

Síntesi

9

**Mobilitat i exclusió social:
un nou repte per a les administracions locals**

Àngel Cebollada i Frontera
Carme Miralles-Guasch
Universitat Autònoma de Barcelona

SÍNTESI, 9

MOBILITAT I EXCLUSIÓ SOCIAL: UN NOU REPTE PER A LES ADMINISTRACIONS LOCALS

ÀNGEL CEBOLLADA I FRONTERA
CARME MIRALLES-GUASCH
Universitat Autònoma de Barcelona

SÍNTESI té com a objectiu donar a conèixer àmpliament un tema sobre el qual es genera debat públic i pot ser d'interès per al món local.

El contingut d'aquest dossier ha estat encarregat pel Centre per a la Innovació Local del Gabinet d'Estudis de la Presidència, Diputació de Barcelona.

Si esteu interessats a demanar els documents o si voleu fer-nos arribar informació, poseu-vos en contacte amb el CIL:

cil@diba.es

Tel.: 934 020 709

Fax: 934 049 030

© Diputació de Barcelona
Novembre de 2004

Producció i edició: Institut d'Edicions
de la Diputació de Barcelona
Dipòsit legal: B-45561-2004

1. Introducció a la mobilitat i a l'exclusió

En aquests moments comencen a aparèixer treballs on s'assenyala la relació que hi ha entre la mobilitat i l'exclusió social. Per fer aflorar aquesta relació, es proposa rellegir la mobilitat a partir de la implicació social de cada mitjà de transport i de l'abast territorial de la seva oferta.

2. Què és la mobilitat?

La mobilitat és la suma de desplaçaments que fan els ciutadans per accedir als treballs, béns i serveis necessaris per al seu quefer quotidià. Aquests desplaçaments es realitzen amb mitjans diferents que presenten unes condicions d'ús que els caracteritzen socialment. Així, els mitjans no motoritzats tenen un caràcter universal; els transports d'ús col·lectiu, democràtic; i els transports privats, selectiu.

3. La ciutat del cotxe, el territori de l'exclusió

La construcció d'un territori urbà basat en l'ús del cotxe no ha estat una evolució neutra, sinó que ha respost a estratègies dissenyades amb aquesta finalitat. El resultat ha estat una ciutat els habitants de la qual depenen del vehicle privat per resoldre les seves necessitats quotidianes de desplaçament. No obstant això, en el territori coexisteixen àrees amb característiques urbanes diferents, de manera que el grau de captivitat respecte al cotxe variarà significativament d'un lloc a l'altre.

4. El cotxe, un recurs desigualment repartit: el perquè de l'exclusió

Malgrat el paper hegemònic que s'ha atorgat al vehicle privat, nombrosos sectors de població no en poden fer un ús autònom i quotidià. Els costums socials determinen que les dones, els joves i els immigrants tinguin menys possibilitats de fer servir un cotxe, fet que condueix a una situació d'exclusió social davant les dificultats d'accedir al treball i als béns i serveis urbans. No obstant això, l'existència d'un territori desigual en cobertura de transport públic, funcions, densitats i disseny actua com a modulador dels graus d'exclusió.

5. Vers polítiques d'inclusió des del govern local

Cal iniciar polítiques de mobilitat que integrin la diversitat d'hàbits, estratègies i percepcions dels diferents col·lectius, i no únicament gestionar una mobilitat pensada per resoldre's amb cotxe i que deixa un paper subsidiari als mitjans alternatius. Per això es proposen noves metodologies, la implicació de la ciutadania en la gestió d'aquestes, la creació de noves eines de treball i la revisió de conceptes per afrontar els reptes de la mobilitat del segle XXI.

SUMARI

1. Introducció a la mobilitat i a l'exclusió social	7
2. Què és la mobilitat?	9
2.1 Els motius per moure's	9
2.2 Les maneres de moure's	10
2.3 Les noves pautes de mobilitat	15
3. La ciutat del cotxe, el territori de l'exclusió	18
3.1 La construcció d'un territori dependent del cotxe: la base de l'exclusió	18
3.2 El territori desigual: els diferents graus d'exclusió	20
3.3 Ús dels mitjans de transport segons els territoris	22
4. El cotxe, un recurs desigualment repartit: el perquè de l'exclusió	25
4.1 No tothom pot fer servir un cotxe	25
4.2 Gènere, edat i procedència sociolingüística: els col·lectius exclosos	27
4.3 La desigualtat d'oportunitats: el resultat de l'exclusió	31
4.4 La graduació de l'exclusió	35
5. Vers polítiques d'inclusió des del govern local	38
5.1 Gestionar per a la diversitat	38
5.2 L'accessibilitat com a objectiu	40
5.3 Recuperar la ciutat compacta i diversa	40
6. Bibliografia	42

ÍNDIX GRÀFIC

Taula 1. Mitjà de transport al lloc de treball des de 1890 (%). Gran Bretanya	14
Taula 2. Durada mitjana dels desplaçaments segons el mitjà de transport principal. Territori ATM	16
Taula 3. Generació de processos d'exclusió social segons el tipus de territori	21
Taula 4. Formes de moure's i models de vida segons els territoris	22
Taula 5. Tipus de desplaçament entre les diferents àrees urbanes	23
Taula 6. Parc d'automòbils de diferents ciutats europees	26
Taula 7. Proporció de possessió del permís de conduir, per gèneres. Estat espanyol, 1980-2002	28
Taula 8. Proporció de possessió del permís de conduir per grups d'edat. Estat espanyol, 2002	29
Taula 9. Taxa d'activitat i taxa d'atur. Catalunya, segon trimestre de 2003	32

1. INTRODUCCIÓ A LA MOBILITAT I A L'EXCLUSIÓ SOCIAL

En aquests moments comencen a aparèixer treballs on s'assenyala la relació que hi ha entre la mobilitat i l'exclusió social. Per fer aflorar aquesta relació, es proposa rellegir la mobilitat a partir de la implicació social de cada mitjà de transport i de l'abast territorial de la seva oferta.

Mobilitat i exclusió: vet aquí dos elements d'importància creixent en la nostra societat, que en aquest número de SÍNTESI presentem de manera conjunta tot emfatitzant l'estreta relació que s'estableix entre els dos. D'entrada, aquest plantejament sobtarà, ja que, tot i que són motiu d'atenció i preocupació, molt rarament apareixen relacionats com en aquest cas.

De la mobilitat retenim, principalment, la problemàtica de l'impacte ambiental generat per l'ús massiu del vehicle privat a les nostres ciutats (contaminació atmosfèrica i acústica, ocupació de l'espai públic, contribució a l'efecte d'hivernacle, pèrdua de terres agrícoles, etc.) i certs impactes socials, com ara els accidents de trànsit, entre d'altres.

L'exclusió social ens preocupa perquè cada vegada afecta sectors de població més nombrosos, que, enfront de la crisi de l'Estat del benestar i l'afirmació de les polítiques neoliberals en tots els àmbits, queden fora dels circuits socials, econòmics i culturals.

En aquesta publicació es ressalta la relació que hi ha entre els dos elements: es posen en relleu les implicacions que el model de mobilitat hegemònic té en l'afavoriment dels processos d'exclusió social. I això, bo i considerant que l'impuls dels mitjans de transport privats és una opció determinada per la ciutat i per la mobilitat dels ciutadans, però que no és ni neutra ni directa ni inevitable; ben al contrari, és una opció política que respon a un model de ciutat i de mobilitat concret.

Per relacionar els dos elements, cal redefinir la mobilitat a partir de les possibilitats d'ús que tenen els diferents mitjans de transport (quines són les condicions d'ús?, quins grups en són els principals usuaris?) i de la cobertura territorial a partir dels seus recorreguts. La constatació de les desigualtats socials en les possibilitats d'ús dels mitjans de transport serveix per verificar l'existència de col·lectius que resten fora del model de mobilitat hegemònic, fet que els col·loca en una situació d'exclusió respecte a les possibilitats d'ús del territori.

En aquest treball es posen en relleu les implicacions que el model de mobilitat hegemònic té en l'afavoriment dels processos d'exclusió social

No obstant això, hi ha alternatives que organitzen la ciutat i la mobilitat a partir de criteris integradors en què el conjunt de la població té les mateixes possibilitats d'accedir als béns i serveis urbans independentment del mitjà de transport utilitzat. Aquestes alternatives constitueixen una mostra de la possibilitat de fomentar processos de cohesió social; i ho fan iniciant polítiques de mobilitat atentes a la diversitat social, que no menyspreïn cap de les diferents maneres de moure's i que incorporin tots els mitjans de transport, siguin motoritzats o no, com a opcions de desplaçament.

2. QUÈ ÉS LA MOBILITAT?

La mobilitat és la suma de desplaçaments que fan els ciutadans per accedir als treballs, béns i serveis necessaris per al seu quefer quotidià. Aquests desplaçaments es realitzen amb mitjans diferents que presenten unes condicions d'ús que els caracteritzen socialment. Així, els mitjans no motoritzats tenen un caràcter universal; els transports d'ús col·lectiu, democràtic; i els transports privats, selectiu.

Detenir-se a definir què és la mobilitat, per a què serveix, quines funcions té en l'entorn urbà, quin rol ha adquirit en la societat actual, amb quins mitjans es realitza i quines són les condicions d'ús d'aquests mitjans, serveix per recol·locar aquesta activitat en el marc urbà, com una eina per poder iniciar polítiques encaminades a enfortir la cohesió i la integració socials. Cal retindre que, quan es parla de mobilitat, es fa referència a les persones que es desplacen per poder arribar als llocs desitjats, i no als mitjans de transport, que són instruments que faciliten la realització d'aquests desplaçaments. Així mateix, cal tenir present que la mobilitat quotidiana no fa referència a les mercaderies, sinó que es refereix a la que té lloc en l'àmbit urbà, en el marc que Castañer (2001) anomena ciutat real, és a dir, el territori que, malgrat que abasta més d'un municipi, és l'indret comú de desenvolupament de la vida dels seus residents.

La mobilitat és la suma dels desplaçaments individuals dels ciutadans que fan possible la participació en tot el que la ciutat ofereix

2.1 Els motius per moure's

Tal com afirmen Tauler i Razquin (1992), la mobilitat ha esdevingut una activitat quotidiana en la vida dels ciutadans i ciutadanes de la societat contemporània, sent l'activitat que els permet arribar als llocs on poden satisfer les seves necessitats. Per mobilitat entenem la suma de desplaçaments individuals dels ciutadans que fan possible l'accés al mercat de treball, als béns i als serveis, de manera que els permet l'accés i la participació en tot el que la ciutat ofereix (mitjans de producció, cultura, lleure, etc.). La mobilitat és, per tant, una activitat imprescindible per al funcionament de la ciutat.

La dispersió de les activitats i dels serveis en l'espai urbà modern es caracteritza per una localització diferenciada i fragmentada de les funcions urbanes (espais residencials, àrees comercials, polígons industrials, etc.) i, en conseqüència, per la separació espacial i temporal entre les diverses activitats quotidianes. Aquest marc urbà, que es va gestant des de mitjan segle XIX, juntament amb la territorialització de les desigualtats socials i econòmiques, fa imprescindible la interconnexió entre els diferents grups socials i els diversos espais i temps urbans; interconnexió que es produeix per mitjà del moviment. És així com l'organització de la ciutat moderna origina la mobilitat de les persones com un nou element urbà imprescindible per tal que aquestes puguin

satisfer les seves necessitats, tant quotidianes com puntuals. De fet, és tota la dinàmica urbana la que requereix aquest sentit de moviment. Perquè la ciutat moderna funcioni, cal que tot circuli, que tot flueixi, des del capital fins a l'aigua, des de l'energia fins a la població. La mobilitat és l'activitat que lliga el conjunt del territori urbà i li permet funcionar com una unitat (MIRALLES, 2002).

Així, la possibilitat de moviment ha passat a formar part de la vida quotidiana com un dels factors potencialment més favorables i, a la vegada, com un condicionament de relació social, i permet sistemes de vida que d'una altra manera serien impensables. I és que, en aquesta ciutat, el desplaçament de les persones s'ha convertit en una activitat de caràcter obligat amb el propòsit de dur a terme les tasques més imprescindibles i quotidianes: treballar, comprar, divertir-se, fer ús dels serveis, etc. En aquest sentit, l'exercici del dret a la ciutadania social, el fet de poder participar de totes les activitats que l'entorn urbà ofereix, va associat a les possibilitats de desplaçar-se.

Però cal tenir present que la mobilitat és una activitat derivada, és a dir, que no té una finalitat per si mateixa. Així doncs, la mobilitat és un període provisional, de transacció, que ha de portar l'individu des d'un punt d'origen a un de destinació (BLUMEN, 2000). I és que la finalitat del moviment no és moure's, sinó arribar. Per tant, l'èxit de les polítiques de mobilitat no depèn tant de les distàncies recorregudes ni dels mitjans de transport emprats, sinó del fet que el conjunt dels individus, amb característiques i objectius diferents, puguin accedir al conjunt de destinacions urbanes. I del compliment d'aquest objectiu depèn que l'exercici de la mobilitat sigui un element que fomenti la integració social o que, al contrari, pugui generar processos d'exclusió social. Per tant, quan la mobilitat compleix l'objectiu que els individus puguin arribar als diferents llocs urbans, augmenten, entre d'altres, les oportunitats de treball dels ciutadans i la productivitat del conjunt de la regió urbana.

