'ús de la ciutat al màxim nombre de persones significa adaptar tot allò que facilita el moviment a les diferents situacions personals i a les diverses esferes que té la ciutat. Cal adaptar les polítiques que organitzen la mobilitat a les característiques individuals més diverses: nivells de renda, edat, gènere... i també als desiguals ritmes temporals i espacials de la ciutat (centre-perifèria, dia-nit, feiner-festiu).

Tot plegat influeix directament en el nivell d'igualtat que la ciutadania té respecte a la ciutat, en l'àmbit territorial, social i econòmic.

A gairebé totes les ciutats del món i per raó de polítiques de transport que han afavorit el transport privat en detriment del públic, les persones que tenen menys accés al transport privat són les que es veuen més marginades a l'hora de desplaçar-se, fins al punt que algunes autores⁴ les eleven a presoners i presoneres de la ciutat. I aquesta ha estat una de les polítiques més discriminatòries que al llarg del segle xx han sofert les dones a la ciutat, tot i que com es veurà després, els models de mobilitat menys lligats al transport privat són els que ara es reivindiquen des dels nous paradigmes de la sostenibilitat.

Entre els estudis socials que analitzen els trets diferencials dels desplaçaments en relació amb el grup a què es pertany **destaquen els destinats a valorar i analitzar les característiques dels desplaçaments de les dones a la ciutat**. Les peculiaritats de la mobilitat en les dones deriven del fet que no tan sols depenen del seu nivell de renda i de l'edat, sinó que s'originen fonamentalment a partir del paper que tenen en la societat. Les dones han ocupat els llocs preferents en l'esfera privada i familiar; en aquest sentit els seus desplaçaments s'han dut a terme en un àmbit molt més restringit i molt més quotidià que el que, en general, utilitzen els homes. A més, és ben sabut que l'accés al vehicle privat ha estat (i està)

4. VITTADINI, M.R. (1991). "Nuovi prigioneri" a: Balbo, L. *Tempo di vita. Studi e proposte per cambiarli*. Milà, La Feltrinelli, pàg. 84-87.

més restringit al món femení que al masculí. Aquests són alguns dels elements que fan que hi hagi importants **diferències entre la mobilitat masculina i la femenina.**

En molts dels estudis de gènere pel que fa a la mobilitat es comet una confusió significativa en l'anàlisi quan es diu que l'esfera femenina té menys mobilitat que la masculina. En aquest sentit sembla que el model òptim sigui el que adopta el món masculí, i que la dona hagi d'assimilar aquests models masculins. Aquest error es basa en el fet que s'identifica mobilitat amb la distància física recorreguda i no pas amb els serveis i activitats obtinguts. Això fa que es reforci la cultura de la llunyania (que s'adaptaria als models considerats masculins) enfront de la cultura de la proximitat (que s'atribuiria a l'esfera femenina). Una de les primeres científiques socials que va raonar sobre aquest fet és Jacobs,⁵ quan a principis de la dècada dels seixanta, en relació amb el carrer i l'autopista urbana, reivindica la ciutat de la proximitat i del veïnatge enfront de la ciutat de les grans infraestructures i de la fragmentació social i urbana que es practicava aleshores, sota els supòsits de l'arquitectura racionalista.

Evolució de la mobilitat

Les característiques de la mobilitat s'han anat transformant, en relació amb el temps invertit en el desplaçament, l'ampliació en els recorreguts, l'increment dels

5. JACOBS, J. (1961). *The death and life of great american cities*. Nova York. Random House.

motius que l'originen i la disposició de les activitats sobre el territori. Aquesta evolució ha modificat els models de mobilitat de certs grups socials, entre aquests les dones, i ha incrementat algunes desigualtats i n'ha diluït d'altres.

Increment del temps de desplaçament

Al llarg del segle xx, els canvis morfològics i funcionals de la ciutat han anat incrementant la superfície on es localitzen les activitats quotidianes de la ciutadania. La feina, la cultura, l'esbarjo o la compra, entre altres, han ocupat espais de la ciutat, cada vegada més distants. Això ha provocat que el recorregut dels desplaçaments diaris no hagi deixat de créixer, de manera que ha crescut l'ús dels transports mecànics per augmentar la velocitat dels desplaçaments i s'ha ampliat el temps dels recorreguts, tal i com es concretarà en el capítol segon. Un dels efectes directes d'aquest augment del temps és que a la reducció de la jornada laboral s'hi ha anat sumant el temps dedicat a la mobilitat.

La distància entre aquestes activitats quotidianes al llarg de l'últim segle ha deixat de ser una conseqüència directa de la necessària distribució de les diferents funcions sobre un territori urbà, per passar a ser una conseqüència directa dels avenços tecnològics que han permès un augment generalitzat de la velocitat. Segons dades de la Gran Bretanya, a finals del segle xix la distància mitjana dels desplaçaments entre la residència i el lloc de treball era de 3,6 km, el temps de desplaçament era de 17,7 minuts i la velocitat, de 12,2 km/h. A finals del segle xx aquestes mateixes xifres són 14,6 km pel

que fa a la distància, 34,5 minuts de temps i 25,4 km/h de velocitat. Aquest increment de la distància, en paraules de Kohr⁶ (1976), ha deixat de ser funcional per ser tecnològic, en el sentit que són els mitjans de transport i amb aquests la rapidesa de la seva circulació els que distribueixen i ordenen les funcions urbanes sobre el territori.

De tota manera, l'increment de la velocitat dels mitjans de transport, tal com es posa de manifest en les xifres de la Gran Bretanya, lluny de significar un estalvi de temps, ha suposat un increment de la distància i, paradoxalment, el temps de desplaçament s'ha incrementat. Tot plegat fa que s'hagin anat substituint els recorreguts curts a favor dels llargs sota pressupòsits urbanístics, econòmics i sociològics que allunyen les diferents parts funcionals de la ciutat. L'ús de la ciutat i, amb aquesta, l'ús del carrer es fa cada vegada més en sentit longitudinal i s'abandona el transversal, el més tradicional dels moviments urbans (traspasar el carrer), fet que engrandeix i dissemina el nostre espai vital i fa disminuir la densitat de les ciutats.

Aquest increment de la mobilitat, relacionat només amb una ampliació de la distància i no pas amb un augment de l'ús de les activitats, ha contribuït a fomentar la percepció negativa dels desplaçaments en un sentit tant individual com col·lectiu.

En els inicis de la ciutat moderna, la possibilitat de moure's de forma més ràpida i còmoda es percebia de

6. KOHR, L. (1976). *The city of man (The duke of Buen Consejo)*. Universitat de Puerto Rico. San Juan de Puerto Rico.

manera positiva ja que s'associava a un increment de les possibilitats de ser més lliures i de gaudir de més opcions i experiències. Ara, en canvi, aquesta bondat inicial que tenien els mitjans de transport s'ha convertit gairebé en una externalitat negativa, pel que fa a la qualitat de vida de la ciutadania, sobretot perquè aquest temps de connexió dedicat a superar les distàncies entre els llocs s'ha convertit, sovint, en una suma de temps d'espera i de temps morts.

Afegit a tot això, també hi ha un increment dels costos de desplaçament. S'acostuma a comptabilitzar les despeses de la mobilitat a partir de les directes (benzina, bitllet de transport públic, etc.) i el temps que ha implicat el moviment; tanmateix, n'hi ha d'altres que l'usuari paga directament o indirectament. L'estratègia de difusió, o en paraules de Lowe,⁷ l'externalització dels costos de la mobilitat envers tota la societat ha possibilitat el seu creixement en mitjans de transport mecànics, tant en temps com en freqüència, que caracteritzen la ciutat actual.

Més motius per moure's

Hi ha hagut, també, una evolució en els motius que generen els desplaçaments; en una primera època la mobilitat anava lligada directament a l'accés al món laboral, i en segon terme se l'associava, també, a la possibilitat d'accés als serveis. Això la dotava d'un sentit de pendula-

7. LOWE, M.D. (1994). "Reinventar el transport", a: BROWN LESTER, R. *L'estat del món. Informe del Worldwatch Institute sobre l'avanç cap a una societat sostenible*. Barcelona. Centre Unesco de Catalunya.

ritat, atès que el recorregut era gairebé sempre el mateix tant pel que feia a l'espai com a l'horari. Va ser als Estats Units on es va establir el concepte de *commuting* per designar aquestes tipologies de viatge cap a la feina, i les persones que el realitzaven s'anomenaven *commuters*. Aquesta primera aproximació teòrica i conceptual a la mobilitat la va associar al món públic i exterior, lligat a l'àmbit laboral i als mitjans de transport mecànics (en una primera època públics i en una segona, privats), tot plegat relacionat amb el món masculí. Durant anys, les dones no han format part de l'imaginari de la mobilitat, ni com a usuàries, ni com a pensadores, ni com a expertes. Per això en molts casos la planificació, els recursos públics i privats dedicats a aquest tema, s'ha fet d'esquena al món femení o fins i tot directament en contra.

Així, la mobilitat, amb els atributs esmentats, s'ha qualificat durant anys d'obligada, entenent-la com la que calia efectuar de manera regular, constant i forçada per la necessitat de treballar o estudiar. Atès el missatge subliminal però contundent que només eren aquestes raons, lligades al món laboral i per tant masculí, les que realment generaven els motius per desplaçar-se, i a partir d'aquesta suposició sexista, esbiaixada i equivocada, s'ha planificat bona part de l'oferta de transport a la ciutat.

La resta de motius, com ara anar a comprar, acompanyar la mainada a l'escola o fins i tot anar a la consulta mèdica, i només per citar-ne alguns, es consideraven menys obligatoris, i alhora menys *importants*, perquè en l'imaginari del personal tècnic no estaven associats a les activitats de la seva vida quotidiana, més enllà del món laboral. Per ells el món familiar o el de tenir cura

dels altres senzillament no existia o bé es considerava opcional i secundari. D'aquesta manera, encara que ara s'ha anat corregint, hi ha ambulatoris on no arriba cap mitjà de transport públic (autobusos o metro) i es dificulta que les persones grans i totes aquelles que no tenen possibilitat d'utilitzar el transport privat hi puguin arribar. Altres exemples els trobem als centres universitaris, als llocs d'esbarjo per a joves, etc.

Cal doncs analitzar aquests desplaçaments, entenent que les característiques que té la mobilitat de les persones a la ciutat depassen el sentit de pendularitat i el d'obligatorietat laboral (un origen, una destinació i un recorregut fixos), perquè ara ja no es poden considerar la feina o els estudis com el principal motiu de desplaçament. Quan se sap, a més, que aquests signifiquen el 20% de tots els desplaçaments que s'originen un dia a la ciutat.

La inclusió de tots els motius ha suposat, d'una banda, donar la mateixa importància a totes les activitats quotidianes que es realitzen a la ciutat, siguin de l'àmbit familiar, domèstic, d'esbarjo o laboral. I de l'altra, s'ha pogut comprovar que tothom genera un volum de desplaçaments amb uns valors quantitius importants. S'han inclòs noves raons que tenen a veure amb l'augment de la productivitat, l'increment del consum i l'ampliació del temps de lleure. Així, mentre que els moviments casa-feina es mantenen més o menys estables, la resta no para d'augmentar, un fet que cal relacionar, no tan sols amb les necessitats de nous béns i serveis, sinó també amb pautes culturals i socials, que es tractaran en el segon capítol.

Cal analitzar la mobilitat, ara més que mai, a partir de la relació amb els paràmetres sovint canviants, que avaluen la qualitat de vida i que mai dibuixen formes diverses i complexes no només en l'espai sinó també en el temps, valorat en termes de dia i nit, de dies feiners i festius, d'estacions de l'any, etc. Tot plegat fa que la mobilitat sigui quelcom que afecta un nombre cada vegada més important de persones que realitzen activitats molt diverses. I això es pot avaluar en termes quantitativs i també qualitativs. Perquè en la mesura que es dóna la mateixa importància a tots els desplaçaments, sigui quin sigui el mitjà de transport, el motiu, el grup social, el sexe o l'edat de les persones que els efectuen, més democràtica i més inclusiva es fa la ciutat.

La ciutat excloent

La ciutat planejada i construïda al llarg de tot el segle xx ha subratllat més les dinàmiques més excloents de certs grups de població, sota supòsits tècnics i racionals, que no eren sinó polítiques selectives de certes funcions i certs espais per a alguns dels grups de ciutadania, entre ells les dones. Fins al punt que el dret a la ciutadania ha estat fortament restringit en certs models urbans, on la suburbanització i la baixa densitat han donat lloc a fenòmens d'aïllament i de soledat profunds per a moltes de les dones que s'han vist atrapades en aquesta tipologia urbana. Una tipologia que només apreciava el món laboral, extern, i que anomenava barris dormitori molts d'aquests espais on les dones passaven bona part de la jornada.

El model urbà contemporani: una ciutat excloent

El model de mobilitat actual és un reflex de l'urbanisme modern que ha caracteritzat els creixements i les remodelacions de la ciutat al llarg de la segona part del segle xx. Els nous models urbans apareixen a les ciutats americanes, especialment a Nova York i a Los Angeles, i després a les ciutats europees a través de les teories urbanes i urbanístiques, que adoptaran el qualificatiu de *modern* i pretendran construir *la ciutat moderna*. En l'estratègia urbana, la zonificació i l'autopista esdevindran elements fundacionals. I la transformació s'acompanya conceptualment per les directrius del Moviment Modern, formalitzat a la carta d'Atenes, quan es formulen els principis de la Teoria Racionalista i amb ells la proposta de la ciutat funcional. Un model de ciutat que vol superar els problemes de l'espai urbà decimonònic, pel que fa a la manca d'espais verds d'higiene, dèficit d'equipaments i de serveis.

D'aquí sorgeix la ciutat funcional com a imperatiu del desenvolupament zonal organitzador de l'espai urbà, de manera que es va aconseguir articular una ciutat assignant una sola funció a cada lloc i considerant, a més, que només existeixen tres activitats urbanes: la residència, la feina i l'oci. La ciutat capitalista expulsa certs usos i activitats dels llocs més valorats cap a aquells que ho estan menys, mitjançant el preu del sòl. Reforçant aquesta estratègia, la proposta funcionalista, organitzada formalment a través dels plans urbanístics, reforça la segregació espacial de certs usos i grups socials i els col·loca com a peces separades, unides entre elles per grans eixos viaris, per la qual cosa aquest model tam-

bé potència la segregació social al concebre residències obreres segregades per espais verds.

