

# **usos del temps** **inmobilitat**

**Carme Miralles-Guasch**



Quan observem com està organitzada la mobilitat en moltes ciutats d'arreu del món, podem veure que gira entorn d'uns horaris laborals corresponents a les primeres industrialitzacions. És per això que el temps, a moltes d'elles, segueix encara lligat a l'organització social que en va sorgir, que donava molta importància a la feina i deixava de banda els altres aspectes de la vida personal.

Barcelona, però, com moltes ciutats europees amb governs progressistes, està canviant la seva mobilitat i l'està adequant al temps de les persones, al temps dels ciutadans i ciutadanes del segle XXI; un temps i una època que tenen com a tret comú la diversitat.

Les persones tenim necessitats cada cop més diverses, que varien en funció dels horaris de treball, del temps d'oci, del temps que dediquem a la família, a la salut, a la realització de les tasques domèstiques, i a moltes d'altres.

I tots aquests usos socials del temps estan íntimament relacionats amb l'ordenació de la mobilitat a cada barri -que és l'espai més pròxim- i a la ciutat, que és l'espai resultant de la suma de tots i cadascun dels barris, sense oblidar la seva interrelació amb les ciutats que l'envolten que, com diu l'autora, amplia la ciutat real.

Aquest dossier que us presentem pertany a la col·lecció dels Dossiers NUST, que volen posar a l'abast de tothom les reflexions i propostes que diferents persones expertes fan sobre els nous usos socials del temps. Al llarg de les seves pàgines descobrireu com la gestió harmònica del temps està estretament lligada amb l'harmonització territorial.

**Jordi Hereu**

Alcalde de Barcelona



**Immaculada Moraleda**

Regidora dels Nous Usos Socials del Temps



**Redacció**

Carme Miralles-Guasch  
(Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona)  
L'autora agraeix la col·laboració de Daniel Polo.

**Edició**

Regidoria Nous Usos Socials del Temps a la Ciutat.  
Ajuntament de Barcelona

**Direcció col·lecció**

Orland Blasco i Aleu  
Programa Nous Usos Socials del Temps  
Ajuntament de Barcelona

**Disseny gràfic**

Estudio Angel Uzkiانو

1ª Edició novembre 2006

**Ajuntament de Barcelona**

Sector Serveis Generals  
Dipòsit legal:

[www.bcn.cat/nust](http://www.bcn.cat/nust)

## ÍNDEX

<b>INTRODUCCIÓ</b>	7
<b>1. L'ÚS SOCIAL DEL TERRITORI: LES DINÀMIQUES TERRITORIALS</b>	9
<b>1.1. La ciutat quotidiana dels habitants de Barcelona s'amplia</b>	9
<b>1.2. L'ús del barri s'intensifica</b>	11
1.2.1. Les percepcions de l'entorn	11
1.2.2. La permanència al barri quan es canvia de residència	14
1.2.3. La utilització de l'oferta comercial i lúdica més propera	14
<b>1.3. La proximitat: un valor en alça?</b>	16
<b>1.4. Resum</b>	17
<b>2. ELS USOS SOCIALS DEL TEMPS</b>	19
<b>2.1 Totes les activitats requereixen temps</b>	19
2.1.1. El temps de treball mercantil	19
2.1.2. El temps de treball domèstic	22
2.1.3. El temps lliure i de lleure	24
<b>2.2. El temps de la vida quotidiana: la convivència de les activitats</b>	25
<b>2.3. Resum</b>	27
<b>3. ANÀLISI DELS TEMPS DE DESPLAÇAMENTS</b>	29
<b>3.1. Qui es desplaça i quant de temps</b>	29
<b>3.2. Els motius de desplaçament i els temps</b>	32
3.2.1. Els motius: tot allò que ens fa sortir de casa	32
– El temps de desplaçament per anar a la feina	33
– Els temps de desplaçament per a les activitats quotidianes	34
3.2.2. Els temps segons el gènere, l'edat i la situació laboral	36
– Els temps de desplaçament dels homes i les dones	36
– Els temps de les persones joves, adultes i grans	38
– L'edat i el gènere en la definició dels temps de desplaçament	40
– La situació laboral	42
3.2.3. Els motius i l'àmbit de residència	43
<b>3.3. Els temps de desplaçament i els mitjans de transport</b>	44
3.3.1. Les velocitats, els temps i les distàncies	45
3.3.2. Els mitjans de transport i els motius	46
3.3.3. Els desplaçaments segons les hores del dia	49
<b>3.4. Resum</b>	50
<b>4. ELS TEMPS, ELS MITJANS DE TRANSPORT I LES CARACTERÍSTIQUES DE L'ENTORN URBÀ</b>	53
<b>4.1. Característiques de l'espai urbà</b>	53
4.1.1. Grandària de les àrees urbanes	54
4.1.2. Densitat i modes de transport	54
4.1.3. Tipologies d'espai públic i utilització dels mitjans de transport	57

<b>4.2. Repartiment modal a Barcelona i a la regió metropolitana</b>	59
<b>4.3. Resum</b>	61
<b>5. BARCELONA: UNA CIUTAT QUE PERMET LA PROXIMITAT</b>	63
<b>5.1. Els desplaçaments a peu</b>	64
<b>5.2. Els perfils de les persones que es desplacen a peu</b>	65
5.2.1. El gènere	66
5.2.2. L'edat	66
5.2.3. Nivell d'estudis	67
5.2.4. Situació laboral	68
5.2.5. Categoria professional	68
<b>5.3. Les persones que es desplacen a peu amb relació als mitjans de transport</b>	69
5.3.1. Disponibilitat d'automòbil	69
5.3.2. Disponibilitat de permís de conduir	70
5.3.3. Sistema de transport preferent	71
5.3.4. L'autoposicionament mòbil	71
<b>5.4. Resum</b>	73
<b>6. CONCLUSIONS</b>	75
<b>BIBLIOGRAFÍA</b>	79

# INTRODUCCIÓ

El temps de la mobilitat –és a dir, el temps que els ciutadans inverteixen en els desplaçaments quotidians– es caracteritza per una coordenada espacial i una altra de temporal. L'espacial ens aproxima a l'ús de la ciutat, sobretot pel que fa referència a les localitzacions de les activitats en el territori i a la capacitat o possibilitat d'accedir-hi per part dels ciutadans. La coordenada temporal és complementària de l'anterior, ja que ens defineix la utilització del temps respecte del conjunt d'activitats quotidianes, entre les quals s'inclouen els desplaçaments.

La primera coordenada la denominarem «l'ús de la ciutat» i la segona «els usos socials del temps». Aquestes coordenades ocuparan la primera i la segona part del treball. La tercera part es dedicarà específicament als temps de desplaçament.

## 1. L'ÚS DE LA CIUTAT

**La gestió del temps, especialment del temps de desplaçament, també depèn de la vertebració i de l'ús que es fa del territori.** En aquest sentit, la ciutat de Barcelona està immersa en **dues dinàmiques territorials**, en dos usos de la ciutat contraposats i alhora complementaris.

- Les tendències recents de descentralització territorial i l'especialització funcional a l'entorn de Barcelona han generat una major obertura i interrelació dels municipis i, per tant, **una ampliació de la ciutat real**. Aquestes dinàmiques han comportat nous desajustos i un augment de les distàncies, la qual cosa s'ha traduït en un increment dels temps de desplaçaments.
- **Intensificació de les activitats al barri**, fenomen associat a la recerca de la **proximitat** com a valor en alça en una societat on el temps esdevé un bé escàs i limitat.

Aquestes dinàmiques territorials són un element fonamental en la gestió dels temps, fins al punt que la **conciliació temporal** és, en part, una qüestió de **conciliació territorial**. Aquestes conciliacions s'estructuren a través d'unes **xarxes de transport urbanes i metropolitanes**, fruit de polítiques públiques i d'iniciatives privades que poden modificar (en un sentit o en un altre) el temps dedicat als desplaçaments.

## 2. ELS USOS SOCIALS DELS TEMPS

**El temps de la mobilitat** cal interpretar-lo en el marc de la **realitat quotidiana** dels ciutadans, integrada per un conjunt d'activitats que consumeixen temps. Aquestes **esferes de temps** es complementen alhora que es contradueixen: el temps de

treball mercantil, de treball domèstic, d'oci, de desplaçament, etc. La gestió de tots ells és el que dóna lloc **als usos socials del temps**. El temps de desplaçament no solament és un valor quantitatiu i aïllat, sinó que s'ha d'interpretar amb relació a les altres esferes del temps. Des de la perspectiva del ciutadà, les diverses esferes d'activitats i els temps que hi dedica no són estancs. Al contrari, el temps és un valor únic; és el **temps de la vida quotidiana**, on conflueixen (en competència o amb complementarietat) les diferents activitats. La compatibilitat de les diverses tasques s'explica segons el cicle vital de les persones, definit per l'edat, l'activitat professional, la relació amb l'espai domèstic, etc.

## ESTRUCTURA DEL LLIBRE

Aquestes dues coordenades («l'ús de la ciutat» i «els usos socials del temps») s'expliquen respectivament en els capítols primer i segon d'aquest volum. A partir del capítol tercer i fins al cinquè, l'anàlisi adopta la perspectiva específica del temps de desplaçament; o sigui, el temps esmerçat en la mobilitat i que permet de fer d'altres activitats a diverses localitzacions del territori.

Així, en el capítol tercer s'estudia el temps que requereixen els diferents motius pels quals els ciutadans es desplacen: anar a treballar, a comprar, a fer gestions, a passejar, etc. Quan aquesta informació es creua amb variables sociodemogràfiques (gènere, edat, nivell d'estudis i categoria professional) es poden observar diferències notables. El mateix s'esdevé quan s'introdueix la perspectiva territorial, concretament en prendre en consideració l'àmbit de residència dels ciutadans; atenent al grau de centralitat o de perifèria en el marc de la regió metropolitana de Barcelona, el temps de desplaçament varia de forma significativa. El capítol finalitza amb una anàlisi del temps en funció dels modes de transport emprats per desplaçar-se, alhora que esdevé un reflex de la configuració territorial.

El quart capítol aprofundeix, precisament, en el punt que s'apuntava al final de l'anterior; o sigui, en la influència que les característiques dels espais urbans tenen en els temps de desplaçament. Aquestes característiques es desglossen en tres: la grandària, la densitat i la tipologia de l'espai públic. De la combinació d'aquests factors en deriven diferents possibilitats, per tal que hi hagi o es puguin emprar diverses formes de transport, les quals, al seu torn, determinen de forma considerable els temps de desplaçament. Aquesta anàlisi també es fa a l'inrevés; és a dir, deduint les característiques de l'entorn urbà a partir del grau d'utilització dels diferents mitjans de transport.

El cinquè i darrer capítol tracta específicament dels desplaçaments a peu, i destaca els microdesplaçaments, que són els que es fan a peu i tenen una durada inferior als 5 minuts. Una vegada més, es duu a terme una anàlisi que pren en consideració les característiques sociodemogràfiques de la població i defineix el perfil de les persones que realitzen aquest tipus de trajectes amb més freqüència. El capítol acaba plantejant una pregunta essencial sobre els desplaçaments a peu: es fan per l'absència d'alternatives de transport, o bé perquè els ciutadans prefereixen moure's a peu? Una lectura acurada de les dades disponibles ens permetrà de respondre aquesta qüestió.

# 1. L'ÚS SOCIAL DEL TERRITORI: LES DINÀMIQUES TERRITORIALS

L'ús social del territori influeix en el temps quotidià. Els llocs on es treballa, on es compra, on es viu dibuixen un conjunt d'interrelacions i de connexions que es gestionen a través de la planificació i l'ordenació del territori (i, per consegüent, de la ciutat), així com de la construcció i la gestió de les xarxes de transport. La configuració física de l'espai i de les infraestructures de suport a la mobilitat condicionen les dinàmiques territorials, que alhora determinen els temps de desplaçament.

Aquí es planteja la dinàmica territorial de la regió metropolitana de Barcelona com a resultat de dos processos que semblen contradictoris, però que des de la perspectiva temporal són complementaris. Un és l'ampliació de la ciutat real, de l'espai urbà més enllà dels àmbits administratius, en què es duen a terme les activitats quotidianes com a conseqüència, entre d'altres factors, de l'allunyament del lloc de treball i del de residència. L'altre procés és la intensificació del barri com a espai de vida quotidiana: allà on es compra, on es vol viure i on es fan servir, entre d'altres, els equipaments i els serveis lúdics i culturals. D'una banda, la ciutat real s'amplia, i per tant s'allarguen els recorreguts diaris i els temps que s'hi inverteixen; de l'altra, s'incrementen els recorreguts en l'espai més proper a la residència, al barri, per tal de reduir els temps de desplaçament.

## 1.1. LA CIUTAT QUOTIDIANA DELS HABITANTS DE BARCELONA S'AMPLIA

La interrelació de la ciutat amb el seu entorn més immediat s'intensifica. Dispersió, integració i especialització són dinàmiques que caracteritzen la realitat territorial metropolitana i determinen els usos socials del territori.

Un dels fenòmens que més influeix en aquesta dispersió i en la consegüent ampliació de la ciutat real, de l'espai on els ciutadans desenvolupen la seva activitat quotidiana, és la localització dels llocs de treball amb relació a la residència dels ciutadans. Com s'observa en el quadre següent, a Barcelona, entre els anys 1985 i 2000, la localització dels llocs de treball s'allunya progressivament dels llocs de residència: el treball realitzat a casa (5,4%-3,0%) i el que es du a terme a la ciutat es redueixen (77,8%-73,6%), alhora que augmenten les feines que comporten uns desplaçaments més llargs, o bé les que se situen fora del municipi (15,4%-18,7%) o tenen una localització irregular (2,8%-3,9%).



**Taula 1.1.1. Localització del lloc de treball de la població ocupada. Barcelona**

	1985	1990	1995	2000
<b>A casa</b>	5,5	2,5	4,0	3,0
<b>Al municipi de residència</b>	78,7	80,3	75,0	73,6
<b>Fora del municipi</b>	15,5	14,4	16,6	18,7
<b>És irregular</b>	-	2,8	4,2	3,9
<b>NS/NC</b>	0,4	0,0	0,2	0,8
<b>Total</b>	100,0	100,0	100,0	100,0

submostra formada per la població ocupada %.

Font: Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població. IERMB.

Tanmateix, la ciutat de Barcelona és l'espai metropolità que reté més llocs de treball amb relació a la població que hi resideix. Com es pot observar a la taula següent, l'any 1985, a la primera corona, el 35,1% de la població treballava al mateix municipi de residència, mentre que el 59,1% ho feia fora. Quinze anys després, l'any 2000, aquestes xifres van passar a ser, respectivament, del 29,8% i del 61,9%. A la segona corona, en un termini de 10 anys, des del 1990 fins al 2000, la proporció dels que es quedaven dins del municipi va passar del 55,2% al 45,6%, i la dels que sortien fora del 33,6% al 42,0%. Aquestes dades indiquen que Barcelona reté més llocs de treball que la resta de l'espai metropolità.

**Taula 1.1.2. Localització del lloc de treball de la població ocupada. AMB/RMB**

	Primera corona				Segona corona			
	1985	1990	1995	2000	1985	1990	1995	2000
<b>A casa</b>	4,4	2,5	2,5	0,8	-	6,6	5,4	3,4
<b>Al municipi de residència</b>	35,1	38,1	33,0	29,8	-	55,2	52,2	45,6
<b>Fora del municipi</b>	59,1	55,6	58,3	61,9	-	33,6	36,8	42,0
<b>És irregular</b>	-	3,8	6,2	6,9	-	4,6	5,5	8,3
<b>NS/NC</b>	0,4	0,0	0,0	0,6	-	0,0	0,2	0,6
<b>Total</b>	100,0	100,0	100,0	100,0	-	100,0	100,0	100,0

submostra formada per la població ocupada.

Font: Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població. IERMB.

Si només considerem les persones que treballen fora del seu domicili i, segons podem apreciar a la taula següent, observem amb més detall la dinàmica que ja s'a-puntava a la taula anterior, veurem que les localitzacions més pròximes entre domicili i treball són les que tendeixen a disminuir. No obstant això, gairebé el 20% de la població ocupada de la ciutat treballa al mateix barri de residència; una xifra important tractant-se d'una ciutat capital integrada en una àmplia regió metropolitana. La proximitat que expressen el 20% dels barcelonins i barcelonines entre el lloc de treball i el de residència afecta la utilització o no de certs mitjans de transport, ja que tenen la possibilitat d'anar a la feina a peu, la qual cosa significa uns desplaçaments més curts.

**Taula 1.1.3. Destinació dels desplaçaments al treball per part de la població ocupada. Barcelona, 1985-2000**

	<b>1985</b>	<b>1990</b>	<b>1995</b>	<b>2000</b>
<b>Mateix barri de residència</b>	23,5	21,8	22,8	19,7
<b>D'altres barris del municipi</b>	59,7	60,7	55,4	56,1
<b>Primera corona</b>	9,7	8,9	9,9	10,3
<b>Segona corona</b>	-	4,8	6,3	7,6
<b>Més enllà de la segona corona</b>	6,7	3,9	1,1	1,4
<b>És irregular</b>	-	-	4,4	4,1
<b>NS/NC</b>	0,5	0,0	0,2	0,8
<b>Total</b>	100,0	100,0	100,0	100,0

*submostra formada per la població ocupada que treballa fora del seu domicili %.*

*Font: Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població. IERMB.*

De totes maneres, cal dir que a la ciutat de Barcelona, l'any 2000, el 73,6% de la població ocupada viu i treballa al municipi. No tot el territori respon amb la mateixa intensitat davant aquesta dinàmica de dispersió. Les àrees més centrals, més diverses, més urbanes, amb més oferta d'equipaments i de serveis, en definitiva, més madures, tenen uns altres models d'interrelació que s'expressen en uns desplaçaments singulars pel que fa a la distància, els mitjans de transport i el temps emprat.

## **1. 2. L'ÚS DEL BARRI S'INTENSIFICA**

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

### **1.2.1. Les percepcions de l'entorn**

La percepció de la qualitat de vida que tenen els ciutadans i ciutadanes de Barcelona i de tot Catalunya és molt alta. Tant en un lloc com en l'altre, més del 85% de la població valora la qualitat de vida com elevada o molt elevada. A Barcelona, l'any 2000, el 87% dels ciutadans valoraven la seva qualitat de vida en aquests llindars, però quan la valoració feia referència al barri, aquests llindars (elevats o molt elevats) arribaven al 91,1%. Aquests valors posen en evidència que, si bé la qualificació és molt alta en tots els espais, al barri encara ho és més.

Aquesta percepció és coherent quan la població manifesta la seva preferència pel lloc on voldrien viure; l'any 2000, un 61,7% –el percentatge més elevat– preferia viure al mateix barri. La segona preferència, manifestada per l'11,9% de la ciutadania, era a la resta de la ciutat.

Un altre element que apunta la preferència per viure al barri és l'àmbit de les relacions socials. Com es pot veure a la taula següent, el barri, com a lloc on resideixen les persones amb què els entrevistats es relacionen més sovint, és la segona opció a l'hora d'establir relacions socials, amb un percentatge creixent, que passa del 31,6% al 33,1%. En canvi, relacionar-se amb residents d'altres barris del municipi, és la primera opció, però amb un percentatge que decreix del 44,5% al 38,3%.

**Taula 1.2.1.1. Lloc on resideixen les persones amb què els entrevistats es relacionen més sovint (%). Barcelona, 1995-2000**

	<b>1995</b>	<b>2000</b>
<b>Mateixa escala</b>	4,5	4,1
<b>Mateix barri</b>	31,6	33,1
<b>D'altres barris del municipi</b>	44,6	38,3
<b>Primera corona</b>	2,0	3,3
<b>Segona corona</b>	3,0	3,1
<b>Més enllà de la segona corona</b>	1,9	2,5
<b>Indistintament</b>	12,3	14,5
<b>NS/NC</b>	0,0	1,1
<b>Total</b>	100,0	100,0

*Font: Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població. IERMB.*

També els equipaments i els serveis localitzats en aquest entorn més immediat obtenen bones qualificacions pel que fa a la valoració i la percepció per part de la població.

Així, segons es pot observar a la taula següent, al llarg dels últims deu anys, la majoria dels ciutadans valoren de forma positiva els serveis i els equipaments de proximitat, tant si fan referència a l'educació, com als equipaments municipals o a l'oferta comercial. Bona part dels ciutadans opinen que aquests equipaments són suficients. A més a més, la majoria considera que, en quasi tots els casos, el seu estat no solament és bo o molt bo, sinó que no ha empitjorat.

**Taula 1.2.1.2. Valoració dels equipaments. Barcelona, 1995-2005**

<b>Equipaments</b>		<b>1995</b>	<b>2000</b>	<b>2005</b>
<b>Zones verdes</b>	Suficients	51,7	51,3	53,3
	Insuficients	34,9	39,4	33,8
	Molt bon estat/bon estat	68,2	61,9	65,4
	Mal estat/molt mal estat	30,9	35,7	30,6
<b>Parcs infantils</b>	Suficients	44,6	43,7	49,2
	Insuficients	37,6	40,3	34,7
	Molt bon estat/bon estat	63,2	57,6	61,7
	Mal estat/molt mal estat	34,8	38,4	33,3
<b>Equipaments esportius</b>	Suficients	41,0	45,5	48,8
	Insuficients	31,3	28,8	28,5
	Molt bon estat/bon estat	64,3	69,4	63,9
	Mal estat/molt mal estat	29,8	22,3	26,6
<b>Serveis sanitaris</b>	Suficients	61,0	67,7	75,4
	Insuficients	23,1	23,1	18,8
	Molt bon estat/bon estat	77,1	76,5	83,5
	Mal estat/molt mal estat	20,1	18,8	12,1
<b>Guarderies</b>	Suficients	53,2	38,6	37,0
	Insuficients	16,4	22,8	26,5
	Molt bon estat/bon estat	70,1	56,2	57,4
	Mal estat/molt mal estat	15,5	23,0	27,8
<b>Escoles infantils i de primària</b>	Suficients	75,6	63,1	59,0
	Insuficients	13,5	13,2	15,3
	Molt bon estat/bon estat	82,3	69,8	73,9
	Mal estat/molt mal estat	9,3	12,0	13,4
<b>Instituts d'ensenyament secundari</b>	Suficients	50,2	53,1	50,1
	Insuficients	21,2	17,3	18,3
	Molt bon estat/bon estat	73,8	62,8	70,2
	Mal estat/molt mal estat	15,0	15,8	16,5
<b>Existència de centres cívics</b>	Suficients	51,8	52,2	52,3
	Insuficients	19,4	19,3	18,2
	Molt bon estat/bon estat	75,4	67,5	70,7
	Mal estat/molt mal estat	15,0	15,0	17,9
<b>Existència de biblioteques</b>	Suficients	30,5	36,3	50,8
	Insuficients	27,8	27,9	22,1
	Molt bon estat/bon estat	59,5	53,6	73,7
	Mal estat/molt mal estat	30,5	26,1	16,6
<b>Existència de botigues</b>	Suficients	85,5	82,2	85,8
	Insuficients	12,6	15,4	11,5
	Molt bon estat/bon estat	91,1	90,7	87,1
	Mal estat/molt mal estat	7,5	7,0	9,4
<b>Existència de transport públic urbà</b>	Suficients	83,0	81,5	83,8
	Insuficients	15,5	16,6	14,6
	Molt bon estat/bon estat	88,7	85,3	86,5
	Mal estat/molt mal estat	10,1	12,2	9,3

(en % de la població entrevistada. la diferència fins el 100% es deu a les respostes no sap/no contesta).