2.2 Les maneres de moure's

L'oferta de transport determina unes pautes de mobilitat específiques i un ús concret de la ciutat

Les possibilitats de desplaçament estan en relació amb els mitjans de transport i, més concretament, amb l'oferta existent, que defineix l'ús potencial de cadascun d'aquests. El fet que els mitjans de transport no siguin elements neutres pel que fa a les possibilitats que els usuaris tenen d'utilitzar-los, fa que l'oferta d'aquests mitjans determini unes pautes de mobilitat específiques i un ús concret de la ciutat.

Sovint, quan es pensa en les formes de desplaçament que han de permetre a les persones resoldre les seves necessitats d'accessibilitat, es tenen en consideració de manera exclusiva els artefactes tecnològics, els ginyes que estan dotats d'un motor per propulsar-se (SORIA, 1980). Fora queden altres maneres de moure's que no necessiten motor, com ara caminar. Això ha tingut una translació en la planificació de les ciutats, en les quals sempre s'ha pensat que la mobilitat s'ha de solucionar

per mitjà d'aquests artefactes tecnològics, i la resta queda en l'oblit. En aquest sentit, el terme «mobilitat» és més ampli que el de «transports», en la mesura que el primer es refereix al desplaçament de les persones en el territori, mentre que el segon tracta dels diferents instruments mecànics que permeten els desplaçaments. Les polítiques de mobilitat tenen presents totes les formes possibles de desplaçament a la ciutat i valoren la implicació social i ambiental que suposa cadascuna. Per classificar-les, cal conèixer les condicions d'ús que presenta cada cas. Així, es poden distingir tres grans formes de desplaçar-se per l'entorn urbà: no motoritzades, amb mitjans de transport d'ús col·lectiu i amb mitjans de transport motoritzats d'ús individual.

a) Les formes de desplaçament no motoritzades: el desplaçament universal

Es tracta de maneres de moure's que no necessiten cap motor de propulsió extern al cos humà. El més important d'aquest grup el constitueixen els desplaçaments a peu. Un altre mitjà d'aquest grup és la bicicleta, amb un ús força diferent segons les ciutats i els països.

Anar a peu és la forma de desplaçament més comuna entre els humans. No requereix cap habilitat especial i és la més universal de les formes de moure's de les persones. Però, pel fet de no ser un desplaçament motoritzat, sovint se li qüestiona que sigui un mitjà de transport eficient i se li atorga un paper subsidiari en la planificació del territori. D'aquesta manera, només es té en compte com una forma d'accés a la resta de transports motoritzats, o bé queda relegat a espais urbans concrets.

Al llarg de segles, el territori urbà s'havia organitzat entorn de les possibilitats que ofería aquesta forma de desplaçament. Les ciutats preindustrials estaven construïdes a la mida de l'anar a peu: per creuar la Barcelona d'abans de l'ampliació del raval antic, per exemple, es necessitaven uns vint minuts (MIRALLES, 1997). Amb l'ampliació i la nova organització funcional de la ciutat, les possibilitats de realitzar molts dels desplaçaments a peu es redueixen notablement: les distàncies i la construcció d'un entorn urbà que ha estat dissenyat per ser recorregut amb els mitjans de transport motoritzats posen aquesta forma de desplaçament universal en una situació de clar desavantatge.

La bicicleta, amb un centenar d'anys d'existència, segueix una evolució semblant a la dels desplaçaments a peu, però amb ritmes diferents. El més gran radi de cobertura de la bicicleta enfront del caminar, va fer que encara fos un sistema adaptat a les necessitats de la ciutat de la primera meitat del segle XX, massa àmplia per recórrer-la a peu, però encara compacta i abastable amb bicicleta. En aquesta època, era una alternativa important en la mobilitat laboral: Oyón (1999) situa en prop del 30% la utilització d'aquest mitjà de transport en l'accés a empreses de diferents capitals britàniques. En el conjunt de ciutats d'aquest país, l'ús de la bicicleta va arribar al seu màxim en la dècada

del 1940-1949. Segons Sanz (1999a), als Països Baixos no va ser fins el 1960 que van igualar-se els quilòmetres recorreguts amb automòbil amb els recorreguts amb bicicleta. Actualment, l'ús de la bicicleta varia notablement segons la ciutat, tot i que hi ha una tendència a recuperar-ne l'ús com a mitjà de transport urbà: a Barcelona hi ha una xarxa de carrils bicicleta que arriba als 125 quilòmetres.

L'ús de la bicicleta també representa un factor d'autonomia per la seva facilitat d'ús: no més del 10% de la població, sigui per edat o per condició física, no és capaç d'utilitzar-la en condicions de seguretat acceptables (SANZ, 1999).

b) Els mitjans de transport d'ús col·lectiu: el desplaçament democràtic

Anar a peu és la forma de desplaçament més comuna entre els humans; però, com que és una forma no motoritzada, sovint se li ha atorgat un paper subsidiari en la planificació del territori

Els transports d'ús col·lectiu es defineixen a partir de la capacitat de transportar un nombre elevat de persones. Tot i així, n'hi ha de molt diversos, sigui per les seves característiques tècniques o de gestió, d'infraestructures requerides, etc. Però bàsicament es pot distingir entre el transport per carrers o carreteres (autobús) i el ferroviari (tren, metro i tramvia). Una característica bàsica és que són abastables pel conjunt de la població, el seu accés està condicionat a l'adquisició d'un bitllet i no discrimina per adscripció social de l'individu, encara que tenen la servitud que no se'n disposa a la demanda, sinó que estan subjectes a l'oferta del servei.¹

Si bé en el període d'entreguerres aquests mitjans de transport van ser els hegemònics a les ciutats occidentals, després van patir un procés de desvaloració, descapitalització i desmantellament de les seves xarxes, que es va iniciar en el moment àlgid del servei i de la cobertura territorial. Aquesta estratègia no va respondre a una qüestió de l'organització i forma que pren la ciutat, sinó que va ser fruit d'una estratègia destinada a substituir la seva hegemonia per la del vehicle privat. N'és un bon exemple el cas nord-americà. Als EUA, a partir de 1930, s'hi va desenvolupar una campanya, ideada, impulsada i executada per la General Motors i la seva filial United Cities Motor Transit, destinada a desmantellar les línies elèctriques dels tramvies (en van comprar les companyies), substituir-los per autobusos, i crear les necessitats d'ús del vehicle privat a milers de persones. El 1949, s'havia aconseguit forçar l'abandonament de més de cent sistemes de tramvies (entre els quals hi havia les línies més importants de Nova York, Filadèlfia, Baltimore o Los Angeles) i el resultat fou que entre el 1930 i el 1949 es passà de 40.000 a 6.500 tramvies, i a la meitat deu anys després² (WARD, 1996). La ciutat de Barcelona també va veure com es desmantellaven els seus sistemes de transport de troleibusos el 1968 i de tramvies el 1971 (MIRALLES, 1997).

1. En alguns indrets, especialment en àrees rurals i de muntanya, sí que hi ha un transport a la demanda en què l'usuari estableix l'hora i el lloc pel qual passarà el transport.

2. També el 1949, la General Motors, juntament amb la Firestone i la Standard Oil, fou declarada culpable pel Tribunal Federal de Chicago de conspiració criminal i de violació de la Llei de monopolis.

En aquestes darreres dècades, doncs, s'ha consumat en moltes ciutats la substitució de les solucions col·lectives per les individuals en les necessitats comunes de desplaçament que tenen les persones.

**c) Els mitjans de transport motoritzats d'ús individual:
el desplaçament selectiu**

Els transports motoritzats d'ús individual, en especial el vehicle privat, han esdevingut en les darreres dècades els mitjans hegemònics a les nostres ciutats. No obstant això, el cotxe ha estat el darrer a incorporar-s'hi i no ho va fer de manera massiva fins els anys trenta als Estats Units i fins els anys seixanta a Europa. El vehicle privat és flexible pel que fa a recorregut i disponibilitat horària, trasllada les persones del lloc d'origen al de destinació (sempre que els factors externs ho permetin) i té una velocitat tecnològica alta, tot i que la velocitat porta a porta és molt més reduïda.³ Tanmateix, té un caràcter selectiu derivat d'unes possibilitats d'ús que no són lliures per a tots els ciutadans: la necessitat d'obtenir el permís de conduir i el rol social de cada ciutadà en determinen la utilització (CEBOLLADA, 2003). Aquest aspecte és l'objecte central d'anàlisi de l'apartat 4 d'aquest treball.

Els mitjans de transport d'ús col·lectiu tenen com a característica bàsica que són abastables per al conjunt de la població i que no discriminen per adscripció social de l'individu. Però el seu ús es limita a la seva oferta territorial i temporal

A més de les restriccions socials, l'ús massiu del cotxe genera impactes ambientals i ecològics importants i actualment suposa un dels problemes més greus de detriment de qualitat de vida amb què s'han d'enfrontar les ciutats (WHITELEGG, 1997). No és d'estranyar, doncs, que en les auditories ambientals municipals i en els processos d'Agenda 21 local aquesta problemàtica ocupi un lloc destacat. Tot plegat fa que el model de mobilitat basat en el vehicle privat presenti uns costos molt elevats si es comptabilitzen la totalitat dels costos socials, ambientals, temporals i monetaris, que l'economia neoclàssica tradicionalment ha camuflat.⁴ Cal imputar totes les variables que es relacionen amb el sistema de transport d'una manera global (com ara la construcció del vehicle o de les infraestructures, per exemple) i no només les derivades del desplaçament; també s'hi han d'incloure els elements definits com externalitats (des d'un punt de vista econòmic) o impactes (des d'un punt de vista ambiental i social) (MADDISON *et al.*, 1996). Aquest exercici permet que aflorin la totalitat dels costos que es desprenen de la mobilitat amb independència de qui els assumeixi (l'individu o la societat), de quan es generin (durant el desplaçament o en la fase de construcció del vehicle, per exemple) i de com es comptabilitzin (en unitats monetàries, temporals o d'altres).

3. Robert (1980) defineix, en un entorn urbà, quatre categories de velocitat: la velocitat tecnològica (la que la màquina és capaç d'abastar); la velocitat de circulació (la velocitat mitjana en un entorn urbà real); la velocitat porta a porta (que és la relació entre la distància des del punt de sortida fins al d'arribada, i el temps necessari per recórrer-la), i la velocitat generalitzada (mitjana de velocitat d'un mitjà de transport durant un extens període de temps).

4. L'economia del transport actual es basa en els principis teòrics de l'economia neoclàssica. Aquesta exclou els efectes ambientals i socials que el sistema de transports genera (i els qualifica d'externalitats) i no inclou en la seva anàlisi totes les activitats complementàries del cicle físic (les fases de la cadena operativa de la producció del transport) que considera fora del sector. El resultat ha estat l'augment dels impactes generats pels mitjans de transport i el consum creixent de recursos i energia (Requena, 2001).

d) L'evolució de l'ús dels mitjans de transport durant el segle XX: del caminar al cotxe

El vehicle privat té un caràcter selectiu, i no tota la població en pot fer un ús quotidià i autònom

El repartiment modal, és a dir, l'ús dels diferents mitjans de transport, ha variat de manera notable en els darrers cent anys, i el segle XX ha finalitzat amb l'ús del vehicle privat com a mitjà hegemònic. Durant aquesta centúria s'ha capgirat el repartiment modal, que ha passat del predomini dels desplaçaments a peu, al dels mitjans motoritzats i, d'una manera prominent, al del cotxe. La taula 1 serveix com a exemple d'aquest fet i mostra l'evolució de l'ús dels diferents mitjans de transport per anar a la feina a la Gran Bretanya.