De fet, el Moviment Modern recuperava i ampliava, com diu López de Lucio,⁸ les propostes dels tractadistes alemanys de finals del segle XIX sobre zonificació urbana. Aquests diferenciaven la localització de les activitats i d'aquesta manera organitzaven el sòl urbà segons usos i tipologies edificatòries, de manera que es buscava el màxim ordre físic a la ciutat per tal d'evitar contradiccions entre les diferents activitats urbanes i els grups socials. Aquest nou ordre ja suposava segregar l'espai urbà diferenciant-ne les diverses àrees urbanes i expulsant quan calia els usos que podien implicar una rebaixa del preu del sòl. Més enllà de l'ordre racional i suposadament natural de la ciutat, també es tractava d'un instrument pragmàtic de control social i econòmic.

Des d'aleshores la ciutat es caracteritza per un creixement il·limitat que va conformant unes perifèries sub-urbanes i un centre cada vegada més dedicat al sector terciari. Aquest procés de creixement es veu reforçat per una dinàmica de filtratge com a conseqüència del trasllat de certes activitats cap a les zones perifèriques, fruit d'un canviant joc de rendes urbanes. Quan es comencen a dissenyar els polígons industrials és quan ocuparan grans extensions de terrenys als límits de la ciutat, aïllats i segregats de les trames urbanes tradicionals.

En aquest moment de creixement de la superfície, d'aïllament de les funcions urbanes, de selecció i sepa-

8. LÓPEZ DE LUCIO, R. (1993). *Ciudad y urbanismo a finales del siglo XX*. València. Servei de Publicacions de la Universitat de València.

ració social i econòmica de la ciutat, es va intensificant una nova forma d'entendre la mobilitat, en forma de xarxes de relacions entre elements i parts diferenciades i allunyades de la ciutat, on les infraestructures i especialment les autopistes urbanes tindran un protagonisme creixent. Els carrers passen a ser vies ràpides de la ciutat i perdran tots els trets multifuncionals del carrer tradicional, per especialitzar-se, com ja ho havia fet la ciutat en general, en un sol mitjà de transport i una única velocitat, la del vehicle privat.

Les noves formes de vida: l'aïllament als espais suburbans

En tota aquesta transformació de l'espai urbà i en la introducció de les formes de transport privat hi van actuar tot un seguit d'estratègies dirigides a les formes de vida familiars. Perquè la transformació de la ciutat tingués èxit calia incidir també en la transformació de la llar i de les pautes de consum. En aquest sentit, el paper del món femení era fonamental perquè l'adaptació als nous models de l'urbanisme modern requerien, també, canvis ideològics i culturals que s'havien d'adoptar des de l'esfera privada, des del si dels nuclis familiars.

Els canvis en l'estructura valorativa i en les formes de vida són fonamentals en èpoques de transició, quan cal trencar amb tradicions i esquemes inservibles en els nous models. Sovint el que expressen els canvis territorials i de models de mobilitat són bàsicament canvis culturals, on el consum massificat i una nova organització dels espais productius i domèstics, sota els nous supòsits urbanístics, esdevenen cada vegada més i més separats.

El cotxe, juntament amb els electrodomèstics, és el producte estrella d'aquestes noves formes de vida, fet que el situa com a objecte anunciat a les revistes de comunicació de masses, en què es difonia l'estil de vida apropiat als homes i a les dones *moderns*. Als anys 20, als Estats Units, el públic a qui anaven dirigits els anuncis de cotxes va canviar de forma radical. L'objectiu ja no era seduir els homes de classe alta; ara, el públic s'amplia tant al grup social com al sexe. Cal que el cotxe esdevingui un utensili popular per als homes i també per a les dones.

El model de ciutat és aquell on les classes mitjanes es refugien als barris residencials suburbans, de baixa densitat, sense res més que les seves cases precieuses i els seus cuidats jardins. Un lloc on mai passa res, ni ningú espera que hi passi res. Amb carrers sempre buits, tristos i solitaris. Adjectius que es poden associar a la vida de tantes dones que s'han vist atrapades en barris residencials que eren, especialment per a elles, gàbies daurades. En tot aquest procés, les dones havien quedat excloses de la feina remunerada i recloses a l'esfera domèstica, dependents econòmicament del marit i aïllades en cases unifamiliars de les perifèries urbanes, sense cap altra activitat més enllà de tenir cura de la família i de les seves cases amb jardí. En aquesta situació els mitjans de comunicació els ofereixen el cotxe, com una eina eficaç per solucionar els seus problemes d'aïllament i solitud ocasionats, entre altres, per l'urbanisme suburbà de baixa densitat.

Tot plegat inserit en una estratègia de difusió de les noves formes de vida, d'ideologia i escala de valors, que intentava compatibilitzar els canvis en l'estructura labo-

ral amb els de l'esfera privada. Això també anava acompanyat d'una transformació en l'organització urbana. Aquesta estructura socioeconòmica necessita una nova organització espacial amb la intensificació de la suburbanització. Tanmateix, cal dir que tot i que aquest model urbà és el que va triomfar i es va imposar en bona part de les ciutats del món occidental, també van sorgir models alternatius que, com bé assenyala Hayden,⁹ s'havien ideat com a alternativa a la densa ciutat del XIX i també a l'aïllant barri suburbà de baixa densitat. Alternatives que incloïen cases col·lectives o familiars on es compartien serveis i equipaments.

L'exclusió social i la mobilitat

De tot plegat se'n dedueix que un dels àmbits més innovadors que en els últims anys s'han afegit a les anàlisis de la mobilitat en relació amb certs grups poblacionals és la relació que s'ha evidenciat entre el model de mobilitat i de certes estratègies de planejament territorial amb l'exclusió social. Aquest és un fenomen relacionat amb la distribució desigual de les rendes i les oportunitats, no només relacionat amb l'estructura social i econòmica, sinó també amb l'estructura territorial i, amb aquesta, amb el model de mobilitat hegemònic. D'aquesta reflexió se'n deriva la importància de reconèixer el concepte d'accessibilitat en relació amb els diferents mitjans de transport i especialment de les dones al vehicle privat.

9. HAYDEN, D. (1984). *Redesigning the american dream*. Nova York. Norton.

L'accessibilitat, un dels orígens de l'exclusió social

Com s'ha vist, els nous models urbans i de mobilitat han revalorat el concepte d'accessibilitat, no només relacionant-lo amb les característiques d'un lloc determinat, sinó connectant-lo amb els trets dels individus i dels grups socials.

La dimensió espacial de la mobilitat porta implícit el concepte de l'accessibilitat. La relativa facilitat per superar una distància està en relació amb els mitjans de transport utilitzats, les condicions físiques de l'entorn i els trets dels mateixos individus. D'aquesta manera l'accessibilitat és una variable relacionada amb les característiques físiques d'un territori, les oportunitats d'ús de certes activitats o els trets individuals que els ciutadans i ciutadanes tenen per exercir els requeriments propis. És el que s'anomena l'accessibilitat física, social i econòmica, i és un concepte delimitat pels components temporals i espacials, i també pel sistema de transports, com a sistema tecnològic que per mitjà de la velocitat influeix en la relació espai-temps.

En un entorn urbà, on la distància entre activitats ha passat a ser tecnològica, on l'anar a peu ja no es pot considerar un mitjà de transport universal i on els orígens i les destinacions són cada vegada més allunyats els uns de les altres, en aquestes condicions, l'accessibilitat està relacionada amb l'ús dels mitjans de transport i, per tant, a través d'aquests, les persones poden exercir el que s'ha anomenat el dret a la ciutat. Els mitjans de transport, la seva presència o absència, l'organització i la gestió dels seus serveis han passat a ser els mitjancers de la inclusió o l'exclusió a la ciutat.

Aquest ús de la ciutat té, com un dels filtres més importants i alhora més opacs, la utilització desigual que els diferents col·lectius fan dels mitjans de transports, en especial del cotxe privat, ja que com s'ha vist és el mitjà hegemònic en el model territorial dissenyat al llarg del segle xx. Des d'aquesta perspectiva cal analitzar amb molta cura la desigualtat d'accés al vehicle privat per part de la població femenina, ja que aquesta és una de les variables que permeten quantificar l'exclusió a certs béns i serveis del col·lectiu de dones.

La vinculació de les dones al vehicle privat

Els diferents rols que per motiu de gènere s'atribueixen cada un dels dos sexes es posicionen de manera desigual enfront del vehicle privat o, en altres paraules, es donen diferències en el repartiment dels recursos domèstics. El cotxe es considera un d'aquests recursos, amb la peculiaritat que requereix tot un seguit de condicions per poder-lo utilitzar: tenir carnet i cotxe i poder-lo utilitzar de forma quotidiana. Els filtres per fer ús d'aquest recurs familiar són més contundents del que en un principi es percep i en molts casos es valora.

Així, per exemple, un dels primers indicis que ens apropen a aquesta exclusió és el percentatge de dones amb carnet de conduir. Hi ha un percentatge més elevat d'homes amb carnet de conduir que de dones, i encara que tendeixi a equilibrar-se, les dones l'any 2003 no arribaven al 30% dels carnets de conduir vigents. Aquesta diferència persisteix si es considera l'edat de les dones amb carnet de conduir, perquè la desigual possessió del carnet de conduir persisteix en totes les edats. Això es posa de manifest,

també, en grups específics amb estudis superiors i de població jove. Així, en la població estudiant de la Universitat Autònoma de Barcelona es mostra que tant la possessió de carnet com de vehicle i les possibilitats d'utilitzar-lo sempre són inferiors en el cas de les dones.

Aquesta desigualtat, tanmateix, s'ha anat escurçant els últims anys. Fins a finals dels setanta les dones amb cotxe eren una excepció a tots els països europeus. També les dades del cens de persones conductores espanyoles mostren aquesta evolució: el 1980, de cada 100 persones que conduïen, un 22,9% eren dones, enfront del 77,1% d'homes. S'ha donat un increment important en el volum de dones que posseeixen el permís de conduir, que en nombres absoluts ha passat de 2,2 milions a 6,4 milions.

Però el nombre de dones que no tenen accés al vehicle privat de manera quotidiana és més elevat que el nombre de dones sense permís de conduir. En aquest sentit, Sanz¹⁰ calculava que a la meitat de la dècada dels noranta no tenien un accés independent al vehicle privat (incloent-hi les dones sense permís de conduir i les que, malgrat posseir-lo, no podien fer-ne un ús quotidià) prop de 4/5 parts de les dones adultes espanyoles. I és que en nombroses llars on es té un sol vehicle, que representa el 60% del total de llars, l'accés quotidià a aquest recurs familiar és de l'home.

Aquesta manca d'ús quotidià del vehicle privat, en un territori on l'accessibilitat universal està organitzada a

10. SANZ, A. (1996). "Los 'sin coches'. Repercusiones ambientales y sociales del automóvil". *Documentación Social*, 102 (Humanidades y Naturaleza), pàg. 119-128.

través d'aquest mitjà de transport, no només dificulta la possibilitat de desplaçar-se, sinó que incideix en tots els àmbits de vida de les persones: la feina, el lleure, les compres, cosa que limita les possibilitats de beneficiar-se dels drets bàsics i universals, redueix l'autonomia i provoca aïllament. Per tant, les dones, sense accés a la motorització privada, visquin on visquin, independentment de la seva categoria social, treballin o no, se senten presoneres d'un model de ciutat que, en aquest sentit, es pot qualificar d'excloent.

Aquesta situació de les dones enfront dels models urbans i de mobilitat hegemònics té una repercussió directa sobre la seva inserció en el món laboral. Així, segons indica Cebollada,¹¹ els col·lectius de població potencialment actius, i en especial les dones, que representen unes taxes d'activitat i d'ocupació més baixes, són els que tenen menys accés al vehicle privat, i encara que no totes les feines es relacionen amb¹² les oportunitats vitals dels col·lectius urbans amb l'ús del transport i en especial del cotxe privat, aquesta relació és cada vegada més evident.

11. CEBOLLADA, A. (1996). "Aproximación a los procesos de exclusión social a partir de la relación entre territorio y movilidad cotidiana. *Documents d'Anàlisi Geogràfica (DAG)* 48, pàg. 105-121. Departament de Geografia. Universitat Autònoma de Barcelona.

12. LUCAS, K.; GROSVENOR, T.; SIMPSON, R. (2001). *Transport, the environment and the social exclusion*. Layerthorpe. Joseph Rowntree Foundation.

Mobilitat i sostenibilitat

Amb el nou paradigma de la sostenibilitat, les valoracions i les anàlisis que s'havien fet al llarg del segle xx es capgiren. Tot allò que semblaven avenços tecnològics i socials innegables comença a ser qüestionat, es fan noves preguntes i apareixen agents fins aleshores inexistents. Tot plegat fa que les percepcions econòmiques i socials als models construïts al llarg del segle xx canviïn i que s'hi hagi de sumar la valoració mediambiental. Des d'aquesta perspectiva el valor del model de mobilitat canvia i passa a ser un dels objectius a les agendes polítiques europees.

La mobilitat i la sostenibilitat, una nova manera de situar el model femení de mobilitat

A partir de les crítiques al model *desarrollista*, especialment pel que fa als límits mediambientals, les conseqüències sobre l'energia no renovable i la interacció entre desenvolupament econòmic i elements naturals, als anys seixanta alguns autors i autores com Voigth i Wolman, o la mateixa Conferència de Nacions Unides a Estocolm (1972), van evidenciar que el planeta és un sistema tancat i que qualsevol factor local o regional té efectes globals sobre el medi ambient. Des d'una òptica més urbana i social, Jacobs¹³ va denunciar, a principis de la dècada dels seixanta, la inoportunitat i va predir el posterior fracàs del model urbà extensiu, funcional

13. JACOBS, J. (1961). *The death and life of great american cities*. Nova York. Random House.

i fragmentat, aleshores hegemònic, i va reivindicar la proximitat, l'espai públic i les relacions de veïnatge a la ciutat com a valors urbans a preservar i fomentar.