Font: Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població. IERMB

### 1.2.2. La permanència al barri quan es canvia de residència

A la pregunta «On voldrien viure en cas de canviar de domicili?», l'opció majoritària és al mateix barri, amb més d'un 30% durant tot el decenni de 1990.

**Taula 1.2.2.1. Lloc on pensa traslladar-se la població que preveu canviar de residència (%). Barcelona, 1990-2000**

	1990	1995	2000
<b>Al mateix barri, però en un altre habitatge</b>	32,5	37,6	34,9
<b>A d'altres barris del municipi</b>	22,7	20,1	19,0
<b>A d'altres municipis</b>	18,5	22,6	18,4
<b>NS/NC</b>	26,3	19,7	27,7
<b>Total</b>	100,0	100,0	100,0

submostra formada per la població que té previst canviar de residència en els propers cinc anys.  
Font: Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població. IERMB.

Com es pot veure a la taula següent, el 43,8% de la població ha viscut sempre al mateix barri, tant si ha canviat de residència com si no ho ha fet. Aquesta xifra s'incrementa l'any 2000, quan el percentatge arriba al 50,3%. Les opcions fora del barri, a la resta de Barcelona, o a qualsevol altre lloc, disminueixen.

**Taula 1.2.2.2. Lloc de residència anterior a l'actual (%). Barcelona, 1995-2000**

	1995	2000
<b>Sempre ha viscut en el mateix habitatge</b>	16,6	15,2
<b>Un altre habitatge del mateix barri</b>	27,2	35,1
<b>D'altres barris del municipi</b>	41,2	36,1
<b>D'altres municipis</b>	15,0	13,6
<b>Total</b>	100,0	100,0

Font: Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població. IERMB.

Entre el 1996 i el 2000, l'estratègia residencial de la població de Barcelona amb relació a la destinació quan s'ha produït un canvi d'habitatge, dins la regió metropolitana de Barcelona, consisteix principalment a quedar-se al barri. Durant aquests anys, la taxa d'autocontenció residencial dels barris de Barcelona és del 43,3%; és a dir, gairebé 1 de cada 2 persones de Barcelona que canvien d'habitatge es queden al mateix barri. Aquesta taxa per a tota la ciutat –els ciutadans que en canviar d'habitatge opten per quedar-se a Barcelona– és del 71%: quasi 3 de cada 4 persones de Barcelona que canvien d'habitatge es queden a la ciutat.

### 1.2.3. La utilització de l'oferta comercial i lúdica més propera

Aquesta intensificació de viure al barri també s'expressa mitjançant la utilització de l'oferta comercial i dels serveis i equipaments culturals i de lleure. Durant els darrers temps, aquestes activitats s'han anat desenvolupant en un entorn més proper al lloc de residència. Els ciutadans opten, cada vegada més, per fer activitats al barri, ja que s'hi poden desplaçar a peu i sense consumir gaire temps.

En aquest sentit, segons es pot observar a les taules següents, les compres tenen el barri com a destinació principal, destinació que es va afermant i consolidant al llarg dels anys. En el primer cas, l'any 2000, quasi el 90% de la població compra al barri, 7 punts per sobre de la que ho feia el 1985. Ara bé, no solament les compres més quotidianes es fan en un entorn proper a la residència; també les compres més esporàdiques, més de temporada, es fan al barri, amb un augment de 10 punts respecte del 1985.

Un altre aspecte molt significatiu és la disminució en les preferències d'ús dels serveis comercials que ofereixen els espais més allunyats, com ara d'altres barris del municipi i d'altres municipis, on la compra d'aliments envasats perd més d'un 6% i la de vestits gairebé un 1%.

**Taula 1.2.3.1. Lloc on els membres de la llar compren habitualment els aliments envasats (%). Barcelona, 1985-2000**

	<b>1985</b>	<b>1990</b>	<b>1995</b>	<b>2000</b>
<b>Al mateix barri</b>	82,9	84,6	83,0	89,9
<b>Al centre del municipi</b>	-	1,2	0,9	0,7
<b>A d'altres barris del municipi*</b>	10,4	7	7,3	4,1
<b>A d'altres municipis</b>	1,9	1,1	3,8	2,1
<b>Indistintament</b>	4,7	5,7	4,4	2,8
<b>NS/NC</b>	0,1	0,3	0,6	0,4
<b>Total</b>	100,0	100,0	100,0	100,0

\*L'any 1985 aquesta categoria inclou l'anterior.

Font: Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població. IERMB.

**Taula 1.2.3.2. Lloc on els membres de la llar compren habitualment els vestits i el calçat (%). Barcelona, 1985-2000**

	<b>1985</b>	<b>1990</b>	<b>1995</b>	<b>2000</b>
<b>Al mateix barri</b>	40,9	43,5	54,2	50,9
<b>Al centre del municipi</b>	19,8	7,0	17,1	21,6
<b>A d'altres barris del municipi</b>	8,1	17,0	12,9	7,6
<b>A d'altres municipis</b>	1,2	1,0	0,8	1,1
<b>Indistintament</b>	29,0	29,0	14,3	18,1
<b>NS/NC</b>	1,1	2,4	0,6	0,6
<b>Total</b>	100,0	100,0	100,0	100,0

Font: Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població. IERMB.

Quant a les activitats d'oci, les que es realitzen al barri tenen una presència creixent. Anar a mirar botigues, al cinema, a bars i discoteques, a restaurants, o fins i tot al teatre o a museus i exposicions, incrementa la presència quan la localització és en un entorn immediat.

Aquesta preferència estesa i creixent per satisfer les necessitats d'oci i/o cultura en un entorn proper al lloc de residència respon a diverses raons, de vegades complementàries. En primer lloc, els ciutadans manifesten la voluntat de no esmerçar energies –expressades en temps i diners– a fer activitats allunyades quan també les poden dur a terme en el seu espai de referència. Alhora, però, aquest fet també és una expressió de la política municipal dels últims vint anys a Barcelona, la qual ha

apostat per fer una ciutat policèntrica mitjançant la creació dels eixos de nova centralitat, el reforçament dels districtes –i ara dels barris–, la dotació més equitativa d'equipaments i de serveis sobre el territori, etc. Una conseqüència d'aquesta política són els resultats recollits en aquesta taula, on en cinc anys, la preferència d'anar al cinema al mateix barri –només per citar un exemple– ha passat del 6,2% al 19,9%, perquè ara el barri ofereix aquesta possibilitat.

El mateix fet, però en sentit contrari, és la disminució de la preferència per anar al centre de la ciutat, a d'altres barris de Barcelona o per desplaçar-se fora. En totes i cadascuna d'aquestes destinacions decreix el nombre de ciutadans que les prefereixen per dur-hi a terme les activitats abans esmentades.

També és interessant observar l'augment de l'opció «Indistintament» com a resposta, ja que, tal com s'apuntava en el punt 1.2.1., expressa la indiferència de localització territorial en un àmbit metropolità.

**Taula 1.2.3.3. Lloc on les persones entrevistades realitzen activitats d'oci i de lleure. Barcelona, 1995-2000**

	Mirar botigues		Cinema		Bars, discoteques i pubs		Restaurants		Teatres		Museus i exposicions	
	1995	2000	1995	2000	1995	2000	1995	2000	1995	2000	1995	2000
<b>Al mateix barri de residència</b>	40,8	48,5	6,2	19,4	18,3	19,9	9,9	12,9	2,5	5,0	1,9	4,3
<b>Al centre del seu municipi</b>	35,5	30,4	47,5	29,4	27,3	19,1	18,8	14,6	55,5	42,8	43,2	32,9
<b>A d'altres barris del municipi</b>	11,2	8,3	23,0	17,2	25,7	22,4	24,1	16,8	24,5	16,7	25,6	16,8
<b>A d'altres municipis</b>	0,2	0,6	3,1	2,1	2,9	3,3	4,6	2,9	0,3	0,3	0,4	0,6
<b>Indistintament</b>	12,2	12,1	19,6	29,0	24,7	32,6	41,2	50,1	15,8	31,5	27,1	41,5
<b>NS/NC</b>	0,0	0,1	0,7	2,9	1,1	2,6	1,4	2,6	1,3	3,8	1,8	3,9
<b>Total</b>	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

submostra formada per les persones entrevistades que realitzen cadascuna d'aquestes activitats %.

Font: Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població. IERMB.

### 1.3. LA PROXIMITAT: UN VALOR EN ALÇA?

La ciutat de Barcelona no sembla pas que es dispersi. Quan els ciutadans i ciutadanes reflexionen sobre els aspectes més positius de viure a la ciutat tenen ben presents dos elements: hi ha més de tot i tot està més a prop. Valoren la varietat i la proximitat. És el que indica la taula següent, que reflecteix els aspectes més positius de viure a Barcelona. En primer lloc, i per a gairebé el 20% de la població, l'aspecte més positiu és que hi ha més de tot. En segon lloc, els elements de proximitat a les activitats culturals (11,7%) o als serveis sanitaris (11%) tenen més presència en la resposta dels ciutadans que la possibilitat de trobar feina (10,9%). La proximitat als equipaments de lleure (8,9%) o als serveis comercials (6,7%) també és significativa. Aquesta idea de ciutat on es valora la proximitat indica que la densitat urbana i territorial és important per al futur de les comunitats locals. Es fa difícil man-

tenir vincles de pertinença, de comunitat, d'implicació col·lectiva en un entorn difús. En canvi, un marc on predomina la densitat urbana i territorial facilita les relacions i els intercanvis sense grans costos de mobilitat ni de recursos temporals.

**Taula 1.3.1. Aspecte més positiu de viure a Barcelona (%). 2000**

No n'hi ha cap	3,2
Hi ha més activitat econòmica i més possibilitats de trobar feina	10,9
Proximitat o diversitat de centres de formació	2,6
Proximitat o diversitat de serveis comercials	6,7
Proximitat o diversitat d'equipaments i activitats culturals	11,7
Proximitat o diversitat d'equipaments i activitats de lleure	8,9
Proximitat o diversitat de serveis sanitaris	11,0
Proximitat o diversitat d'un altre tipus de serveis	1,0
Millor qualitat de vida	10,1
Hi ha més de tot	19,6
Cosmopolita	4,6
Bon transport urbà	3,6
Localització, mar, clima	4,9
Un altre aspecte	1,3

Font: Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població. IERMB.

La doble dinàmica territorial que s'ha apuntat en aquest apartat i en què alhora van guanyant terreny els desplaçaments més allunyats, els que impliquen més distància i els més propers, els que es duen a terme al mateix barri, **imposa unes noves pautes de desplaçament**. Aquestes pautes s'expressen en sentit divers i fins i tot contrari, ja que d'una banda es consoliden els desplaçaments que es poden fer a peu o amb mitjans de transport col·lectiu (autobús i metro), i de l'altra s'imposa el transport privat com a pràcticament l'única alternativa possible que garanteix l'accessibilitat en un espai metropolitana cada vegada més dispers i especialitzat. La distància es relaciona amb mitjans de transport concrets que comporten uns temps de recorreguts, una velocitat i una despesa energètica desiguals.

## 1.4. RESUM

En aquest capítol s'ha explicat que el temps de desplaçament ve determinat, entre d'altres motius, per les dinàmiques territorials que es deriven de l'ordenació del territori i de les xarxes que structuren la mobilitat de la població. A la regió de Barcelona, aquestes dinàmiques territorials són el resultat de dos processos que poden semblar contradictoris, però que des d'una perspectiva temporal són complementaris.

En primer lloc, la ciutat ha esdevingut metropolitana; és a dir, la seva realitat territorial cada cop està més marcada per fenòmens de dispersió, d'integració i d'especialització funcional. D'aquesta circumstància se'n deriven diverses conseqüències, com ara el fet que en els darrers vint anys no hagi parat d'augmentar la proporció de ciutadans que treballen fora del seu municipi de residència, especialment a la segona corona metropolitana. Tot i així, l'any 2000 encara hi ha un 73,6% dels residents a Barcelona que treballen en aquesta mateixa ciutat.



En segon lloc, cal remarcar que aquesta dispersió territorial de les activitats conviu amb un fenomen contraposat: l'ús del barri s'intensifica. Allà on els ciutadans i ciutadanes de Barcelona perceben que hi ha una millor qualitat de vida, on volen viure o voldrien continuar vivint (si tinguessin la intenció de canviar d'habitatge) és el mateix barri. Aquest és l'àmbit on resideixen les persones amb què es relacionen més sovint, on es fan les compres (siguin productes frescos o no), on es va al cinema i també al restaurant. A més, aquesta tendència a usar el barri de residència s'intensifica en els darrers anys.

Tot això dona lloc a una situació en què l'allargament de les distàncies i del consegüent temps de desplaçament al treball es compensa mitjançant d'altres activitats quotidianes (siguin de freqüència diària o no), cada cop més properes al lloc de residència i que requereixen desplaçaments curts, tant pel que fa al temps com a la distància.

## 2. ELS USOS SOCIALS DEL TEMPS

Per poder valorar el temps de la mobilitat cal dimensionar el temps de les activitats quotidianes. En el marc de les 24 hores que determinen una jornada, o dels 7 dies que componen una setmana, el temps dedicat als desplaçaments té un valor amb relació al temps dedicat a d'altres activitats. L'objectiu d'aquest capítol és dimensionar aquestes activitats quotidianes en unitats de temps, en forma de treball –a dins i fora de la llar– i de temps lliure, així com observar les diferències que puguin presentar diversos segments de la població desglossats per edat, gènere, nivell d'estudis, etc. El capítol següent tracta exclusivament del temps dedicat als desplaçaments.

El temps, però, no es una variable fragmentada segons les activitats, sinó que s'expressa mitjançant unes unitats dimensionades per dies o setmanes. És el que s'anomena «temps de la vida quotidiana». La segona part d'aquest capítol analitza aquest temps amb relació a la convivència temporal de les diferents activitats; una convivència que s'expressa mitjançant conflictes i complementarietats entre els diferents temps.

### 2.1. TOTES LES ACTIVITATS REQUEREIXEN TEMPS

Les activitats quotidianes, moltes d'elles diàries, comporten un consum de temps, sovint molt elevat. El treball, els afers domèstics, el lleure, l'educació i la mobilitat són activitats que es duen a terme en llocs concrets i que exigeixen destinar-hi un temps diari.

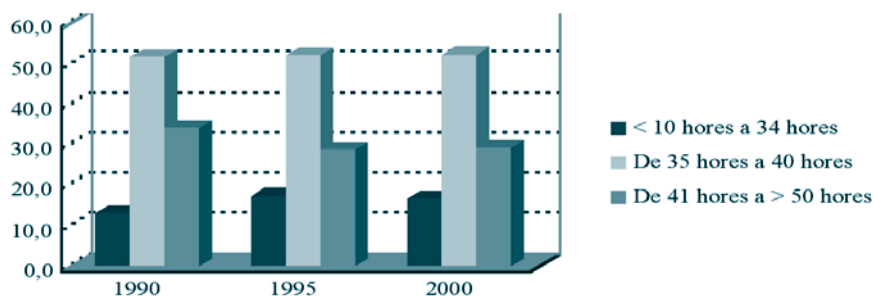
#### 2.1.1. El temps de treball mercantil

El treball és una de les activitats quotidianes que té una presència més central i contundent en la distribució horària diària de la població activa (de 16 a 65 anys). Més enllà de les 35 i 40 hores de la setmana laboral estàndard, la població expressa unes situacions força diverses, sovint relacionades amb les diferents característiques personals: edat, gènere, nivell d'estudis i categoria socioprofessional.

La mitjana d'hores setmanals treballades pel conjunt de la població de Barcelona és de 40 hores i 24 minuts, xifra que s'ha mantingut força estable en els últims anys. A la taula s'observa que la població que treballa 40 hores la setmana o més tendeix a disminuir, mentre que la que treballa menys de 34 hores augmenta, tant si es tracta

de mitja jornada com de jornada completa. Els anys 1990 i 2000, el 91,3% i el 88,9% de la població, respectivament, treballava entre 5 i 6 dies la setmana.

### Gràfic 2.1.1.1. Hores treballades per la població ocupada durant la darrera setmana. Barcelona, 1990-2000



submostra formada per la població ocupada %.

Font: Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població. IERMB.

El nombre d'hores treballades per grups d'edat augmenta en la mesura en què aquesta s'incrementa. Com es pot veure a la taula següent, mentre que els joves de menys de 25 anys no arriben a treballar 36 hores de mitjana, les persones de més de 55 n'arriben a treballar quasi 43. La diferència entre els uns i els altres és de gairebé 7 hores; és a dir, un dia sencer de feina. Aquesta diferència és conseqüència del fet que els joves treballen molt més a mitja jornada: quasi el 32% dels joves treballen menys de 34 hores setmanals, gairebé el doble del que declaren les edats superiors, on els percentatges corresponents a aquesta quantitat d'hores se situen entre el 15,3% i el 16,3%. També els ocupats que treballen setmanes de més de 45 hores van augmentant amb l'edat. En qualsevol cas, en tots els grups d'edat, el gruix de la població declara treballar al voltant de les 40 hores.

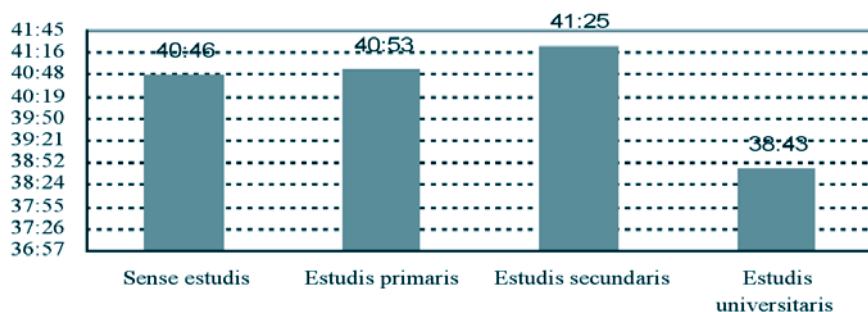
### Taula 2.1.1.1. Hores treballades per la població ocupada durant l'última setmana, segons grups d'edat (%). Barcelona, 2000

	Menys de				
	25 anys	25-34 anys	35-44 anys	45-54 anys	55-64 anys
<b>Menys d'11 hores</b>	2,9	1,4	1,8	1,3	0,0
<b>11-34 hores</b>	29,0	14,1	14,5	14,0	11,7
<b>35-45 hores</b>	53,8	63,4	61,5	55,1	56,0
<b>Més de 45 hores</b>	14,2	18,6	21,4	25,5	31,4
<b>NS/NC</b>	0,0	2,5	1,0	4,1	0,9
<b>Total</b>	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
<b>Mitjana (h, min)</b>	35,59	39,48	40,16	41,40	42,53

Font: Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població. IERMB.

Segons el nivell d'estudis, la diferència d'hores treballades entre la població ocupada no és gaire significativa. Els valors més baixos corresponen als que tenen estudis universitaris, amb 38,43 hores treballades, seguits dels que no tenen estudis, amb 40,46 hores, dels que tenen estudis primaris, amb 40,53 hores, i dels que tenen estudis secundaris, amb un total de 41,25 hores de treball la setmana.

**Gràfic 2.1.1.2. Hores treballades per la població ocupada durant l'última setmana, segons estudis acabats. Barcelona, 2000**

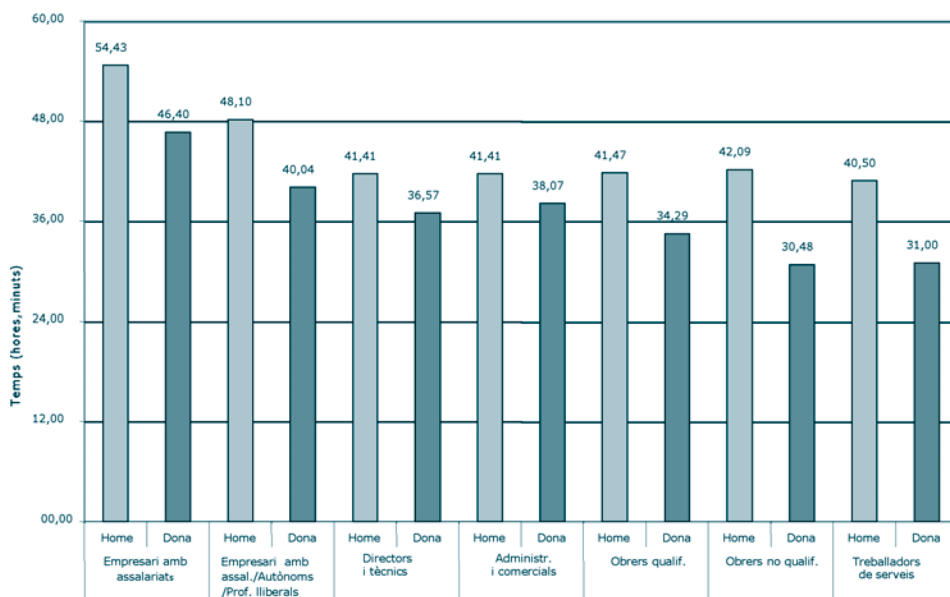


Submostra formada per la població ocupada.

Font: Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població. IERMB.

En canvi, les característiques que sí semblen influir en les hores que s'acaben treballant al llarg d'una setmana són el gènere i la categoria professional. Com es pot veure al gràfic següent, en les set categories professionals, les dones declaren treballar menys hores que la població masculina, que en tots els casos dedica més de 40 hores la setmana al treball mercantil, sigui quina sigui la feina que realitzi. Els homes amb més dedicació temporal al treball són els empresaris amb assalariats (54,43 hores). També les dones d'aquesta categoria són les que hi dediquen més temps (46,40 hores). Les dones amb menys qualificacions professionals (les obreres qualificades i no qualificades i les treballadores de serveis) no arriben a treballar, de mitjana, la jornada laboral completa, ja que en cap cas assolixen les 35 hores de treball la setmana. Els homes amb menys dedicació són els administratius i els comercials, amb 41,41 hores setmanals.