Taula 1. Mitjà de transport fins al lloc de treball des del 1890 (%). Gran Bretanya

	A peu	Bicicleta	No motoritzats	Tramvia	Autobús	Tren	Metro	Col·lectius	Moto	Cotxe/camió	Individual
1890-1899	59,4	2,0	61,4	16,8	5,0	9,8	5,0	36,6	0,0	0,0	0,0
1900-1909	49,4	11,2	60,6	11,6	14,6	10,2	0,4	36,8	0,0	1,1	1,1
1910-1919	40,6	13,3	53,9	16,0	9,9	15,4	1,9	43,2	0,6	1,9	2,5
1920-1929	28,5	17,5	46,0	10,6	15,3	17,8	2,3	46,0	3,9	5,2	9,1
1930-1939	22,5	19,1	41,6	9,7	13,8	18,4	4,1	46,0	2,3	9,1	11,4
1940-1949	17,2	19,6	36,8	6,7	23,0	18,3	5,4	53,4	2,2	6,0	8,2
1950-1959	13,4	16,0	29,4	2,5	23,3	18,9	4,4	49,1	3,0	16,3	19,3
1960-1969	14,0	5,2	19,2	0,2	18,8	16,2	5,3	40,5	2,6	35,8	38,4
1970-1979	13,4	4,5	17,9	0,1	15,8	13,2	5,5	34,6	1,9	44,5	46,4
1980-1989	10,3	6,1	16,4	0,0	11,7	15,4	5,4	32,5	1,8	48,5	50,3
1990-1998	7,9	6,1	14,0	0,2	10,1	17,2	4,5	32,0	0,6	52,8	53,4

Font: Pooley, 1999, p. 288

De manera sintètica, es poden observar les evolucions següents pel que fa a l'ús dels mitjans de transport:

- Disminució constant del conjunt de desplaçaments no motoritzats al llarg de tot el segle. Es pot distingir, però, entre l'evolució de l'anar a peu i amb bicicleta: aquesta darrera incrementa el seu percentatge en el repartiment modal fins als anys quaranta, quan arriba al seu auge, i després inicia un descens continuat i accelerat en el seu ús.
- Augment dels desplaçaments amb els mitjans de transport d'ús col·lectiu durant la primera meitat del segle XX i descens continuat des d'aleshores.

-
- Augment de la utilització del vehicle privat al llarg de tot el període fins a superar el 50% dels viatges generats per anar al treball a partir de l'any 1980.

Així mateix, es poden distingir tres períodes, segons el predomini de les diferents formes de desplaçaments:

- Les darreres dècades del segle XIX i les primeres del segle XX es caracteritzen pel predomini dels desplaçaments no motoritzats per anar al treball, quan més de la meitat dels viatges per motius laborals es feien a peu o amb bicicleta.
- Durant les dècades centrals del segle XX, la majoria de desplaçaments per anar a la feina es realitzaven amb els mitjans de transport d'ús col·lectiu.
- En les darreres dècades de segle XX, el predomini correspon als mitjans de transport individuals.

2.3 Les noves pautes de mobilitat

Les pautes i les característiques de la mobilitat s'han modificat al llarg del temps juntament amb els canvis morfològics i organitzatius que viu la ciutat; seguint Miralles (2002), les actuals es poden sintetitzar en:

- l'increment del temps de desplaçament,
- l'augment dels motius per moure's, i
- la dispersió de la mobilitat en el territori.

a) Increment del temps de desplaçament

La consolidació d'un model urbà que de manera creixent separa les diferents parts de la ciutat suposa que les distàncies que cal recórrer per accedir als béns, activitats i serveis urbans hagin augmentat de manera constant en les darreres dècades. A títol d'exemple, a la província de Barcelona els desplaçaments curts per anar al treball han passat del 30% el 1986 al 20% deu anys després (NEL·LO, LÓPEZ i PIQUÉ, 2002). Aquest augment de la distància es tradueix en un increment del temps invertit en la mobilitat: tot i els esforços que es fan per garantir una més gran velocitat de desplaçament (construir noves infraestructures viàries, per exemple), el mateix augment de la distància i la congestió de les vies anul·la aquest increment de velocitat.

Durant el segle XX s'ha capgirat el repartiment modal i s'ha passat del predomini dels desplaçaments a peu a l'hegemonia del cotxe

La substitució dels recorreguts curts per altres de més llargs implica la necessitat de realitzar els desplaçaments amb mitjans motoritzats i un augment del temps invertit en la mobilitat

5. L'ATM (Autoritat del Transport Metropolità) té competència sobre el conjunt de la regió metropolitana de Barcelona, formada per les comarques del Barcelonès, el Maresme, el Vallès Oriental, el Vallès Occidental, el Baix Llobregat, el Garraf i l'Alt Penedès, ampliada fins als límits del servei de rodalia, amb un total de dos-cents municipis.

Segons l'Enquesta de mobilitat quotidiana de l'ATM⁵ (2003), la durada mitjana dels desplaçaments per als residents en el territori de l'Autoritat del Transport Metropolità és de 26,4 minuts. Tal com s'observa a la taula 2, els desplaçaments amb transport públic són els que presenten una durada mitjana més elevada (35,1 minuts), seguits dels realitzats amb transport privat (24,6 minuts) i dels fets a peu (21,6 minuts). Per tant, la substitució dels recorreguts curts per d'altres de més llargs implica no només la necessitat de fer els desplaçaments amb mitjans motoritzats, sinó també un augment dels temps invertit en la mobilitat. En aquest sentit, Pooley i Turnbull (1999) mostren que a la Gran Bretanya la distància (en quilòmetres) que s'ha de recórrer per arribar a la feina s'ha multiplicat per quatre entre el 1890 i el 1998, i ha passat d'una mitjana de 3,6 a 14,6 km, mentre que en el mateix període el temps ha augmentat el doble (ha passat de 17,7 a 34,5 minuts).

Taula 2. Durada mitjana dels desplaçaments segons el mitjà de transport principal. Territori de l'ATM

	Durada mitjana
A peu	21,6
Transport públic	35,1
Transport privat	24,6
Total desplaçaments	26,4

Font: ATM, 2003, vol. 1, p. 31

L'increment dels motius per moure's fa que la distinció entre mobilitat obligada i mobilitat no obligada quedi superada

Aquesta substitució dels recorreguts curts a favor dels més llargs també té un impacte social i suposa que part del temps de lleure i esbarjo hagi passat a engruixir el temps dedicat al desplaçament, i fa que la jornada laboral, *de facto*, s'allargui. Si bé és cert que la tendència general va cap a la reducció de la jornada de treball, la realitat no és aquesta, ja que s'hi ha d'afegir el temps de recorregut, *in itinere*, per anar o tornar de la feina.

b) Augment dels motius per moure's

La segona característica de les pautes de la mobilitat de la ciutat contemporània és l'increment dels motius per moure's (MIRALLES i TULLA, 2000). Durant l'etapa de producció coneguda com a fordista, la mobilitat s'associava gairebé de manera exclusiva amb el desplaçament al treball, un viatge que es restringia a uns recorreguts i horaris fixos i reiteratius. Actualment, la mobilitat esdevé una activitat més complexa:

- S'ha produït una ampliació horària en el ritme de la ciutat, amb la incorporació del tercer torn de treball i, de vegades, d'un quart torn en cap de setmana i l'ampliació dels horaris comercials, d'oci, de serveis, etc.

-
- El sector dels serveis avançats incrementa la mobilitat durant l'horari laboral amb els desplaçaments que es generen com a desplaçaments de feina.
 - S'ha produït un increment dels desplaçaments extralaborals. Les activitats de lleure, serveis, la combinació consum-oci, etc. han estat els desplaçaments que més pes han guanyat en el conjunt de la mobilitat.

Tot plegat ha generat un fort augment de la mobilitat quotidiana, dels desplaçaments que es fan per satisfer les necessitats de la població, que es fan de manera repetida i que configuren l'entorn urbà vivencial del qui els realitza. En aquest sentit, queda superada la distinció entre mobilitat obligada i mobilitat no obligada: la primera feia referència als desplaçaments que es feien per anar a treballar o a estudiar i que era realitzada majoritàriament per homes. Per contra, tota la resta, de caràcter «més femení», es percebia que era opcional i, per tant, requeria menys atenció. Però avui es considera que acompanyar els infants a l'escola i a les persones grans als centres de dia, les compres quotidianes o les visites al metge són també desplaçaments de caràcter obligat. La mobilitat quotidiana engloba el conjunt de desplaçaments, ja que són els que permeten a tots els individus poder abastar les activitats, béns i serveis urbans i satisfer les seves necessitats vitals. Per tant, la mobilitat quotidiana és l'activitat que permet la integració de les persones a la ciutat, participar-hi i beneficiar-se del que ofereix, de les seves potencialitats; en definitiva, el dret a la ciutat.

L'augment de la mobilitat quotidiana la fa molt més complexa: menys rígida, menys pautada i molt més repartida en el territori urbà

c) Dispersió de la mobilitat en el territori

Com a tercera característica de les noves pautes de mobilitat, ens trobem amb un canvi important del caràcter dels seus fluxos. Els desplaçaments ja no tenen exclusivament un caràcter radial, és a dir, entre el centre i la perifèria, i els que més augmenten són els orbitals, és a dir, els que connecten les perifèries entre si (ORFEUIL, 2000). L'increment de la mobilitat quotidiana dóna, des d'un punt de vista territorial, un caràcter molt més complex a aquesta activitat: menys rígida, menys pautada i molt més repartida en l'entorn urbà. També la difusió de les activitats i residències en el territori fan molt divers l'origen del moviment, i multidireccionals les destinacions (INDOVINA, 1998). Per tant, la mobilitat ha passat de tenir un caràcter fix de forma pendular, a constituir un conjunt de fluxos dispersos en el territori que s'ha denominat «en forma de núvol».

3. LA CIUTAT DEL COTXE, EL TERRITORI DE L'EXCLUSIÓ

La construcció d'un territori urbà basat en l'ús del cotxe no ha estat una evolució neutra, sinó que ha respost a estratègies dissenyades amb aquesta finalitat. El resultat ha estat una ciutat els habitants de la qual depenen del vehicle privat per resoldre les seves necessitats quotidianes de desplaçament. No obstant això, en el territori conviuen àrees amb característiques urbanes diferents, de manera que el grau de captivitat respecte al cotxe variarà significativament d'un lloc a l'altre.

La construcció d'un territori basat en els principis de la divisió funcional, amb característiques suburbanes i que prioritza l'ús del vehicle privat com a element urbà connector, desencadena processos d'exclusió social

La construcció d'un territori⁶ basat en els principis del funcionalisme, amb característiques suburbanes i que prioritza l'ús del vehicle privat com a element urbà connector, desencadena processos d'exclusió social. El text emfatitza la incidència que les ofertes de transport insuficients o mal plantejades tenen sobre aspectes centrals de la vida dels individus, com ara la inaccessibilitat als béns, serveis o treball que l'entorn urbà ofereix. L'exclusió social pot considerar-se que és el cúmul d'exclusions prèvies encadenades:

- a) Exclusió del model de mobilitat per no poder utilitzar el vehicle privat en un territori caracteritzat per la manca d'oferta de transport públic.
- b) Exclusió de béns i serveis (treball, sanitat, educació, lleure, etc.) de la ciutat a causa de la manca d'accessibilitat territorial exposada en el punt anterior.
- c) Exclusió social entesa com el procés social de separació d'un individu o grup respecte a les possibilitats laborals, econòmiques, polítiques i culturals a què d'altres sí que tenen accés i en gaudeixen (GINER *et al.*, 1998), i com l'allunyament total o parcial del camp d'aplicació efectiva dels drets de l'ésser humà (Comissió Europea, 1994).

3.1 La construcció d'un territori dependent del cotxe: la base de l'exclusió

Per resoldre les creixents necessitats de mobilitat que es donen a les regions urbanes, s'ha prioritzat el vehicle privat tot introduint-lo en la vida quotidiana dels europeus durant la reconstrucció postbèl·lica de la ciutat sota les premisses del funcionalisme i la suburbanització. La construcció d'aquesta nova ciutat organitzada amb un nou sistema de

6. Les característiques bàsiques del territori urbà es poden resumir en les següents: a) la divisió funcional, de manera que cada part s'especialitza en una única funció, sigui residencial, productiva, d'oci, etc., i defuig la seva barreja en un mateix espai; b) es construeix ocupant grans extensions de sòl; c) es prioritza l'ús del vehicle privat per resoldre les necessitats creixents de mobilitat.

transport va realitzar-se mentre se'n desconstruïa una altra basada en el sistema de transport d'ús col·lectiu; va ser als anys trenta i quaranta del segle XX, que els mitjans de transport públics havien arribat a la seva màxima esplendor i efectivitat (MIRALLES, 2002).