De tota manera, i malgrat aquests precursors del paradigma de la sostenibilitat, no és fins a finals del segle xx que aquest emergeix, no només com una qüestió acadèmica, sinó com un objectiu polític especialment a l'Agenda Europea. Així, des de l'informe Brutland de 1989 i la Cimera de Rio de 1992 fins al Tractat d'Amsterdam de 1999, la sostenibilitat es modula com a nou paradigma, on es canvia l'escala de valors en referència a la forma d'entendre el desenvolupament i la relació amb el medi natural, social i cultural. Com que aquest concepte ocupa una posició transversal que afecta diferents esferes i activitats humanes, les polítiques de les ciutats, dels territoris, de la mobilitat i els transports s'han d'entendre dins aquest nou marc conceptual, i s'han d'aproximar, tal com diu la Unió Europea, a escenaris de sostenibilitat, no només ambiental, sinó també social i econòmica.

Un sistema de transport eficaç, pràctic i flexible és essencial per a les activitats econòmiques i per a la qualitat de vida. A més, la ciutadania exigeix i espera tenir una mobilitat còmoda i assequible per poder arribar a la feina, als centres d'estudi i als llocs d'esbarjo. Tanmateix, el sistema de transport actual, basat en els mitjans privats, té greus disfuncions no només en relació amb el medi ambient, sinó també amb el sistema econòmic i la vida quotidiana.

L'estratègia per trobar l'equilibri entre aquesta necessitat de transport i els nous objectius que marca la sosteni-

bilitat que apareixen (aparentment) contraposats, segons diu l'Agència Europea de Medi Ambient, és desenvolupar polítiques que integrin les qüestions mediambientals en la presa de decisions sobre el transport i les infraestructures, i trobar un punt de confluència en la intervenció política en inversions i en instruments econòmics i també en l'ordenació del territori i el transport.

En aquest context, dibuixat per un costat per les noves interpretacions dialèctiques entre el transport i el territori, i per un altre pel nou paradigma de la sostenibilitat, interpretat també com un objectiu polític de la Unió Europea, es fa imprescindible substituir les polítiques de transport i d'infraestructures dels últims anys (amb especial èmfasi en la xarxa viària i el transport privat), per polítiques concebudes des de la demanda, amb l'objectiu de millorar l'accessibilitat i reduir el creixement del trànsit rodat i de planificació del transport.

La mobilitat de les dones, un model a reivindicar

Diferents estudis han demostrat que els desplaçaments realitzats per les dones, a causa de situacions que s'han esmentat més amunt, tenen característiques diferents dels del món masculí. Així, les dones viuen per terme mitjà més a prop del lloc de treball, fet que possibilita un recorregut i un temps més curts, permet anar a peu i utilitzar més el transport públic. Aquestes característiques, a més, es donen en ciutats molt distants culturalment, cosa que reforça el valor estructural de la diferència. Encara que també cal subratllar que aquestes divergències entre les pautes de mobilitat femenina i masculina s'estan escurçant perquè les dones incremen-

ten cada vegada més la seva presència en la motorització privada, en l'augment de la velocitat i en un increment de la distància dels desplaçaments. Canvis que, cal no oblidar, apropen els models femenins als que han caracteritzat els masculins.

Molta de la literatura feminista sobre mobilitat i gènere valora aquests canvis com a positius sota el supòsit que aquestes noves pautes de mobilitat garanteixen més llibertat individual i més inserció laboral i social, i poden impedir la marginació i l'exclusió que han sofert les dones. De tota manera, aquesta valoració positiva implica que el model masculí (més velocitat, llargs recorreguts, més vehicle privat) es percep com el model de desplaçament òptim i, per tant, a imitar. Les dones incrementaran la seva participació en el món exterior en la mesura que adoptin les pautes de desplaçament que han caracteritzat els homes al llarg del segle xx.

Tanmateix, per valorar amb més profunditat els dos models de mobilitat, cal preguntar-se per què ens movem i per què necessitem incrementar les velocitats individuals. D'aquesta manera, si els desplaçaments serveixen per arribar als llocs on es volen desenvolupar les activitats quotidianes, la mobilitat no és una finalitat en ella mateixa, sinó un mitjà a través del qual s'accedeix als diferents espais i temps de la ciutat. No és el desplaçament sinó l'accessibilitat el que cal optimitzar per evitar segregacions i exclusions, objectiu que no està directament relacionat amb una velocitat més elevada, ni amb els mitjans de transport privats ni amb distàncies més llargues, sinó amb el fet d'arribar a una hora determinada a un lloc concret amb un esforç raonable.

La confusió radica en el fet que el concepte de mobilitat està relacionat amb la distància recorreguda i no amb les capacitats de fer ús de les diferents funcions que ens ofereix el territori. Segons aquest criteri, és més mòbil la persona que recorre trenta quilòmetres per anar a treballar que l'altra que només en recorre un, té la possibilitat d'encarregar el pa, portar la mainada a l'escola i arribar al seu lloc de treball. La primera persona fa un desplaçament simple, una sola activitat justifica el seu desplaçament. El segon individu, amb molta menys distància, realitza un desplaçament complex, més característic de les dones a causa de la seva multiplicitat de funcions tant en l'esfera privada com en la pública.

El concepte de mobilitat, en el seu format tradicional, subratlla els desplaçaments que tenen com a model el primer exemple, on es valoren els quilòmetres recorreguts. Des del paradigma de la sostenibilitat, les necessitats d'accés a les activitats urbanes amb menys costos energètics i de temps són una variable que està canviant el concepte de mobilitat urbana actual.

La mobilitat de les dones, des dels valors de la sostenibilitat

Aquestes reflexions enllacen amb les esferes mediambientals que inclouen les despeses energètiques i altres recursos no renovables, entre altres, el temps. Des d'aquesta perspectiva s'aposta per la ciutat compacta, multifuncional i diversa, que redueixi distàncies entre activitats urbanes i permeti a la ciutadania tornar a ser, en bona part dels seus recorreguts, vianants, fet que significa reduir el consum energètic i la contaminació.

Aquest model de ciutat allunyat de la ciutat funcional i suburbana també és un model reivindicat des de la literatura feminista que tracta de la ciutat. Les dones volen espais urbans on les activitats estiguin pròximes les unes de les altres, perquè són espais que els permeten compatibilitzar les diferents activitats que la vida quotidiana requereix. Una ciutat amb desplaçaments curts i planificada per a la vida quotidiana de la seva ciutadania, incloent-hi les necessitats dels diferents grups que la integren, siguin infants, persones adultes o persones grans; siguin homes o dones. Són ciutats, aquestes, on els espais públics, els carrers i les places són llocs d'unió i no de dispersió, són espais on es pot viure la ciutat de forma transversal i no només longitudinal.

Així, les propostes sobre la ciutat i la mobilitat urbana que s'elaboren des del nou paradigma de la sostenibilitat, definidor del segle XXI i ben allunyat del de la modernitat, definidor del segle XX, a partir dels costos socials, econòmics i mediambientals, i també reivindicades des de la teoria feminista, que demana que les activitats reproductives estiguin valorades al mateix nivell que les productives, coincideixen en la proposta d'un mateix model de ciutat.

En aquest punt és on les característiques de la mobilitat atribuïbles a les dones (menys temps, més proximitat i transport més sostenible) passen a ser el model òptim que dibuixen les tendències actuals del pensament urbà. Des d'aquest punt de vista no podem menysprear el model de mobilitat femenina, ja que són elles les que, amb unes pautes de desplaçament més racionals, indiquen que la llibertat individual es crea a través d'espais urbans

que creïn possibilitats de proximitat i d'accés. I això no significa ni més velocitat, ni més transport privat, ni més contaminació.

Així, des de la perspectiva del gènere i des del nou paradigma de la sostenibilitat es pot reivindicar una anàlisi de la mobilitat que no posi només èmfasi en els models masculins, on la mobilitat de les dones sempre té unes valoracions negatives, com la lentitud o la proximitat. Els nous valors del paradigma de la sostenibilitat s'aproximen als models femenins i a partir d'aquests cal reivindicar ciutats més accessibles i no més ràpides, més pròximes i no més distants, més caminables i menys contaminades.

CAPÍTOL 2

Temps, mobilitat i gènere

Quan parlem del temps que es dedica a les activitats quotidianes, del *nostre temps*, parlem de nosaltres mateixos. Dels nostres valors, prioritats, obligacions i devocions, alhora que transmetem, també, l'època en què vivim, el grup social del qual formem part i les característiques del territori que habitem. De fet, el temps dedicat al desplaçament, a l'anar amunt i avall, és un temps relacionat amb totes aquestes variables, ja que gairebé totes les nostres activitats estan precedides per algun desplaçament. Un moviment definit per un recorregut, un temps i un mitjà de transport concret.

No obstant, fins fa ben poc i encara ara mateix les polítiques de transports i de mobilitat han tendit a donar prioritat a les relacions amb l'espai, considerant el temps com un paràmetre derivat i secundari. Així, s'han fet grans esforços per considerar les relacions que existien amb l'ordenació territorial i l'urbanisme, i amb variables com la densitat o la centralitat urbana. Pel que fa a la dimensió temps, els projectes de transport sovint s'han reduït a mesurar la dimensió de les infraestructures a les hores punta, per tal de dimensionar-ne les capaci-

tats i freqüències. Una relació que vincula els ritmes temporals amb els mitjans de transport i amb les infraestructures, però que no inclou els temps socials de la població.

Els ritmes de la vida quotidiana, llargament sincronitzats per l'organització temporal de la feina i l'escola, encara estan considerats regulars i previsibles. Però les societats actuals es defineixen, cada vegada més, per la flexibilitat i la individualització, per l'augment i la disparitat dels models de vida i per l'evolució de les estructures familiars. Tot plegat fa que s'observi una transformació profunda dels ritmes de vida quotidians que fa revalorar les pràctiques de la mobilitat i posa problemes nous a la gestió urbana i a l'organització del transport. Uns reptes, aquests, on la perspectiva de gènere és fonamental.

Així, al llarg de tot el segle xx, com diu Torns,¹⁴ el temps ha estat articulat sobre l'eix del treball mercantil, amb un horari i lloc fix, on el cap de família organitzava i centralitzava el temps de tota la família i en especial de les dones adultes del món urbà. Uns temps sovint dessincronitzats dels horaris dels serveis de la ciutat i concretament dels equipaments educatius. Això fa que, mentre que ells perceben el temps com una cosa discontinua entre les diferents activitats diàries, elles el viuen com a contínuum per coordinar i connectar les diferents tasques quotidianes, sovint amb horaris descoordinats. Aquesta continuïtat està relacionada amb

14. TORNS, T. (2007). "El tiempo de trabajo y las relaciones de género: las dificultades de un cambio ineludible" a: PRIETO, C. *Trabajo, género y tiempo social*. Madrid. UCM, Editorial Complutense.

el temps de desplaçament, sigui quin sigui el mitjà de transport utilitzat.

A començaments del segle XXI, sembla que aquest paper central del temps de treball mercantil, amb característiques pròpies de la modernitat fabril de tot el segle passat, està canviant. Amb les transformacions i les noves perspectives espaciotemporals introduïdes pels avenços informàtics, per la globalització, pels imperatius de la flexibilitat laboral i pel canvi del paper de les dones en la societat, el temps social adquireix una nova perspectiva i s'està posant en dubte l'hegemonia de l'experiència espaciotemporal adquirida al llarg de tot el segle XX. Aquesta transformació del temps social, en el pas de l'època fordista a la postfordista, imposa canvis substancials en la vida quotidiana, que fan repensar el temps en general i el temps social de la mobilitat en particular.

Aquesta evolució té, per una part, unes arrels en el moviment global de la societat dels països industrialitzats, influïda per la transformació del treball dins l'economia dels serveis, que van estructurant cada vegada més la forma de vida urbana cap a un doble moviment de densificació del treball i de diversificació del seu temps, que implica una reducció del temps de treball. Alhora, el calendari del temps lliure es va estructurant en períodes de dies lliures vinculats als caps de setmana o a petits períodes de vacances més curts però més freqüents.

Tot això fa que hagin aparegut nous reptes relacionats amb una mobilitat molt generalitzada i complexa, on es tendeix a estructurar uns projectes vitals més personals que familiars i on es fa necessari conciliar els temps de

treball, personal, familiar i social. Una conciliació que posa en relleu els temps socials com un dels eixos que defineixen la societat postmoderna i flexible de començaments del segle XXI.

Els nous règims temporals, diferenciats segons el grup social de pertinença i per la tipologia territorial on es viu, requereixen la tecnologia de la informació i la comunicació per fer-ho possible. Tot plegat apel·la a resincronitzar espais i temps cada vegada més dessincronitzats. Per això l'evolució dels ritmes urbans és al centre d'una forta tensió: per un costat es vol incrementar l'autonomia de les persones que aspiren a una millor qualitat de vida, escollint el propi ús del temps, i, d'altra banda, hi ha el risc d'una dissolució del lloc social per la fragmentació dels temps de la quotidianitat. I bona part d'aquesta tensió es desenvolupa i es concentra en els temps de la mobilitat, ja que són els que connecten els diferents temps i espais de la quotidianitat.

Les percepcions d'aquestes transformacions canvien segons el sexe, l'edat, el nivell socioeconòmic o les situacions familiars i laborals, entre altres. Això fa que s'incrementin els possibles conflictes entre l'ús de l'espai i el temps urbà: per exemple, qui es vol divertir en hores nocturnes o qui vol i ha de descansar. Les formes de conciliació dels nous ritmes és crucial en el si d'una societat que vol garantir a cadascuna de les persones l'accés a les activitats necessàries per al seu equilibri personal i social, en termes de feina, vida familiar i relacions socials.