**Gràfic 2.1.1.3. Hores treballades per la població ocupada durant l'última setmana, segons categoria professional i sexe. Barcelona, 2000**



Submostra formada per la població ocupada.

Font: Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població. ERMB.

## 2.1.2. El temps de treball domèstic

El treball domèstic –una altra de les grans categories de temps quotidià– ha anat canviant al llarg dels darrers anys, i malgrat que el nombre d'hores de dedicació ha disminuït, ara sembla que un percentatge més elevat de la població hi participa.

La dedicació mitjana diària ha passat de les 2:39 hores a les 2:09 hores. El canvi se situa, bàsicament, en les franges més extremes: ha disminuït en la població que diu que no hi dedica temps i en la que hi dedica més de 6 hores diàries. Com es pot observar a la taula, a la dècada de 1990, la població que no dedica temps a aquesta activitat ha disminuït fins a situar-se gairebé a la meitat, passant de representar el 23,1% de la població al 12,5%. L'any 2000 el gruix de la població –un 47,1%– se situa en la categoria dels que hi dediquen un màxim de 2 hores diàries. El 31,6% de la població hi dedica entre 2 i 6 hores diàries. Com es pot observar, al llarg de la dècada de 1990 la població s'ha anat situant en les categories intermèdies: menys de 2 hores, amb quasi el 50% de la població.

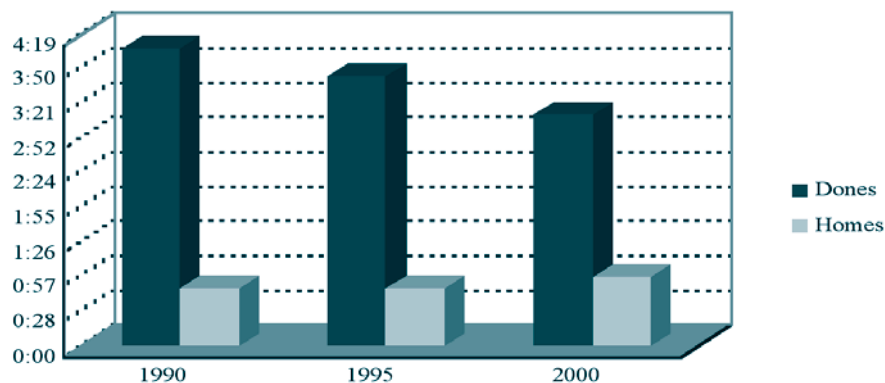
**Taula 2.1.2.1. Hores diàries que les persones dediquen a les tasques de la llar (%). Barcelona, 1990-2000**

	1990	1995	2000
<b>Cap hora</b>	23,1	18,0	12,5
<b>&lt; 2 hores</b>	34,1	39,9	47,1
<b>De 2 a 6 hores</b>	28,9	32,3	31,6
<b>&gt; 6 hores</b>	11,9	8,7	5,0
<b>NS/NC</b>	2,0	1,1	3,8

Font: Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població. IERMB.

Ara bé, no tota la població dedica el mateix temps a les tasques de la llar. La diferència més important s'observa entre els homes i les dones. Mentre que ells hi dediquen poc menys d'1 hora, i al llarg de la dècada de 1990 hi han incorporat 10 minuts, passant de 48 a 58 minuts, elles han passat de dedicar-hi una mitjana de poc més de 4 hores diàries a poc més de 3. Sembla que les diferències es van reduint, encara que de forma molt lenta.

**Gràfic 2.1.2.1. Hores diàries que la població dedica a les tasques de la llar, segons sexe. Barcelona, 1990-2000**



submostra formada per la població ocupada %.

Font: Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població. IERMB.

L'edat també és una variable que modula les hores que la població dedica a les tasques de la llar. Així, per exemple, la taula següent ens indica, per trams d'edat, les persones que dediquen 1 hora diària com a màxim a les feines domèstiques, i les que hi dediquen entre 2 i 3 hores diàries. Com s'observa en el primer cas, la població en aquesta situació decreix en la mesura en què augmenta l'edat: en el cas dels menors de 25 anys, el 61,9% no hi dedica més d'1 hora; en els de més de 55, aquesta proporció se situa per sota del 20%. La dinàmica s'inverteix per a la població que diu dedicar-hi entre 2 i 3 hores: la població menor de 25 anys només representa el 3,5% i la de més de 55 anys supera el 15%.

**Taula 2.1.2.2. Hores diàries que la població dedica a les tasques de la llar, segons l'edat de la persona entrevistada. Barcelona, 2000**

	Menys de					Més de
	25 anys	25-34 anys	35-44 anys	45-54 anys	55-64 anys	65 anys
<b>1 hora o menys</b>	61,9	42,6	30,2	26,2	19,9	15,1
<b>De 2h a 3h</b>	3,5	10,3	11,2	13,0	16,0	15,5
<b>La resta</b>	34,6	47,1	58,6	60,8	64,1	69,4
	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Font: Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població. IERMB.

La categoria socioprofessional de la població també influeix en la dedicació al temps domèstic. Els que hi dediquen menys d'1 hora al dia se situen en les franges més elevades, mentre que els que declaren destinar-hi entre 3 i 6 hores se situen en les categories inferiors.

**Taula 2.1.2.3. Mitjana d'hores diàries que la població dedica a les tasques de la llar, segons la categoria professional de la persona entrevistada. Barcelona, 2000**

	Alta	Mitjana	Baixa
<b>1 hora o menys</b>	41,7	31,3	24,4
<b>De 3 a 6 hores</b>	10,8	18,1	23,1
<b>La resta</b>	47,5	50,6	52,5
	100,0	100,0	100,0

Font: Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població. IERMB.

### 2.1.3. El temps lliure i de lleure

Encara que no es disposa de la quantitat exacta de temps que la població dedica al lleure, sí que es coneix la percepció de si se'n té poc o molt. Com s'observa a la taula, entre el 1995 i el 2000, la població que declara tenir poc temps passa del 31,6% al 34% i, per contra, la que manifesta tenir-ne molt disminueix en 5 punts.

**Taula 2.1.3.1. Opinió de les persones entrevistades sobre la seva disponibilitat de temps lliure. Barcelona, 1995-2000**

	1995	2000
<b>Poc</b>	31,6	34,0
<b>Bastant</b>	34,4	35,1
<b>Molt</b>	34,0	29,9
<b>NS/NC</b>	0,1	1,0
<b>Total</b>	100,0	100,0

Font: Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població. IERMB.

La mitjana d'hores de son de la població de Barcelona és de 7 hores i 48 minuts, però, tal com s'observa a la taula, es produeixen algunes diferències segons el sexe, l'edat, el nivell d'estudis i la situació laboral. Els homes dormen 20 minuts menys que les dones: 7,38 i 7,58, respectivament. Les hores de son augmenten amb l'edat; els menors de 25 anys dormen 7,18 hores i els de més de 65 anys gairebé arriben a les 9 hores. Les persones amb més estudis dormen menys. Així, la població amb estudis universitaris o secundaris declaren unes 7,25 hores de son, mentre que els que no tenen estudis quasi arriben a les 9 hores (8,54). Pel que fa a la situació professional, els ocupats són els que dormen menys (7,10) i els inactius els que dormen més (8,29).

**Taula 2.1.3.2. Hores de descans de la població, segons les característiques sociodemogràfiques de les persones entrevistades. Barcelona, 2000**

Característiques de la població		Hores de son
<b>Barcelona</b>		7,48
<b>Sexe</b>	Home	7,38
	Dona	7,58
<b>Edat</b>	Menys de 25 anys	7,18
	25-34 anys	7,19
	35-44 anys	7,19
	45-64 anys	7,50
	65 anys i més	8,56
<b>Nivell d'estudis</b>	Sense estudis	8,54
	Estudis primaris	8,02
	Estudis secundaris	7,24
	Estudis universitaris	7,25
<b>Situació laboral</b>	Ocupat/da	7,10
	Aturat/da	8,00
	Inactiu/va	8,29

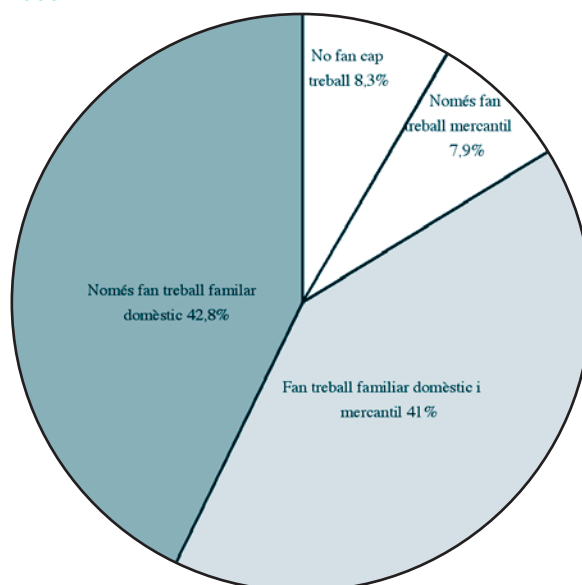
Font: Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població. IERMB.

## 2.2. EL TEMPS DE LA VIDA QUOTIDIANA: LA CONVIVÈNCIA DE LES ACTIVITATS

Si les activitats es donen al llarg del dia en llocs diferents, el temps s'expressa com un continu que en molts casos conflueix i entra en conflicte. Aquí, a diferència del que hem fet a l'apartat anterior, no es tracta de quantificar el temps de cada activitat, sinó de veure com es poden compatibilitzar les activitats a través dels temps esmerçats en les càrregues globals de treball, sigui mercantil o domèstic, i de conèixer la valoració de la disponibilitat de temps lliure. D'aquesta forma es pot determinar el percentatge de temps obligat de la vida quotidiana, tant si és remunerat com si no ho és, tot contrastant-lo amb la percepció del temps lliure. Per tant, es facilita informació sobre els temps objectius i subjectius i s'analitzen les confluències.

El gràfic indica el percentatge de la població que participa en el treball domèstic i/o en el mercantil. Com es pot apreciar, menys d'un 10% de la població declara no participar en cap d'ells; el 7,9% només dedica el seu temps de treball a activitats mercantils; el 42,8% només a activitats domèstiques. El 41% de la població és el que comptabilitza les dues activitats laborals, la mercantil i la domèstica. Per tant, les dobles presències de temps i d'activitats es donen en aquest 40% i escaig de la població.

**Gràfic 2.2.1. Participació de la població de Barcelona en el treball. Barcelona, 2000**



Font: Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població. IERMB.

A la taula següent es valoren, per tres trams d'edats (joves, adults i gent gran), els temps mitjans de treball mercantil i domèstic, i el total setmanal, alhora que es relacionen aquestes càrregues de treball amb la percepció de temps lliure i amb el percentatge de temps ocupat del total setmanal. La població d'entre 25 i 64 anys és la que té més càrrega de treball total setmanal (44,11); és a dir, més del doble de la càrrega de treball que suporta la població jove (19,48) i la població gran (20,47 hores). També és la que té el temps total setmanal –més del 25%– més ocupat, i la que declara una valoració menor pel que fa a la disponibilitat de temps lliure.



**Taula 2.2.1. Càrrega total del temps de treball i valoració del temps lliure, per grups d'edat. Barcelona, 2000**

	Temps de treball mercantil		Temps de treball familiar domèstic		Càrrega total setmanal		Valoració de disponibilitat de temps lliure		% temps ocupat en treball a la setmana	
<b>Menys 25 anys</b>	14,25		05,19		19,48		4,5		11,8	
<b>25-64 anys</b>	29,01		15,10		44,11		4,2		26,3	
<b>65 i més anys</b>	01,08		19,39		20,47		6,9		12,4	

mitjana d'una valoració de l'1 (= molt poc temps lliure) al 9 (=molt temps lliure).

Font: Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població. IERMB.

Si la mateixa distribució de càrrega de treball per edats se separa per gèneres, s'observen algunes diferències significatives. Pel que fa al temps de treball mercantil, les dones, com hem vist abans, hi dediquen menys hores, i aquesta diferència va augmentant amb l'edat. Entre les persones de menys de 25 anys, les dones treballen unes 4 hores menys de mitjana; entre les de 25 i 44 anys, la diferència és de 6 hores, i entre les de 45 i 64 anys, els homes treballen, de mitjana setmanal, unes 9 hores més que les dones.

La diferència entre gèneres apreciada en el temps de treball domèstic guarda una relació inversa amb l'edat respecte de l'observada en el treball mercantil. En totes les edats, les dones dediquen més temps a aquesta tasca, però les diferències són menors com menys anys es tenen. Entre les persones menors de 25 anys, la diferència és d'1 hora; entre les de 25 a 44 anys, de 9 hores setmanals; i entre les de 44 a 64 anys, de 12. Aquestes diferències entre gèneres i edats fan que la càrrega total setmanal varii força i que només en la franja de persones més joves les dones tinguin una càrrega menor. En els altres dos segments d'edat, la població femenina té una càrrega total setmanal que supera en 2 o 3 hores la que suporta la població masculina. La disponibilitat de temps lliure és força similar, en especial per sota dels 44 anys. Per sobre d'aquesta edat, i fins als 64 anys, les dones declaren tenir menys disponibilitat de temps lliure.

**Taula 2.2.2. Càrrega total de treball i valoració del temps lliure de la població de Barcelona que realitza treball mercantil i familiar domèstic, segons edat i sexe. Barcelona, 2000**

	Temps de treball mercantil		Temps de treball familiar domèstic		Càrrega total setmanal		Valoració de disponibilitat de temps lliure <sup>1</sup>		% temps ocupat en treball a la setmana <sup>2</sup>	
	Homes	Dones	Homes	Dones	Homes	Dones	Homes	Dones	Homes	Dones
<b>Menys de 25 anys</b>	12,53	08,39	6,15	7,08	43,08	39,47	4,1	4,1	25,7	23,7
<b>25-44</b>	42,53	36,41	7,55	17,15	50,48	53,56	3,8	3,7	30,2	32,1
<b>45-64 anys</b>	44,50	35,42	7,43	19,31	52,33	55,13	4,1	3,5	31,3	32,9
<b>65 anys i més<sup>3</sup></b>	19,48	37,49	8,51	36,14	52,39	74,03	3,4	4,9	31,3	44,1

<sup>1</sup>mitjana d'una valoració de l'1 (= molt poc temps lliure) al 9 (=molt temps lliure).

<sup>2</sup>El percentatge de temps ocupat en treball a la setmana es calcula a partir del total d'hores que resulten de comptabilitzar sencers els set dies de la setmana.

<sup>3</sup>Resultats no significatius, ja que els efectius són insuficients.

Font: Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població. IERMB.

## 2.3. RESUM

S'ha iniciat el present capítol descrivint com conviu el temps de desplaçament amb el temps dedicat a la resta d'activitats quotidianes, tots ells emmarcats en les 24 hores de la jornada i els 7 dies de la setmana. Això s'ha mostrat a partir d'exemples sobre el temps dedicat a les tasques diàries, com ara el treball mercantil, que per a la majoria dels barcelonins i barcelonines es tradueix en una dedicació setmanal d'unes 40 hores; el treball domèstic, que s'emporta unes 15 hores; i dormir, que suposa una mitjana de 54 hores. Tanmateix, i malgrat que aquestes mitjanes setmanals signifiquen atorgar una dimensió temporal a les activitats quotidianes, aquestes també s'han pogut matisar amb relació al gènere, l'edat, la situació professional i el nivell d'estudis. Segons s'ha observat, aquestes característiques –sobretot el gènere i l'edat– modulen la dedicació temporal a les activitats abans esmentades.

La càrrega de treball –expressada en unitats de temps– que suporta cada segment de la població fa que les valoracions sobre la disponibilitat de temps lliure siguin força diferents i estiguin determinades per l'activitat laboral. Així, les persones que expressen més satisfacció amb la quantitat de temps lliure són les que ja no tenen obligacions laborals: les persones de més de 65 anys. Tal com es veurà en el capítol següent, aquestes diferències de càrregues temporals segons els segments de la població també s'aprecien en el temps de la mobilitat.



## 3. ANÀLISI DELS TEMPS DE DESPLAÇAMENT

El temps és un tot continu que dediquem a diferents activitats. Com hem vist en l'apartat 2.1., l'ús social del temps es distribueix segons tres grans activitats: el treball mercantil, el domèstic i el lleure. La convivència d'aquestes activitats, que en l'apartat 2.2. hem anomenat «el temps de la vida quotidiana», sovint resulta possible gràcies a la mobilitat: el cúmul de desplaçaments que permeten d'arribar als llocs on es duen a terme les diferents activitats diàries. En aquest capítol s'analitza aquest temps de desplaçament. Primer, com una quantitat mitjana que afecta quasi tota la població; després, amb relació als diferents motius que originen la mobilitat i amb relació als mitjans de transport emprats, segons els col·lectius de ciutadans agrupats per gènere, edat, nivell socioeconòmic i lloc de residència.

Els mitjans de transport emprats són un dels elements essencials per contextualitzar els temps de desplaçament, ja que d'ells depèn la velocitat, que és la relació entre la distància i el temps. Per entendre els temps de la mobilitat, hem de poder valorar les velocitats i les distàncies.

### 3.1. QUI ES DESPLAÇA I QUANT DE TEMPS

Segons l'enquesta *Usos del temps i de l'espai públic, 2005*, elaborada per l'Ajuntament de Barcelona<sup>1</sup>, on es valora la participació dels ciutadans en les tasques quotidianes, després de dormir i de menjar –activitats que realitza la totalitat de la població–, el 85,8% declara que es desplaça. Aquest percentatge situa el desplaçament en el tercer lloc del rànquing d'activitats, per davant de les tasques domèstiques (82,9%), les activitats de temps lliure personal (78,9%), el treball mercantil (52,0%), tenir cura de persones dependents (35,1%) o estudiar (22,9%). Per tant, la majoria dels ciutadans i ciutadanes de Barcelona diuen que es desplacen per la ciutat, cosa que fa que la mobilitat sigui una activitat en què hi participen tot tipus de persones per arribar a llocs molt diversos i per motius diferents, utilitzant qualsevol mitjà de transport.

Diferents anàlisis<sup>2</sup> han avaluat el temps total que els barcelonins i barcelonines destinen cada dia al desplaçament. Els resultats obtinguts són força semblants: entre

<sup>1</sup> *Enquesta Usos del temps i de l'espai públic, 2005, elaborada per l'Ajuntament de Barcelona. Té una mostra de 800 persones de 16 anys i més, residents a Barcelona.*

<sup>2</sup> *S'han utilitzat dades procedents de tres estudis:*

- *Enquesta de mobilitat en dies feiners, 2005.*

- *Enquesta dels usos del temps i de l'espai públic, 2005.*

- *Enquesta de la regió de Barcelona sobre condicions de vida i hàbits de la població, 2000.*

1 hora i 20 minuts, 1 hora i 26 minuts i 1 hora i 35 minuts. La similitud d'aquestes xifres ens indica que els ciutadans de Barcelona utilitzen al voltant d'1 hora i 30 minuts al dia per moure's: gairebé el mateix temps que dediquen a menjar (1h:36) i poc menys de la mitjana destinada a les tasques domèstiques (2h:01).

Al llarg del present capítol s'aprofundeix en les dades aportades per aquests estudis, alhora que es vinculen als principals col·lectius i àmbits territorials en què es poden agrupar els ciutadans. Per regla general, els resultats es tractaran segmentats per:

- Gènere: homes i dones.
- Edat: joves (16-29 anys), adults (30-64 anys) i grans (65+ anys).
- Situació laboral: estudiants, tasques de la llar, jubilats/pensionistes, actius ocupats i actius en atur.
- Àmbits de residència: Barcelona ciutat, la resta de l'AMB<sup>3</sup>, i la resta de la RMB<sup>4</sup>.

Un exercici interessant per interpretar les dades que s'exposaran en aquest capítol consisteix a fer una comparació amb el nostre marc internacional de referència: els països de la Unió Europea. Malgrat que les dades originals obtingudes a cada país són força divergents per raons metodològiques, l'Eurostat ha fet un esforç de síntesi, tal com mostren els gràfics següents. En els països que ofereixen dades, el temps de desplaçament diari oscil·la entre els 60 i els 90 minuts; així, els residents a Barcelona quedarien ubicats en l'extrem superior d'aquest interval.

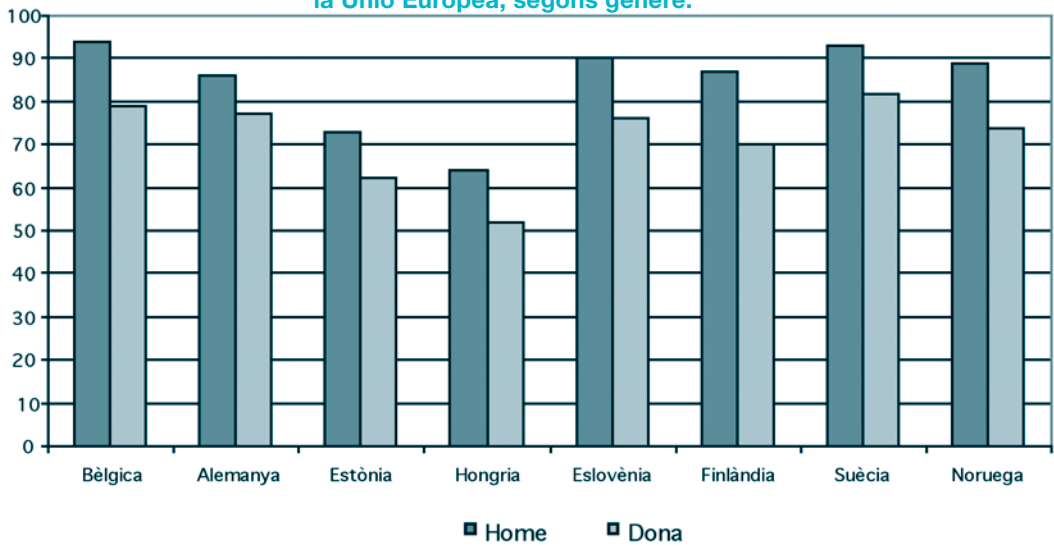
Les dades europees també mostren les diferències per gènere i edat que es registren en el cas barceloní. Els homes tenen un temps de desplaçament mitjà que supera en 13 minuts al de les dones. Quant a l'edat, els temps de desplaçament més elevats es donen entre els joves, i els menors entre les persones més grans. És a dir, com més avançada és l'edat, més reduït és el temps de desplaçament, tot i que aquest fenomen és més acusat entre les dones.