L'adaptació de l'entorn urbà al vehicle privat es va realitzar amb la construcció d'infraestructures viàries que permetien una circulació fluida i ràpida, tot posant-hi una èmfasi especial en els eixos radials i en els centres urbans, on garantien una bona accessibilitat amb cotxe en clar detriment de la resta de mitjans de transport. Però aquest model basat en el vehicle privat aviat mostrà tot un seguit de disfuncions, la més visible de les quals era la congestió, tal com va remarcar el report de Colin Buchanan (1964), el primer a assenyalar aquest fet. La resposta va ser l'adaptació del medi urbà al cotxe, amb la construcció d'autopistes i la cerca de solucions tècniques, amb l'intent de millorar la fluïdesa del trànsit i de readaptar els carrers a les necessitats dels vehicles privats (DUPUY, 1995). Tots aquests esforços resultaren infructuosos, i al principi de la dècada dels setanta les disfuncions que aquests provocaven en el medi urbà augmentaven. L'esforç inversor que la construcció d'infraestructures requeria i la crisi del petroli de l'any 1973 van desencadenar la percepció que l'adaptació total de la ciutat i la vida quotidiana al vehicle privat era summament costosa. Això va marcar un punt d'inflexió respecte a l'organització de la mobilitat en l'entorn urbà i ressorgiren diferents projectes de construcció de xarxes de transport d'ús col·lectiu, mentre s'abandonaven projectes de noves autopistes urbanes (MIRALLES, 2002). Fou aleshores que es va adoptar una estratègia selectiva pel que feia a la reintroducció dels mitjans de transport d'ús col·lectiu, dirigida, també, a garantir la viabilitat del vehicle privat a la ciutat. Així, es poden distingir dues estratègies diferenciades segons el tracte que s'ha donat als mitjans de transport:

- La primera de les estratègies seguides va consistir a recuperar i potenciar les línies del transport d'ús col·lectiu que feien els trajectes més congestionats per al vehicle privat: els recorreguts radials, els que connecten les perifèries amb els centres. En aquests espais centrals, de difícil adaptació al vehicle privat, les actuacions que s'hi fan a partir d'aquell moment i que continuen encara, van encaminades a reduir l'espai del vehicle per fer-lo compatible amb altres mitjans de transport mitjançant polítiques conegudes com de pacificació del trànsit i que comprenen diferents actuacions en l'espai públic: carrils i carrers específics per al transport d'ús col·lectiu, eixamplament de voreres i reconversió de carrers exclusivament per a vianants, àrees de prioritat invertida, entre els més coneguts (SANZ, 1996).
- Per contra, en els recorreguts orbitals, allà on els fluxos de mobilitat han augmentat més, i en les noves àrees urbanes sorgides seguint els patrons monofuncionals i de baixa densitat de les darreres dècades, les necessitats connectores es resolen exclusivament amb el vehicle privat. És el territori de l'automòbil i l'autopista, el terreny

La construcció de la ciutat de l'automòbil es va fer mentre se'n desconstruïa una altra basada en el sistema de transport d'ús col·lectiu

Per mantenir la seva hegemonia, el cotxe ha de conviure, a les àrees centrals més congestionades, amb els altres mitjans de transport

on els mitjans alternatius a aquest no tenen cabuda: ni les distàncies, ni les densitats, ni els dissenys no han considerat en cap moment l'existència d'altres maneres de moure's que no sigui el cotxe privat.

En definitiva, la garantia que l'automòbil mantingui l'hegemonia en el territori urbà passa per conviure, només en les àrees centrals més congestionades (els eixos radials i els centres), amb altres mitjans de transport, de manera que s'eviti l'existència d'uns costos difícilment assumibles en termes econòmics, socials i ambientals. Però, fora d'aquests àmbits, és el vehicle privat el qui té en exclusiva la funció d'instrument connector de les diferents àrees urbanes. Això ha deixat el conjunt de població totalment dependent de l'automòbil per poder fer els desplaçaments quotidians i laborals i ha col·locat en una posició molt difícil totes les persones que no disposen de vehicle privat.

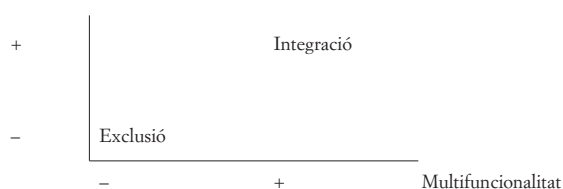
3.2 El territori desigual: els diferents graus d'exclusió

Les diferents característiques de cada àrea dibuixen un territori desigual pel que fa al grau de dependència del cotxe privat

L'organització de la ciutat té una influència directa en les opcions de mobilitat de les persones i es reflecteix en les pautes i estratègies emprades per resoldre els desplaçaments quotidians. Les diferents característiques de cada àrea dibuixen un territori desigual segons les seves característiques urbanes pel que fa al grau de dependència respecte al cotxe privat. Així, allà on l'ús del vehicle privat sigui necessari per als desplaçaments quotidians, caldrà recórrer a estratègies dependents de l'automòbil. Per contra, en els territoris on la dependència del cotxe sigui menor, els seus residents podran resoldre la seva mobilitat quotidiana per mitjà d'estratègies autònomes, és a dir, les que no se subjecten a l'ús del vehicle.

Les principals característiques urbanes que determinen l'opcionalitat de moure's pel territori es relacionen amb el nombre de funcions que té cada àrea urbana i amb el grau d'oferta de transport públic. Dependent de com es combinin totes dues, s'obtindrà un territori més o menys integrador, tal com mostra la taula 3: quan una àrea urbana es caracteritza per una oferta pobra de transport d'ús col·lectiu i al mateix temps conté un baix nombre de funcions diferents, el resultat serà un espai exclouent i selectiu on l'accessibilitat territorial només estarà garantida amb vehicle privat. A l'altre extrem, les àrees urbanes amb una oferta alta de transport públic i un nombre de funcions divers i elevat seran uns espais on l'accessibilitat no dependrà del vehicle privat i, per tant, tindrà un caràcter més integrador per al conjunt de la població, amb independència de la relació que els individus i grups estableixin amb els diferents mitjans de transport.

Taula 3. Generació de processos d'exclusió social segons el tipus de territori



Font: elaboració pròpia

Dues característiques urbanes més completen les possibilitats de desplaçament i accessibilitat dels seus habitants: el disseny urbà pot ser un element integrador si permet els desplaçaments en mitjans de transport no motoritzats, i el llindar de densitat urbana facilita la viabilitat dels diferents sistemes de transport col·lectius. Combinant les quatre característiques urbanes (funcionalitat, oferta de transport públic, disseny urbà i llindar de densitat urbana), s'obtenen tres tipologies de territori urbà segons la capacitat que tenen d'afavorir els processos de cohesió social. Aquestes tipologies són les següents:

- Les àrees centrals gaudeixen d'unes cobertures altes de transport públic d'ús col·lectiu, tant pel nombre de mitjans (ferroviaris i per carretera) com pel de línies i freqüències, i presenten una morfologia urbana compacta i una certa promiscuïtat de funcions (residencials, terciàries i, fins i tot, industrials). Solen ser els centres històrics que Wiel (1999) anomena ciutat heretada, ja que foren construïts abans de l'aparició de l'automòbil i de la implantació de la divisió funcional de l'espai.
- Les àrees semiperifèriques ja delaten certes absències en l'oferta de transport públic i no arriben ni a la diversitat de mitjans, ni de línies, ni freqüències del cas anterior. Tot i que solen presentar encara una morfologia més o menys compacta, el nombre de funcions presents també és més reduït que en els espais centrals.
- Les àrees perifèriques són les que presenten uns dèficits més alts d'oferta de transport públic d'ús col·lectiu. De manera sintètica, aquestes àrees contenen, com a mínim, alguna de les característiques següents:
 - No presenten una continuïtat urbana amb l'àrea central compacta.
 - Són àrees suburbanes de baixa densitat i altament monofuncionals.

Funcionalitat, oferta de transport públic, disseny urbà i densitat urbana són les característiques urbanes que defineixen la capacitat del territori per afavorir els processos de cohesió social

- Inclouen els nuclis tradicionals de municipis que fins no fa gaire havien mantingut un cert caràcter rural.

Els creixements dels darrers temps s'han caracteritzat, sobretot, per un increment d'aquestes àrees perifèriques de caràcter suburbà seguint les premisses de l'especialització funcional, d'una banda, i de la suburbanització, de l'altra. Tot plegat suposa un augment dels territoris dependents del cotxe privat i, per tant, altament selectius i excloents.

3.3 Ús dels mitjans de transport segons els territoris

Les àrees urbanes centrals s'associen amb un model de vida ciutadà amb predomini dels desplaçaments de proximitat i amb transport d'ús col·lectiu

En relació amb les diferents tipologies territorials, s'associen unes pautes de mobilitat i d'utilització dels mitjans de transport. Kaufmann (2000) identifica fins a quatre models diferents de vida segons les possibilitats d'ús del territori i dels diferents mitjans de transport: ciutadà, metropolitana, californiana i rural (vegeu la taula 4).

Taula 4. Formes de moure's i models de vida segons els territoris

Àrees urbanes	Model de vida	Forma de moure's
Centrals	Ciutadà	No motoritzada i transport d'ús col·lectiu
Semiperifèriques	Metropolitana	Vehicle privat i transport d'ús col·lectiu
Perifèriques	Californiana Rural	Vehicle privat Vehicle privat i no motoritzat

Font: Elaboració pròpia a partir de Kaufmann (2000).

El model de vida ciutadà és el característic de les àrees centrals, les quals, com ja s'ha vist, presenten una morfologia compacta i acullen una més gran pluralitat de funcions que la resta del territori urbà, i és on es poden emprar amb més facilitat els mitjans de transport autònoms.

La taula 5 (pàgina següent) mostra detalladament els mitjans de transport més apropiats per realitzar els viatges entre les diferents àrees urbanes. S'hi observa que la majoria dels desplaçaments que tenen com a punt de partida aquests àmbits urbans centrals es poden resoldre amb estratègies autònoms. Els desplaçaments que romanen a la mateixa àrea poden efectuar-se sigui en mitjans no motoritzats o en mitjans col·lectius; però el més important és que aquests tipus de desplaçaments s'hi poden realitzar, ja que la diversitat de funcions que acull aquesta àrea permet que moltes de les activitats quotidianes que requereixen el moviment (accés al comerç, a equipaments sanitaris, al treball, a l'Administració pública, etc., com també el retorn a la llar) es

poden resoldre dins de la mateixa àrea. Pel que fa als desplaçaments fora de l'àrea, la distància és prou elevada per requerir un vehicle motoritzat. En aquesta ocasió, la cobertura elevada de transports públics d'ús col·lectiu permet la realització del trajecte amb mitjans autònoms. Quan la destinació és una altra àrea central amb les mateixes característiques urbanes, o bé els espais que s'han definit com una primera perifèria, el transport públic resol les necessitats de desplaçament. Només en el cas que la destinació siguin les àrees urbanes més perifèriques i amb una oferta de transport públic molt baixa o directament inexistent (com ara les àrees d'activitat econòmica deslligades de les trames urbanes tradicionals, per exemple els polígons industrials separats físicament del nucli de població tradicional), el desplaçament pot no resoldre's per mitjans autònoms. En resum, des de les àrees centrals, l'exclusió d'accés a béns i serveis urbans només es produeix quan aquests es localitzen en espais mal servits pel sistema de transport i la distància i el disseny urbà impedeixen poder realitzar el desplaçament amb formes no motoritzades; seria una exclusió en destinació, ja que en origen les àrees centrals permeten els desplaçaments autònoms cap a indrets urbans molt amplis i diferents.

Les àrees urbanes semiperifèriques s'associen amb un model de vida metropolitana amb predomini dels desplaçaments amb vehicle privat i amb transport d'ús col·lectiu

Taula 5. Tipus de desplaçament entre les diferents àrees urbanes

	Central	Semiperifèria	Perifèria
Central	No motoritzat i transport d'ús col·lectiu	Transport d'ús col·lectiu	Transport d'ús col·lectiu i vehicle privat
Semiperifèria	Transport d'ús col·lectiu	Vehicle privat	Vehicle privat
Perifèria	Vehicle privat i transport d'ús col·lectiu	Vehicle privat	Vehicle privat i no motoritzat

Font: Cebollada, 2003.

El model de vida metropolitana, associat a les àrees aquí anomenades semiperifèriques, es relaciona amb l'existència d'una xarxa de centralitats urbanes i s'associa amb l'ús del vehicle privat i dels transports d'ús col·lectiu, perquè els desplaçaments que s'han de realitzar són de llarga distància, impossibles de cobrir amb mitjans no motoritzats. Aquest model de vida implica que les pràctiques col·lectives i la consciència d'interessos comuns no s'estableixen sobre la base de la proximitat física (com era en el cas anterior).

Així, els desplaçaments que tenen com a origen les àrees semiperifèriques presenten un grau de dependència més alt que l'anterior, ja que només els trajectes que tenen com a destinació les àrees centrals poden resoldre's per mitjà d'estratègies autònomes. En canvi, els desplaçaments a les altres àrees semiperifèriques i a les perifèriques han de realitzar-se per mitjà d'estratègies dependents, ja que ni la distància ni l'oferta de transport públic d'ús col·lectiu no són alternatives al vehicle

privat. Així mateix, la més reduïda diversitat de funcions i serveis respecte als espais centrals disminueix els desplaçaments de proximitat i obliga a fer viatges més llargs per accedir a béns, equipaments i serveis urbans, els quals només poden realitzar-se amb transports motoritzats, que, en absència d'oferta de transport públic, es materialitzen en exclusiva en l'ús del cotxe.

Les àrees urbanes
perifèriques
s'associen
principalment amb un
model de vida
californià amb
predomini dels
desplaçaments amb
vehicle privat

Finalment, en els espais perifèrics poden conviure els models de vida californià i rural, però tenen en comú el grau de captivitat respecte al vehicle privat. El model californià és el característic dels entorns suburbans que han liderat en gran manera el creixement urbà de les darreres dècades. La monofuncionalitat, la baixa densitat i la desconexió física amb les trames urbanes tradicionals (les característiques bàsiques d'aquests territoris) impossibiliten tant els desplaçaments de proximitat com els recorreguts a peu. La manca d'una oferta de transport públic d'ús col·lectiu amb capacitat per resoldre les necessitats quotidianes de la població empresona els individus sense possibilitat d'usar el cotxe a l'entorn més proper, els redueix les possibilitats d'ús, consum i accés als serveis, equipaments i béns urbans i els exclou, en definitiva, de les possibilitats que brinda el territori urbà als qui poden accedir-hi arreu. En aquest cas, a diferència del que succeeix en els espais centrals, l'exclusió és en origen, ja que els exclosos del model de mobilitat resten presoners de l'entorn més proper sense possibilitat de sortir-ne si no s'estableixen estratègies dependents.