Els reptes que això provoca als responsables de la gestió quotidiana de la ciutat i els transports són consi-

derables. Els desplaçaments són més nombrosos, més difusos, més perllongats al llarg de tota la jornada laboral que mai. Els problemes de congestió es localitzen, cada vegada més, als llocs amb poca oferta de transport públic, principalment les perifèries de les grans ciutats. Es tracta d'organitzar l'accessibilitat a la ciutat sobre les 24 hores, i a partir d'aquests nous ritmes urbans. Moltes vegades la pregunta és si el transport públic té capacitat per fer-ho o si això només es pot garantir a través del vehicle privat, tenint en compte el risc d'exclusió social que això implica.

La voluntat de sincronització dels temps a partir de la conceptualització de la conciliació de la vida laboral i familiar, l'estalvi de temps que impliquen les noves tecnologies i la coordinació d'horaris de la ciutat fan que els temps socials vagin canviant de forma, de funció i de perspectiva. Encara que, ara més que mai, la població expressa un conflicte personal amb el seu temps quotidià en la mesura que aquest adquireix un valor econòmic i polític. Un valor que es tradueix en reculls estadístics i en propostes polítiques i legislatives. Tot plegat des de la perspectiva, com diu Durán,¹⁵ de considerar el temps com un recurs absolutament inelàstic a nivell individual on tota la població té el mateix capital temporal diari, encara que la seva distribució en les diverses activitats quotidianes és un dels factors més explicatius de les desigualtats socials, especialment des d'una perspectiva de gènere.

15. DURÁN, M.A. (2007). "El trabajo no remunerado y las cuentas de la economía" a: PRIETO, C. *Trabajo, género y tiempo social*. Madrid. UCM, Editorial Complutense.

I és des d'aquesta perspectiva que el temps també està relacionat amb la mobilitat des de dos punts de vista: un, prenent com a criteri el valor temporal de la mobilitat; l'altre, integrant els desplaçaments en les activitats quotidianes, en la mesura que cada moviment està generat per un motiu que expressa una voluntat de realitzar una activitat. El temps de desplaçament, per tant, forma part del temps social de sumar minuts a les activitats, alhora que des dels diferents models de mobilitat es poden analitzar les diversitats i les desigualtats socials de la quotidianitat.

Una nou concepte de mobilitat lligat al temps: en un moment de l'espai urbà ampliat i dels temps dessincronitzats, la mobilitat és una manera de relligar els individus, d'encadenar les activitats, de connectar els espais i de compartir els coneixements, per bé que, com ja s'ha comentat, ells ho percebin com a temps desconnectats i elles, com un tot continu.

Evolució dels territoris de la vida quotidiana

Si els canvis dels ritmes transformen les temporalitats socials, aquestes també afecten les relacions amb l'espai i recomponen els territoris, on els ritmes i els horaris s'homogeneïtzen prenent el model que fins fa ben poc definia només el món urbà. Aquestes tendències condueixen a una reorganització del lloc residencial, que esdevé més efímer en relació amb els llocs de treball canviants. L'atractivitat dels territoris es mesura no només segons l'angle econòmic i professional, sinó també segons la qualitat de vida que ofereixen els diferents

llocs segons la qualitat de l'espai públic, els equipaments col·lectius, la presència d'universitats i centres de recerca o l'eficàcia dels transports. Tot plegat, amb un alt valor simbòlic.

La mateixa noció de model urbà canvia i ja no està tan relacionat amb la densitat sinó amb la intensitat dels intercanvis i de convivencialitat de les relacions socials. I és a les ciutats on els nous ritmes temporals apareixen i on les tensions i els reptes es concentren, i al centre d'aquest debat, les transformacions de la mobilitat i les formes d'accessibilitat urbana. Especialment, els aspectes de la desigualtat d'accés a les oportunitats que ofereix el medi urbà als diferents col·lectius. Perquè aquesta és una de les exclusions més subtils i alhora més contundents, en especial per al col·lectiu femení.

El temps de desplaçament, un temps social

Un element intrínsecament lligat a la mobilitat és el temps. De fet i per dir-ho de forma planera, tot allò que es mou, ho fa en recórrer un espai en un temps determinat, aplicant-hi una velocitat concreta. Per tant, un dels elements que qualifiquen i adjectiven els desplaçaments és el temps que s'hi destina, encara que aquest té un valor instrumental, i per tant derivat de l'activitat que permeti dur a terme. De tota manera, com que aquest temps no té un valor per ell mateix i cada vegada sembla més llarg i costós, la seva percepció és molt negativa, especialment si s'associa al transport privat. Els temps de congestió són els grans forats negres del temps, on aquest se'ns escola.

Els forats negres, diu Durán,¹⁶ atrauen, absorbeixen i fan desaparèixer el temps de la nostra vida quotidiana, fins al punt que gairebé el 30% de la població europea es declara insatisfeta dels temps de recorregut al seu lloc de treball. Una insatisfacció que s'inicia a començaments dels anys setanta, i un bon exemple, encara que no l'únic, l'ofereix la regió de París, on el temps de desplaçament mitjà a la feina era d'una hora i vint minuts i hi havia trajectes que arribaven a les quatre hores, canviant tres vegades de mitjà de transport. Era el moment que les polítiques públiques donaven més suport al cotxe privat i les hores perdudes en la congestió urbana arribaven a les 70.000 hores anuals a la ciutat de París.

El temps de la mobilitat, el que les persones inverteixen en els desplaçaments quotidians, es caracteritza per una coordenada espacial i un altra de temporal. La primera ens aproxima a l'ús de la ciutat, pel que fa a la localització de les activitats sobre el territori i a la capacitat o possibilitat d'accedir-hi per diferents parts de la població. És l'ús de la ciutat, tal i com s'ha comentat en el capítol anterior. La segona coordenada fa referència a la suma dels temps de les diverses activitats quotidianes, són els usos socials del temps. I el temps de desplaçament n'és una part ineludible.

16. DURÁN, M.A. (2007). "El trabajo no remunerado y las cuentas de la economía" a: PRIETO, C. *Trabajo, género y tiempo social*. Madrid. UCM, Editorial Complutense.

Els territoris de la vida quotidiana. Extensió i intensificació

Així, la gestió del temps, especialment del que utilitzem per moure'ns, també depèn de l'ús que fem del territori. Les ciutats, especialment les grans ciutats, en aquest moment estan immerses en dues dinàmiques territorials contraposades i alhora complementàries.

D'una banda s'està assistint a una ampliació de la ciutat, amb la descentralització territorial i l'especialització funcional de l'entorn urbà més ampli, que genera una més gran obertura i interrelació dels municipis i, per tant, una ampliació física de la ciutat quotidiana real. Dinàmiques territorials que han influït en la creació i intensificació de les àrees metropolitanes amb un augment de les distàncies i del temps de desplaçament. Però alhora, en certes ciutats, també es viu un fenomen paral·lel però invers, que és la intensificació del barri, un fet associat a la recerca de la proximitat com a valor en alça. Un fenomen que sembla contradictori respecte al que s'ha exposat primer, però que, observat des d'una perspectiva temporal, no ho és, atès que el temps és un valor molt escàs i limitat per a tothom.

Aquestes dinàmiques territorials són elements fonamentals en la gestió del temps, fins al punt que la conciliació temporal també és una conciliació territorial. Conciliacions que es basen en unes xarxes de transport urbanes i metropolitanes, fruit d'unes polítiques públiques i privades que poden modificar, en un sentit o en un altre, el temps dedicat al desplaçament.

Endinsar-se en l'anàlisi d'aquestes dinàmiques territorials també és entendre des d'una visió més profunda la perspectiva de gènere en la mobilitat, en la mesura que els diferents models de mobilitat d'ells i d'elles expressen sentits, percepcions i emocions diverses en relació amb l'espai i el temps.

La ciutat quotidiana s'amplia

La interrelació de la ciutat en el seu entorn més immediat s'intensifica. Dispersió, integració i especialització són dinàmiques que caracteritzen la realitat urbana, i més intensament aquella que ja ha esdevingut metropolitana, i determinen els usos socials del territori. Un dels fenòmens que més influeixen en aquesta dispersió i en la consegüent ampliació de la ciutat real, de l'espai on la ciutadania desenvolupa la seva activitat quotidiana, és la localització dels llocs de treball en relació amb la residència. Per tal de copsar de forma més real aquest fenomen, és interessant centrar-lo en un lloc concret i proper, per exemple examinar la redistribució de la població i dels llocs de treball en un àmbit metropolità com és el barceloní. La localització de la residència i de l'ocupació defineix el desplaçament per motiu de feina pel que fa al temps i als mitjans de transport utilitzats i alhora explica les exclusions de bona part del món femení per poder arribar al seu lloc de treball.

Des dels anys 80, a la Regió Metropolitana de Barcelona s'ha produït una **redistribució de la població** a partir de migracions residencials internes des del centre cap a les perifèries metropolitanes, que ha donat lloc a una localització de la població amb proporcions si-

milars en els tres àmbits metropolitans. Així, si a començaments de la dècada dels vuitanta la distribució de la població era del 41% a la ciutat de Barcelona (amb 1.752.627 habitants), un 33% a la primera corona metropolitana (amb 1.392.386 habitants) i un 26% (amb 1.093.863 habitants) a la segona. A principis del segle XXI aquesta redistribució és, respectivament, del 33%, 32% i 34%. Concretament l'any 2005 els habitants eren: 1.593.075 a Barcelona, 1.542.683 a la primera corona metropolitana i 1.634.422 a la segona corona metropolitana. És a dir, que la distribució de la població ha seguit una tendència cap a la dispersió en el territori metropolità, des del centre, més dens i poblat, cap a altres poblacions més petites, de baixa densitat i situades als extrems de la Regió Metropolitana.

Aquests canvis de poblament s'han vist acompanyats per una importància creixent dels teixits residencials de baixa densitat, que no poden ser tractats com un fenomen minoritari a la Regió Metropolitana de Barcelona, perquè grans zones del territori es caracteritzen per aquesta tipologia urbana. L'any 2000 es comptabilitzen 6.089,2 ha de sòl urbà residencial extensiu de baixa densitat, cosa que representa un 40% del total del sòl residencial.¹⁷ És el resultat d'una construcció massiva d'aquesta tipologia residencial, i només per posar-ne un exemple, entre el 1987 i el 2001 es van construir a tota la Regió Metropolitana 330.511 vivendes, de les quals més

17. MANCOMUNITAT DE MUNICIPIS DE L'ÀREA METROPOLITANA DE BARCELONA (2003). *El territori Metropolità de Barcelona. Dades bàsiques, evolució recent i perspectives*. Barcelona.

de 205.000, és a dir el 65%, corresponien a tipologies de baixa densitat (habitatges aïllats, adossats o unifamiliars).¹⁸ La majoria d'aquests, concretament 206.878, es van construir a la segona corona metropolitana, la part més perifèrica d'aquesta regió.

En relació amb **la distribució i l'evolució de les activitats econòmiques** els últims anys, es desprenen unes conclusions similars a les de la població, i encara que Barcelona i els municipis del nucli central metropolità no deixen de ser un focus d'activitat important, hi ha un procés de desplaçament de les activitats econòmiques cap a zones externes dels nuclis tradicionals, buscant millors emplaçaments i més accessibilitat. Aquesta tendència va començar amb les activitats productives, i més recentment s'hi han sumat el terciari, el comerç i fins i tot els centres educatius i sanitaris. La distribució i l'evolució dels afiliats a la Seguritat Social dóna compte d'aquest procés de descentralització de l'activitat econòmica. Entre el 1996 i el 2002, al conjunt de la Regió Metropolitana de Barcelona, el nombre d'afiliats es va incrementar un 27%. Tot i que aquest creixement ha estat desigual segons els àmbits, al centre, a la ciutat de Barcelona l'augment ha estat del 21%; a la primera corona, del 23%, i a la segona, del 26%, per bé que a Barcelona es concentren gairebé un milió de llocs de treball i a les dues corones s'hi ubiquen poc més de mig milió en cada una.

18. MUÑOZ, F. (2005). "La producció residencial de baixa densitat". *Elements de Debat Territorial*, núm. 21. Diputació de Barcelona.

Aquest procés de difusió de les activitats en el territori s'ha produït en paral·lel a **una proliferació de polígons industrials**, que han estat creats en zones externes a la ciutat i aïllats de les parts urbanes consolidades. A més, aquests polígons se situen lluny de les zones residencials i queden fora dels serveis públics de transport urbans o interurbans. Aquesta situació fa que a les zones industrials sigui difícil arribar-hi en transport col·lectiu o públic i encara menys anar-hi a peu.

El 2003¹⁹ es va elaborar un estudi sobre accessibilitat en transport públic als polígons industrials, a partir de la distància que hi havia entre la parada més pròxima, tant en transport ferroviari com viari, i el centre de l'àrea industrial. I encara que aquesta anàlisi només és una primera aproximació topogràfica entre els dos punts, la parada i el centre del polígon, i per tant no es pot deduir l'accessibilitat real de les persones que hi han d'arribar, sí que dona una primera aproximació quantitativa de la dificultat que tenen els col·lectius de ciutadans i ciutadanes que no disposen d'automòbil per arribar a aquests llocs de treball. Així, dels gairebé 700 polígons analitzats, només el 54% tenia una parada de transport públic a menys de 750 metres del centre del polígon; un 26% se situava a menys de 1.500 metres, i el 20 sobrepassava aquest llinar.

Aquesta **dinàmica de localització expansiva de la residència i dels llocs de treball**, alhora que amplia la distància entre ells, en modifica la mobilitat per motiu

19. PIRMB (2003). *Transport públic i treball*. Barcelona. Beta Editorial.

de treball pel mitjà de transport utilitzat i pel temps invertit. Les dades de l'evolució des de mitjan dècada dels vuitanta fins ara a la Regió Metropolitana de Barcelona i les dades de l'any 2006 de tot Catalunya en són una mostra evident.²⁰

En els **tres àmbits metropolitans** –Barcelona i les dues corones metropolitanes– disminueixen les localitzacions laborals més properes al lloc de residència (quan feina i vivenda estan al mateix municipi) i augmenten les que signifiquen més distància (feina en un municipi diferent del de residència). Així, si el 1985 a Barcelona gairebé el 85% treballava al mateix municipi, vint anys després aquesta xifra ha baixat al 71%. La disminució encara és més accentuada a la primera i segona corones metropolitanes, on ha passat del 40% al 27% a la zona més central i en el mateix període, i a la segona, des del 1990 fins ara, la disminució ha estat del 62% al 40%.