Tots els patrons descrits per l'Eurostat es reproduïxen en la descripció que es farà del cas dels residents a Barcelona, si bé se'n podran extreure més precisions gràcies a les diferents enquestes que s'han realitzat en aquest àmbit.

<sup>3</sup> La resta de l'àrea metropolitana de Barcelona (AMB) la constitueixen els municipis següents: Badalona, Castelldefels, Cornellà, El Prat, Esplugues, Gavà, l'Hospitalet, Montcada i Reixac, Montgat, St. Boi, St. Adrià de Besòs, St. Feliu, St. Joan Despi, St. Just Desvern, Sta. Coloma de Gramenet, Tiana i Viladecans.

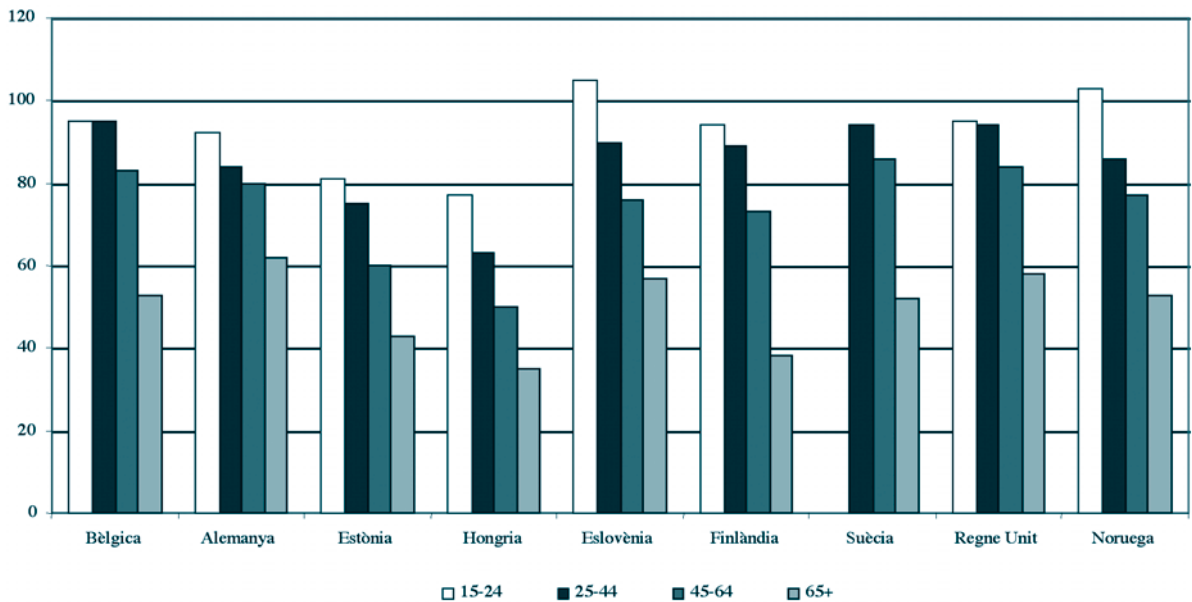
<sup>4</sup> La resta de la regió metropolitana de Barcelona (RMB) comprèn tots els municipis de les comarques de l'Alt Penedès, Baix Llobregat, Barcelonès, Garraf, Maresme, Vallès Occidental i Vallès Oriental, excepte Barcelona i els municipis que constitueixen la resta de l'AMB.

**Gràfic 3.1.1. Temps de desplaçament diari (minuts) a països de la Unió Europea, segons gènere.**



Font: Eurostat. Les dades dels diferents països oscil·len entre el 1998 i el 2002.

**Gràfic 3.1.2. Temps de desplaçament diari (minuts) a països de la Unió Europea, segons edat.**



Font: Eurostat. Les dades dels diferents països oscil·len entre el 1998 i el 2002.

## 3.2. ELS MOTIUS DE DESPLAÇAMENT I ELS TEMPS

Un dels aspectes fonamentals per entendre el temps de la mobilitat és l'anàlisi dels motius que originen els desplaçaments. Les dades disponibles permeten de distingir fins a 14 motius diferents que originen desplaçaments de forma quotidiana, alguns amb una freqüència diària, i cadascun d'ells caracteritzat per un temps mitjà de desplaçament.

Aquests motius també es poden associar a diferents col·lectius ciutadans per tal d'esbrinar si els temps de cadascun d'ells presenten diferències significatives. Així, es distingeix segons el gènere, l'edat, la situació laboral i l'àrea de residència dels diferents col·lectius. L'anàlisi dels temps associats als motius de cadascun d'ells permet d'emmarcar i definir el temps social de la mobilitat. A més de valorar la quantitat de temps esmerçat en els desplaçaments, d'acord amb cadascun dels motius, també cal establir una relació amb els diferents grups socials definits segons les variables emprades. En definitiva, es tracta de contextualitzar el temps segons els motius pels quals ens movem i segons qui es desplaça.

### 3.2.1. Els motius: tot allò que ens fa sortir de casa

L'Enquesta de mobilitat en dies feiners (EMEF)<sup>5</sup> defineix fins a 14 motius que donen peu a la necessitat de moure's al llarg dels 5 dies feiners setmanals. Aquests motius s'han agrupat en els que tenen una freqüència diària i els que no la tenen. Els primers són: anar a la feina, anar a casa, fer l'última tornada a casa, estudiar, acompanyar persones (per exemple, portar els infants a l'escola), fer compres quotidianes i dinar (fora de casa) en un dia feiner. Els motius que s'han considerat de freqüència més irregular i no diària són: anar a la segona residència, passejar, fer gestions personals, visitar amics o familiars, anar al metge o a l'hospital, realitzar activitats d'oci i compres no quotidianes. L'anàlisi dels motius es farà amb relació a aquestes dues categories, cadascuna de les quals n'agrupa set de diferents.

Malgrat que anar a la feina és un motiu més dels abans esmentats, amb una freqüència diària i una categoria i importància iguals als de la resta, durant anys les anàlisis i les metodologies emprades li han atorgat un rang superior<sup>6</sup>. Tant és així, que la mobilitat s'identificava gairebé de forma exclusiva amb aquest únic motiu, raó per la qual moltes de les fonts d'informació existents només disposen de dades referides a aquest desplaçament. Tanmateix, segons l'Enquesta de mobilitat en dies feiners, 2005, els desplaçaments per motiu de treball només representen el 19,8% del total; la resta són tornades a casa (44,9%) i d'altres motius, com ara estudiar, comprar, acompanyar persones, etc. (35,3%). Per tant, si exclouem la tornada a casa, comprovarem que per cada desplaçament que es produeix per anar a treballar, se'n fan 1,8 per d'altres motius; és a dir, gairebé el doble.

<sup>5</sup> Enquesta de mobilitat en dies feiners, 2005, elaborada per l'Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona per encàrrec de l'Autoritat del Transport Metropolità i l'Ajuntament de Barcelona. Té una mostra de 4.753 persones de 16 anys i més, residents a la regió metropolitana de Barcelona, de les quals 1.590 resideixen a la capital.

<sup>6</sup> Normalment, al nostre país, els desplaçaments per motius de treball i d'estudis s'han definit com a «mobilitat obligada», atorgant-los així un caràcter preferencial sobre tota la resta de motius de desplaçament: els «no obligats». D'acord amb els tipus de desplaçaments que agrupa, la «mobilitat obligada» dibuixa el patró de desplaçaments del pater familiae d'unes dècades enrere, mentre que la mobilitat «no obligada» s'assimila més a les pautes de les dones, els nens i les persones grans. Així, el model de la «mobilitat obligada» ofereix una representació molt limitada i socialment esbiaixada del conjunt de desplaçaments dels ciutadans (Miralles-Guasch, 2002).

Aprofitant que es disposa de més informació sobre aquest motiu que sobre la resta, primer s'analitzarà el temps amb relació al treball, tenint present la seva representativitat limitada sobre el conjunt de la mobilitat. Es faran servir les dades que aporta l'Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població (que permet de disposar d'informació des del 1985), i tot seguit es farà referència a la resta de motius de desplaçament.

### - El temps de desplaçament per anar a la feina

Segons l'*Enquesta de la regió de Barcelona sobre condicions de vida i hàbits de la població, 2000*<sup>7</sup>, entre el 1985 i el 2000 augmenten els desplaçaments que tenen una durada d'entre 15 i 30 minuts, passant del 41,4% al 50,1%, mentre que disminueixen els més extrems: els de menys de 15 minuts i els de més de 30. Aquesta dinàmica fa que la mitjana se situï al voltant dels 25 minuts diaris de temps de desplaçament de casa a la feina, mitjana que entre el 1995 i el 2000 ha augmentat en 1 minut.

**Taula 3.2.1.1. Temps de desplaçament al treball (només l'anada) de la població ocupada. Barcelona, 1985-2000**

	1985	1990	1995	2000
Menys de 15 minuts	30,3	27,9	24,2	21,5
De 15 a 30 minuts	41,4	39,8	51,1	50,1
De 31 a 45 minuts	15,2	16,2	11,9	14,1
Més de 45 minuts	8,6	12,2	7,3	6,8
És irregular	4,4	3,9	5,3	5,6
NS/NC	0,1	0,0	0,2	1,9
<b>Total</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>
Temps mitjà (en minuts)	-	-	24:30	25:26

*submostra formada per la població ocupada que treballa fora del seu domicili %.*

*Font: Enquesta de la regió de Barcelona sobre condicions de vida i hàbits de la població, 2000. IERMB.*

Segons les característiques sociodemogràfiques de les persones entrevistades, l'any 2000 els temps de desplaçament no varien de forma substancial. Així, a la taula següent s'observa que els homes i les dones dediquen un temps de trajecte similar. Pel que fa a l'edat, les persones d'entre 35-44 anys són les que presenten una mitjana de temps més elevada (26,06). Amb relació al nivell d'estudis, les que no tenen estudis (29,46) i les que tenen estudis superiors (27,15) són les que s'identifiquen amb unes mitjanes més elevades. La categoria professional mitjana és la que dedica més temps als desplaçaments per anar a la feina (26,37).

<sup>7</sup> *Enquesta de la regió de Barcelona sobre condicions de vida i hàbits de la població, 2000, elaborada per l'Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona per encàrrec de la Diputació de Barcelona i la Mancomunitat de Municipis de l'AMB. Té una mostra de 6.830 persones de 18 anys i més, residents a la província de Barcelona.*



**Taula 3.2.1.2. Temps de desplaçament (només anada) a la feina, segons les característiques sociodemogràfiques de les persones entrevistades. Barcelona, 2000**

	<b>Característiques</b>	<b>Temps</b>
<b>Barcelona</b>	Total	25,26
<b>Sexe</b>	Home	25,39
	Dona	25,10
<b>Edat</b>	Menys de 25 anys	25,01
	25-34 anys	25,22
	35-44 anys	26,06
	45-54 anys	24,57
	55-64 anys	25,35
	65 anys i més	22,58
<b>Estudis</b>	Sense estudis	29,46
	Estudis primaris	23,58
	Estudis secundaris	24,28
	Estudis universitaris	27,15
<b>Categoria professional</b>	Baixa	25,54
	Mitjana	26,37
	Alta	22,43

Font: Enquesta de la regió de Barcelona sobre condicions de vida i hàbits de la població, 2000. IERMB.

Les dades que ens aporta l'EMEF apunten en la mateixa direcció que l'Enquesta de condicions de vida, però les diferències descrites segons el gènere i l'edat són més accentuades.

**Taula 3.2.1.3. Temps diari de desplaçament per motiu de treball i gestions relacionades amb el treball. Barcelona, 2005**

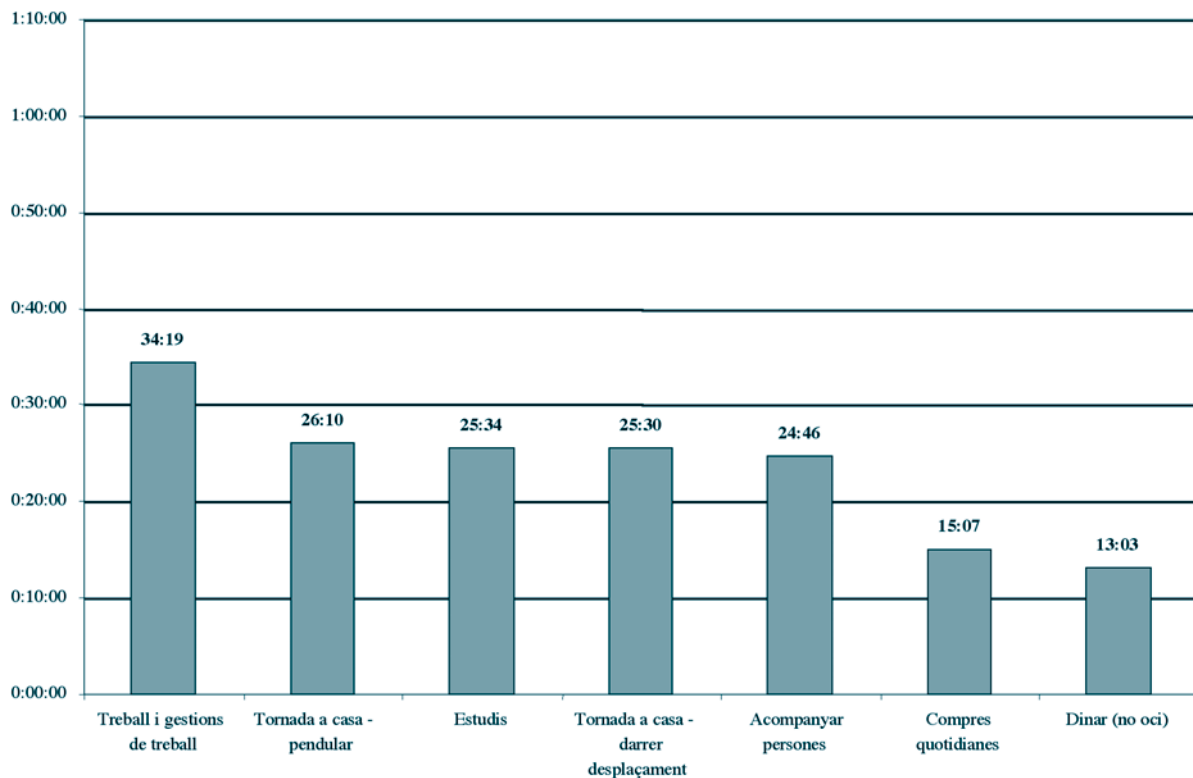
	<b>Característiques</b>	<b>Temps</b>
<b>Barcelona</b>	Total	34,19
<b>Sexe</b>	Home	35,26
	Dona	33,01
<b>Edat</b>	16-29 anys	31,32
	30-64 anys	35,13
	65 anys i més	23,56

Font: Enquesta de mobilitat en dies feiners, 2005.

#### **- Els temps de desplaçament per a les activitats quotidianes**

L'any 2005, l'EMEF ens donava les mitjanes dels temps de desplaçament corresponents a cadascun dels motius, de vegades amb una periodicitat diària i d'altres no. En el primer cas, els temps dels desplaçaments que es realitzen cada dia feiner estan relacionats amb el treball, l'estudi, les compres quotidianes, l'àpat al migdia i les anades i tornades a casa. Segons es pot observar, el temps mitjà destinat a aquests desplaçaments oscil·la entre els 13,05 i els 34,31 minuts. La feina és la destinació més llunyana o, si més no, la que requereix més temps. Els desplaçaments per anar a dinar en dies feiners (13,03) i fer les compres quotidianes (15,07) són els més propers i, per tant, els que comporten menys temps.

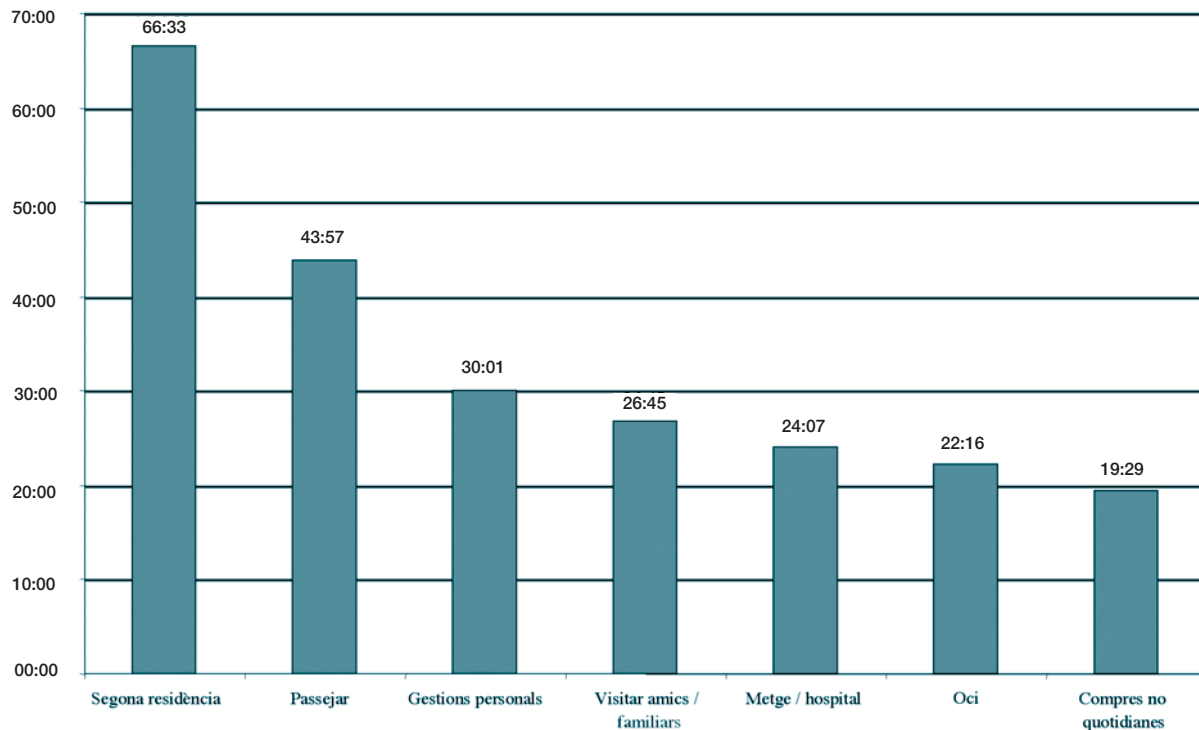
**Gràfic 3.2.1.1. Temps de desplaçament mitjà (minuts) de les persones que realitzen específicament cada tipus d'activitat de freqüència diària. Barcelona, 2005**



Font: Enquesta de mobilitat en dies feiners, 2005.

El temps de desplaçament mitjà corresponent a les activitats que es fan cada setmana però que no arriben a tenir una freqüència diària oscil·la entre els 19 i els 66 minuts. L'activitat que implica un desplaçament més llarg és l'anada a la segona residència. En canvi, el temps utilitzat per anar a fer compres no quotidianes (19 minuts) o el temps de desplaçament per motius d'oci (22 minuts) són els que tenen uns valors temporals menors.

### Gràfic 3.2.1.2. Temps de desplaçament mitjà (minuts) de les persones que realitzen específicament cada tipus d'activitat de freqüència irregular. Barcelona, 2005



Font: Enquesta de mobilitat en dies feiners, 2005.

### 3.2.2. Els temps segons el gènere, l'edat i la situació laboral

Els temps dels desplaçaments no solament depenen dels motius, sinó també de les persones que es desplacen. Aquestes vénen referenciades segons quatre elements que les caracteritzen: el gènere, l'edat, la categoria professional i el lloc de residència. Cadascun d'aquests elements modula els temps mitjans generals que hem vist abans, ahora que estableix alguna diferència. Per tal d'afinar més l'anàlisi dels temps, observarem com canvien els temps que cadascun d'aquests col·lectius destina als desplaçaments per realitzar les activitats quotidianes. Aquesta anàlisi requereix passar de les xifres generals a dades més ajustades a la vida quotidiana dels ciutadans.

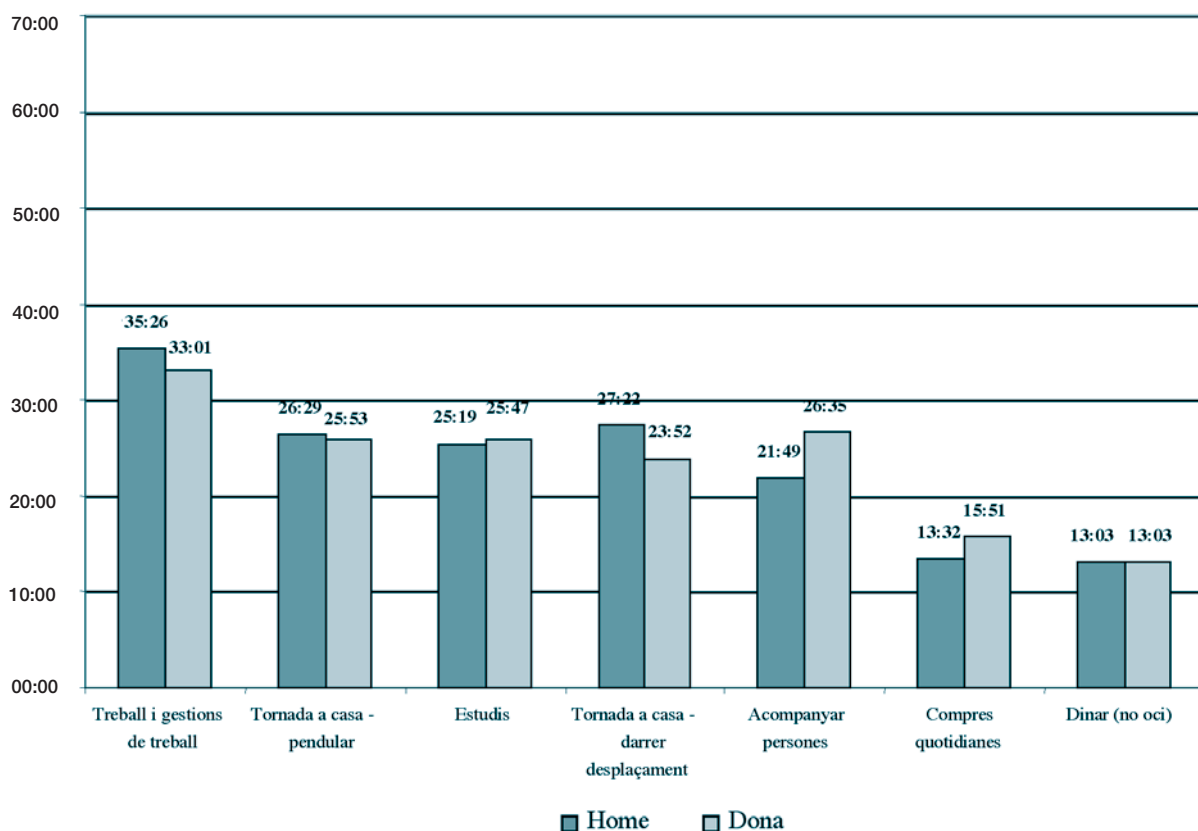
#### - Els temps de desplaçament dels homes i les dones

El temps de desplaçament mitjà diari total és una mica més elevat per als homes (1,27) que per a les dones (1,23), encara que la diferència no és gaire significativa. Això indica que les diferències entre gèneres no depenen tant del temps com de l'ús dels mitjans de transport, de la destinació dels desplaçaments, o dels motius. No obstant això, la diferència, encara que mínima, denota que les dones compatibilitzen més activitats quotidianes, i que per tant fan més recorreguts multifuncionals, raó per la qual el temps de desplaçament, com a temps «mort», es tendeix a reduir.