El model de vida rural s'associa, en l'entorn de la ciutat metropolitana, amb els antics nuclis rurals que ja han estat inclosos en sistemes urbans més amplis i han experimentat un fort creixement suburbà en els darrers anys. Tot i que cada vegada disminueix més la seva importància, en aquest àmbit l'entorn urbà immediat continua sent, en alguns casos, l'indret de desenvolupament de la vida quotidiana, ja que perviuen certes estructures socials que possibiliten l'existència de desplaçaments no motoritzats de proximitat. De totes maneres, com que cal desplaçar-se fora d'aquest entorn més proper, cosa cada volta més freqüent, es requereix l'ús d'un vehicle privat, ja que la baixa cobertura del transport no permet el desplaçament per mitjans autònoms.

4. EL COTXE, UN RECURS DESIGUALMENT REPARTIT: EL PERQUÈ DE L'EXCLUSIÓ

Malgrat el paper hegemònic atorgat al vehicle privat, nombrosos sectors de població no en poden fer un ús autònom i quotidià. Les costums socials determinen que les dones, els joves i els immigrants tinguin menys possibilitats de fer servir un cotxe, fet que condueix a una situació d'exclusió social davant les dificultats d'accedir al treball i als béns i serveis urbans. No obstant això, l'existència d'un territori desigual en cobertura de transport públic, funcions, densitats i disseny actua com a modulador dels graus d'exclusió.

La construcció d'un territori en què el vehicle privat és el principal mitjà de connexió entre els diferents espais urbans qualsevol dia de la setmana i a qualsevol hora, és una opció que presenta importants impactes socials. I és que, de totes les maneres de moure's pels territoris quotidians, de totes les opcions que podrien garantir l'accés territorial, l'elecció del cotxe privat és la més selectiva de totes.

A mitjan anys noranta un 21% de llars de la província de Barcelona no tenien cotxe

4.1 No tothom pot fer servir un cotxe

La possibilitat que tenen els individus d'usar d'una manera quotidiana i autònoma un vehicle depèn de la superació de dos elements: en primer lloc, cal el permís de conduir que habilita legalment per a la realització d'aquesta pràctica; en segon lloc, cal disposar d'un automòbil per poder fer-ne un ús lliure. Pel que fa a la tinença del permís de conduir, es calcula que a Catalunya el 51% del conjunt de la població i el 40% dels adults no en tenen.

La disponibilitat de cotxe tampoc no cobreix la totalitat de la població. A la taula 6 es pot observar el nombre de vehicles que hi havia l'any 2003 per cada mil habitants a diverses ciutats europees: a Barcelona, per exemple, hi havia 396 turismes per cada mil habitants. Les dades de cotxes per llar mostren que a mitjan anys noranta les llars de la Unió Europea que no tenien cap automòbil eren el 28% (EEA, 2001), mentre que a la província de Barcelona n'eren el 21,1% l'any 2000 (GINER, 2002). Encara cal tenir present que el 46,5% de les llars de la regió de Barcelona només en disposaven d'un. Qui fa ús d'aquest cotxe? Quins membres de la família tenen la prioritat per utilitzar-lo? Ferri (2001) calcula que, una vegada descomptades les persones que no tenen permís de conduir i les que tot i tenir-lo no el poden fer servir, només un de cada tres catalans adults poden fer-ne un ús quotidià i autònom. Ens enfrontem, doncs, amb una disfunció important, ja que, si bé s'ha estat construït (i es continua fent) un territori on el paper connector correspon al vehicle privat, una part importantíssima de la població no en pot fer ús.

La negació d'ús del vehicle privat significa l'exclusió, almenys parcial, de l'ús de la ciutat

L'augment de la relació de dependència que s'estableix amb el vehicle privat incrementa la problemàtica d'exclusió social

Taula 6. Parc d'automòbils de diferents ciutats europees

Ciutat	Turismes per cada mil habitants
Roma	684,4
Bolonya	567,4
Munic	539,6
València	450,8
Madrid	447,6
Viena	416,9
París	413,7
Barcelona	396,6
Berlín	361,7
Budapest	341,6
Londres	331,0
Amsterdam	325,0

Font: *El Periódico*, 30-12-2003, p. 32.
Dades extretes dels anuaris estadístics de les diferents capitals.

El cotxe ha esdevingut l'element hegemònic de la mobilitat, perquè s'ha construït un discurs intel·lectual, moral i polític al seu entorn que l'ha legitimat com a l'instrument idoni per resoldre les necessitats de mobilitat

Aquesta manca de disponibilitat d'automòbil suposa un impediment o, si més no, una dificultat severa de poder accedir al conjunt del territori urbà a qualsevol hora del dia (BORJA, 2003). Per tant, la negació d'usar el vehicle privat significa l'exclusió, almenys parcial, de l'ús de la ciutat. Vittadini (1991) defineix els individus exclosos del model de mobilitat hegemònic, els que no disposen de cotxe privat, com els «presoners de la ciutat», aquells que, malgrat que habiten en el medi urbà, no el poden viure plenament perquè el seu accés a tot el que la ciutat ofereix és limitat: Com s'ho faran per arribar a les sis del matí a l'empresa situada en un polígon industrial perifèric si no compten amb el cotxe per desplaçar-s'hi? Amb quin mitjà en sortiran a les deu de la nit quan acabin el torn de la tarda? Així, en el model de mobilitat basat en el vehicle privat, aquest col·lectiu pren força i es dibuixa com un nou grup urbà amb els seus drets de ciutadania retallats.

La manca d'accés al cotxe no és recent, ja que abans no hi havia més persones conductores de les que hi ha avui; la problemàtica sorgeix i pren dimensions cada vegada més importants perquè augmenta la relació de dependència que s'estableix amb el cotxe privat. La dinàmica d'exclusió social que es genera a partir dels dèficits de transport s'accentua a mesura que s'aprofundeix en l'especialització funcional del territori urbà, tot separant usos, activitats i col·lectius, i a mesura que augmenta la necessitat de l'ús quotidià de l'automòbil. Per això, i malgrat que en les darreres dècades l'índex de motorització de les societats occidentals ha augmentat d'una manera considerable,⁷ el grau d'exclusió dels qui queden fora de les possibilitats d'ús és més profund i afecta d'una manera especialment greu els residents en àrees urbanes altament monofuncionals i sense alternatives de transport.

7. Catalunya ha passat de tenir un índex de motorització de 379 vehicles per cada 1.000 habitants el 1981, a tenir-ne 657 l'any 2000. Pel que fa el nombre d'automòbils de turisme, l'any 2000 es comptabilitzaven 2.852.024 unitats, xifra que significa un increment del 70% respecte al volum del 1981 (MIRALLES-GUASCH *et al.*, 2001b).

És interessant assenyalar que, malgrat que la disponibilitat d'usar un vehicle no és l'opció majoritària en el si de la nostra societat, el cotxe ha esdevingut l'element hegemònic de la mobilitat, perquè s'ha construït un discurs intel·lectual, moral i polític al seu entorn que l'ha legitimat com l'instrument idoni per resoldre les necessitats de mobilitat i accessibilitat del conjunt de la població i ha permès la mobilització de recursos i esforços planificadors pensant, de manera gairebé exclusiva, en el seu ús. En aquesta línia, Ward (1996) creu que la imposició del cotxe com l'element privilegiat que permet la connexió integral del territori és el triomf de l'individualisme enfront dels altres mitjans de transport col·lectius. S'abandonen les solucions comunitàries, i de les necessitats col·lectives de mobilitat se'n creen problemes individuals: són les persones per si mateixes les que han de resoldre els seus desplaçaments si volen arribar a tot arreu. Un exemple d'aquest fet es troba en moltes ofertes de treball el principal requisit de les quals és la disponibilitat de vehicle propi. Una ullada a la premsa diària ja ens indica la magnitud del problema: en nombrosos anuncis d'ofertes de treball es requereix com a condició *sine qua non* tenir cotxe encara que es tracti de feines temporals, sense qualificació i en què no cal experiència.

El desigual repartiment de tasques i recursos domèstics afecta les possibilitats d'ús del vehicle privat

4.2 Gènere, edat i procedència sociolingüística: els col·lectius exclosos

De la mateixa manera que no tota la població té la possibilitat d'emprar de manera autònoma i quotidiana un vehicle privat, aquest mitjà de transport té un ús desigual entre els diferents col·lectius ciutadans, de manera que els índexs de motorització varien d'una manera considerable d'un grup a un altre. Si bé la seva identificació amb l'ús del vehicle privat pot ser múltiple, en aquest document només ens referirem a tres grups, que són els següents (CEBOLLADA, 2003):

- a) Les dones accedeixen menys que els homes al cotxe per motiu de gènere.
- b) L'edat fa que els joves presentin índexs de motorització inferiors a la mitjana.
- c) La procedència sociolingüística suposa per als immigrants extracomunitaris una barrera que els dificulta l'ús legal del vehicle privat.

a) La vinculació de les dones amb el vehicle privat

El desigual repartiment de tasques i recursos de l'esfera domèstica afecta també les possibilitats d'ús del vehicle privat (SABATÉ *et al.*, 1995), de manera que aquest és emprat de manera majoritària per homes, mentre que les dones hi tenen un accés molt més reduït. Dins els nuclis familiars amb un sol cotxe, la dona queda relegada en una segona posició pel que fa al seu ús (ADAGIO, 2001).

Les possibilitats d'usar el vehicle privat varien segons els diferents col·lectius ciutadans

Aquestes afirmacions es corroboren si ens fixem en les dades a escala estatal. Es pot observar que, l'any 2002, de cada cent persones que tenien el permís de conduir, seixanta-dos eren homes i trenta-vuit dones; així mateix, el 73% dels homes més grans de divuit anys tenien permís de conduir, enfront del 43,6% de les dones (vegeu la taula 7).

Taula 7. Proporció de possessió del permís de conduir per gèneres. Estat espanyol, 1980-2002

	% homes	% dones	Total
1980	77,1	22,9	100
2002	62,1	37,9	100

Font: Elaboració pròpia a partir de Direcció General de Trànsit (DGT), 2003.

Malgrat que el conjunt de la població femenina no és homogeni i que hi ha diferències internes importants segons l'edat i l'estrat socioeconòmic, les dones presenten uns índexs de motorització (mesurats a partir de la possessió del permís de conduir) i unes possibilitats d'usar de manera autònoma i quotidiana el cotxe inferiors als dels homes per a cada grup d'edat i estrat social (DÍAZ, 1989).

Les dones que no tenen carnet de conduir perceben la seva situació com un element que surt fora de la normalitat, a causa del paper hegemònic i, per tant, simbòlic que té el vehicle privat en la nostra societat; així, sovint cauen en l'autodesvaloració, sentiments de frustració, de vergonya i, fins i tot, de culpabilitat pel fet de no complir amb els cànons de normalitat social. En el cas de les residents a les àrees amb una oferta baixa de transport públic d'ús col·lectiu, aquestes percepcions s'acompanyen d'una altra que veu el vehicle privat com un element necessari per a la inserció social i, d'una manera especial, laboral (CEBOLLADA, 2003).

b) La incorporació gradual dels joves en el model d'ús hegemònic

L'edat defineix el segon col·lectiu caracteritzat per les menors possibilitats de fer un ús autònom i quotidià del vehicle privat. Les dades del cens de conductors que s'exposen a la taula 8 mostren els diferents graus de motorització a partir de la possessió del permís de conduir.

Taula 8. Proporción de posesión del permiso de conducir per grups d'edat.
Estat espanyol, 2002

Grup d'edat	%
De 18 a 20 a.	29,57
De 21 a 24 a.	59,23
De 25 a 29 a.	74,71
De 30 a 34 a.	78,31
De 35 a 39 a.	79,51
De 40 a 44 a.	78,36
De 45 a 49 a.	75,94
De 50 a 54 a.	67,31
De 55 a 59 a.	61,46
De 60 a 64 a.	49,00

Font: Elaboració pròpia a partir de DGT (2003)
i Institut Nacional d'Estadística (INE), 2003.

En el col·lectiu de joves, cal diferenciar dues etapes en el procés d'adquisició del permís de conduir.

1. Dels setze als divuit anys

En aquesta etapa, els joves encara no han adquirit la plena maduresa jurídica i no és fins al final d'aquesta edat que poden obtenir el permís de conduir automòbils,⁸ malgrat que sigui als setze anys quan es permet a les persones incorporar-se al mercat laboral. En aquesta primera etapa, els joves no poden fer un ús autònom del vehicle privat i, per tant, no tenen garantit l'accés al conjunt del territori urbà, tot i que legalment poden treballar. Com podran optar, doncs, a una feina en la qual, malgrat que no sigui necessària experiència prèvia, la condició principal sigui la disponibilitat de vehicle per desplaçar-s'hi?