A **Catalunya**, la meitat de la població ocupada treballa al mateix municipi on resideix. Tot i així, aquest valor amaga diferències territorials importants. L'Alt Pirineu-Aran, les Terres de l'Ebre i l'Àmbit de Ponent són les vegueries amb un percentatge més alt de persones que tenen el lloc de treball al municipi de residència, amb un nivell superior al 60%, mentre que a l'altre extrem hi ha l'Àmbit Metropolità i les Comarques Centrals, on aquest percentatge és lleugerament inferior al 50%. D'aquestes persones que treballen al mateix municipi, el 13% ho fa

20. Les dades que s'utilitzen al llarg del llibre fan referència a l'*Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població* en les seves diferents edicions i a l'*Enquesta de mobilitat quotidiana 2006*.

al seu barri de residència, a una distància que en principi no implica l'ús de mitjans de transport mecànics. També aquest xifra és desigual entre els diferents àmbits territorials: el Camp de Tarragona (14%), les Comarques Centrals (15%) i especialment les Terres de l'Ebre (20%) superen aquesta mitjana.

Aquestes dades es relacionen amb la dimensió dels municipis de cada àmbit. D'entrada, s'observa que el percentatge de persones que treballen al mateix municipi de residència és superior en els més grans. Així, se situen per sobre del 40% a les localitats més petites i per sobre del 55% a les ciutats amb més de 50.000 habitants, on les oportunitats de trobar feina al mateix municipi són superiors. Per contra, el volum de persones que treballen a casa assoleix el seu màxim als municipis de menys de 2.000 habitants, amb un 9%.

El barri s'intensifica

La dispersió conviu amb un altre fenomen territorial contraposat: l'ús del barri s'intensifica. Aquesta fet s'observa en valorar la percepció que la ciutadania té del seu entorn, dels desitjos de permanència al barri en termes de residència i la constància dels hàbits de consum a l'hora d'utilitzar l'oferta de l'entorn proper.

La percepció de la qualitat de vida que tenen els ciutadans i ciutadanes de tot Catalunya és molt alta, i arriba al 85% en aquells que manifesten que la seva qualitat de vida és alta o molt alta. Tanmateix, quan l'opinió fa referència al barri propi, aquest percentatge arriba al 91%. Aquestes opinions són coherents quan la població manifesta la seva preferència pel lloc on es vol viure; l'any 2006,

gairebé un 74% manifestava la voluntat de quedar-se a viure al mateix barri on ja residia, i arribava al 80% a la ciutat de Barcelona. Un altre element que apunta a la intensificació al barri és l'àmbit de les relacions socials. Al barri és on resideixen majoritàriament les persones amb les quals la població es relaciona més sovint, amb un percentatge creixent a la ciutat de Barcelona del 31% a gairebé el 40% entre el 1995 i el 2006.

A l'hora d'establir relacions socials, el factor proximitat és molt important. A mesura que s'escurcen les distàncies i els temps de desplaçament, els encontres entre les persones poden ser més freqüents, mentre que l'allargament dels recorreguts obliga a programar les trobades amb més antelació i augmenta el cost temporal i econòmic dels desplaçaments. En conseqüència, a part del fet que les persones solen viure relativament a prop dels seus familiars i tendeixen a conèixer més qui viu al seu voltant, les relacions socials es veuen afectades per variables de caràcter físic i geogràfic relacionades amb el temps i la mobilitat. Per això, a Catalunya, les trobades més habituals s'acostumen a mantenir amb gent que viu a la mateixa localitat de residència (64%), tant al mateix barri (36%) com en altres parts del municipi (28%). Hi ha, no obstant això, regions amb comportaments que s'allunyen d'aquestes mitjanes. És el cas de les Terres de l'Ebre, on les relacions amb persones del mateix barri arriben al 50%, al revés que a l'Alt Pirineu-Aran i les Comarques Gironines, on els contactes personals amb gent que viu a altres veïnats representen el 61% i el 41% del total, respectivament.

A grans trets, aquests comportaments estan definits per la mida dels municipis, que influeix clarament en la

localització de les persones amb qui ens relacionem de manera més freqüent. A les poblacions més grans, on els barris són més extensos i creix la distància espacial i temporal entre els diferents punts de la ciutat, és on hi ha una majoria de relacions amb persones que viuen al mateix veïnat, amb un 36% del conjunt a les ciutats de més de 50.000 habitants i un 27% a partir dels 10.000 residents. D'acord amb aquestes tendències, als municipis més petits augmenta el percentatge de relacions amb persones que viuen a altres barris, perquè en decreixer el volum de residents, també ho fan les distàncies i els temps de desplaçament entre aquests.

També els llocs on es decideix realitzar les activitats comercials o lúdiques són cada vegada més propers al lloc de residència. D'aquesta manera el mateix barri on es compren els aliments envasats, a la ciutat de Barcelona, ha passat del 83% a gairebé el 92% entre el 1985 i el 2006. A tot Catalunya és la principal destinació, amb més del 60%. També on es compra la roba o el calçat ha anat incrementant la seva presència i ha passat del 41% al 51% en el període abans esmentat a la ciutat de Barcelona. A tot Catalunya és la primera opció, amb més del 30%. Aquestes tendències també s'observen en les preferències de localització de llocs per fer les activitats lúdiques, com anar al cinema, al restaurant, etc.

La vida quotidiana de la proximitat o de la distància

La redistribució de la població, els models urbans i l'ocupació del territori, entre altres elements, mostren dues dinàmiques urbanes diferents que es perceben com dos models contraposats: el que es dona als centres

urbans, a la ciutat de Barcelona i en altres ciutats mitjanes de Catalunya, i el que caracteritza els espais més externs, com són les corones metropolitanes o àmbits suburbans de baixa densitat.

Aquests models urbans influeixen decisivament en la vida quotidiana dels seus ciutadans i ciutadanes, en la mesura que els ofereixen la possibilitat de viure i realitzar bona part de les seves activitats en espais de proximitat o, per contra, els obliguen a fer llargues distàncies per arribar a les seves activitats quotidianes. On compren i treballen, quin temps utilitzen en els seus desplaçaments, quants vehicles tenen per unitat familiar són, entre altres variables, elements de la vida quotidiana lligats a aquest nou model de mobilitat existent.

Els territoris de la vida quotidiana segons el gènere

Malgrat que, com s'ha vist, la dinàmica general és l'augment de la distància entre el lloc de residència i el de treball, existeixen diferències segons grups de població. Les més significatives són entre els homes i les dones, ja que elles continuen treballant més a prop de casa que ells, una situació que ja es donava a principis de segle xx entre els obrers i les obreres de les fàbriques de Barcelona.

Un estudi²¹ que comparava la localització dels obrers i obreres segons sexe i nivells professionals conclouïa que,

21. MIRALLES I GUASCH, C., i OYÓN, J.L. (1998). "De casa a la fàbrica. Movilidad obrera y transporte en la Barcelona de entreguerras, 1914-1939" a: OYÓN, J.L. *Vida obrera en la Barcelona de entreguerras. Urbanitats. Urbanismo, ciudad e historia (II)*. Centre de Cultura Contemporània. Barcelona.

a principis del segle xx, els estrats de qualificació inferior (aprenents i peons) i les dones treballadores, que en bona part també ocupaven aquests nivells professionals baixos, vivien a l'entorn de la fàbrica en proporcions molt més elevades que els seus homònims masculins. Aquesta situació implicava que elles utilitzessin menys els transports mecànics, que el seu temps de desplaçament fos menor i que la doble presència casa-fàbrica fos més contínua.

“...sus salarios, incomparablemente más bajos que los de los obreros, la dependencia del trabajo doméstico y el cuidado de los niños, las obligaba a situarse también a distancias que minimicen cualquier posible pérdida de tiempo y de dinero en el desplazamiento. Casi nueve de cada diez obreras vivían a menos de media hora a pie de la fábrica de la calle Pujades. En el caso de los obreros sólo ocurre en tres de cada cuatro casos. Son efectivamente las mujeres las que mejor dibujan el barrio del Poble Nou. A menos de 600 m, se sitúan un 43,4% de las mujeres frente a un 34,2% de hombres, y en el barrio estricto del Poble Nou –a menos de un kilómetro de la fábrica– el porcentaje de mujeres se eleva hasta un 73% frente a solo un 56% de los hombres.”

Aquesta situació, amb certs matisos, sobrevis, encara que el reconeixement social va canviant en relació amb l'estructura social i el valor del temps de la mobilitat i a partir del paradigma de sostenibilitat.

De fet, a finals del segle xx i principis del XXI les dades a la Regió Metropolitana de Barcelona ens diuen que si el 1995 el 68% de les dones i el 54% dels homes viuen al mateix municipi on treballen, l'any 2000 aquestes xifres havien passat al 63% i al 45%, respectivament. Sis anys més tard, el 58% de les dones tenen la feina al

seu municipi, enfront del 43% dels homes. Una situació similar a la que es dona a nivell local, de manera que si el 17% de les dones tenen la feina al mateix barri, pel que fa als homes aquesta xifra és el 10% del total. El fenomen és similar si només es tenen en compte les dades de la ciutat de Barcelona: mentre que el 85,5% d'elles treballen a la ciutat, aquesta xifra baixa per sota del 70% si es tracta d'ells. El perquè d'aquesta situació i de la seva pervivència és la doble o triple jornada que elles realitzen, que les obliga a estar pendents de més d'un tasca i d'un lloc, un fet també relacionat amb la percepció de la continuïtat del temps per part d'elles, al contrari de la que tenen els homes, que el descriuen com a compartiments estancs i no connectats.

Les dades indiquen que les dones són el col·lectiu que més prioritza la proximitat a l'hora d'accedir a una feina, a fi d'escurçar els temps de desplaçament i poder compatibilitzar més còmodament la feina domèstica amb la feina remunerada, que en la majoria de llars recau principalment en el sector femení. Per tant, les dones tendeixen a treballar més a prop de casa que els homes. És a dir, no només treballen ocupades al municipi on viuen amb més freqüència que el col·lectiu masculí, sinó que també acostumen a fer-ho més al seu barri de residència, en comparació amb els homes de la seva mateixa localitat.

Sigui com vulgui, el que realment ha canviat és la valoració social de la proximitat, un canvi que situa les dones en una posició social més bona que fa cent anys, relacionada amb la valoració del temps de desplaçament i amb els costos econòmics, ambientals i socials de la mobilitat en transport privat. Perquè la proximitat ara

es viu, o es comença a viure, com un luxe destinat a la classe més benestant, alhora que l'anar a peu es torna a revalorar a la ciutat, com a sinònim de qualitat de vida.

El temps de desplaçament

El temps de la mobilitat és un valor relacionat amb moltes variables quotidianes i és força divers segons es tracti de desplaçaments que ens portin a la feina o a fer altres activitats. Diferència que recau en les característiques de les activitats, en la seva freqüència i en la importància que tenen en la vida diària. L'eix que vertebra el nostre temps diari és la feina i de fet els seus horaris, per defecte o per excés, determinen altres temps i altres horaris de la nostra vida. Per això l'anàlisi del temps d'anada a la feina és el que inicia aquest apartat. Un temps que determina l'hora de llevar-se i, en certa manera, la tipologia de jornada laboral.

Més enllà del temps d'anada a la feina, el conjunt del temps de la mobilitat està relacionat amb la resta de motius que generen els desplaçaments, amb els mitjans de transport i amb les característiques de l'entorn.

Poc més d'una hora diària en desplaçaments

L'enquesta *Usos del temps i espai públic (2005)*, elaborada per l'Ajuntament de Barcelona, on es valora, entre altres coses, la participació de la ciutadania en les tasques quotidianes, després de dormir i de menjar, activitats que realitza tota la població, el 85,8% declara que es desplaça. Aquesta posició demostra que els desplaçaments els rea-

litza més població que no pas les activitats domèstiques (82,9%), les activitats de temps lliure personal (78,9%), el treball mercantil (52,0%), tenir cura de les persones dependents (35,1%) o estudiar (22,9%). Per tant, de la mobilitat en participa gairebé tota la població per arribar a múltiples llocs, per fer tasques diferents, utilitzant diversos mitjans de transport. A tot Catalunya les dades són similars, encara que es pot aprofundir en les divergències entre els dies feiners i els festius. Així, en els primers, unes 475.000 persones, gairebé un 7% de la població, no han fet cap desplaçament, i en un dia festiu gairebé un milió i mig de persones declaren que no es mouen de casa, cosa que representa més d'un 20% de la població.

El resultat de diferents anàlisis confirma que, a Barcelona, les persones dediquen al voltant d'una hora i mitja al dia en desplaçaments, gairebé el mateix temps que dediquen a menjar (1,36) i poc menys de la mitjana a les tasques domèstiques. Comparant-ho amb les dades de la Unió Europea, on la mitjana oscil·la entre els 60 i els 90 minuts, els ciutadans i ciutadanes de Barcelona se situarien en l'extrem superior d'aquest interval.

El temps d'anada a la feina

La distància entre el lloc de treball i el domicili de residència, el mitjà de transport utilitzat per desplaçar-se a la feina i el tipus de jornada laboral que es realitza tenen implicacions temporals diverses, tant pel que fa a les hores de descans nocturn com a les estones de trajecte a la feina.

El temps de desplaçament a la feina condiona l'hora de llevar-se. Tant és així que les persones que treballen

al mateix barri de residència, que a Catalunya arriben al 35%, s'aixequen una hora més tard que les que treballen més lluny. Així, mentre que la mitjana se situa al voltant de les set del matí els dies feiners, les persones que treballen fora del municipi de residència es lleven al voltant de les sis del matí.