Si separem per gèneres els temps de desplaçament de freqüència diària segons cadascun dels motius, observarem algunes diferències i similituds interessants. La divergència més accentuada es produeix en el temps destinat a acompanyar per-

sones (bàsicament portar els infants a l'escola), on el trajecte de les dones dura uns 5 minuts més. També hi ha alguna diferència en les compres quotidianes, on el trajecte de les dones s'allarga uns 2 minuts més. En canvi, en els desplaçaments per tornar a casa, en els darrers desplaçaments (homes 27 minuts i dones 23 minuts), i en els desplaçaments per anar a la feina (homes 35 minuts i dones 33 minuts), la diferència és a l'inrevés: els desplaçaments masculins duren una mica més que els femenins. Aquestes diferències indiquen que la proximitat és un element distintiu del gènere femení, sobretot en els desplaçaments per anar a la feina i per tornar a casa. En canvi, aquest element de proximitat, expressat en temps, no és tan diferent en els altres motius, on els temps de recorregut femenins són iguals o més llargs.

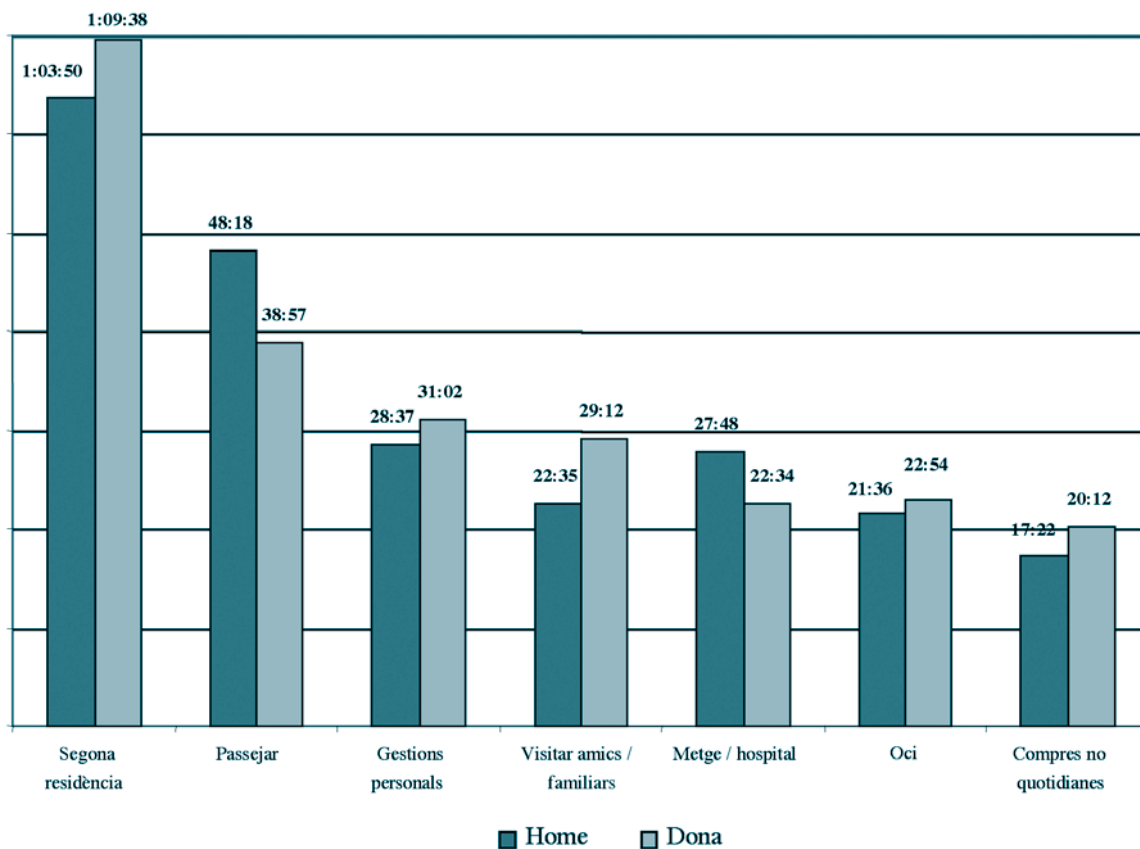
**Gràfic 3.2.2.1. Temps de desplaçament mitjà (minuts) de les persones que realitzen específicament cada tipus d'activitat de freqüència diària, segons gènere. Barcelona, 20**



Font: Enquesta de Mobilitat en Dia Feiner, 2005.

En els motius amb una freqüència no diària, desglossats per gèneres, també s'observen algunes peculiaritats. Només passejar, amb una diferència de quasi 10 minuts, i anar al metge o a l'hospital, amb una diferència de poc més de 5 minuts, són els desplaçaments més llargs per als homes. A tota la resta, amb més o menys diferències, les dones són les que fan uns desplaçaments més llargs. El viatge a la segona residència, amb uns 5 minuts de diferència, i les visites als amics/familiars, amb quasi 7 minuts de diferència, són els motius que presenten uns temps més desiguals. En aquests, la proximitat, expressada en temps, no és una propietat atribuïda a cap dels dos gèneres.

**Gràfic 3.2.2.2. Temps de desplaçament mitjà (minuts) de les persones que realitzen específicament cada tipus d'activitat de freqüència irregular, segons gènere. Barcelona, 2005**



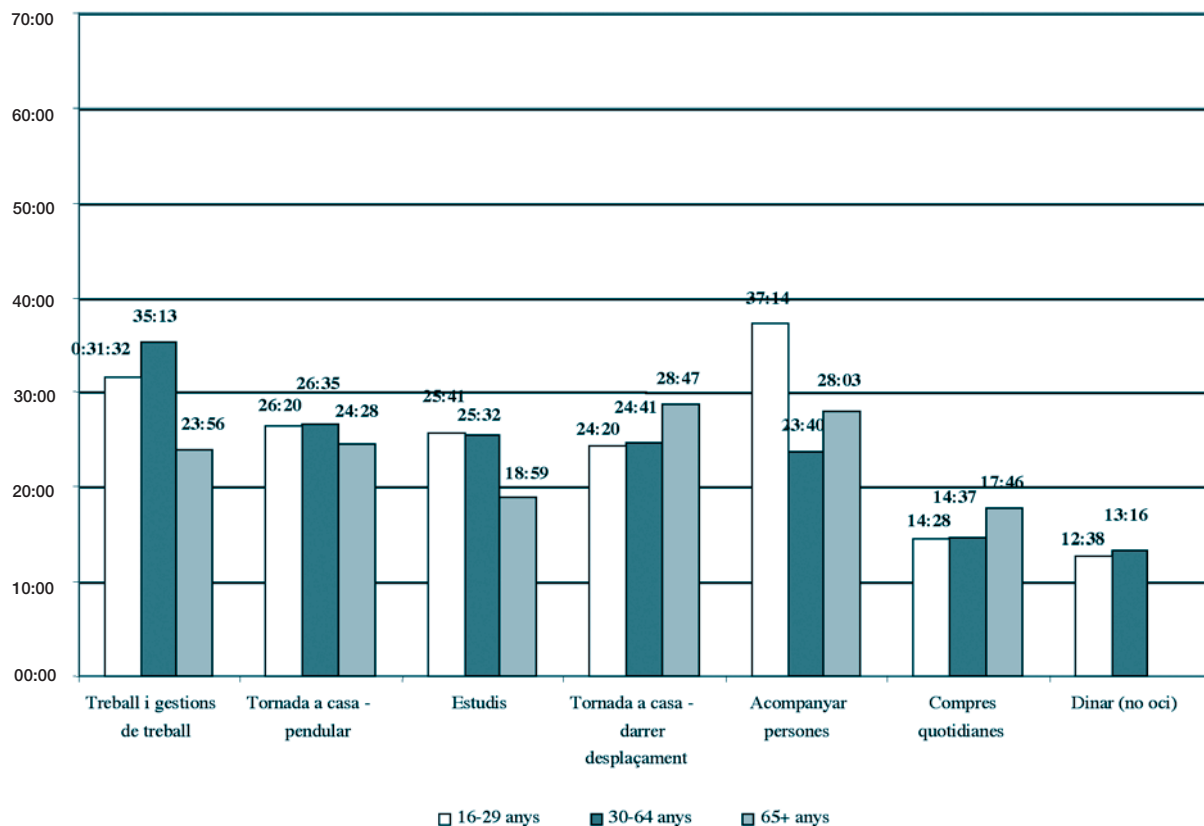
Font: Enquesta de mobilitat en dies feiners, 2005.

### - Els temps de les persones joves, adultes i grans

Pel que fa a l'edat i els motius de desplaçament diari s'observen algunes diferències entre els joves, els adults i la gent gran. Primer de tot, i com era d'esperar, el menor temps de desplaçament mitjà diari total correspon a les persones grans (1:20:13); en canvi, les persones joves i adultes presenten uns temps de desplaçament total molt similars (1:26:41 i 1:26:50, respectivament). D'aquestes dades se'n desprèn que el temps de desplaçament manté una estreta relació amb l'activitat laboral.

Pel que fa al desplaçament al treball, les persones adultes, d'entre 30 i 64 anys d'edat, són les que declaren un temps més llarg de recorregut, amb més de 35 minuts enfront dels poc més de 31 minuts dels joves i del quasi 24 minuts de la gent gran. En canvi, les persones més joves són les que destinen més temps a acompanyar altres persones més de 37 minuts; és a dir, més de 10 minuts més que els altres segments d'edat. De mitjana, les persones grans destinen als desplaçaments de les compres quotidianes uns 3 minuts més de temps que la població més jove.

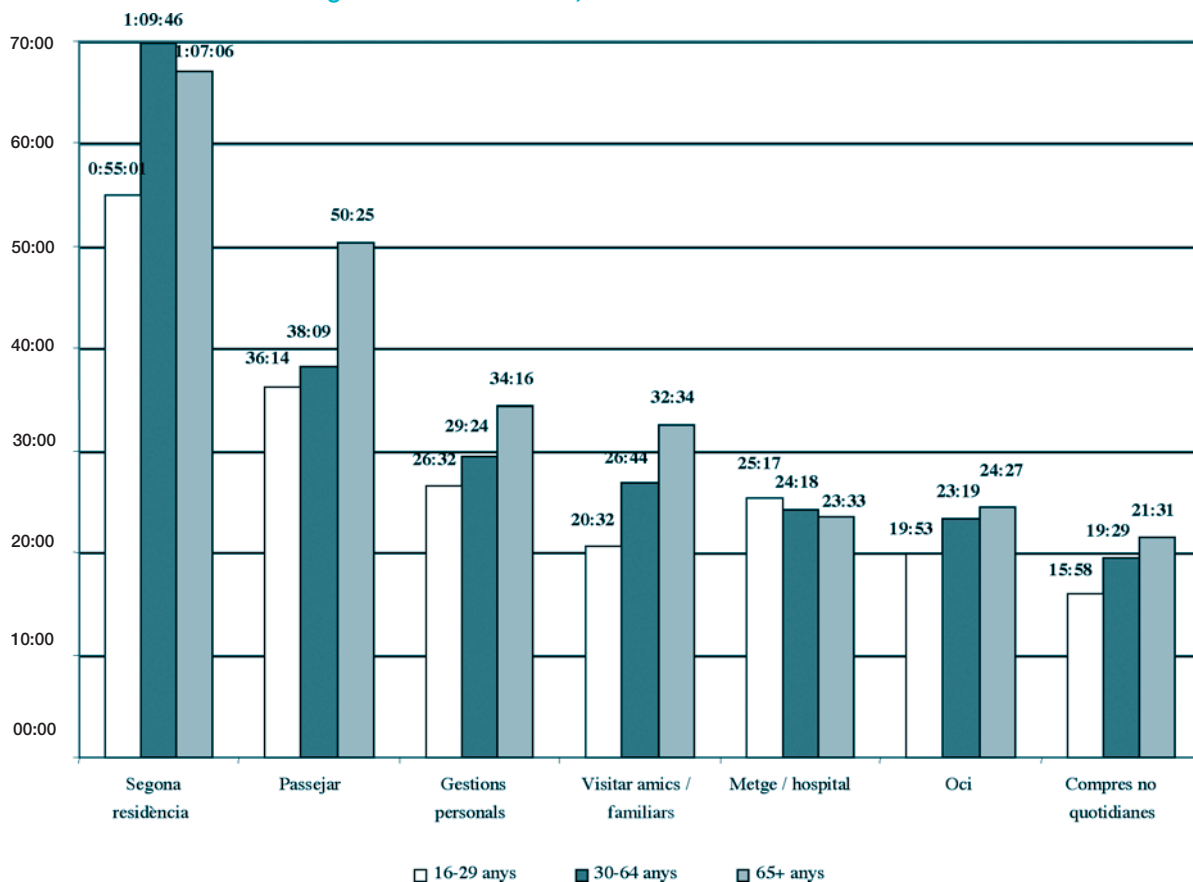
**Gràfic 3.2.2.3. Temps de desplaçament mitjà (minuts) de les persones que realitzen específicament cada tipus d'activitat de freqüència diària, segons edat. Barcelona, 2005**



Font: Enquesta de Mobilitat en Dia Feiner, 2005.

Quant als motius de freqüència més irregular, destaca el fet que la gent gran és en bona part la que realitza uns desplaçaments més llargs. En aquest sentit, cal ressaltar el temps que les persones de més de 65 anys dediquen a passejar, en comparació amb grups de menys edat: més de 50 minuts respecte dels 36 i 38 minuts dels altres grups. Les persones de més de 65 anys també són les que dediquen més temps als desplaçaments per fer gestions personals (entre 5 i 9 minuts de diferència respecte de les altres edats), per visitar amics o familiars (entre 7 i 10 minuts de diferència), per motius d'oci i per fer compres no quotidianes (entre 1 i 5 minuts de diferència). En tots aquests desplaçaments, els més joves, per sota dels 30 anys, són els que presenten uns temps menors, raó per la qual, quan es tenen en compte aquests motius, l'edat és proporcional al temps de desplaçament. L'excepció són les visites al metge i als hospitals, on les persones de més de 65 anys tenen unes mitjanes que superen els 23 minuts, xifra inferior als més de 25 minuts de la gent jove i als més de 24 minuts dels adults. Sembla que aquest col·lectiu pot dedicar més temps als desplaçaments –fins i tot quan es tracta d'un desplaçament que s'explica per si mateix, com és el fet d'anar a passejar (l'únic desplaçament sense una destinació clara)– que no pas els joves i els adults que han de compatibilitzar més activitats quotidianes, en especial treballar i estudiar. També és interessant constatar que pel que fa a les compres, l'oci, i les visites a familiars i amics, els joves són els que realitzen uns desplaçaments més curts.

**Gràfic 3.2.2.4. Temps de desplaçament mitjà (minuts) de les persones que realitzen específicament cada tipus d'activitat de freqüència irregular, segons edat. Barcelona, 2005**



Font: Enquesta de mobilitat en dies feiners, 2005.

### - L'edat i el gènere en la definició dels temps de desplaçament

Fins ara hem vist l'edat i el gènere de forma separada, però també és interessant percebre com es poden vincular simultàniament els temps dels desplaçaments amb aquestes dues variables. Així, s'estableixen tres categories d'edat (joves, adults i gent gran) per a cadascun dels gèneres. De les sis categories, la que presenta un temps mitjà diari menor són les dones grans, amb 1,11 hores diàries de temps de desplaçaments, mentre que a l'altre extrem, amb una utilització diària de més durada, hi trobaríem els homes grans, amb quasi 1,34 hores diàries. En canvi, les mitjanes de temps entre els homes i les dones, tant joves com adults, són molt similars, ja que se situen al voltant de les 1,26 hores per als homes i les 1,27 hores per a les dones.

Més enllà d'aquestes mitjanes, la quantitat de temps vinculada amb cadascun dels motius és força desigual. Com es pot apreciar a la taula següent, aquella destinació que, amb una freqüència diària, té un temps de recorregut més elevat és la dels homes adults per anar a treballar, amb quasi 37 minuts de temps de recorregut. La pràctica totalitat de la resta de col·lectius sobrepassen els 31 minuts, amb l'excepció dels homes grans, que només tarden 11 minuts.

Els mínims de temps corresponen a les dones joves en els recorreguts per anar a dinar en dies feiners, amb 7 minuts. Aquest motiu és un dels que comporta menys

temps per a tots els col·lectius. Un altre temps mínim és el que declaren els homes joves per anar a fer les compres quotidianes, amb un trajecte de poc més de 8 minuts, temps que difereix del que declaren les dones joves: anar a comprar els suposa més de 20 minuts. Aquestes discrepàncies entre els homes i les dones joves no les trobem en edats més avançades. Així, els homes i les dones adultes diuen que aquests desplaçaments els representen una mitjana d'uns 13 minuts, mentre que les persones grans, tant si són homes com dones, diuen que tarden poc més de 17 minuts.

El temps destinat a acompanyar persones també és força desigual. Mentre que les dones joves tarden quasi 45 minuts, els homes de la mateixa edat en tarden poc més de 28. La resta de col·lectius expressen un temps mitjà d'uns 25 minuts.

Pel que fa a les destinacions no diàries, les que requereixen més temps són les que guarden relació amb la segona residència, amb un temps que en quasi tots els casos sobrepassa els 60 minuts. També és interessant el temps que els ciutadans dediquen a passejar, l'únic motiu que no té una destinació concreta. Les persones grans, tant homes com dones, són les que dediquen més temps a aquesta activitat: 46 i 52 minuts, respectivament. En canvi, les persones adultes són les que n'hi dediquen menys, al voltant de 38 minuts.

El temps de desplaçament motivat per les compres no quotidianes tampoc no és gaire elevat, encara que les persones adultes i les grans són les que declaren un consum de temps més elevat per aquest motiu.

**Taula 3.2.2.1. Temps de desplaçament mitjà (minuts) de les persones que realitzen específicament cada tipus d'activitat, segons gènere i edat. Barcelona, 2005**

	<b>Home 16-29 anys</b>	<b>Home 30-64 anys</b>	<b>Home + 65 anys</b>	<b>Dona 16-29 anys</b>	<b>Dona 30-64 anys</b>	<b>Dona + 65 anys</b>	<b>Global</b>
Temps treball i gestions treball	31,22	36,40	11,25	31,34	33,28	31,31	34,19
Temps a casa - pendular	25,41	26,54	26,38	27,05	26,19	22,45	26,10
Temps estudis	26,13	17,34		25,11	30,54	18,59	25,34
Temps tornada a casa/ darrer desplaçament	25,17	26,26	33,13	23,19	23,07	25,59	25,30
Temps acompanyar persones	28,26	21,10	24,10	44,57	25,15	29,17	24,46
Temps compres quotidianes	8,15	12,51	17,38	21,03	13,56	17,49	15,07
Temps dinar (no oci)	13,48	12,28		7,20	14,02		13,03
Temps segona residència		74,37	60,00	55,00	84,07	71,56	66,33
Temps passejar	57,50	38,17	52,18	22,33	38,03	46,43	43,56
Temps gestions personals	25,52	25,40	39,34	26,43	31,52	30,41	30,01
Temps anar visitar amics/ familiars	21,41	22,46	23,22	19,26	29,09	35,28	26,45
Temps anar metge/hospital	21,37	25,44	30,44	27,25	23,55	18,20	24,07
Temps oci	19,09	22,12	26,21	20,50	24,21	23,14	22,16
Temps compres no quotidianes	19,52	13,59	23,42	12,50	20,59	20,39	19,29
Temps total desplaçament	86,07	86,05	93,52	87,17	87,32	71,36	85,23

Font: Enquesta de mobilitat en dies feiners, 2005.



## - La situació laboral

La taula següent indica el temps de desplaçament pels mateixos motius que els indicats a l'anterior, però amb relació a la situació laboral. Els temps de desplaçament de cadascuna d'elles són força semblants, amb un mínim d'1,18 hores per als aturats i un màxim d'1,27 hores per als ocupats. Així, la diferència entre les situacions indicades a la taula, pel que fa al temps de desplaçament diari, difereix en menys de 10 minuts. Això significa que la situació professional (ser estudiant, treballar a la llar, o ser pensionista) no influeix gaire en el temps de desplaçament. L'excepció és estar a l'atur.

No obstant això, quan s'analitzen els motius, veiem que les similituds entre mitjanes amaguen algunes divergències significatives. Així, per exemple, l'actiu ocupat és el que inverteix més temps en el trajecte al treball. Aquesta activitat és la que es realitza més lluny del barri de residència i, per tant, la que implica una quantitat més elevada de temps de recorregut. Els desplaçaments per tornar a casa, tant si són pendulars com si són l'últim desplaçament del dia, oscil·len entre un mínim de 23 minuts i un màxim de 27, unes diferències que no superen els 4 minuts.

Els temps per anar a dinar en dies feiners, anar a fer les compres quotidianes i les compres no quotidianes, són els menors i, per tant, els que expressen unes destinacions més properes. Tal com hem vist abans, la proximitat està molt relacionada amb les compres i la restauració. En els dos primers motius, el trajecte no supera els 16 minuts, i els que fan uns trajectes més curts són els estudiants (11 min.) i els aturats (11 min.), que també són els que declaren emprar menys temps (16 min.) per a les compres no quotidianes.