2. Dels divuit als trenta anys

Aquesta etapa comprèn el procés cap a la plena maduresa social, és a dir, quan el jove pot fer efectius els seus drets jurídics i culmina amb la seva inclusió en la categoria d'adults. És en aquesta etapa quan el jove adquireix el permís de conduir, fins a arribar als índexs màxims de motorització a partir dels trenta anys.

Els joves perceben el fet de tenir el permís de conduir com un element més de la incorporació gradual al món dels adults, però també com un element que han d'obtenir a causa de la pressió social exercida i de la manca d'alternatives que el model urbà vigent ofereix a l'ús del cotxe per poder arribar al conjunt de la ciutat. Igual que en el cas de les

Els joves perceben el fet de tenir el permís de conduir com un element més de la gradual incorporació al món dels adults a causa de la manca d'alternatives que el model urbà vigent ofereix a l'ús del cotxe per poder arribar al conjunt de la ciutat

8. Abans del divuit anys, però, es permet obtenir el permís de conduir motocicletes de baixa cilindrada.

donec, els joves residents a les àrees més mal servides per l'oferta de transport públic d'ús col·lectiu també perceben el vehicle privat com l'instrument que els permet l'accés integral al territori urbà i a qualsevol hora, i així viure la ciutat d'una manera més plena (CEBOLLADA, 2003).

c) Les dificultats lingüístiques dels immigrants extracomunitaris

El tercer col·lectiu analitzat a partir de la seva relació amb el vehicle privat està definit per la procedència sociolingüística i el constitueixen els immigrants extracomunitaris de llengua originària no castellana, un grup que va adquirint una importància creixent en la nostra societat amb l'arribada de nous contingents.

Les dificultats lingüístiques dels immigrants els impedeixen superar amb èxit la prova teòrica del carnet de conduir

En aquest cas, la dificultat de poder emprar autònomament un automòbil sorgeix en el procés d'obtenció del permís de conduir de l'Estat espanyol. En el Reglament de circulació vigent (1997), s'estableixen les condicions per accedir-hi i s'especifica que els estrangers residents a Espanya amb permís de conduir d'un altre país, passats sis mesos d'estada en el país d'acollida, si volen continuar conduint, hauran d'obtenir de nou el permís a través de l'examen corresponent.⁹ La problemàtica està en el fet que tots els ciutadans que no tenen un bon coneixement de la llengua o llengües de la societat d'acollida tenen moltes dificultats per superar amb èxit la prova teòrica, fins i tot en el cas que realitzin l'examen redactat amb un lèxic i una sintaxi més fàcil al qual tenen dret les persones amb dificultat de comprensió lectora.¹⁰

Així, a més d'un territori urbà concebut segons la divisió funcional de l'espai, d'un model de mobilitat basat amb el cotxe i de les dificultats per poder trobar habitatge, la localització dels treballs oferts a aquest col·lectiu, juntament amb la impossibilitat de fer servir el cotxe, dificulta encara més la inclusió social dels immigrants extracomunitaris, que, per la seva situació social perifèrica, tenen en el treball, més que cap altre col·lectiu, el primer graó per a la inserció en la societat d'acollida. La manca d'alternatives al cotxe per resoldre les necessitats quotidianes de desplaçament agreuja encara més el risc de patir un procés d'exclusió social i els aboca, com veurem, a situar-se fora de la normativa legal.

La percepció que tenen del vehicle privat és, en aquest context urbà, la d'un instrument bàsic per a la seva inclusió en una societat d'acollida que veuen bàsicament mòbil i motoritzada. Però també perceben el

9. Fora de la necessitat de repetir l'examen espanyol queden els ciutadans dels països de la Unió, ja que el permís de conduir obtingut en qualsevol dels seus territoris és convalidable d'un Estat a l'altre. Així mateix, també queden fora els països amb els quals hi ha convenis bilaterals de convalidació de permisos de conduir: Andorra, l'Argentina, Bulgària, Colòmbia, Corea del Sud, l'Equador, el Japó, el Marroc, el Perú, Suïssa i l'Uruguai.

10. Els ciutadans de la majoria d'Estats de l'Amèrica Llatina i d'alguns altres territoris amb coneixement del castellà queden fora d'aquest col·lectiu, perquè les dificultats per obtenir el permís de conduir es redueixen pràcticament a les que pot tenir qualsevol espanyol.

permís de conduir i, sobretot, el procés per adquirir-lo com una barrera per a la seva integració, basada en una normativa injusta. En aquest sentit, contrasta la percepció de les dificultats per obtenir el carnet de conduir amb la facilitat per aconseguir un cotxe (CEBOLLADA, 2003).

Vista aquesta situació, no ha d'estranyar que la qüestió del permís de conduir figure entre els principals problemes de les agendes de les associacions d'immigrants i que s'organitzin cursos específics d'alfabetització a escoles d'adults que tenen per nom «Lectura de carnet de conduir» i que es fan amb l'únic objectiu de superar la temible però volguda prova. Malgrat això, i segons les dades facilitades pels mateixos responsables dels centres on s'imparteixen aquests cursos, els índexs de fracassos són molt elevats.

Els immigrants tenen la percepció que el vehicle privat és un element bàsic per a la seva inclusió en la societat d'acollida a causa de la manca d'alternatives de transport

4.3 La desigualtat d'oportunitats: el resultat de l'exclusió

L'estudi de la relació entre mobilitat quotidiana i exclusió social s'ha iniciat molt recentment i encara avui, en gran part, és una problemàtica ignorada. No obstant això, comencen a sortir a la llum treballs que tenen com a element central aquesta relació, i un d'aquests treballs és el realitzat al Regne Unit per la Social Exclusion Unit (SEU, 2003) per encàrrec de l'Office of the Deputy Prime Minister, on relaciona la manca d'accessibilitat amb els problemes per accedir als llocs de treball i als equipaments sanitaris, socials, culturals, esportius i comercials, i subratlla que aquest model de desenvolupament socioterritorial afecta les esferes centrals de la vida quotidiana: els elements essencials que permeten la plena integració social de l'individu.

Les persones que no poden usar el vehicle privat es troben amb un mercat de treball territorialment limitat

Aquestes dificultats d'accés als llocs de treball tenen implicacions importants de caràcter individual i també col·lectiu pel que suposa de dificultat d'integració social de grups importants. A continuació s'exposen ordenadament les disfuncionalitats que el model de mobilitat basat en el cotxe provoca en l'esfera del mercat de treball.

a) Un mercat laboral territorialment limitat

Les persones que no poden usar el vehicle privat es troben amb un mercat de treball retallat, territorialment limitat, i per tant l'abast per aconseguir una feina se centrarà primer en l'entorn proper, en l'espai que és possible abastar sense necessitat de disposar de mitjans de transport motoritzats. Per això, l'existència de recorreguts segurs per a vianants i de diferents usos urbans en un territori afavoreixen la integració social dels grups que tenen uns hàbits de mobilitat diferents dels hegemònics. Però, en segon terme, la possibilitat de connexió amb àrees més allunyades amb mitjans de transport d'ús col·lectiu, és important en tant que permet trencar l'empresonament dins l'entorn més proper i ampliar el mercat laboral més enllà de l'espai estret on es pot arribar caminant en un temps raonable.

La impossibilitat d'accedir als llocs de treball representa un fre a la productivitat i a la creació de riquesa

b) Impossibilitat de mobilitzar els recursos humans disponibles

La construcció d'un model territorial altament selectiu que deixa fora nombroses persones segons la seva adscripció social no és només un problema individual dels protagonistes, sinó que té un abast general molt més ampli, atès que comporta la impossibilitat de mobilitzar la totalitat de recursos humans disponibles en la nostra societat i frena la productivitat i la creació de riquesa. Si ens fixem en els principals col·lectius afectats per l'exclusió del model de mobilitat hegemònic (dones, joves i immigrants), ens adonarem també que són els grups que presenten més dificultats d'inserció en el mercat laboral: tenen les taxes d'activitat més baixes i les d'atur més altes del conjunt de població activa (vegeu la taula 9).

Taula 9. Taxa d'activitat i taxa d'atur. Catalunya, segon trimestre de 2003

	Total	Homes	Dones	Joves ¹
Taxa d'activitat	59,1	70,3	48,5	54,4
Taxa d'atur	9,4	7,1	12,4	20,7

1. De setze a vint-i-quatre anys.

Font: IDESCAT, 2003.

Sovint, aquests col·lectius són objecte de polítiques actives que els ajudin a incorporar-se a l'àmbit laboral, i són identificats com a importants jaciments laborals. Tot i així, la mobilització dels membres d'aquests col·lectius serà molt difícil mentre no s'abordi el problema de l'accessibilitat territorial, tal com ho mostren els nombrosos exemples d'ofertes de treball dirigides a dones que no han pogut ser ocupades a causa de la manca d'alternatives de transport als desplaçaments amb cotxe. Com pot mobilitzar-se el col·lectiu de dones més grans de quaranta-cinc anys per anar a treballar a empreses que es localitzen en espais suburbans sense cap possibilitat de desplaçament llevat del vehicle privat? Sense menysprear els altres problemes que hi ha en aquests grups, no es pot abordar la seva plena integració laboral sense plantejar-se l'accessibilitat als llocs de treball. És per això que una política que busqui la plena accessibilitat de tots els ciutadans, independentment de la seva relació amb els diferents mitjans de transport, a tot el territori funcional significa una més gran integració del mercat laboral, però també una extensió del concepte de la ciutadania social: del dret a participar plenament del patrimoni social, d'un mínim benestar econòmic i de seguretat i d'uns nivells de vida dignes (MARSHALL i BOTTMORE, 1998). En aquest sentit, no ha d'estranyar que la millora del sistema de transports que proposava per a Estocolm el Dennis Agreement es relacionés amb un augment d'oportunitats de treball dels seus habitants i també amb una més gran productivitat del conjunt de la regió urbana (JULIÀ, 2002).

c) Feines perdudes

Les persones que no poden fer ús del cotxe d'una manera independent i continuada han perdut diferents oportunitats laborals. Les feines, reals o potencials, que es perden a causa de la relació de la persona que aspira a un treball amb els mitjans de transport, pot donar-se al llarg de tot el procés de la cerca de feina. De manera ordenada, aquesta pèrdua pot donar-se en les etapes següents:

Les persones que no poden usar un cotxe de manera independent i continuada han perdut diferents oportunitats de treball al llarg de la seva vida laboral

1) Prèvia a l'entrevista

És la primera etapa del procés, en la qual ja es descarten d'entrada totes les persones que no disposen de vehicle propi per arribar a la feina. Un altre filtre en aquest moment és el que es vehicula a través d'empreses d'ocupació de treball temporal, quan des de les seves oficines es descarten els perfils que no s'ajusten a les ofertes. També s'apliquen el filtre les mateixes persones que cerquen feina: malgrat que una oferta de treball s'ajusti al perfil professional del demandant i no es mencioni la condició de disposar de vehicle propi, la persona afectada ja no fa la sol·licitud si esbrina la localització del lloc de treball i sap que no hi ha alternativa possible al cotxe per arribar-hi.

2) En el procés de selecció

En aquest cas, en el moment de l'entrevista de treball, el fet de no disposar d'un vehicle propi per anar a la feina pot ser un motiu per no contractar la persona que demana la feina. Això s'emmarca en l'abandonament progressiu de les estratègies col·lectives de mobilitat i en el traspàs de la seva gestió a l'esfera individual dels treballadors i treballadores.

3) En l'etapa de treball

Altres vegades, pot tractar-se de la pèrdua d'una feina que ja es realitza. Els motius poden ser diversos:

- a) Insostenibilitat de l'estratègia de desplaçament. És el cas de desplaçaments molt costosos, sigui en termes monetaris o temporals, o percebuts com a perillosos, la qual cosa fa que mantenir-los a llarg termini sigui altament difícil.
- b) Impossibilitat de mantenir l'estratègia de desplaçament desenvolupada fins un moment determinat. Aquesta situació es dona quan la persona que no disposa de cotxe depèn d'una tercera per al desplaçament. Qualsevol canvi que s'esdevingui, una malaltia per part del conductor, un canvi de torn, etc., pot implicar no poder arribar al lloc de treball.

-
- c) Canvi de localització de l'empresa. Succeeix quan les deslocalitzacions empresarials fan que es desmuntin les estratègies de desplaçament del qui no té vehicle propi. Enfront d'això, si l'empresa no facilita el transport entre la vella localització i la nova,¹¹ ell qui no pot bastir una nova estratègia per arribar al treball, pot haver de deixar-lo.
 - d) Canvi de residència. Aquest canvi també pot significar la pèrdua del lloc de treball, malgrat que es faci dins d'una mateixa regió urbana. Aquestes situacions són més probables en els trasllats de residència dels centres urbans a les noves àrees suburbanes.

d) Vulnerabilitat dels afectats

La precarietat laboral, juntament amb la manca de transport, deixa a qui no pot conduir en una situació d'extrema vulnerabilitat

El model socioeconòmic vigent es caracteritza per la precarietat i la temporalitat laboral, i les persones han d'alternar temporades d'atur amb temporades de feina. El treball es relaciona amb un sistema de producció flexible a partir de les exigències de la demanda, de manera que es passa d'èpoques amb un baix índex d'activitat quan no hi ha comandes, a d'altres que requereixen fins a tres torns per jornada i, de vegades, fins un torn de cap de setmana.