A part de la ubicació del lloc de treball, el mitjà de transport utilitzat per arribar-hi és un altre element que condiona el moment de llevar-se. D'una banda, els mitjans de transport amb més velocitat s'utilitzen per arribar a les localitzacions més llunyanes i, per tant, són els que també impliquen més temps de recorregut. Per consegüent, la gent que es desplaça a la feina a peu o en bicicleta són els que es lleven més tard els dies feiners, amb un 39% d'individus al voltant de les set del matí i un 33% una hora més tard. Les persones que van motoritzades són, en canvi, les que s'han de llevar més d'hora, perquè normalment han de recórrer distàncies més llargues.

La localització del lloc de treball en relació amb el lloc de residència i el mitjà de transport utilitzat per desplaçar-se incideixen **directament en el temps d'anada cap a la feina**, que se situa en una mitjana de 22 minuts per al conjunt de la població de Catalunya que treballa fora de casa, similar al que es va comptabilitzar per a la Gran Bretanya a finals de la dècada dels 90 del segle xx, que era de 25 minuts de mitjana. A grans trets, com més gran és el municipi, més temps es dedica al trajecte de casa a la feina. A l'Àmbit Metropolità, que és on es localitza la majoria de població de Catalunya, el temps mitjà invertit per anar a treballar és de 25 minuts; un

temps que suposa més del doble del que es necessita a l'Alt Pirineu-Aran (10 minuts) i gairebé dues vegades el que es necessita a les Terres de l'Ebre (13 minuts). De fet, aquestes diferències per territoris s'originen en la grandària dels seus municipis: els de més de 50.000 habitants requereixen 25 minuts per arribar a la feina, i els de menys de 2.000 se situen per sota dels 16 minuts.

Aquestes mitjanes no poden amagar que el 35% de la població catalana triga menys de 15 minuts per anar a la feina i gairebé el 40% no sobrepassa els 30 minuts. De tota manera, hi ha força diferències territorials. Un 42% de la població ocupada de l'Àmbit Metropolità necessita d'un quart a mitja hora, i un altre 21% supera aquest darrer valor. A la resta de vegueries, en canvi, baixa considerablement la durada dels recorreguts, on al voltant del 50% de les persones treballadores realitzen viatges de menys de quinze minuts i més del 30% restant no arriba a un màxim de trenta. El cas més extrem es registra a l'Alt Pirineu-Aran, on més del 68% de les persones que treballen utilitzen menys d'un quart d'hora per anar de casa a la feina.

Com s'ha indicat anteriorment, la dimensió dels municipis condiona en bona mesura aquestes xifres. La distància al lloc de treball sol augmentar a les localitats amb un nombre més gran d'habitants, on la congestió del trànsit rodat fa disminuir la velocitat de circulació. Però la necessitat de més desplaçaments a fora del municipi de residència de les persones dels pobles més petits també fa créixer les distàncies i els temps. Per això, si el temps mitjà de desplaçament a la feina no arriba als 15 minuts per a gairebé la meitat de la població de les loca-

litats de menys de 50.000 habitants, més enllà d'aquest llindar s'allarga notablement la durada dels recorreguts, on prop del 70% requereix al voltant de 30 minuts.

Alhora, el temps necessari en el desplaçament a la feina influeix en el nombre de desplaçaments al lloc de treball i, per tant, en l'opció de dinar a casa en el cas que es faci una jornada completa, una possibilitat que tendeix a disminuir a mesura que s'allarguen les distàncies i el temps de trajecte. Aquest fet explica per què a l'Àmbit Metropolità gairebé el 70% de la població que treballa a fora de casa només fa un viatge al dia de casa a la feina, mentre que a l'Alt Pirineu-Aran aquest col·lectiu representa només el 38%. La resta de regions es troben a un nivell intermedi, amb valors que oscil·len entre el 59% de treballadors i treballadores que només van una vegada a la feina al Camp de Tarragona i el 46% dels treballadors i treballadores que fan com a mínim dos viatges en aquest sentit a les Terres de l'Ebre i a l'Àmbit de Ponent.

Igualment, per bé que com a element més qualitatiu, la importància del temps dedicat a anar a la feina es valora quan és una variable que condiciona un possible canvi de feina. En aquest sentit, la mitjana de la població desocupada de Catalunya declara que difícilment acceptaria una oferta de feina que requerís un trajecte de llarga durada. No obstant, la reducció del temps de desplaçament no sol ser una prioritat entre els requisits de la població a l'hora de cercar un nou lloc de treball, la qual resta a la cua d'altres qüestions, com una millora econòmica, més estabilitat, més temps lliure o la possibilitat de desenvolupar la creativitat.

El tipus de jornada laboral i, per tant, el nombre d'hores que les persones passen a la feina, és una variable que es relaciona **amb la distància entre els llocs de treball i de residència** i amb el mitjà de transport utilitzat per desplaçar-se. D'una banda, més de la meitat de les persones que treballen a temps parcial a Catalunya acostumen a estar ocupades al mateix municipi de residència, sigui al seu barri o en altres barris de la localitat on viuen. Xifres que decreixen entre els qui treballen a temps complet, sigui al mateix barri o a la resta del municipi. Paral·lelament, la població que treballa a mitja jornada utilitza més els mitjans no motoritzats, 28%, respecte a la que fa jornada completa, que se situa al voltant del 19%, i del transport públic, un 46% enfront d'un 23% dels que treballen tot el dia.

Això s'entén perquè, a mesura que disminueix la durada de la jornada laboral diària, les persones estan menys disposades a efectuar desplaçaments lluny del seu domicili, ja que el temps del viatge no compensaria el passat a la feina. D'aquí es desprèn que hi hagi més moviments amb mitjans no motoritzats per part d'aquest col·lectiu, alhora que el menor volum d'ingressos mensuals de les persones ocupades a temps parcial també dificulta l'adquisició i el manteniment d'un vehicle privat, motiu pel qual realitzen gairebé la meitat dels desplaçaments motoritzats amb mitjans col·lectius.

Els temps segons els motius, els mitjans i les característiques de l'entorn urbà

El temps dels desplaçaments és un valor que està en relació amb altres elements, com els motius que els ge-

neren, els mitjans de transport i les característiques de l'entorn.

Pel que fa als motius en relació amb el valor temps, el que cal considerar són les activitats que tenen una freqüència diària i les que no. Així, entre les primeres destaquen la feina, els estudis, acompanyar persones (normalment la mainada a l'escola), les compres quotidianes, el dinar –no d'oci– i les tornades a casa. La feina és la raó que ocupa més temps, amb una mitjana superior a la mitja hora, i les que n'ocupen menys, al voltant dels 15 minuts, són les compres quotidianes i el dinar. El que s'observa és que en les activitats on es pot triar la localització, els temps de desplaçament són més curts, i en canvi el desplaçament a la feina, com a localització que ve imposada segons on aquesta es troba, és més perllongat.

Pel que fa als motius que no es realitzen en una periodicitat diària, el que més temps implica és l'anada a la segona residència, on el temps de desplaçament supera els 60 minuts. Després se situa l'anar a passejar amb gairebé 45 minuts, i les gestions personals i les visites a familiars i amics, amb uns 30 minuts. Com es pot observar, són temps de desplaçament més llargs que als anteriors, per la qual cosa el motiu i la freqüència de l'activitat condicionen el temps de la mobilitat.

Els mitjans de transport també condicionen els temps de desplaçament, i aquests mitjans es divideixen segons sigui anar a peu o en bicicleta, el transport públic i el transport privat. La diferència està entre utilitzar o no mitjans de transport mecànics i la titularitat pública o privada d'aquests últims. Tot això influeix en la velocitat

de desplaçament i, de retruc, en el temps. Tanmateix, la velocitat no té un valor únic i homogeni, depèn de tot un seguit de variables desiguals i alhora conjunturals, moltes de les quals no tenen una presència prou clara a l'hora de valorar-les i avaluar-les.

Tot plegat fa que existeixi la paradoxa que els transports que són més lents pel que fa a les seves velocitats són els que ens permeten invertir menys temps de viatge. Així i segons ens mostren totes les fonts d'informació sobre desplaçaments quotidians de la població, al voltant del 70% dels desplaçaments en mitjans no motoritzats no sobrepassen els 15 minuts i només al voltant del 10% sobrepassen els 30 minuts. En vehicle privat, els recorreguts de menys de 15 minuts no arriben al 50% i els de més de 30 són al voltant del 20%. Pel que fa al transport públic, els que impliquen menys temps no superen el 25% i els que en requereixen més estan al voltant del 30%. De totes aquestes xifres es dedueix que el temps de la mobilitat no està directament relacionat amb la velocitat del mitjà sinó amb altres elements, bàsicament la distància i la congestió, i que el mitjà més lent és alhora el que ens fa perdre menys temps.

El temps de la mobilitat també té un origen territorial derivat de les característiques de l'espai urbà, expressades en termes funcionals i formals, que alhora determinen el transport que ofereixen o poden oferir les ciutats. Les diverses tipologies urbanes s'identifiquen amb diferents mitjans de transport, en el sentit de les tres categories de transport abans esmentades: no motoritzat, privat i públic. La ciutat on predomina el transport privat presenta unes característiques pròpies i diferents

d'aquelles on és el públic o l'anar a peu els que tenen més protagonisme.

Els estudis assenyalen tres elements territorials que determinen els diferents repartiments modals dels desplaçaments: la grandària del nucli urbà, la densitat d'habitants i els llocs de treball, i les característiques de l'espai públic.

Tenint en compte la **grandària**, i a partir de diferents estudis realitzats per la UITP, a les ciutats europees es pot afirmar que el temps està directament relacionat amb el volum del municipi, perquè com més habitants, més temps de desplaçament; així, els temps mitjans de desplaçament en nuclis de 30.000 hectàrees de superfície se situen en els 22 minuts, i els de 90.000 hectàrees augmenten fins als 30 minuts, encara que, i com ja s'ha dit abans, l'element que més influeix en aquests temps de desplaçament és la tipologia de mitjà de transport que s'utilitza.

La **densitat** és una de les característiques urbanes que més influeixen en la tipologia de transport utilitzat i, en conseqüència, en el temps invertit en els viatges. Així, i segons assenyalen diferents estudis, hi ha una relació directa entre una densitat alta, en llocs de treball i en residents, i un percentatge elevat de desplaçaments en mitjans no mecanitzats (a peu i en bicicleta) i en transport públic. En alguns barris de ciutats europees, sobretot en les parts històriques, on la densitat supera els 30.000 hab./km², els desplaçaments a peu sobrepassen el 40% del total. El transport públic també té una utilització més intensa en les zones o en els municipis amb més densitat.

La **tipologia d'espai públic** també condiciona el repartiment modal i, amb aquest, el temps de recorregut. Hi ha ciutats on els carrers són caminables i d'altres que l'anar a peu es fa del tot impossible. Normalment entre les primeres es poden esmentar el fet de ser compactes i multifuncionals, cosa que ajuda a l'ús majoritari dels mitjans no mecànics.

Les diferències segons sexe i edat

Malgrat que aquestes dimensions ja donen informació relativa al temps de desplaçament, no deixen de ser valors mitjans referits a una població complexa i diversa, que expressa la seva complexitat i diversitat a través d'elements relacionats amb la mobilitat i que fan que aquests valors siguin força diferents segons paràmetres d'edat i sexe.

Per sexe, segons les dades de l'Eurostat²² entre 1998 i 2002, el temps de desplaçament mitjà es troba entre els 90 i els 60 minuts, tot i que en els homes, als vuit països considerats, és superior al de les dones, amb una diferència mitjana de 13 minuts. També **l'edat** marca diferències, i a tots els països el temps de desplaçament disminueix en augmentar l'edat. Els que hi dediquen més temps són els joves de 15 a 24 anys, i així que l'edat augmenta, el temps de desplaçament disminueix. Les persones més grans, i amb treballs més estables, no tenen un territori de la quotidianitat tan ampli com les persones més joves i, per tant, les distàncies els permeten anar a peu o en bicicleta.

22. Eurostat (2005). *Short distance passenger mobility in Europe*. Sèrie "Statistics in focus transport". Els països inclosos són: Bèlgica, Alemanya, Estònia, Hongria, Eslovènia, Finlàndia, Suècia i Noruega.

CAPÍTOL 3

La mobilitat des d'una perspectiva de gènere a Catalunya

La creixent preocupació entorn del fenomen de la mobilitat i la necessitat d'endegar polítiques públiques sobre transport i infraestructures, que incloguessin tota la població i totes les necessitats que té una societat complexa com la nostra, ha donat lloc a estudis cada vegada més profunds sobre aquest fenomen. D'aquesta manera, igual que en altres països europeus, Catalunya té, des de l'any 2006, l'*Enquesta de mobilitat quotidiana* (EMQ06) que permet saber el nombre de desplaçaments que realitza la població catalana i caracteritzar-los segons els motius, les formes de transport, l'horari dels desplaçaments, etc. També es poden diferenciar els diversos grups socials, com l'edat, el sexe o els grups socioeconòmics.

En aquest sentit, per efectuar una anàlisi de la mobilitat des de la perspectiva de gènere, el present apartat utilitzarà les dades corresponents a l'EMQ06 tenint en compte que aquesta és la primera eina que dóna l'oportunitat d'obtenir múltiples informacions numèriques per entendre i explicar la relació establerta entre el sexe i la mobilitat per al conjunt de Catalunya.

En aquest apartat s'analitzen les característiques de la mobilitat a Catalunya i es posa l'accent en les peculiaritats de la mobilitat de les dones, en comparació amb les dels seus homònims masculins.

Aspectes conceptuals i metodològics

Tal com ja s'ha esmentat en el capítol primer d'aquest llibre, les diferències en els models de mobilitat femenins i masculins no es troben tant en la quantitat de desplaçaments sinó en les seves característiques. Reafirment aquesta primera idea, les dades de l'EMQ06 confirmen que el nombre de desplaçaments diaris de les dones i dels homes és força similar. Elles realitzen 3,55 desplaçaments de mitjana al dia i ells, 3,71 desplaçaments.

Les diferències no s'observen tant pel que fa al nombre sinó a qüestions més relacionades amb el rol de les dones en l'estructura social. En aquest sentit, són els diferents motius que generen els desplaçaments en relació amb les activitats quotidianes de les dones, els mitjans de transport utilitzats segons l'ús dels recursos familiars que elles tenen i els temps de recorregut derivats dels horaris de les seves activitats els que marquen les diferències quantitatives entre sexes.