**Taula 3.2.2.2. Temps de desplaçament mitjà (minuts) de les persones que realitzen específicament cada tipus d'activitat, segons situació laboral. Barcelona, 2005**

	estudiant	tasques llar	jubilat pensionista	actiu ocupat	actiu en atur	Global
Temps treball i gestions treball	24,19		27,23	34,52	24,38	34,19
Temps a casa - pendular	24,47	24,50	26,29	26,34	27,32	26,10
Temps estudis	25,36	30,19	20,12	25,34	24,36	25,34
Temps tornada a casa/ darrer desplaçament	23,32	23,10	28,13	25,23	22,50	25,30
Temps acompanyar persones	60,00	32,31	28,01	21,41	27,03	24,46
Temps compres quotidianes	14,02	16,30	16,12	13,52	11,11	15,07
Temps dinar (no oci)	11,23		14,55	12,20	40,00	13,03
Temps segona residència	67,29		64,15	61,59	60,00	66,33
Temps passejar	40,00	36,30	50,35	30,50	46,01	43,56
Temps gestions personals	18,44	28,35	33,41	27,16	38,26	30,01
Temps anar a veure amics/ familiars	24,36	36,30	31,03	16	22,07	26,45
Temps anar a metge/hospital	26,31	19,48	25,16	25,25	21,37	24,07
Temps oci	21,34	27,35	27,08	18,23	24,31	22,16
Temps compres no quotidianes	23,57	22,46	20,16	16,50	16,49	19,29
Temps total desplaçament	85,37	81,25	83,37	87,28	77,41	85,23

Font: Enquesta de mobilitat en dies feiners, 2005.

### 3.2.3. Els motius i l'àmbit de residència

Els diferents temps segons el lloc de residència també són força significatius. Els residents a la ciutat de Barcelona són els que tenen una mitjana de temps de desplaçament més elevada. Així ho indiquen les mitjanes per a cadascun dels àmbits territorials següents: els barcelonins i barcelonines tenen una mitjana de desplaçament diari de poc més de 85 minuts; els ciutadans de la primera corona, de 82 minuts; i els de la segona, de 78 minuts. Aquestes diferències expressen la grandària de les ciutats, la complexitat urbana i la localització dels serveis i els equipaments.

Pel que fa als motius amb una freqüència diària, el temps de desplaçament al treball, el de tornada a casa, el d'acompanyar persones i el de les compres quotidianes és més llarg a Barcelona que a la resta dels territoris metropolitans. Només el temps de desplaçament per anar a estudiar i el temps de desplaçament per anar a dinar en dies feiners són menors a Barcelona que a la resta de l'àrea.

Tal com es pot apreciar, la diferència de temps més significativa entre els desplaçaments més llargs es dona en el treball entre Barcelona i la resta. Mentre que per als residents a Barcelona el desplaçament a la feina els representa una mitjana de 34 minuts, per als de la segona corona els suposa poc més de 29 minuts i per als de la primera poc més de 32. Els barcelonins i barcelonines utilitzen més temps en els seus recorreguts quotidians, ja que viuen a la ciutat més gran i més complexa de l'àrea metropolitana, característiques urbanes que influeixen directament en els temps de la mobilitat.

Quant als motius de freqüència diària, és interessant subratllar els que comporten uns temps menors a Barcelona: anar a estudiar i a dinar. Aquest fet indica una distribució dels equipaments educatius a la ciutat i una localització de la restauració amb relació a la demanda en dies feiners més homogènia a la capital que a la resta de les ciutats metropolitanes.

Pel que fa als motius no diaris, n'hi ha tres en què els barcelonins i barcelonines utilitzen més temps: anar a la segona residència, fer gestions personals; 25,41 AMB; i anar a visitar amics i familiars. D'aquests tres cal remarcar el primer, ja que els ciutadans i ciutadanes de Barcelona triguen més de 60 minuts en arribar a la segona residència, mentre que els que viuen a la segona corona triguen poc més de 20 minuts. Aquesta diferència s'explica pel fet que les segones residències estan més lluny de la ciutat i perquè hi ha més dificultats a l'hora de sortir de Barcelona. Tanmateix, per fer les compres no quotidianes i per anar al metge, els barcelonins i barcelonines tarden una mica menys que la població de la resta de l'àrea metropolitana. També és interessant observar que el temps de passeig és força similar en els tres àmbits.

Com ja hem vist abans, en els tres àmbits metropolitans, el temps de desplaçament més baix correspon a l'emprat per anar a fer les compres quotidianes i anar dinar: entre els 13 i els 15 minuts en el primer cas, i al voltant dels 20 minuts en el segon; motius que expressen una voluntat de proximitat.

**Taula 3.2.3.1. Temps de desplaçament mitjà (minuts) de les persones que realitzen específicament cada tipus d'activitat, segons àmbit de residència. RMB, 2005**

	<b>BCN</b>	<b>Resta corona Metropolitana</b>	<b>Resta RMB</b>	<b>Global RMB</b>
Temps treball i gestions treball	34,19	32,17	29,11	31,40
Temps a casa – pendular	26,10	26,01	24,29	25,26
Temps estudis	25,34	9,23	30,22	28,15
Temps tornada a casa/ darrer desplaçament	25,30	24,14	22,51	24,08
Temps acompanyar persones	24,46	22,57	22,35	23,22
Temps compres quotidianes	15,07	13,29	13,35	14,06
Temps dinar (no oci)	13,03	15,02	15,58	14,41
Temps segona residència	66,33	46,37	20,26	52,08
Temps passejar	43,56	48,20	44,05	45,04
Temps gestions personals	30,01	25,41	23,44	26,37
Temps anar visitar amics/familiars	26,45	22,44	23,31	24,32
Temps anar metge/hospital	24,01	27,35	25,32	25,31
Temps oci	22,16	24,10	22,09	22,39
Temps compres no quotidianes	219,29	21,48	20,28	20,29
Temps total desplaçament	85,23	82,10	78,26	81,50

Font: Enquesta de mobilitat en dies feiners, 2005.

### **3.3. ELS TEMPS DE DESPLAÇAMENT I ELS MITJANS DE TRANSPORT**

La relació del temps de desplaçament amb els mitjans de transport utilitzats es pot analitzar des de perspectives diferents i alhora complementàries. Així, en primer lloc cal veure la interrelació existent entre la distància i el temps, mitjançant la velocitat i posant l'accent, no pas en la velocitat tecnològica –la que pot assolir el mitjà de transport–, sinó en la real, on s'hi comptabilitzen tots i cadascun dels temps i les distàncies.

Un segon element important per analitzar el temps i els mitjans de transport és la distància, però no solament en termes quantitius –és a dir, expressada en unitats espacials (km, m, etc.)–, sinó també tenint en compte elements qualitius que emmarquin aquesta distància i que incideixin en la velocitat i, per tant, en el temps: qualitat de l'espai públic, densitat, congestió, etc.

Els temps de desplaçament també depenen dels mitjans de transport utilitzats. Normalment, segons les seves característiques, aquests s'agrupen en tres grans categories: anar a peu, ús del transport públic i ús del transport privat. Cadascuna

d'aquestes categories ve definida, bàsicament, per la utilització o no de mitjans mecànics, per un ús individual o col·lectiu, i per una gestió pública o privada.

En definitiva, la relació entre els mitjans de transport i el temps s'expressa a través de la velocitat, i aquesta també depèn de la distància i de les seves característiques.

### 3.3.1. Les velocitats, els temps i les distàncies

La velocitat dels mitjans de transport influeix en els temps de recorregut. Tanmateix, la velocitat no té un valor únic i homogeni, ni entre diferents mitjans de transport ni, fins i tot, entre ells mateixos. La velocitat i, per tant, els temps dels trajectes, depenen de tot un seguit de variables desiguals i alhora conjunturals, moltes de les quals no tenen una presència prou clara a l'hora de valorar-la i d'avaluar-la.

A començaments de la dècada de 1980, Roberts va definir quatre tipus de velocitats a l'entorn urbà, segons integressin més o menys variables, amb l'objectiu de fer emergir la velocitat real i superar així el concepte de velocitat de la màquina, o el que ell anomena «velocitat tecnològica», que no és aplicable a la vida quotidiana.

Les variables que defineixen la velocitat tenen els seus orígens en les característiques pròpies dels mitjans de comunicació i també, i en gran mesura, en l'entorn, que és el que marca la qualitat de la distància. Elements de densitat, d'estructura i de dimensió urbana, de congestió, de coordinació entre les diferents xarxes de transports, i de recorreguts, entre d'altres, poden modificar les velocitats i per tant els temps. Tenint en compte tot això, a més de les característiques pròpies de cadascun dels mitjans, Roberts (1980) defineix quatre velocitats possibles, cadascuna d'elles més sofisticada que l'anterior i més propera a la velocitat real. Totes elles, però, són reals, possibles i correctes, encara que reflecteixen nivells d'elaboració diferents.

**1. La velocitat tecnològica:** és la que pot arribar a aconseguir la màquina sense cap interferència externa. També és la que ha augmentat més.

**2. La velocitat de circulació:** és la velocitat mitjana en un entorn urbà real, tenint en compte els altres usuaris i les condicions del trànsit. Aquesta velocitat, que se situa al voltant dels 15 km/h, és tres vegades superior a la que pot arribar a aconseguir un vianant (4 km/h).

**3. La velocitat porta a porta:** és la relació entre la distància des d'un punt de sortida fins a un d'arribada i el temps requerit per recórrer aquest trajecte. Aquesta velocitat és més real que l'anterior, perquè té en compte els diferents temps utilitzats a l'hora d'aparcar, d'esperar els transports públics, etc. Aquesta velocitat se situa a l'entorn dels 12 km/h.

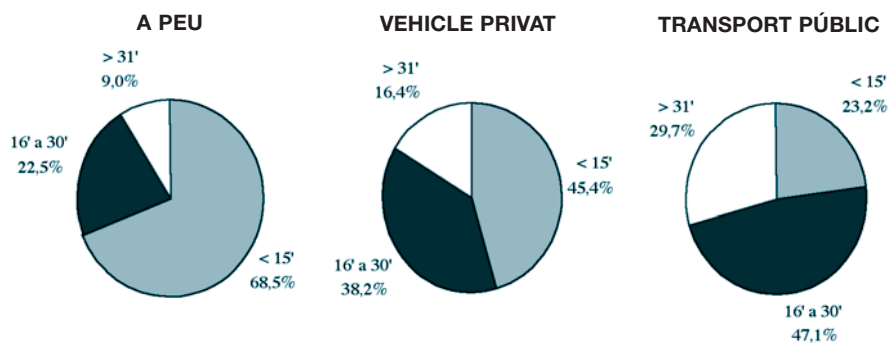
**4. La velocitat generalitzada:** és una mitjana de velocitat en un mitjà de transport concret durant un llarg període de temps. La suma de les distàncies recorregudes es divideix pel total del temps emprat en recórrer aquestes distàncies; després, cal sumar-li els costos que la seva utilització pot generar (com ara els de la contaminació, els peatges, els accidents, etc), traduïts en valors temporals. Aquesta velocitat arriba als 10 km/h.

La confusió generada entre les diferents velocitats ha proporcionat un dels arguments més rellevants per donar prioritat als mitjans que tenen una velocitat tecnològica més elevada; és a dir, els privats. Sovint, la velocitat de la màquina s'ha assimilat a la velocitat real, la qual cosa feia pensar que els transports que estalviaven més temps eren els que podien assolir una velocitat tecnològica més elevada, però la velocitat real està directament relacionada amb les característiques de l'entorn. Per això, tot sovint, els mitjans de transport que tenen una velocitat pròpia més alta no són els que permeten de fer els desplaçaments amb un consum de temps menor.

En el gràfic següent es poden veure les tres categories de transport abans esmentades, amb relació als intervals de temps de recorreguts. S'observa que anar a peu, amb un 68,5%, és el mode que té un percentatge més elevat de desplaçaments de menys de 15 minuts. En aquest llindar, per sota dels 15 minuts, en el transport privat s'hi troben el 45,4% dels desplaçaments i en el públic el 23,3%. D'aquestes dades se'n pot concloure que la velocitat tecnològica –la velocitat a la qual pot anar la màquina– no és la variable fonamental: el mitjà de transport més lent (4 km/h) és el que permet de fer els desplaçaments amb menys temps. És el que, en definitiva, en consumeix menys i n'estalvia més.

Després d'anar a peu, i segons el temps consumit en els trajectes, el vehicle privat és el que presenta uns desplaçaments amb uns intervals de temps menors. En tercer i últim lloc se situa el transport públic, on quasi el 30% dels trajectes utilitzen més de 30 minuts, percentatge que en els vehicles privats es redueix a poc més del 16%, i quan es va a peu, a un 9%.

**Gràfic 3.3.1.1. Distribució per intervals de durada (minuts) dels desplaçaments realitzats amb diferents modes de transport. Barcelona, 2005**



*Els desplaçaments amb bicicleta estan incorporats en el bloc «a peu».*  
*Font: Enquesta de mobilitat en dies feiners, 2005.*

### 3.3.2. Els mitjans de transport i els motius

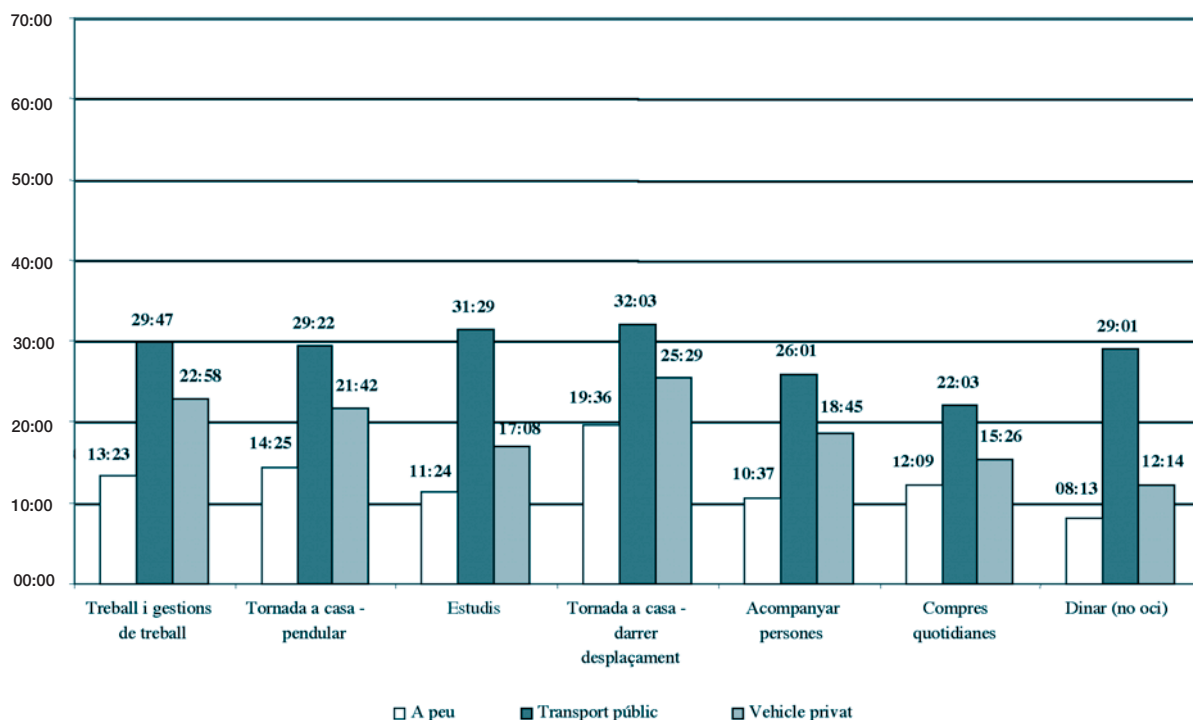
Seguint amb els motius que ens proporciona l'EMEF amb relació als mitjans de transport utilitzats, i tal com es pot veure a la taula següent, els desplaçaments de freqüència diària que requereixen més temps són els que es realitzen amb transport públic, i aquells que n'utilitzen menys són els que es fan a peu. De totes maneres, i malgrat que aquesta és una pauta general, hi ha algunes diferències que cal subratllar.

Quan es va a peu, el motiu que genera el desplaçament més llarg és la darrera tornada a casa (19,36), seguit de l'anada a casa (14,25) i del treball (13,23). Els trajectes de menys durada són els que es fan per anar a dinar (8,13), acompanyar persones (10,37) i anar a estudiar (11,24). En el transport privat també trobem com a motius amb desplaçaments més llargs la darrera tornada a casa (25,29), el treball (22,58) i l'anada a casa (21,42); i com a desplaçaments més curts, anar a dinar (12,14), les compres quotidianes (15,26) i els estudis (17,08). Encara que amb magnituds diferents, s'observa un ordre semblant al dels desplaçaments a peu.

Quant al transport públic, la darrera tornada a casa també és el motiu que implica més temps (32,03). El fet que en els tres mitjans de transport la darrera tornada a casa sigui el motiu que implica més temps indica que l'últim desplaçament del dia, el de retorn al lloc de residència, no és idèntic al primer, raó per la qual no podem parlar de moviments pendulars i, per tant, simètrics, sinó de dos recorreguts amb caràcter propi i amb característiques diferents pel que fa al temps i als mitjans de transport utilitzats.

El transport públic presenta algunes diferències amb relació a la resta de mitjans. Anar a estudiar fent servir aquest mitjà de transport, a diferència de si s'hi va a peu o amb transport privat, presenta un dels desplaçaments de més llarga durada (31,29). Per contra, acompanyar persones (26,01) se situa com un dels de menor durada. El temps d'aquestes dues destinacions es relaciona amb la localització dels equipaments escolars i educatius.

**Gràfic 3.3.2.1. Temps de desplaçament mitjà (minuts) de les persones que realitzen específicament cada tipus d'activitat de freqüència diària, segons mode de transport. Barcelona, 2005**



*Els desplaçaments amb bicicleta estan incorporats en el bloc «a peu».*  
*Font: Enquesta de mobilitat en dies feiners, 2005.*

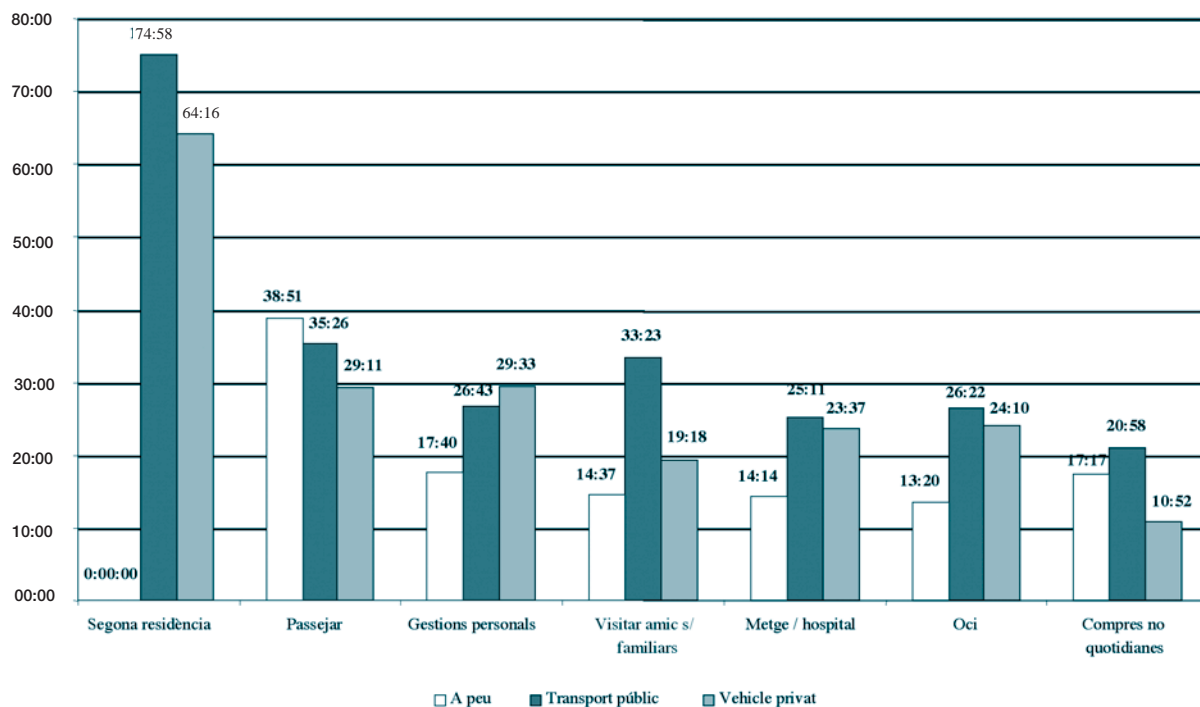
Pel que fa als motius de freqüència no diària, la relació entre els tres mitjans de transport, el temps de recorregut i els motius no té la mateixa lògica que en el cas anterior.

Primer de tot cal remarcar que, evidentment, no hi ha ningú que vagi a peu a la segona residència, i que la diferència entre el transport públic (1,14 h.) i el privat (1,04 h.) a l'hora de fer aquest desplaçament és de tan sols 10 minuts, que en termes percentuals representa un 15%. El temps de passeig també té la seva pròpia lògica perquè, a diferència del que havíem observat fins ara, per a aquesta activitat, els

blic (35,26) i del transport privat (29,11). Un altre element interessant és que l'activitat de passeig no solament es relaciona amb un dels mitjans de transport, sinó que pot ser una activitat compartida per les tres categories de transport. Les gestions personals ens aporten unes mitjanes de temps peculiars, ja que si bé al transport a peu li correspon el temps menor (17,40), el transport privat és el de més llarga durada (29,33), seguit del transport públic (26,43). Anar al metge i desplaçar-se per dur a terme activitats d'oci comporten gairebé els mateixos temps amb un transport que amb un altre: en el primer cas, 25,11 minuts amb transport públic i 23,37 minuts amb transport privat; en el segon cas, 26,22 minuts amb transport públic i 24,10 minuts amb transport privat. Només per visitar amics i familiars els trajectes amb transport públic representen realment un temps de desplaçament de més llarga durada que la resta de mitjans (33,23 minuts amb transport públic respecte dels 19,18 minuts amb transport privat i dels 14,37 minuts a peu).

D'aquestes consideracions se'n dedueix que quan els desplaçaments són fruit d'aquests motius, a diferència del que havíem observat en les anàlisis dels motius diaris, ni el transport públic és el que consumeix més temps, ni els desplaçaments a peu els que en consumeixen menys.