En aquest context, com es poden establir estratègies de mobilitat i consolidar-les amb contractes de pocs mesos o d'unes quantes setmanes? Com es pot plantejar un canvi de residència per facilitar l'accés al lloc de treball en aquest context laboral? Així mateix, i tal com s'acaba de veure, qualsevol canvi que afecti la xarxa de suport per arribar a la feina pot comportar la pèrdua del treball a causa de la situació vulnerable a la qual el model socioterritorial aboca el qui no disposa de cotxe.

Amb tot, l'emplaçament en aquest territori urbà desigual pel que fa a la dotació de serveis i als índexs de multifuncionalitat i de cobertura de transport d'ús col·lectiu, fa que la localització de la residència sigui un potent graduador dels índexs de vulnerabilitat. Aquesta es veu notablement reduïda a les àrees urbanes centrals, on l'oferta de transport d'ús col·lectiu és més elevada, i la multifuncionalitat, més gran. Per contra, a les àrees oblidades pel transport públic d'ús col·lectiu i amb altes dosis de monofuncionalitat, la vulnerabilitat del qui no té cotxe arriba a les quotes màximes.

11. L'establiment d'un transport col·lectiu d'empresa entre el vell emplaçament i el nou és obligatori quan són trasllats fora del municipi d'origen.

4.4 La graduació de l'exclusió

Per superar la situació de desavantatge i exclusió de la ciutat que implica el fet de no tenir permís de conduir, les persones afectades estableixen i desenvolupen diferents estratègies per disminuir i minimitzar el seu grau d'exclusió. El coneixement d'aquestes estratègies ha de servir en la cerca de solucions per fer un territori accessible al conjunt de la ciutadania.

Les persones afectades han d'establir estratègies per disminuir i minimitzar el seu grau d'exclusió

a) Especialització en l'entorn de residència

Una primera estratègia consisteix a intentar resoldre les necessitats quotidianes en l'entorn de residència més immediat. Evidentment, a les àrees centrals aquesta estratègia donarà millors resultats que no pas a les àrees perifèriques. En aquestes darreres es tracta d'una veritable especialització en la mesura que les opcions d'elecció són molt reduïdes: es tracta d'adaptar-se al mercat laboral més proper, que en els casos amb poca oferta de diversitats de treball significa una acusada especialització productiva, però també d'accedir a les ofertes de l'entorn pel que fa a compres o espais d'oci, entre d'altres. En aquest sentit, com més baixes siguin aquestes ofertes, menys opcions de consum (incloent-hi el cultural), lleure i treball tindran els seus habitants sense un vehicle privat propi, fins al punt d'haver de renunciar a certs productes i perfils professionals.

b) Adopció d'estratègies de risc

L'allunyament de les diferents activitats de l'entorn de residència, però també l'existència d'un disseny de l'espai públic pensat únicament per al cotxe privat, aboca nombroses persones a haver d'adoptar diferents estratègies de risc per poder arribar als indrets on han de desenvolupar la seva activitat quotidiana. Les anomenem «estratègies de risc», perquè poden suposar un cert perill per a la integritat de les persones o bé perquè cal adoptar estratègies que no respecten les normes i, per tant, el qui les practica pot ser sancionat.

Una estratègia consisteix a intentar resoldre les necessitats quotidianes en l'entorn de residència més immediat

1. Itineraris llargs i insegurs per a vianants

La localització de nombroses activitats en àrees periurbanes, separades físicament de les trames urbanes consolidades, representa un greu escull per a totes les persones que volen accedir-hi, sigui a treballar, a consumir o a divertir-se, i que es veuen en la necessitat de fer el trajecte a peu. Més enllà de la distància que hi pot haver, el disseny agreuja l'accessibilitat d'aquestes àrees, perquè els recorreguts que hi menen corren per vies molt transitades, sense voreres ni espais segurs per als vianants, i cal creuar grans eixos viaris que esdevenen vertaderes barreres per al vianant i un veritable perill per

a la seva integritat física. Així mateix, moltes vegades, a aquests itineraris s'hi suma la por de les dones de patir una agressió, ja que passen per espais suburbans amb poc control social.

2. Conduir sense permís

La manca de transport d'ús col·lectiu aboca nombroses persones a haver d'adoptar estratègies de risc

Algunes vegades, però, les distàncies que s'han de recórrer obliguen a usar un vehicle privat, fet que aboca nombroses persones a usar el cotxe malgrat que no tinguin el permís de conduir. Aquesta pràctica la solen realitzar els immigrants que posseeixen el permís de conduir del seu país d'origen i consideren que tenen els coneixements i les habilitats necessaris per poder conduir¹¹ i assumeixen, amb aquesta pràctica, el cost personal de fer-ho, tant per la sanció administrativa com pel temps perdut.

c) L'establiment d'una xarxa personal

A vegades, a determinats indrets només s'hi pot accedir amb vehicle privat, no per disseny urbà o per distància a recórrer, sinó per l'absència d'oferta de transport públic d'ús col·lectiu. Per poder arribar a aquests indrets, les persones afectades han de comptar amb una xarxa personal per poder posar en funcionament estratègies dependents que els permetin una accessibilitat territorial més àmplia. Així, les persones que disposen dels recursos per poder bastir una xarxa personal veuen ampliades les seves possibilitats de poder arribar als diferents indrets urbans enfront de les que no la poden bastir.

Es poden distingir dues menes de xarxes diferents:

- La xarxa de l'entorn, que la componen les persones de l'entorn personal, com ara amics, coneguts i veïns que resideixen a la mateixa àrea urbana, i que es posa en funcionament quan es coincideix amb alguna persona per fer el mateix trajecte, habitualment cap a la feina o l'estudi. De fet, aquesta estratègia seria un tipus de cotxe compartit (*car pooling*),¹² organitzat des de la base i de manera individual.
- La xarxa familiar és la més propera i la constitueixen els membres amb els quals es comparteix la llar. Se sol posar en funcionament només en situacions conjunturals, quan han fallat totes les altres alternatives de desplaçament possible, o bé quan és un recorregut excepcional o que s'ha de fer per un període curt de temps (gestions d'un sol dia o bé contractes laborals de durada molt curta). En aquest cas, es tracta d'un recorregut totalment aliè (en itinerari i en horari) a les necessitats de la persona que fa de conductor.

La xarxa personal permet establir estratègies dependents per ampliar l'accessibilitat territorial

12. Ens referim a la realització d'un trajecte quotidià amb el cotxe d'algun familiar o company.

d) Ús del taxi

No és freqüent l'ús del taxi per resoldre les necessitats quotidianes de mobilitat. No obstant això, en certes situacions excepcionals es pot recórrer a aquest mitjà de transport públic però individual: per arribar al treball quan han fallat totes les altres estratègies possibles, o quan són activitats que no tenen una periodicitat diària i no hi ha cap alternativa de transport possible. Dins d'aquesta excepcionalitat ara esmentada, el més freqüent és fer un ús compartit del taxi per abaratir-ne els costos. Dos exemples d'aquest ús són:

- Per anar o sortir del treball quan falla l'estratègia quotidiana de desplaçament, el petit grup de persones que necessita fer el trajecte, el fan conjuntament amb aquest mitjà de transport.
- Per tornar a la residència després d'una activitat de lleure, especialment nocturn i entre joves, quan ja no hi ha servei de transport d'ús col·lectiu.

Quan fallen totes les estratègies, es pot recórrer a l'ús del taxi

5. VERS POLÍTIQUES D'INCLUSIÓ DES DEL GOVERN LOCAL

Cal iniciar polítiques de mobilitat que integrin la diversitat d'hàbits, estratègies i percepcions dels diferents col·lectius i no únicament gestionar una mobilitat pensada per resoldre's amb cotxe i que deixa un paper subsidiari als mitjans alternatius. Per això es proposen noves metodologies, la implicació de la ciutadania en la gestió d'aquestes, la creació de noves eines de treball i la revisió de conceptes per afrontar els reptes de la mobilitat del segle XXI.

Les necessitats de desplaçament afecten col·lectius molt diversos, els quals mantenen vinculacions singulars amb els diferents mitjans de transport

En aquest darrer capítol s'exposen algunes grans línies d'actuació que des de la mobilitat i el territori incideixen en la consecució d'una més gran integració i cohesió socials i en l'extensió de la igualtat d'oportunitats al conjunt de la població. Les propostes que es presenten són abastables des del món local, ja que és en aquest àmbit on es desenvolupa la vida quotidiana de les persones i des del qual cal posar les bases per a la inclusió social. Així, es tracta de propostes de política municipal de mobilitat que tenen com a objectiu la inclusió social. Si la mobilitat és una activitat comuna i imprescindible de tota la ciutadania per participar de la vida social, cal que les polítiques d'inclusió social la considerin: mobilitat per poder arribar als llocs, per poder accedir als serveis, equipaments, treball, etc., independentment del mitjà de transport emprat.

En primer lloc, s'exposen algunes consideracions entorn de la gestió de la mobilitat, a continuació es revisa el concepte d'accessibilitat i, finalment, el text se centra en la morfologia i l'estructura urbanes.

5.1 Gestionar per a la diversitat

Les necessitats de desplaçament són generals per a tots els ciutadans i no només per a una part d'ells i, per tant, afecten col·lectius molt diversos, amb situacions i característiques concretes, els quals mantenen vinculacions singulars amb els diferents mitjans de transport. Això significa que ens enfrontem amb una realitat complexa, canviant i oculta en les xifres i estadístiques oficials, de manera que cal:

- a) Conèixer la diversitat de situacions i estratègies amb relació a la mobilitat** més enllà de les informacions quantitatives de què es disposa actualment. La informació de les expectatives, dificultats i percepcions que hi ha respecte de la mobilitat i en la qual s'inclouguin tots els col·lectius socials presents al municipi permetrà dissenyar i desenvolupar *a posteriori* polítiques de mobilitat que tinguin com a objectiu central la inclusió social i l'extensió de la igualtat d'oportunitats. En són un exemple les diagnosis participatives de mobilitat que duen a terme alguns municipis.

b) Donar resposta a les necessitats de desplaçament i canalitzar la participació. La diversitat de situacions, la complexitat, la dificultat i les contradiccions que presenta la mobilitat fan necessari haver de recórrer a fórmules participatives per implicar la població en l'organització i gestió de la mobilitat. Els fòrums de debat, discussió, consens i assessorament són un bon instrument per a la implicació i participació en la complexitat que suposen les decisions que s'han de prendre en aquest camp. Un bon exemple en són les taules de mobilitat municipals.

c) Emprendre polítiques específiques per respondre a les demandes de cada col·lectiu concret. Si les necessitats de desplaçament no són ni úniques ni genèriques per al conjunt de ciutadans, sinó que depenen de les característiques de cada col·lectiu, les respostes tampoc no poden ser generals per a tota la població. No hi ha ni solucions úniques ni fórmules màgiques; per tant, les mobilitats han de fixar-se a partir del destinatari al qual es dirigeixen. Heus aquí uns quants exemples:

- 1) Establir sistemes de transports d'ús col·lectiu a les àrees d'activitat econòmica mal servides amb transport públic amb la participació de tots els agents implicats. Una vegada més, les solucions no són úniques, sinó més aviat diverses, complexes i complementàries: transport públic, transport d'empresa, llançadores, etc.
- 2) Crear observatoris de la mobilitat per conèixer l'estat i les característiques de la mobilitat al municipi, i si l'evolució d'aquesta s'encamina cap a escenaris de més cohesió social. Aquests observatoris han de recollir, entre d'altres, variables que permetin valorar el grau d'inclusió de les polítiques locals de transport, com ara residents sense servei de transport públic, cobertura territorial d'aquest transport, accessibilitat als equipaments, percepció de seguretat a l'hora d'utilitzar els transports públics nocturns, existència d'itineraris segurs per a vianants, accidents de trànsit, autonomia de mobilitat dels infants, etc.
- 3) Fomentar alternatives que permetin alleugerir la dependència del vehicle privat. Un exemple el constitueix el *car pool* (cotxe compartit) ofert i consensuat amb els agents implicats en itineraris concrets.
- 4) Establir d'itineraris percebuts com a segurs pels diferents col·lectius amb mitjans no motoritzats per garantir una accessibilitat sense dependències del vehicle privat.