En la mesura que s'ha anat observant i reivindicant la igualtat entre tots i cada un dels motius que provoquen els desplaçaments, les enquestes de mobilitat han fet un pas important en reafirmar aquesta idea quan han assimilat que un desplaçament el determina un motiu, tingui la naturalesa que tingui. A nivell metodològic s'ha convingut que allò que definia un moviment no era ni

la distància ni el mitjà de transport utilitzat, sinó la raó que el motivava. Aquest avanç conceptual ha estat un pas decisiu a l'hora de percebre i validar tots els motius amb el mateix rang, siguin de l'esfera laboral o domèstica. De fet i per primera vegada la denominació que tenen els diferents moviments segons els motius ja no és obligat o no obligat com fins ara, sinó laboral o personal. Un canvi nominatiu que indica l'avanç conceptual i metodològic que en aquesta matèria hi ha hagut els últims anys a Catalunya.

L'evolució indicada és molt rellevant en la mesura que les dades resultants de les enquestes de mobilitat són la matèria primera a partir de la qual es calculen els índexs i es dona la informació quantificada sobre una realitat concreta. Per aquest motiu és cabdal que les enquestes de mobilitat no facin invisible el fet dels desplaçaments femenins a través de metodologies no prou acurades o de conceptualitzacions androcèntriques que el que fan és perpetuar relacions de dependència.

Seguint aquesta pauta més equitativa de no menysprear cap de les característiques que defineixen la mobilitat de les persones, les enquestes han anat ampliant la relació de **motius inclosos** en les possibles respostes, en la mesura que les activitats domèstiques i familiars ampliaven la seva importància en les ciències socials i, també, a mesura que els estudis de gènere augmentaven la presència i denunciaven els biaixos que existien en els estudis quantitius.²³ En aquest sentit, les anàlisis

23. Per aquest tema vegeu: CARRASCO, C. (2007). *Estadístiques sota sospita. Proposta de nous indicadors de l'experiència femenina*. Generalitat de Catalunya. Institut Català de les Dones.

de la mobilitat s'havien basat en els motius de l'esfera productiva, feina i estudis, els havien arribat a qualificar i definir com a obligats, i havien relegat la resta a un conjunt homogeni definit com a no obligats. De fet, durant molt de temps els estudis, les anàlisis i les previsions de serveis de transport i d'infraestructures es van fer d'acord amb aquest biaix informatiu, que alhora també representava un biaix de gènere.

Un biaix de gènere perquè les activitats, i per tant els desplaçaments que aquestes originaven, s'havien qualificat d'optatives o no obligatòries, reflectint les obligacions pròpies que tenien *els homes-científics socials* davant d'aquestes activitats. Portar la mainada a l'escola, anar a comprar o anar a la consulta mèdica no eren considerats per ells activitats prou obligatòries.

Ara, una vegada s'ha completat i ampliat el nombre de motius, l'EMQ06 en recull un total de catorze distribuïts en tres grans grups: la mobilitat ocupacional, que agrupa els motius per feina i estudis; la mobilitat personal, on s'ubiquen els desplaçaments originats per compres, per acompanyar persones, per fer activitats lúdiques, entre altres, i les tornades a casa. Aquest últim és el conjunt de desplaçaments des de les dues motivacions anteriors en direcció al domicili propi. L'objectiu és poder calcular el grau de pendularitat (o d'encadenament de desplaçaments) dels moviments. Així, la pendularitat serà més elevada com més s'aproximi al 50% la proporció de desplaçaments de tornada a casa.

Un altre element important, com s'ha vist en els capítols anteriors d'aquesta mobilitat diferenciada per sexe, és **la utilització dels diferents mitjans de transport.**

Aquest ús es relaciona amb el territori quotidià de les persones. Un territori que si és proper al lloc de residència permet anar a peu. També es relaciona amb l'oferta de transport col·lectiu que hi ha en els recorreguts que fan les persones i el repartiment dels recursos domèstics, en aquest cas el cotxe, al si de la llar. D'aquesta manera, l'EMQo6 agrupa els mitjans de transport en tres grans grups: les formes no motoritzades, on s'inclouen l'anar a peu i en bicicleta; el transport públic, que agrupa els mitjans ferroviaris (FGC, Renfe, metro i tramvia), els autobusos urbans i interurbans i el taxi; i els transports privats, és a dir, la moto i el cotxe, amb la distinció de si es viatja com a conductor o com a acompanyant.

La distribució horària i el temps mitjà dels desplaçaments, tal com ja s'ha comentat en els capítols anteriors, són pautes de la mobilitat que varien en relació amb el grup de població que els efectua en la mesura que estan relacionats amb la tipologia d'activitats, amb els horaris comercials i dels equipaments, amb la distància dels recorreguts i amb les formes de transport utilitzades. L'EMQo6 recull la mobilitat de la població catalana al llarg de tota la setmana, tant en dies feiners com festius. Per aquest motiu, i atès que les activitats quotidianes són força diferents entre aquests dos tipus de jornada, les dades es presenten segons sigui un dia feiner o festiu. També es pot estudiar la distribució horària dels desplaçaments, determinada per l'inici i la durada mitjana d'aquests.

En la informació que ens dóna l'EMQo6 també es troben elements relacionats amb **una dimensió més subjectiva de la mobilitat**, on es recull la disponibilitat del

permís de conduir i del vehicle privat, i les motivacions de l'elecció del tipus de transport. Així mateix, es demana la valoració que les persones entrevistades atorguen a cada un dels diferents tipus de transport, segons en siguin usuaris molt o poc freqüents, i els costos associats a la seva utilització. Aquesta informació més valorativa que descriptiva sobre els desplaçaments de la població permet conèixer les diferents percepcions, segons el sexe, de la població catalana.

Un altre aspecte que permet obtenir l'EMQ06 és la caracterització dels perfils **de la població no mòbil**, és a dir, de les persones que declaren que no havien sortit de casa el dia que se les va entrevistar. A Catalunya, al llarg d'un dia feiner, gran part de la població no mòbil són dones (61,8%), fet que pot voler dir que hi ha una demanda de mobilitat no satisfeta.

Elles i ells es desplacen per motius diferents

Tal com s'ha dit, l'EMQ06 té en compte catorze motius diferents, que agrupa en tres grans categories: els ocupacionals, els personals i les tornades a casa. Partint d'aquestes tres categories, el primer que es pot dir és que els percentatges de tornades a casa són semblants en els dos sexes, i representen el 45,5% de tots els desplaçaments que realitzen els homes i el 45,3% de les dones. La diferència es troba en les altres dues categories, on el 27% dels moviments dels homes són per motius ocupacionals, relacionats amb la feina i els estudis, i de les dones ho són el 18,2%. En canvi, en ells la mobilitat personal ocupa el 27%, i en elles arriba gairebé al 37%. Com ja s'havia dit, els motius dels desplaçaments lligats

a les activitats quotidianes, més vinculades al món laboral per a ells i al món familiar i domèstic per a elles, donen lloc a aquestes substancials diferències.

La mateixa situació, per bé que amb més detall, també apareix en la desagregació dels motius. Així, més enllà de la feina i de les gestions de la feina, en què la diferència és notable entre el més del 23% de la població masculina enfront de més del 14% de la femenina, les diferències es concentren en dues activitats de l'esfera domèstica. Les compres representen per a elles l'11% dels desplaçaments quotidians i per a ells, poc més del 5%. Pel que fa a altres motius personals, els percentatges estan en el 12% i el 18%, respectivament. En canvi, els homes es mouen més per passeig i per oci, un 9,7%, enfront d'un 7,5% en les dones.

Gràfic 1

Distribució dels desplaçaments segons el motiu i el sexe

(Dia feiner. Població a partir de 16 anys)

	Home	Dona	Total
Treball i gestions de treball	23,7%	14,5%	19,9%
Estudis	3,5%	3,7%	3,6%
Compres	5,4%	11,0%	8,2%
Oci/passeig	9,7%	7,5%	8,6%
Altres motius	12,2%	18,1%	15,1%
Tornada a casa	45,5%	45,3%	45,4%
Total	100%	100%	100%

Font: ATM, DPTOP i IERMB. *Enquesta de mobilitat quotidiana de Catalunya 2006*. Autoritat del Transport Metropolità i Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya.

Si s'aprofundeix una mica més en els motius personals, es pot observar que del total dels seus desplaçaments es reafirma la idea anterior que les dones es dediquen més a les tasques que són ineludibles en la quotidianitat, i així ho reflecteix la seva mobilitat. Per exemple, si separem les compres quotidianes, bàsicament relacionades amb l'avituallament de la llar, de les no quotidianes s'observa que, on hi ha la diferència més important, és en la mobilitat que generen les primeres, ja que mentre que els homes només hi dediquen gairebé el 17%, les dones arriben al 26%. Elles continuen ocupant-se de comprar allò que falta a la nevera. De la mateixa manera, en els desplaçaments que impliquen cuidar persones, com portar la mainada a l'escola (acompanyar persones), anar a la consulta mèdica o a l'hospital, les dones hi tenen molta més presència.

Gràfic 2

Distribució dels desplaçaments personals segons el sexe

(Dia feiner. Població a partir de 16 anys)

	Home	Dona	Total
Compres quotidianes	16,6%	25,9%	22,0%
Compres no quotidianes	3,4%	4,2%	3,9%
Acompanyar persones	11,3%	20,1%	16,4%
Oci/diversió	18,4%	10,6%	13,9%
Passejar	17,3%	10,0%	13,1%
Visita amic/familiar	10,2%	9,9%	10,1%
Gestions personals	12,0%	8,0%	9,7%
Metge/hospital	4,9%	6,9%	6,0%
Formació no reglada	2,3%	2,6%	2,4%
Àpats en horari laboral	2,4%	1,0%	1,6%
Altres motius	1,4%	0,8%	1,1%
Total	100%	100%	100%

Font: ATM, DPTOP i IERMB. *Enquesta de mobilitat quotidiana de Catalunya 2006*. Autoritat del Transport Metropolità i Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya.

Per tant, si el nombre de desplaçaments d'elles i ells gairebé és similar, amb uns índexs de 3,6 viatges al dia, on es comencen a observar les diferències és en els motius que ens fan sortir de casa, motius que estan estretament relacionats amb les activitats i, per tant, amb l'estructura social que, per motius de gènere, està associada a cada un dels sexes.

I de fet, la importància de les diferències sorgeix en el detall amb què podem contemplar les raons que motiven els moviments. Quan a grans trets es diferencien mobilitats ocupacionals i personals, ja s'hi troben algunes diferències, encara que és a la lletra petita on es

mostren les desigualtats entre l'una i l'altra. Per això ara es pot entendre més que en el moment que es dissenyen ciutats on les botigues de proximitat desapareixen o la monofuncionalitat i la baixa densitat dels barris impossibilita els serveis que nodreixen la nostra quotidianitat, el sector de població que en pateix més les conseqüències i es veu més perjudicat és el de les dones.

Elles i ells utilitzen formes de transport diferents

A més de la motivació del viatge, un altre factor diferenciador entre la mobilitat dels homes i la de les dones és el mitjà de transport utilitzat. A grans trets es pot dir que les dones, en bona part dels seus desplaçaments diaris, concretament gairebé el 67%, van a peu i en transport públic, mentre que en els homes aquest percentatge és del 48,5%. En el transport privat, en canvi, ells l'utilitzen gairebé en el 52% del viatges, i elles no arriben al 34%.

En la desagregació de l'ús dels mitjans de transport segons el sexe, a més de constatar que les dones són més usuàries de la forma a peu i del transport públic (especialment l'autobús) i menys usuàries dels mitjans privats, la taula mostra com les dones fan més desplaçaments en cotxe com a acompanyants. Els homes en canvi, a més d'especialitzar-se en el cotxe com a conductors, també ho fan amb altres mitjans com la motocicleta.

Gràfic 3

Els mitjans de transport segons el sexe

(Dia feiner. Població a partir de 16 anys)

	Home	Dona	Total
A peu	34,5%	48,7%	41,7%
Bicicleta	1,3%	0,5%	0,9%
Total no motoritzat	35,8%	49,2%	42,6%
Bus	3,6%	6,9%	5,3%
Metro	4,4%	5,2%	4,8%
FGC	1,2%	1,6%	1,4%
Renfe rodalies	2,1%	2,3%	2,2%
Tramvia	0,3%	0,3%	0,3%
Altres	1,1%	1,1%	1,1%
Total transport públic	12,6%	17,4%	15,1%
Cotxe conductor	40,4%	24,3%	32,2%
Cotxe acompanyant	3,2%	7,1%	5,2%
Moto	5,6%	1,8%	3,7%
Altres	2,4%	0,1%	1,3%
Total transport privat	51,6%	33,3%	42,4%
Total	100%	100%	100%

Font: ATM, DPTOP i IERMB. *Enquesta de mobilitat quotidiana de Catalunya 2006*. Autoritat del Transport Metropolità i Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya.

Un altre aspecte interessant a considerar és l'encreuament de les dues principals variables dels desplaçaments, el motiu i el mitjà de transport, per tal de conèixer si la raó que genera el desplaçament porta implícit el tipus de transport que s'escull.

De manera general, el vehicle privat és la forma de transport més emprada en els desplaçaments ocupacionals (57,0%), mentre que la forma més utilitzada en els

motius personals és el transport no motoritzat (56,6%). És un repartiment modal que explica que els llocs on es desenvolupen les activitats quotidianes i familiars estan més propers al lloc de residència. Una proximitat que sovint és volguda i escollida per la població. En canvi, el lloc on es treballa és més incert i menys optatiu, sovint situat als polígons industrials de les perifèries urbanes, on el transport col·lectiu és força deficient. Per tant, sembla lògic que si les dones fan més desplaçaments personals i els homes en fan més d'ocupacionals, es justifiqui el fet que elles realitzin més desplaçaments a peu i ells, en canvi, més desplaçaments en vehicle privat.