**Gràfic 3.3.2.2. Temps de desplaçament mitjà (minuts) de les persones que realitzen específicament cada tipus d'activitat de freqüència irregular, segons mode de transport. Barcelona, 2005**



*Els desplaçaments amb bicicleta estan incorporats en el bloc «a peu».*  
*Font: Enquesta de mobilitat en dies feiners, 2005.*

### 3.3.3. Els desplaçaments segons les hores del dia

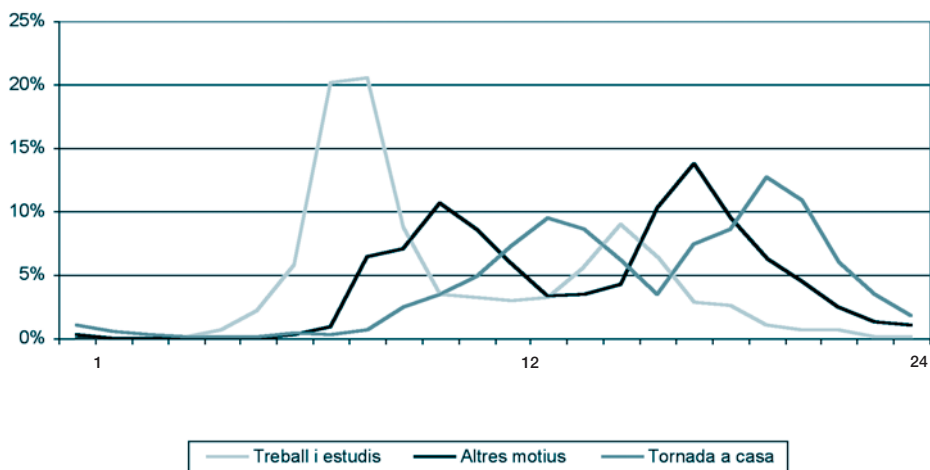
En aquesta secció s'explora l'ús del temps en la mobilitat des d'una perspectiva diferent a la que havíem vist abans, concretament amb relació al moment del dia en què es realitzen els desplaçaments.

Els dos gràfics següents mostren la concentració en el temps de diferents tipus de desplaçaments, segons es tingui en compte el motiu o el mitjà de transport emprat. En el primer cas, s'observa una forta concentració dels desplaçaments per treball i estudis en la franja d'entre les 7:00 i les 9:00 hores, que aglutina més del 40% de tots els desplaçaments diaris per aquests dos motius. Aquesta concentració tan accentuada no es produeix per cap altre motiu; així, la tornada a casa i la resta de motius (compres, visites, lleure, etc.) es distribueixen més uniformement al llarg de la jornada, tot i que també experimenten alguns moments de concentració.

També és molt interessant observar el desfasament entre els diferents motius de desplaçament, perquè ens indica que a cada moment del dia es fan activitats diferents. A l'inici de la jornada, i més lleugerament a l'inici de la tarda, és quan es concentren els desplaçaments per treball i estudis. Quan aquests decauen, s'intensifiquen els desplaçaments motivats per anar a comprar, fer gestions, visites, etc. Posteriorment predominen els desplaçaments originats per les tornades a casa. Aquest patró de successió de motius s'origina tant pel matí com per la tarda. Es tracta, en definitiva, d'un escenari en què el volum de desplaçaments (tret de les hores nocturnes) es manté força constant, però s'alternen molt acusadament els motius que els originen.

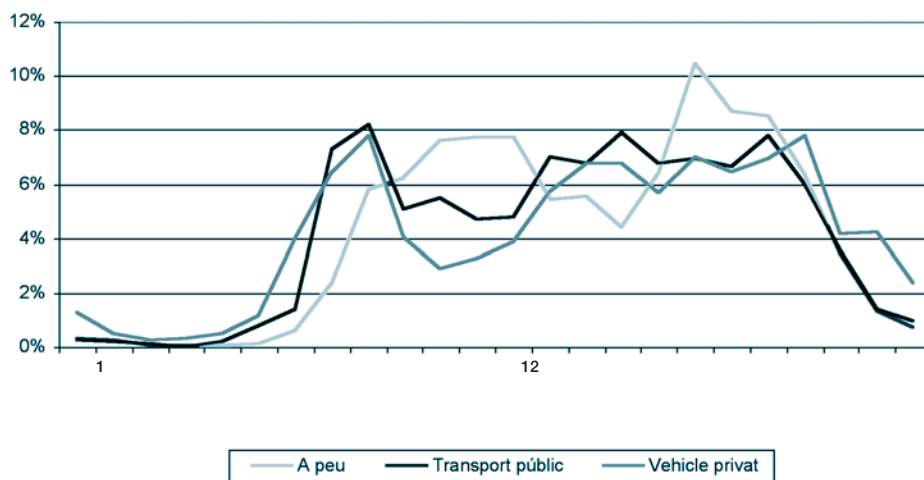
Quan la distribució horària dels desplaçaments es relaciona amb els mitjans de transport emprats també s'observen pautes diferenciades. D'entrada, destaca la gran similitud en les corbes dels dos mitjans motoritzats (públic i privat). A més a més, si les comparem amb el gràfic de motius, veurem que es relacionen clarament amb els desplaçaments per anar a treballar i estudiar; aquests són precisament els desplaçaments de freqüència diària que acostumen a tenir una distància major, de manera que sovint no resulta viable fer-los a peu o amb bicicleta. En canvi, precisament la corba d'aquests dos mitjans s'ajusta més a la dels desplaçaments realitzats per d'altres motius (compres, visites, lleure, etc.), la qual cosa demostra que s'acostumen a resoldre en entorns de proximitat, on els desplaçaments a peu o amb bicicleta esdevenen els mitjans més utilitzats.

**Gràfic 3.3.3.1. Distribució horària dels desplaçaments, segons motiu. Barcelona, 2005**





**Gràfic 3.3.3.2. Distribució horària dels desplaçaments, segons mode de transport utilitzat. Barcelona, 2005**



*Els desplaçaments amb bicicleta estan incorporats en el bloc «a peu».*  
*Font: Enquesta de mobilitat en dies feiners, 2005.*

### 3.4. RESUM

En aquest capítol s'ha analitzat el temps de desplaçament a la ciutat de Barcelona, referenciat amb algunes informacions d'altres ciutats europees i emmarcat en el context metropolità.

En primer lloc s'ha descrit el temps de la mobilitat amb valors mitjans en unitats de temps. Així, els ciutadans de Barcelona afirmen que al llarg d'una jornada utilitzen una hora i mitja en els seus recorreguts quotidians. Tot seguit, aquest temps total s'ha analitzat a partir de diferents variables. Un dels elements que millor defineixen els desplaçaments són els motius: per què es desplaça la població. La informació disponible per a la ciutat de Barcelona i la seva àrea metropolitana permet distingir 14 motius diferents que donen lloc als desplaçaments en un dia feiner. Aquests s'han dividit segons la seva freqüència sigui necessàriament diària o no. En els primers s'hi ubiquen el treball, anar a casa, la darrera tornada a casa, acompanyar persones (com ara portar els infants a l'escola), les compres quotidianes (anar a buscar el pa, per exemple) i anar a dinar. En els segons s'hi ubiquen: anar a la segona residència, passejar, fer gestions personals, visitar amics o familiars, anar al metge o a l'hospital, realitzar activitats d'oci i compres no quotidianes.

En l'anàlisi dels motius s'han esmentat les particularitats metodològiques que envolten l'anada a la feina, malgrat que en les dades del 2005 aquest motiu només representa el 19,8% del total de desplaçaments a la ciutat al llarg d'un dia laboral. L'èmfasi en aquest motiu obeeix al fet que durant molt de temps aquest era l'únic desplaçament que es registrava a moltes de les informacions i els estudis, i per això tenim més informació sobre ell. També cal dir que les dinàmiques territorials que expliquen els processos metropolitans, tal com s'ha vist en el capítol 1, parteixen de l'allunyament progressiu entre el lloc de residència i el de treball, mo-

tiu pel qual el recorregut entre aquests dos espais té una importància que depassa els valors exclusivament quantitativs. El temps de desplaçament per aquest motiu se situa al voltant dels 30 minuts de mitjana, cosa que el converteix en el tipus de desplaçament amb una major durada entre els que tenen una freqüència diària, amb unes diferències de l'ordre dels 10 minuts respecte de la resta de motius. De fet, tal com s'ha assenyalat en el capítol 1, els recorreguts que al llarg dels últims 20 anys s'han allargat més, tant en distància com en temps, són els que fan referència al motiu de treball. En canvi, altres destinacions de les activitats quotidianes, com també s'ha vist en el capítol 1, es van situant més a prop de casa. Aquesta dinàmica basada en la proximitat es tradueix en que calen temps menors per anar a fer aquestes activitats; i aquesta proximitat es pot exercir gràcies al fet que la ciutat està dissenyada d'acord amb els preceptes de densitat, compacticitat i multifuncionalitat. Així, els recorreguts amb temps menors són els que estan relacionats amb l'oferta de comerç de productes frescos i la restauració: anar a dinar en dies feiners, amb una durada mitjana de poc més de 13 minuts, i les compres quotidianes, amb poc més de 15 minuts; dos serveis amb una distribució molt homogènia a la ciutat.

Pel que fa als motius de recurrència no diària, anar a la segona residència és un motiu peculiar, i per tant el seu temps de recorregut no sembla comparable amb els altres, malgrat que es destini més d'1 hora a fer aquest desplaçament. De la resta de motius, el de més durada correspon a anar a passejar, amb quasi 44 minuts de mitjana, el segon valor més elevat. Els motius restants se situen entre la mitja hora i els 20 minuts. És interessant analitzar aquests valors segons diversos segments de la població: gènere, edat, nivell d'estudis i situació laboral. Així, s'observa que el temps de passeig –que és un temps especial, ja que no té un objectiu més enllà del propi desplaçament i per tant es pot considerar per si mateix com una activitat lúdica– té una durada molt més llarga entre els homes i les persones més grans de 65 anys, precisament, tal com hem vist en el capítol 2, els segments de ciutadans que en referir-se a les càrregues globals de temps declaraven que tenien més disponibilitat de temps lliure. En canvi, els temps dels desplaçaments destinats a l'oci i a les compres –siguin quotidianes o no– són els que presenten uns valors menors, que en cap cas superen els 20 minuts. Aquests intervals de temps cal relacionar-los amb les preferències que expressen els ciutadans pels llocs en què fan les compres o duen a terme activitats d'oci o de lleure; en tots els casos, el barri representa, cada vegada més, una major proporció de les destinacions (vegeu l'apartat 1.2).

Les diferències existents entre les quatre categories utilitzades per segmentar la població (gènere, edat, nivell d'estudis i situació laboral) amb relació als 14 motius abans esmentats són més acusades en el gènere i l'edat. Hi ha dues raons principals que expliquen aquest fet: la primera és el paper central que té el treball mercantil en la vida de les persones, de manera que quan aquest desapareix (en les persones que no treballen), els temps de desplaçament originats per la resta de motius poden adquirir valors més elevats, com s'observa en el fet que les persones de més de 65 anys declaren les durades més llargues en tots els desplaçaments, diaris i no diaris, excepte pel que fa als motius de treball, d'estudis, i de tornar a casa. La segona raó és la presència del temps de treball domèstic: les diferències en el temps que hi dediquen els homes i les dones tenen un reflex en el temps dedicat a la mobilitat. Com s'ha explicat en el capítol 2, el temps és un tot continu, i per tal de poder analitzar els temps del desplaçament, cal visualitzar i donar un valor als altres temps de la quotidianitat.

En aquest capítol també hem vist que el lloc de residència influeix en els temps de desplaçament, en especial si es viu dins o fora de Barcelona. A la gran ciutat, els recorreguts comporten distàncies més grans i, per tant, requereixen més temps.

La distància del desplaçament està relacionada amb els mitjans de transport i, especialment, amb la velocitat que aquests poden conferir al trajecte. Per això, a la

segona part del capítol s'han analitzat els temps amb relació als transports utilitzats, dividint-los en tres categories: a peu, amb transport privat i amb transport públic. Primer ha calgut reflexionar, seguint els criteris de Roberts (1980), sobre la diferència entre la velocitat tecnològica i la real. Així, el temps de desplaçament –que és el que els ciutadans manifesten en les enquestes– no està relacionat amb les possibilitats tecnològiques que ofereixen els mitjans de transport, sinó amb una velocitat en què s'inclouen tots els temps complementaris; és el que Roberts anomena «la velocitat porta a porta» o «generalitzada» (vegeu l'apartat 3.3.1). A Barcelona, els recorreguts amb un temps menor són els que es realitzen a peu, amb quasi el 70% dels desplaçaments inferiors a 15 minuts, malgrat que es fan amb el mitjà que té una velocitat tècnica més baixa (es calcula que la velocitat del vianant és d'uns 4 km/h). Després vindria el transport privat, seguit del públic. La menor durada dels desplaçaments a peu es produeix en tots els casos, és a dir, sigui quin sigui el motiu que els origini.

No obstant això, la utilització d'un mitjà de transport o d'un altre, així com el temps i la distància, també tenen un origen territorial derivat del model urbà, de l'organització del territori i de les infraestructures i els serveis de transport de què es disposa. Aquests elements es tractaran en el capítol següent.

## 4. EL TEMPS, ELS MITJANS DE TRANSPORT I LES CARACTERÍSTIQUES DE L'ENTORN URBÀ

Fins aquí hem vist que el temps del desplaçament és una part del temps quotidià i que varia segons els motius que l'originen i els diversos col·lectius de ciutadans. El gènere, l'edat i la situació laboral són, entre d'altres, algunes segmentacions de la població que posen de manifest la diversitat dels usos del temps dels desplaçaments.

Ara bé, el temps de la mobilitat també té un origen territorial, derivat de les característiques de l'espai urbà, expressades en termes funcionals i formals, que al seu torn determinen l'oferta de transport que les ciutats ofereixen o poden oferir. Les diverses tipologies urbanes s'identifiquen amb diferents models de mobilitat, definits d'acord amb el repartiment modal dels diversos mitjans de transport; és a dir, els percentatges d'utilització de les tres categories de transport abans esmentades. Una ciutat en què la majoria dels desplaçaments es fan amb cotxe presenta unes característiques pròpies i diferents d'una altra en què els ciutadans es desplacen majoritàriament a peu i amb transport públic. I aquest repartiment modal influeix en els temps de desplaçament de les persones i en el conjunt de la ciutat, raó per la qual hi ha ciutats on resulta difícil circular-hi, i d'altres on els desplaçaments són més fàcils, més curts i requereixen menys temps.

Sovint, aquesta facilitat de desplaçament, relacionada indefugiblement amb el temps que s'hi esmerça, no té gaire a veure amb la distància real, mesurada en unitats espacials, ni tampoc està directament relacionada amb la velocitat dels mitjans de transport. En un espai urbà es pot donar el cas que els transports que tenen una capacitat de velocitat més alta –com ara els privats– esdevinguin els que esmercen més temps: una paradoxa que està relacionada amb les característiques de l'entorn.

En aquest capítol es reflexiona sobre quines variables urbanes determinen els temps de desplaçament i com el repartiment modal a la regió metropolitana de Barcelona és un bon indicador per intuir les tipologies urbanes existents en aquesta àrea.

### 4.1. CARACTERÍSTIQUES DE L'ESPAI URBÀ

Malgrat que encara no hi ha gaires estudis que relacionin les característiques de l'entorn urbà amb la mobilitat dels ciutadans, a escala europea s'està treballant en aquesta qüestió. Els estudis duts a terme assenyalen tres elements que determinen els diferents repartiments modals dels desplaçaments: la grandària de la ciutat, la densitat d'habitants i els llocs de treball, i les característiques de l'espai públic.

Les recerques dutes a terme posen de manifest que, a diferència del que havia passat fins ara, els percentatges dels desplaçaments que es fan a peu, amb transport públic i amb vehicle privat, no solament depenen de les característiques dels mitjans de transport, dels recorreguts i de les persones que es desplacen; també deriven de la tipologia urbana. D'aquesta relació dialèctica entre l'entorn urbà i l'ús dels mitjans de transport, traduïda en recorreguts més o menys llargs, se'n desprèn una sèrie de costos econòmics i de consum de temps. En el cas del temps es poden interpretar com a costos socials i també econòmics.

#### 4.1.1. Grandària de les àrees urbanes

Les anàlisis de la Unió Internacional del Transport Públic (UITP) del 2005 confirmen la relació existent entre la grandària de la ciutat –mesurada en hectàrees urbanitzades– i el temps invertit en els desplaçaments motoritzats. Com es pot observar a la taula següent, com més extensa és una aglomeració urbana, més elevat és el temps mitjà de desplaçament motoritzat, encara que no sigui possible afirmar que la relació existent guarda una proporcionalitat directa. Així, a les ciutats de menys de 30.000 hectàrees, el temps mitjà de desplaçament se situa en els 22 minuts, mentre que si superen les 90.000 hectàrees arriba a quasi els 30 minuts. Aquest increment de temps es pot relacionar, tant amb la congestió, com amb un ús més intens del transport públic.

**Taula 4.1.1.1. Temps mitjà de desplaçament motoritzat segons superfície urbanitzada.**

Superfície urbanitzada (hectàrees)		
< 30.000 ha	30.000 - 90.000 ha	> 90.000 ha
22 min	24,5 min	29,5 min

Font: UITP, 2005

El projecte europeu PROMP (2003), que compara 22 àrees urbanes de 16 ciutats localitzades a cinc països europeus (França, Itàlia, Suïssa, Noruega i Finlàndia), apunta en aquest sentit. A les cinc ciutats més grans de totes les estudiades (Nantes, Hèlsinki, Ans, Liège i Zuric), el temps de desplaçament amb mitjans motoritzats és superior al de les ciutats de dimensions mitjanes o petites. També en les dades corresponents a la regió metropolitana de Barcelona (tal com s'ha vist en l'apartat 3.2.3.), la ciutat de Barcelona és la que presenta el temps de recorregut més llarg, amb diferències d'entre 3 i 7 minuts respecte dels territoris metropolitans conformats per ciutats petites o mitjanes.

#### 4.1.2. Densitat i modes de transport utilitzats

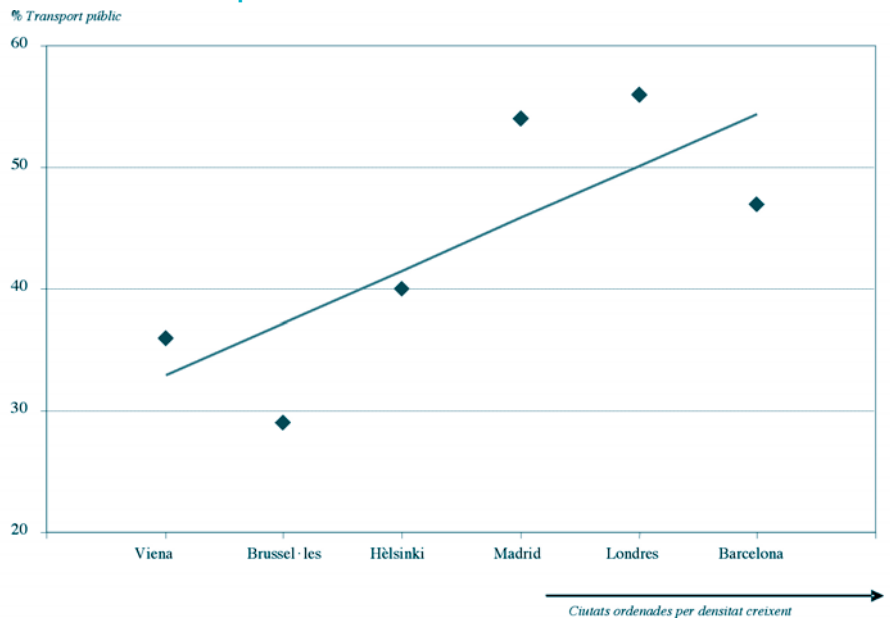
La densitat és una de les característiques urbanes que més influeix en el tipus de transport utilitzat i, per consegüent, la que està més relacionada amb els costos dels desplaçaments, tant si els mesurem utilitzant unitats monetàries com de temps. Segons assenyala el projecte PROMP, hi ha una relació directa entre una densitat alta –pel que fa als residents i als llocs de treball– i un percentatge elevat de desplaçaments realitzats a peu i amb transport públic.

Quant als desplaçaments a peu, l'estudi explica el cas del centre de Ginebra, al barri de La Cluse, amb densitats de més de 30.000 hab/km<sup>2</sup>, on el percentatge dels desplaçaments a peu respecte del total de desplaçaments supera el 40%. Ara bé, malgrat aquesta correlació positiva entre densitats de població i una major propor-

ció de desplaçaments a peu, també cal tenir en compte la influència d'altres factors, com es dedueix del fet que en alguns barris centrals que presenten densitats semblants es produeixen variacions significatives en els percentatges dels desplaçaments a peu. Per exemple, al barri de Langstrasse, a Zuric, i al de Töölö, a Hèlsinki, amb unes densitats de 13.000 hab/km<sup>2</sup>, els percentatges dels desplaçaments a peu són del 35% i del 25%, respectivament. Quan els barris presenten una densitat d'uns 5.000 hab/km<sup>2</sup>, el percentatge dels desplaçaments a peu respecte de la resta dels modes de transport oscil·la entre el 35% del centre de la ciutat de Kuopio, a Finlàndia, i el 13% del barri de La Villa, a la ciutat de l'Aquila, a Itàlia, passant pel 28% de l'àrea urbana de Sursee-Mitte, a la ciutat suïssa de Sursee, i del centre de la ciutat de Jyväskylä, a Finlàndia. Aquest fenomen també s'observa en àrees urbanes perifèriques. Per exemple, a la zona de Schwamendingen Mitte, a la ciutat de Zuric, Suïssa, amb una densitat de poc menys de 10.000 hab/km<sup>2</sup>, els desplaçaments a peu representen el 37%, mentre que al barri perifèric de Bellevue, a Nantes, França, suposen el 22%.

Si ens referim a l'ús del transport públic, podem establir una relació semblant amb la densitat d'habitants, tal com mostra el gràfic següent: a mesura que augmenta la densitat, s'incrementa l'ús del transport públic, tant en termes de quota (gràfic 4.1.2.1), com en termes de l'oferta de transport públic (gràfic 4.1.2.2).