5.2 L'accessibilitat com a objectiu

La política urbana que tingui com a objectiu la cohesió social ha de perseguir l'accessibilitat per a tothom amb independència de la relació individual amb els mitjans de transport

Les polítiques d'inclusió també passen per la revisió del concepte d'accessibilitat, a causa del seu caràcter determinant, ja que permeten la participació dels individus en la vida ciutadana; cal tenir present que l'objectiu de la mobilitat no és moure's, sinó arribar als llocs i satisfer les necessitats d'ús i consum dels béns i serveis urbans (treball, cultura, sanitat, educació, lleure, compra, etc.). Per això, la política urbana que tingui com a objectiu la cohesió social ha de tenir com a finalitat l'accessibilitat a aquests béns i serveis urbans per al conjunt de la població, independentment de la relació que cada ciutadà tingui amb els diferents mitjans de transport. Així s'ha de garantir que la diversitat de situacions personals i de relació amb els mitjans de transport no signifiqui una desigualtat d'oportunitats a la ciutat.

Per tant, no es pot continuar amb la política de perseguir la millora de l'accessibilitat a partir de l'eficiència dels mitjans de transport motoritzats i, en especial, del vehicle privat. Es proposa, en canvi, la consecució de la millora de l'accessibilitat a partir del concepte de proximitat: una necessitat serà més accessible com més breu sigui el desplaçament que cal fer per satisfer-la. Es tracta de prioritzar, doncs, els desplaçaments curts per sobre dels de més distància i de resituar els sistemes de transport motoritzats com a mitjans per aconseguir un objectiu (l'accessibilitat), i no com a elements centrals de les polítiques urbanes per si mateixos.

5.3 Recuperar la ciutat compacta i diversa

Cal recuperar els principis bàsics de la ciutat mediterrània tradicional

La reformulació de l'enfocament de l'accessibilitat urbana significa obligatòriament replantejar-se l'organització funcional de la ciutat i el creixement de manera extensiva en el territori. Això suposa un canvi en les formes del creixement urbà dels darrers decennis i passa per la construcció d'una ciutat més compacta i més intensa que fugi de la simplicitat de la divisió espacial en àrees monofuncionals. Així, les línies que s'han de seguir són les següents:

- a) Un ús més intensiu del territori, tot evitant la construcció en baixa densitat, que significa una major dependència del vehicle privat, la insuficiència del transport d'ús col·lectiu i la impossibilitat de desplaçar-se a peu.
- b) Densitats mínimes de població, ja que aquesta variable està relacionada amb l'eficàcia del transport d'ús col·lectiu. Per això cal evitar els creixements dispersos en àrees suburbanes dels darrers anys, que configuren amplis territoris totalment dependents del cotxe.
- c) Densificar funcions invertint el procés de monofuncionalitat a què estan sotmeses les àrees urbanes i que condueix, també, a més grans dependències dels transports motoritzats privats. En aquest sentit,

es proposa aprofitar les possibilitats que ofereixen la desmaterialització de la producció, la recuperació del comerç de proximitat i l'existència d'activitats secundàries que no requereixin grans espais per afavorir la barreja d'usos en la trama urbana, i facilitar així l'accessibilitat amb transports d'ús col·lectiu i no motoritzats.

Els punts dirigits a recuperar la ciutat compacta i diversa que s'acaben d'exposar no són en cap cas un element aliè a la nostra realitat històrica, ja que es tracta de recuperar els principis bàsics que amb el funcionalisme han estat abandonats de la ciutat mediterrània tradicional, com són la compacitat urbana i la convivència d'usos i col·lectius socials en el territori.

6. BIBLIOGRAFIA

«La aproximación metodológica en el programa Adagio: una mirada transversal para una actuación transformadora». Transformem les mirades per transformar les polítiques. Primeres jornades. 10 i 11 de maig de 2001. Polítiques d'igualtat i *mainstreaming* en l'Administració local: el programa Adagio. Barcelona: Oficina Tècnica del Pla d'Igualtat. Diputació de Barcelona, 2001.

Administració Nacional de Ferrocarrils de Suècia; Administració Nacional de Carreteres de Suècia; Transports d'Estocolm. «Acords sobre l'ampliació de la infraestructura de transport a la regió d'Estocolm (Dennis Agreement)». A: R. Vergés [ed.]. *Infraestructures de transport i territori*. Barcelona: Diputació de Barcelona; Societat Catalana d'Ordenació del Territori, 2002. P. 75-108.

Enquesta de mobilitat quotidiana. Barcelona: Autoritat del Transport Metropolità. 2003.

BLUMEN, O. «Dissonance in Women's Commuting? The Experience of Exurban Employe Mothers in Israel». *Urban Studies*, 37 (4). P. 731-748, 2002.

BUCHANAN, C.D. *Traffic in Towns*. Londres: Peguin Books, 1964.

BORJA, J. *La ciudad conquistada*. Madrid: Alianza, 2003.

CASTAÑER, M.; VICENTE, J.; BOIX, G. *Áreas urbanas y movilidad laboral en España: Girona, 17 y 18 de marzo de 2000*. Girona: Servei de Publicacions de la Universitat de Girona, 2001.

CEBOLLADA, Àngel. «La ciutat de l'automòbil, un model urbà excel·lent. Sabadell com a exemple». Bellaterra (Cerdanyola del Vallès): Universitat Autònoma de Barcelona, Departament de Geografia [tesi doctoral], 2003.

Comissió Europea. *Politique sociale européenne, une voice à suivre pour l'Union. Livre Blanc*. Luxemburg, 2004.

Direcció General de Trànsit. *Censo de conductores* [en línia], 2003. www.dgt.es

DÍAZ, M.Á. «Movilidad femenina en la ciudad. Notas a partir de un caso». *Documents d'Anàlisi Geogràfica*, 14. P. 219-239, 1989.

DUPUY, G. *Les territoires de l'automobile*. París, Anthropos, 1995.

Agència Europea del Medi Ambient (EEA). *TERM 2001. Indicadors de seguiment de la integració del transport i el medi ambient a la Unió Europea*. Copenhague: Agència Europea del Medi Ambient, 2001.

FERRI, M. «La mobilitat és un dels problemes més importants del país». A: *Mobilitat, transport públic i treball*. P. 73-80 (Quaderns de l'Escola; 4), 2001.

FOUCHIER, V. «Densité urbaine et mobilité: que sait-on, que peut-on faire? Le cas de la région parisienne». A: ATEC. *Mobilité dans un environnement durable*. Congrès international francophone. Versailles, du 28 au 30 janvier 1997. París: Presses de l'École Nationale des Ponts et Chaussées. P. 21-45, 1997.

GIL, F. *La exclusión social*. Barcelona: Ariel, 2002.

GINER, S.; ESPINOSA, E.L.; TORRES, C. *Diccionario de sociología*. Barcelona: Ariel, 1998.

GINER, S. *Enquesta de la regió de Barcelona*. Barcelona: Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona, 2002.

HAUGHTON, G.; HUNTER, C. *Sustainable cities*. Wiltshire: Melksham, 1994.

IDESCAT. *Demografia, economia i qualitat de vida* [en línia]. Barcelona: Institut d'Estadística de Catalunya, 2002. www.idescat.es

INDOVINA, F. «Algunes consideracions sobre la “ciutat difusa”». *Documents d'Anàlisi Geogràfica*, 33. P. 21-32, 1998.

INE. *Demografía y población* [en línia], 2003. www.ine.es

JULIÀ, J. «La mobilitat al segle XX». A: R. VERGÉS [ed.]. *Infraestructures de transport i territori*. Barcelona: Diputació de Barcelona; Societat Catalana d'Ordenació del Territori. 2002. P. 25-42.

KAUFMANN, V. *Mobilité quotidienne et dynamiques urbaines. La question du report modal*. Lausana: Presses Polytechniques et Universitaires Romandes, 2000.

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

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

MADDISON, D.; *et al.* *The True Costs of Road Transport*. Londres: CSERGE, 1996.

MARSHALL, T.H.; BOTTOMORE, T. *Ciudadanía y clase social*. Madrid: Alianza, 1998.

MIRALLES-GUASCH, C. *Transport i ciutat. Reflexió sobre la Barcelona contemporània*. Bellaterra (Cerdanyola del Vallès): Servei de Publicacions de la UAB, 1997.

MIRALLES-GUASCH, C.; TULLA, A.F. *Mobilitat sostenible: innovacions conceptuals i estat de la qüestió*. Barcelona: Diputació de Barcelona, 2000.

MIRALLES-GUASCH, C. *Hàbits de mobilitat de la comunitat universitària de la UAB*. Bellaterra (Cerdanyola del Vallès): Universitat Autònoma de Barcelona, 2001. Vicerectorat de Campus i Qualitat Ambiental, 2001.

MIRALLES-GUASCH, C.; *et al.* *Els transports i la mobilitat. Informe sobre l'estat del medi ambient a Catalunya*. Barcelona: Generalitat de Catalunya, Departament de Medi Ambient, 2001.

MIRALLES-GUASCH, C. *Transporte y ciudad. El bimonio imperfecto*. Barcelona: Ariel, 2002.

– «Infraestructures i territori: un procés dialèctic amb interferències, desconexions i coordinacions». *FRC. Revista de Debat Polític*, 6: «Ara Catalunya». P. 46-55, 2003.

NEL·LO, O.; LÓPEZ, J.; PIQUÉ, J.M. «Las redes emergentes de articulación del territorio en la región de Barcelona: Un análisis de la movilidad obligada, 1986-1996». A: J. Subirats [coord.]. *Redes, territorios y gobierno*. Barcelona: Diputació de Barcelona. P. 201-221, 2002.

ORFEUIL, J.P. «La mobilité locale: toujours plus loin et plus vite». A: M. Bonnet i D. Desjeux. *Les territoires de la mobilité*. París: PUF. P. 53-67, 2000.

OYÓN, J.L. «Transporte público y estructura urbana. (De mediados del s. XIX a mediados del s. XX). Gran Bretaña, España, Francia y países germánicos». *Ecología Política*, 17. P. 17-35, 2000.

PAUGAM, S. *A New Social Contract? Poverty and Social Exclusion: A Sociological View*. EUI Working Papers. European University Institute, núm. 96/37. 1996.

POOLEY, C.G.; TURNBULL, J. «The journey to work: a century of change». *Area*, 31. P. 281-292, 1999.

REQUENA, R. *La comptabilitat del transport i el model de mobilitat en la relació entre Sabadell i la Universitat Autònoma de Barcelona*. Bellaterra (Cerdanyola del Vallès): Universitat Autònoma de Barcelona, Departament de Geografia [memòria de recerca], 2001.

ROBERT, J. *Le temps qu'on nous vole*. Como: Red Edizione, 1980.

SABATÉ, A.; RODRÍGUEZ, J.M.; DÍAZ, M.Á. *Mujeres, espacio y sociedad. Hacia una geografía del género*. Madrid: Síntesis, 1995.

SANZ, A. «Los “sin coche”. Repercusiones ambientales y sociales». *Documentación Social*, 102. Pàg. 119-128, 1996.

– *Calmar el tráfico*. Madrid: Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, 1996.

SANZ, A.; PÉREZ, R.; FERNÁNDEZ, T. *La bicicleta en la ciudad. Manual de políticas y diseño para favorecer el uso de la bicicleta como medio de transporte urbano*. Madrid: Ministerio de Fomento, 1999.

SEU. *Making the Connections: Final Report on Transport and Social Exclusion*. Londres: Social Exclusion Unit; Oficina del Primer Ministro, 2003.

SORIA, A. «A qué se llama transporte?». *Ciudad y Territorio*, 2 (80). P. 19-32, 1980.

TAULER, A.; RAZQUIN, J. «Movilidad y grupos sociales en la región de Madrid». *Economía y Sociedad*, 6. P. 25-38, 1992.

VITTADINI, M.R. «Nuovi prigionieri». A: *Laura Balbo. Tempo di vita. Studi e proposte per cambiarli*. Milà: Feltrinelli. P. 84-87, 1991.

VUCHIC, V.R. *Transportation for livable cities*. New Brunswick: Center for Urban Policy Research, 1999.

WARD, C. «La libertad de circular. Después de la era del motor». A: C. Ward, A. García i A. Estevan. *Contra el automóvil. Sobre la libertad de circular*. Barcelona: Virus. P. 49-197, 1996

WHITELEGG, J. *Critical mass: transport, environment and society in the twenty first century*. Sprimont: Mardaga, 1997.

WIEL, M. *La transition urbaine ou le passage de la ville pédestre à la ville motoriséé*. Sprimont: Mardaga, 1999.

Síntesi

Títols publicats

- 1 *La renda bàsica*
Daniel Raventós
- 2 *La hisenda municipal: línies de reforma*
Núria Bosch
- 3 *El Republicanisme*
Josep Lluís Martí i Màrmol
- 4 *Els sistemes electorals municipals a la Unió Europea*
Jaume Magre Ferran
- 5 *Autonomia local i governabilitat: envers un nou Pacte local*
Mila Gascó i Marc Navarro
- 6 *El capital social: què és i com es mesura*
Fernando Barreiro Cavestany
- 7 *La transversalitat en la gestió de polítiques públiques*
Albert Serra
- 8 *Qualitat i govern local: els models de l'EFQM i CAF i les normes ISO 9000*
Pere Grima i Xavier Tort-Martorell