Tanmateix, quan només es consideren els desplaçaments ocasionats per la feina i els estudis, les dones continuen sent més usuàries del transport públic i també acostumen a anar-hi més sovint a peu que els homes. Així, el 43,8% dels desplaçaments ocupacionals de les dones s'efectuen en vehicle privat, mentre que els homes l'utilitzen en un 66%. El mateix passa amb la mobilitat personal, on el pes de l'ús de la forma a peu i transport públic en les dones creix encara més, fins al 56,2%. Els homes també disminueixen en el nombre de moviments fets en vehicle privat, tot i que continuen situant-se per sobre dels valors de les dones, amb un 38%.

Aquestes xifres expressen i reafirmen algunes consideracions ja esmentades en els capítols precedents. L'ús diferencial dels mitjans de transport, especialment entre no motoritzat i públic, enfront del privat es deu no només a les activitats en relació amb el lloc on s'exerceixen. És més fàcil, per exemple, anar a peu o en transport públic a comprar que no pas a treballar, ja que les

localitzacions de l'un i de l'altre faciliten més o menys l'ús de diferents mitjans de transport. Més enllà d'això, la diferència també radica en les condicions de partida d'un sexe i de l'altre. Com s'ha esmentat en el capítol primer, hi ha elements més estructurals que modulen aquestes diferències com tenir carnet de conduir o no, la possibilitat d'utilitzar un recurs familiar de forma quotidiana, o tenir més o menys temps per esmerçar-lo en desplaçaments, entre altres raons.

Encara que en tots els àmbits territorials de Catalunya la dona utilitza més la forma a peu i el transport públic, les diferències entre sexes es veuen condicionades per les pautes de mobilitat de cadascun dels àmbits territorials. Pautes que alhora estan determinades pel nivell d'oferta en transport públic. Així, tenint en compte que a Catalunya els residents que més utilitzen els mitjans de transport públic són els de l'Àmbit Metropolità de Barcelona, justament és la població femenina de la RMB qui fa més ús del transport públic (22,7%), i també és on hi ha més oferta d'aquest tipus de transport. En canvi, a les Comarques Gironines i a les Terres de l'Ebre és on es dona un ús més elevat del vehicle privat i, en conseqüència, són les dones residents en aquests àmbits les que més utilitzen el vehicle privat a Catalunya.

Gràfic 4

Àmbit territorial de residència segons la forma de transport i el sexe

(Dia feiner. Població a partir de 16 anys)

Àmbit de residència		Home	Dona	Total
Àmbit Metropolità	No motoritzat	36,2%	49,0%	42,8%
	Transport públic	16,9%	22,7%	19,9%
	Transport privat	46,8%	28,2%	37,3%
	Total	100,0%	100,0%	100,0%
Comarques Gironines	No motoritzat	33,7%	46,0%	39,8%
	Transport públic	3,3%	4,1%	3,7%
	Transport privat	63,0%	49,9%	56,5%
	Total	100,0%	100,0%	100,0%
Camp de Tarragona	No motoritzat	37,1%	51,1%	44,1%
	Transport públic	4,6%	6,7%	5,6%
	Transport privat	58,3%	42,2%	50,3%
	Total	100,0%	100,0%	100,0%
Terres de l'Ebre	No motoritzat	33,4%	49,3%	41,1%
	Transport públic	2,0%	3,0%	2,5%
	Transport privat	64,6%	47,7%	56,5%
	Total	100,0%	100,0%	100,0%
Comarques Centrals	No motoritzat	33,2%	48,3%	40,7%
	Transport públic	3,9%	5,0%	4,5%
	Transport privat	62,9%	46,7%	54,8%
	Total	100,0%	100,0%	100,0%
Àmbit de Ponent	No motoritzat	35,0%	54,1%	44,3%
	Transport públic	3,4%	6,7%	5,0%
	Transport privat	61,6%	39,1%	50,7%
	Total	100,0%	100,0%	100,0%
Alt Pirineu-Aran	No motoritzat	39,6%	56,5%	47,7%
	Transport públic	2,6%	3,0%	2,8%
	Transport privat	57,8%	40,4%	49,5%
	Total	100,0%	100,0%	100,0%

Font: ATM, DPTOP i IERMB. *Enquesta de mobilitat quotidiana de Catalunya 2006*. Autoritat del Transport Metropolità i Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya.

Uns temps de desplaçaments desiguals

Com ja s'ha vist en el capítol segon d'aquest llibre, el temps és una de les variables més importants pel que fa als desplaçaments de la població. El temps de la mobilitat forma part del temps social i és en relació amb el temps dedicat a altres activitats quan obté tot el seu valor. L'EMQ06 permet analitzar-lo des de dues perspectives, la del temps de recorregut en relació amb la forma de transport i els motius, i la que indica el volum de desplaçaments segons les diferents hores del dia. El primer té un valor de quantitat de temps; el segon, de la distribució horària de la mobilitat.

Els valors mitjans no són els que faciliten informació de les diferències de sexe. El temps mitjà per a desplaçaments per trajecte dels homes i les dones no és especialment desigual: els homes utilitzen un total de 22 minuts, mentre que les dones se situen per sota dels 20 minuts de mitjana. Aquestes mitjanes canvien quan es relacionen amb els motius i amb les formes de transport. La diferència més notable es troba en la mobilitat personal, en què els homes tenen de mitjana més de 20 minuts, i les dones no arriben a 18 minuts. Unes quantitats que posen en relleu que les dones realitzen més activitats personals de tipus domèstic o familiar i que aquestes activitats les fan més a prop de casa.

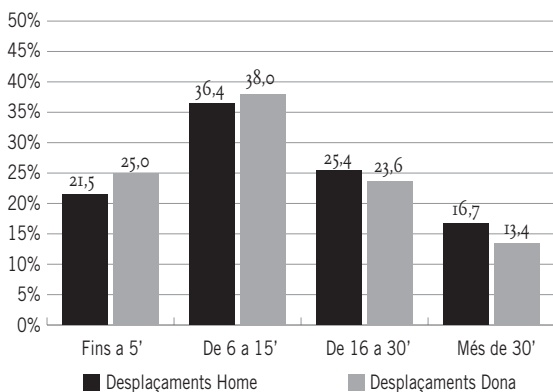
Més interessant, en el sentit que ens ofereix més informació pel que fa als matisos de les peculiaritats d'un

sexe i de l'altre, és conèixer quina és la distribució dels desplaçaments segons diferents intervals de temps. El gràfic 5 mostra que els desplaçaments de les dones estan localitzats en els intervals més curts, entre els que no superen els 15 minuts, i els homes, en els més llargs, a partir del quart d'hora i més enllà de la mitja hora. I és especialment rellevant que el 25% dels trajectes de les dones no superin els 5 minuts. Aquests microdesplaçaments informen quantitativament de la importància de la proximitat en la vida quotidiana.

Gràfic 5

Distribució desplaçaments segons intervals de temps i el sexe

(Dia feiner. Població de 16 anys i més)



Font: ATM, DPTOP i IERMB. *Enquesta de mobilitat quotidiana de Catalunya 2006*. Autoritat del Transport Metropolità i Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya.

Uns desplaçaments de menys durada impliquen fer uns moviments de menys distància i de caràcter urbà. Òbviament aquests tipus de moviments es fan en l'àmbit proper o de barri, i es relacionen en molts casos amb la mobilitat personal (especialment les compres quotidianes, acompanyar altres persones o fer gestions personals) en la mesura que, en general, la durada mitjana dels desplaçaments per motius ocupacionals acostuma a ser lleugerament superior a la dels desplaçaments personals. Si d'una banda les dones realitzen més desplaçaments de caràcter intramunicipal,²⁴ és a dir, en el municipi on es resideix, i alhora fan més desplaçaments de caràcter personal, això explica que les dones facin més desplaçaments de menys durada.

La distribució modal –quin mitjà de transport s'utilitza– i el temps mitjà per a cada desplaçament també és un bon indicador de les subtils i no tan subtils diferències per raó de gènere. En general, es pot afirmar que la forma de transport utilitzada influeix en la durada dels desplaçaments, i que els realitzats en transport públic són els que tenen una durada mitjana més elevada (38,6 minuts). En aquest sentit i tenint en compte que les dones són més usuàries del transport públic, els seus desplaçaments queden penalitzats en temps.

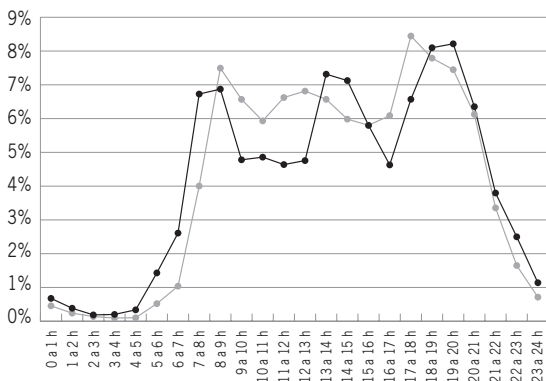
24. En relació amb l'origen i la destinació dels desplaçaments, aquests es poden dividir en intramunicipals (dins del mateix municipi) i intermunicipals (amb destinació a un municipi diferent del d'origen). El percentatge dels primers sobre el total de desplaçaments és l'autocontenció municipal. Com a conseqüència, les dones presenten un índex d'autocontenció municipal del 72,9% situat en més de 10 punts per sobre dels homes (61,3%).

Un altre element a destacar és la distribució dels desplaçaments al llarg d'un dia feiner. Tot i que en l'actualitat els conceptes d'hora punta i hora vall tendeixen a perdre utilitat, en termes generals i per al conjunt de la població els desplaçaments en dia feiner es concentren entre les 8 i les 9 del matí, entre les 14 i les 15 al migdia i, a la tarda, entre les 5 i les 8 del vespre. La distribució segons el sexe mostra com, al matí, en l'inici de les activitats quotidianes, les dones tenen un decalatge respecte dels homes. Podríem dir que és a partir de les 8 del matí que la població femenina comença els desplaçaments, mentre que els homes ho fan a partir de les 7 del matí. La distribució horària dels desplaçaments dels homes es fa a través d'unes pautes molt més lineals i homogènies al llarg del dia, cosa que pot indicar les entrades i sortides de la feina, corresponents als torns de treball, i alhora una participació més baixa en els desplaçaments motivats per compres i gestions personals.

Gràfic 6

Distribució horària dels desplaçaments segons el sexe

(Dia feiner. Població de 16 anys i més)



Font: ATM, DPTOP i IERMB. *Enquesta de mobilitat quotidiana de Catalunya 2006*. Autoritat del Transport Metropolità i Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya.

Què en pensen, elles i ells, dels desplaçaments

En la dimensió subjectiva de la mobilitat, un vessant important és la detecció de quin és el mitjà de transport que la ciutadania considera que utilitzen més, i així se'ls classifica segons siguin no-usuaris, usuaris esporàdics o usuaris habituals.

Entre el 70 i el 75% dels homes i les dones es declaren usuaris freqüents dels mitjans no motoritzats, especialment l'anar a peu. Si aquestes xifres es comparen amb les que realment s'observen, en els homes un 35% del total dels seus desplaçaments es veu com la percepció

o la voluntat d'anar a peu i en bicicleta és molt més alta que la realitat. Seguint amb el que ja s'ha vist abans, els homes es declaren, amb un 60%, usuaris habituals del transport privat, i les dones, només en un 32%. Respecte al transport públic, gairebé el 40% de les dones se'n declaren usuàries habituals, enfront d'un 30% d'ells. Les diferències més acusades es donen en la declaració de l'autobús urbà i en el cotxe com a conductor. En el primer cas les dones declaren que en són significativament més usuàries, mentre que en el cas del cotxe conductor són els homes els que predominen com a usuaris habituals.

D'altra banda, el fet que els ciutadans i ciutadanes disposin d'un vehicle privat comporta lògicament una tendència més acusada a ser usuari habitual dels mitjans privats. Malgrat això, en el gràfic es constata que quan les dones disposen d'un vehicle privat obtenen uns percentatges més baixos en el seu ús habitual. El fet de disposar d'un cotxe en el cas dels homes comporta utilitzar-lo més sovint que no pas les dones, ja que la disponibilitat del cotxe com a recurs familiar és més acusada en els homes.

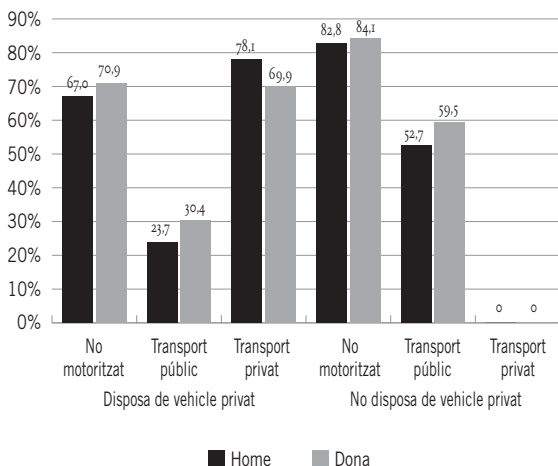
Aquestes valoracions diverses dels mitjans de transport per sexes s'han anat veient repetidament al llarg de les diferents consultes que s'han fet a la població. Així, una de les primeres diferències és que en les preguntes sobre transport col·lectiu, els homes entrevistats assenyalen més respostes del tipus "no ho sap, no contesta" o "aquest tipus de transport no existeix al meu barri". En canvi, les dones s'inclinen més per respondre que els serveis hi són i alhora els valoren de manera més negati-

va que ells. Aquestes diferències en les respostes són indicatives de la diferència d'ús d'unes i altres; mentre que elles com a usuàries més freqüents d'aquests serveis en poden valorar més exactament la situació, ells, com que no el fan servir, senzillament diuen que no n'hi ha.

Gràfic 7

Nivell d'ús de les formes de transport segons disposició de vehicle privat i sexe

(Població a partir de 16 anys)



Font: ATM, DPTOP i IERMB. *Enquesta de mobilitat quotidiana de Catalunya 2006*. Autoritat del Transport Metropolità i Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya.



Generalitat de Catalunya
Institut Català de les Dones