#### Gràfic 4.1.2.1. Quota d'ús del transport públic, segons la densitat d'habitants a ciutats europees.

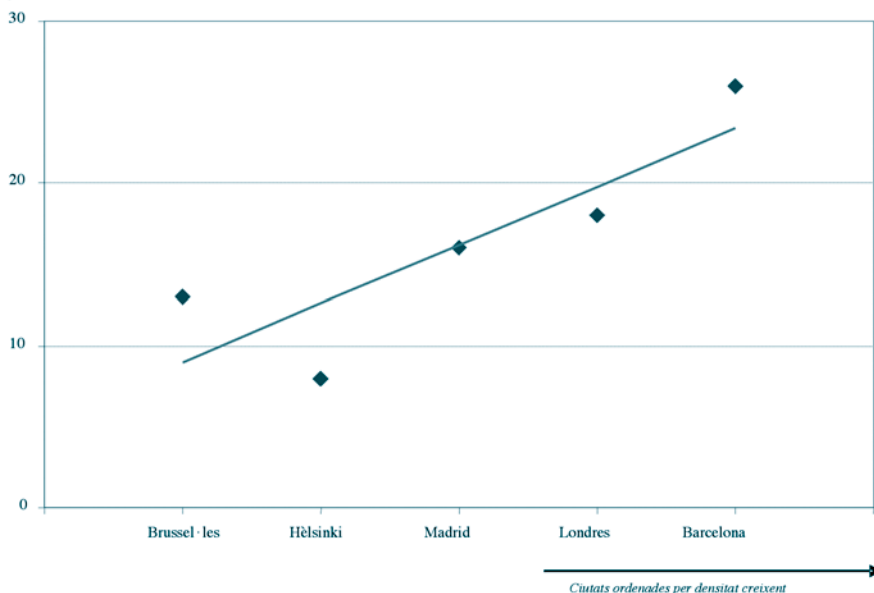


Font: Agència Europea del Medi Ambient, 2003.

#### Gràfic 4.1.2.2. Intensitat d'ús de la xarxa de transport públic, segons densitat d'habitants a ciutats europees.

$p^*/km$  = passatger per quilòmetre

$p^*/km$  /  $km$  xarxa



Font: Agència Europea del Medi Ambient, 2003.

El patró descrit s'observa clarament a les àrees centrals de les ciutats, però es difumina de forma considerable quan s'estudien els barris perifèrics. Així, per exemple, a la perifèria de Zuric s'assoleix un 35% de quota del transport públic amb una densitat de 10.000 hab/km<sup>2</sup>, mentre que als barris perifèrics de Nantes no s'arriba al 20% de quota, malgrat tenir una densitat de 15.000 hab/km<sup>2</sup>. En aquests casos, la variabilitat s'explica, en part, per les diferents dotacions de transport públic: la configuració típicament radial d'aquests serveis tendeix a concentrar l'oferta en els centres de les ciutats, mentre que la seva implantació en àrees perifèriques és molt més irregular.

La influència de la densitat urbana en el repartiment modal determina en gran part el cost dels desplaçaments a les ciutats. Tal com recull el treball realitzat per la UITP (2005), a les ciutats poc denses, l'elevat cost del transport es deu en bona mesura a la important quota d'ús del transport individual que requereixen. En aquests espais urbans poc denses no hi ha la possibilitat d'una transferència modal de l'automòbil al transport públic, perquè sovint la dotació de serveis de transport públic és pràcticament inexistent. Per això, els desplaçaments urbans costen, per exemple, dues vegades menys a Singapur o a Hèlsinki que a Chicago, Melbourne o Newcastle. Aquesta diferència arriba a representar un estalvi de 2.000 euros per habitant i any en favor del primer grup de ciutats.

En síntesi, les ciutats on es gasta menys a l'hora de garantir la mobilitat dels seus habitants són les que presenten una densitat mitjana o elevada, ja que bona part dels desplaçaments es realitzen bàsicament a peu, amb bicicleta i amb transport públic. De mitjana, tal com s'aprecia a la taula següent, el cost del desplaçament per a la col·lectivitat va des del 5% del PIB a les ciutats denses i amb un elevat índex d'utilització del transport públic, fins a més del 12% a les ciutats poc denses, on l'automòbil és el mode de transport gairebé exclusiu.

**Taula 4.1.2.3. Cost dels desplaçaments, segons la densitat d'habitants a ciutats europees.**

<b>Cost de desplaçament (PIB), segons la densitat</b>			
> 100	50 a 100	25 a 50	< 25
5,7%	8,6%	11,4%	12,4%

(Densitat= població + llocs de treball/hectàrea)

Font: UITP, 2005

#### **4.1.3. Tipologies d'espai públic i utilització dels mitjans de transport**

A més de la grandària de la ciutat i de la seva densitat, les diferents configuracions d'espai públic que hi ha a les àrees urbanes també condicionen els usos dels mitjans de transport. Hi ha ciutats on la tipologia dels carrers permet d'anar a peu o amb bicicleta, i també utilitzar els transports mecànics (siguin públics o privats), mentre que d'altres han estat dissenyades per a un ús exclusiu del cotxe. Entre les primeres hi hauria, per citar les ciutats abans esmentades, Singapur, Hèlsinki o Barcelona i, entre les segones, Chicago, Melbourne o Newcastle.

La ciutat pensada per al cotxe sorgeix a començaments del segle XX als Estats Units d'Amèrica. Dues ciutats lideren aquestes voluntats urbanes: una és Nova York, a la costa est, que ha d'adaptar i reconstruir el seu espai públic, cosa que farà durant més de 40 anys de la mà de l'enginyer Robert Moses, que actua com a *New Yorker's Master Builder*. Ara bé, la ciutat de les autopistes per excel·lència va ser (i encara és) la ciutat de Los Angeles. El 1924, a la *National Conference of City Planners*, l'enginyer Gordon Whitnall argumenta, referint-se a la ciutat de Los Angeles, que els *western planners* han après la lliçó i no repetiran els errors dels *eastern planners*, i aposta per construir una ciutat horitzontal, adaptada al cotxe. A diferència del que Moses va fer a Nova York, no es va dissenyar una xarxa d'autopistes radial, sinó policèntrica. En aquesta ciutat, a la dècada de 1940 hi havia un cotxe per cada cinc habitants. Aquests dissenys van acompanyats d'unes formes i funcions urbanes modulades per la funcionalitat i la densitat. Així, les ciutats amb uns espais públics pensats per al cotxe també són llocs inspirats en el funcionalisme i en les baixes densitats, on la distància entre els equipaments, els serveis, els llocs de treball i la residència no es poden recórrer a peu o amb bicicleta. En aquestes ciutats, ben aviat sorgeixen els problemes de congestió inevitables en un model de mobilitat basat en el cotxe privat i relacionats amb una percepció negativa del temps de desplaçament.

A d'altres tipologies urbanes, més compactes, més multifuncionals i on els espais públics permeten el pas de diferents mitjans de transport, les distàncies possibiliten recorreguts que contempnen temps i mitjans de transport diferents. Així, els usos dels mitjans de transport reflecteixen en bona mesura les diferents tipologies urbanes. Barcelona és un exemple d'aquesta ciutat multifuncional, en especial el seu barri central, que tothom coneix com a «Eixample». Es tracta d'una àrea urbana caracteritzada per densitats elevades, per la diversitat d'usos (la multifuncionalitat), i per un espai públic dissenyat per a la convivència de velocitats diferents, des de la dels vianants fins a la dels cotxes.

És en aquestes ciutats compactes, amb espais públics adequats per als vianants i amb una barreja d'usos que apropa les diferents destinacions, on els vianants tenen una presència important i on els desplaçaments a peu representen un mitjà de transport possible i equiparable als mitjans de transport mecànics. La ciutat també influeix en l'eficàcia del transport públic, fins al punt que en alguns espais urbans esdevé un mitjà de transport ineficaç com a conseqüència dels pocs usuaris que és



capaç de captar i del llarg temps de recorregut que ofereix amb relació als altres mitjans (a peu i amb transport privat), i també perquè el temps és un factor fonamental en la valoració dels mitjans de transport.

Si els modes de transport només s'analitzen aïllats els uns dels altres, i els trajectes un per un, el transport públic té una eficàcia menor que l'automòbil en termes de temps de desplaçament, ja que cal finalitzar els recorreguts a peu i sumar-hi els temps d'espera i de transbordament. De totes maneres, a les ciutats on el cotxe és el transport predominant i els espais públics estan molt saturats –com és el cas de Roma, Bolonya, Marsella o Lisboa–, els temps mitjans de desplaçament superen els 30 minuts. En canvi, a les ciutats on s'utilitzen tots els modes de transport i els desplaçaments a peu o amb bicicleta tenen una presència notable –com és el cas de Manchester, Oslo o Copenhaguen– les mitjanes de temps de desplaçament no arriben als 20 minuts. En termes generals, tal com es pot apreciar a la taula següent, els temps de desplaçament tenen una major durada com més alta és la presència de l'automòbil. Amb una quota del cotxe sobre els desplaçaments totals de menys del 15%, el temps de recorregut és de 18 minuts; quan la quota supera el 30%, el temps mitjà arriba als 28 minuts.

#### **Taula 4.1.3.1 Temps mitjà dels desplaçaments, segons quota d'ús del vehicle privat a ciutats europees.**

<b>Quota de mercat dels transports privats (% de desplaçaments motoritzats)</b>		
< 15 %	15 - 30 %	> 30%
18 min	24,5 min	28 min

Font: UITP (2005)

En síntesi, quan més densa és una ciutat i més important és la presència del transport públic i dels desplaçaments a peu, menys temps han de passar els ciutadans en els transports. Així, els transports percebuts i definits com a més lents (i que tenen unes velocitats reals menors) són els que en realitat estalvien més temps a les ciutats i als seus ciutadans. No obstant això, aquesta paradoxa només és aparent, ja que a les ciutats poc denses, les activitats quotidianes requereixen recorreguts més llargs, que sovint no són compatibles amb els desplaçaments a peu ni amb els mitjans de transport públic, raó per la qual totes les necessitats de mobilitat les suporta un únic mitjà de transport, potser el més ràpid, però també el que comporta més temps de congestió quan tothom es veu abocat a utilitzar-lo. Per això, els habitants de les ciutats americanes passen 90 minuts al volant dels seus vehicles, mentre que a les europees aquests recorreguts solen requerir entre 50 i 55 minuts.

## 4.2. REPARTIMENT MODAL A BARCELONA I A LA REGIÓ METROPOLITANA

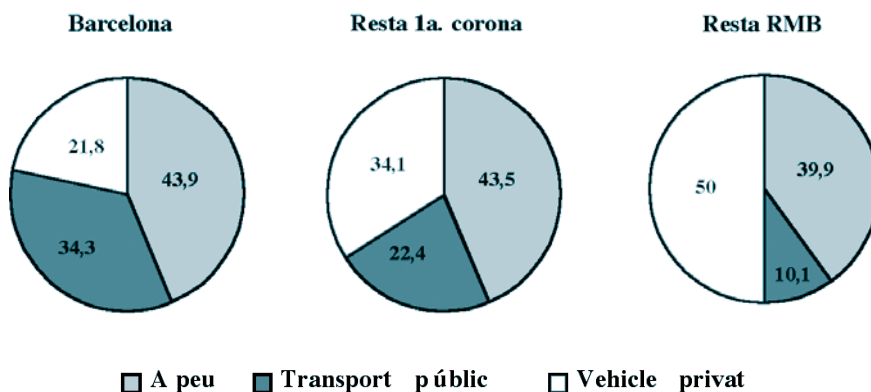
Fins ara hem vist, mitjançant la comparació de diferents ciutats, que el tipus de ciutat, definit per la grandària, la densitat i la tipologia de l'espai públic, determina el repartiment modal; és a dir, la utilització en termes relatius dels diferents mitjans de transport (privat, públic i no motoritzat). Un repartiment que, com s'ha ressenyat, incideix directament en el temps de desplaçament.

Pel que fa a Barcelona i al seu entorn, les dades que permeten de fer una reflexió sobre els temps de desplaçament amb relació a la tipologia urbana i els modes de transport utilitzats són més aviat escasses, per no dir inexistent. Ara bé, si considerem que el repartiment modal és un reflex de la tipologia urbana, a la regió metropolitana de Barcelona en podem descriure tres: a) la que fa referència a la ciutat de Barcelona; b) la de la primera corona metropolitana; c) la de la resta de la regió.

Les diferències en el repartiment modal d'aquests tres àmbits no s'expliquen tant per la participació desigual dels desplaçaments a peu (molt homogènia en les tres realitats metropolitanes), com per la participació desigual del transport públic i el privat. Efectivament, en les tres realitats urbanes reflectides al gràfic següent s'observa que la participació dels desplaçaments a peu és força similar, ja que se situa entre el quasi 44% de Barcelona i el quasi 40% de la resta de la regió metropolitana. Això ens indica que a cadascun d'aquests espais urbans hi ha barris, àrees o municipis sencers prou densos, compactes i multifuncionals, i amb unes tipologies d'espai públic que permeten que gairebé la meitat dels desplaçaments es puguin fer a peu.

Les diferències més significatives es produeixen en la utilització del transport privat i públic. A Barcelona, la presència dels desplaçaments amb vehicle privat se situa en poc més del 20%, mentre que el transport públic arriba a gairebé el 35%. A la primera corona, en canvi, aquesta proporció s'inverteix, de manera que el transport privat predomina sobre el públic (34,1% i 22,4%, respectivament). A la resta de la regió metropolitana, l'ús del cotxe representa la meitat dels desplaçaments, mentre que el transport públic tan sols se situa al voltant del 10%. Aquestes diferències indiquen que, més enllà de l'escala de proximitat en què els desplaçaments a peu són possibles, l'oferta del transport públic es va afeblint des del centre de la regió metropolitana cap a la perifèria, de manera que com més s'allunyen del centre les necessitats de mobilitat, menys oportunitats tenen les persones de fer servir el transport públic.

**Gràfic 4.2.1. Repartiment modal dels desplaçaments, segons corona de residència %.**



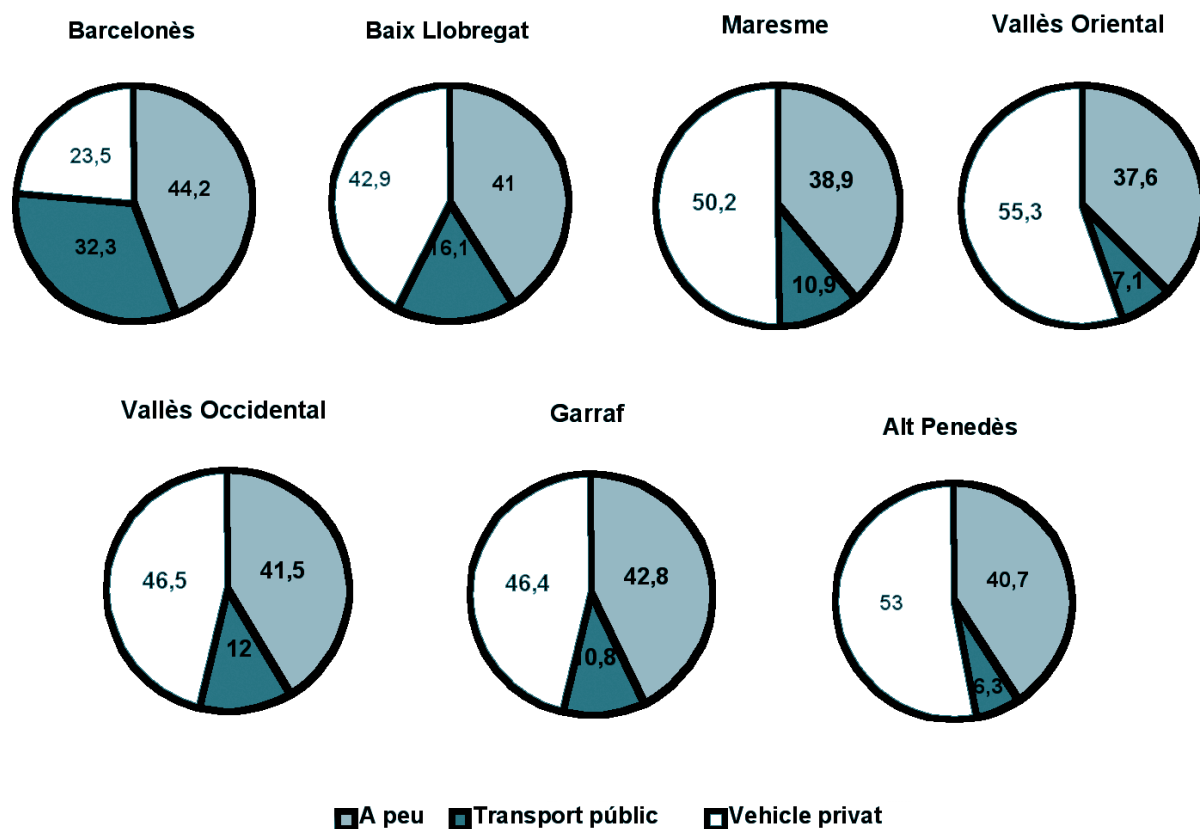
Font: Enquesta de mobilitat en dies feiners, 2000.

La relació entre l'ús dels mitjans de transport i les característiques urbanes a la re-

La relació entre l'ús dels mitjans de transport i les característiques urbanes a la regió de Barcelona també es manifesta igualment acusada si comparem les dades disponibles per a les diferents comarques que la componen. El gràfic següent destaca, en primer lloc, la diferència en l'ús del transport públic entre el Barcelonès i la resta de comarques. El Barcelonès està constituït pels 5 municipis centrals de la regió metropolitana, que formen un continu urbà amb altes densitats de població, en el qual s'ubica el conjunt d'usos especialitzats (Administració, comerç, cultura, etc.) que congrega l'efecte de centralitat d'aquests municipis. Tots els factors de configuració urbana abans esmentats es correlacionen amb un ús elevat del transport públic.

A la resta de comarques, el descens en l'ús del transport públic és absorbit pel vehicle privat. Tot i així, també es poden descriure certes diferències en l'ús de l'automòbil entre aquestes comarques. En el cas del Vallès Oriental i del Maresme, on una important proporció dels residents viuen en urbanitzacions –caracteritzades per una densitat molt baixa i pel fet d'estar allunyades dels nuclis de població que concentren serveis i llocs de treball–, el vehicle privat té una presència molt elevada, que supera el 50% de quota en els desplaçaments.

**Gràfic 4.2.2. Repartiment modal dels desplaçaments, segons comarca de residència %.**



Font: Enquesta de mobilitat en dies feiners, 2005.

### 4.3. RESUM

Les característiques de l'entorn urbà influeixen en els temps de desplaçament. Aquesta relació s'estableix mitjançant les característiques de la ciutat (la grandària, la densitat i les tipologies de l'espai públic) i de la influència en l'ús dels diferents mitjans de transport.

La grandària de la ciutat és directament proporcional al temps invertit en els recorreguts: a les ciutats europees de menys de 30.000 hectàrees, els temps mitjans són de 22 minuts per desplaçament, mentre que a les de més de 90.000 hectàrees s'arriba als 30 minuts. En l'àmbit metropolità de Barcelona, els desplaçaments que requereixen més temps es localitzen a la capital, amb una diferència prou significativa respecte de la resta de les ciutats de l'entorn. Un element urbà fonamental és la densitat, que no repercuteix tant en la distància com en el mitjà de transport que es pot emprar. A les ciutats o barris més densos, la proporció dels desplaçaments a peu i de l'ús del transport públic és més alta. En primer lloc, perquè la densitat implica multifuncionalitat i proximitat dels equipaments i dels serveis i, per tant, la possibilitat de desplaçar-se a peu, ja que la distància del trajecte és assumible. En segon lloc, perquè el servei de transport públic, ja sigui de superfície o subterrani, requereix uns llindars mínims d'usuaris potencials perquè siguin factibles amb relació al cost i les tarifes. Per tant, a les ciutats amb densitats mitjanes o altes, el cost temporal i econòmic dels desplaçaments és menor. El tercer element urbà fonamental que s'ha estudiat és la tipologia de l'espai urbà, ja que és el lloc on es realitza la mobilitat; el lloc de connexió entre les diferents activitats del dia. El disseny d'aquest espai públic determina la possibilitat d'ús dels diferents mitjans de transport. Així, les tipologies que permeten la convivència de diferents velocitats, des de la dels vianants fins a la del transport privat, corresponen a ciutats que estalvien temps, perquè són més compactes i s'hi pot exercir la proximitat. A les ciutats on només s'hi circula amb transport privat, com ara les ciutats americanes de baixa densitat, els temps de recorregut són molt més elevats.

No obstant això, l'anàlisi també es pot fer de manera inversa: el repartiment modal que presenten diverses ciutats o àrees metropolitanes és un indicador de la tipologia urbana. Per aquesta raó, a la segona part del capítol s'ha analitzat el repartiment modal de la ciutat de Barcelona respecte dels dos àmbits metropolitans del seu entorn: la primera i la segona corona. Hem pogut veure que hi ha dos models de mobilitat amb relació a la quota de transport privat i públic (el desplaçament a peu és força estable en els tres àmbits). A Barcelona, el transport mecànic per excel·lència és el transport públic, amb una quota del 34%; en canvi, a la segona corona, queda restringit a un 10%. A la primera corona, com a tipologia intermèdia, el percentatge d'ús és del 22%. Aquestes tendències també s'observen en els àmbits comarcals. Tots els elements es relacionen amb les característiques urbanes de grandària, densitat i tipologia d'espai públic abans esmentades.



## 5. BARCELONA, UNA CIUTAT QUE PERMET LA PROXIMITAT

A la ciutat funcional, dispersa i de baixa densitat, la distància ha deixat de ser una conseqüència directa de la necessitat de distribució de les funcions sobre el territori urbà i ha esdevingut un element associat als avenços tecnològics. En paraules de Kohr (1976), ha deixat de ser una distància funcional i ha esdevingut una distància tecnològica. Aquest fet ha generat la tendència a menysprear els desplaçaments curts i a elaborar tot un conjunt de pressupòsits urbanístics, econòmics i sociològics basant-se únicament en la mobilitat d'una major distància i/o durada. De fet, a bona part de les enquestes i dels estudis que faciliten dades sobre els desplaçaments i els seus temps, els desplaçaments a peu sovint han estat infravalorats, i fins i tot s'ha arribat a no comptabilitzar-los. Els desplaçaments a peu no tenen un component tecnològic, raó per la qual, en alguns estudis «de transport» no s'han considerat rellevants; la pràctica més freqüent ha estat negligir els desplaçaments a peu de menys de 5 minuts i de vegades fins i tot els de menys de 10 minuts.

Com s'ha comentat abans, aquest biaix informatiu és fruit de la importància que tradicionalment s'ha atribuït als desplaçaments amb transport mecànic amb relació al no mecànic, ja que allò que es valora no és el moviment en si mateix, sinó l'instrument que el fa possible: el transport. Per tant, es confon l'objecte, el transport, amb el subjecte, la persona que es vol moure. Aquest error conceptual té el seu origen en els primers estudis sobre transport i en els professionals que se'n van ocupar, i tot i que pugui semblar sorprenent, encara persisteix, malgrat la incorporació de noves dimensions socials i ambientals en l'estudi i la planificació de la mobilitat.

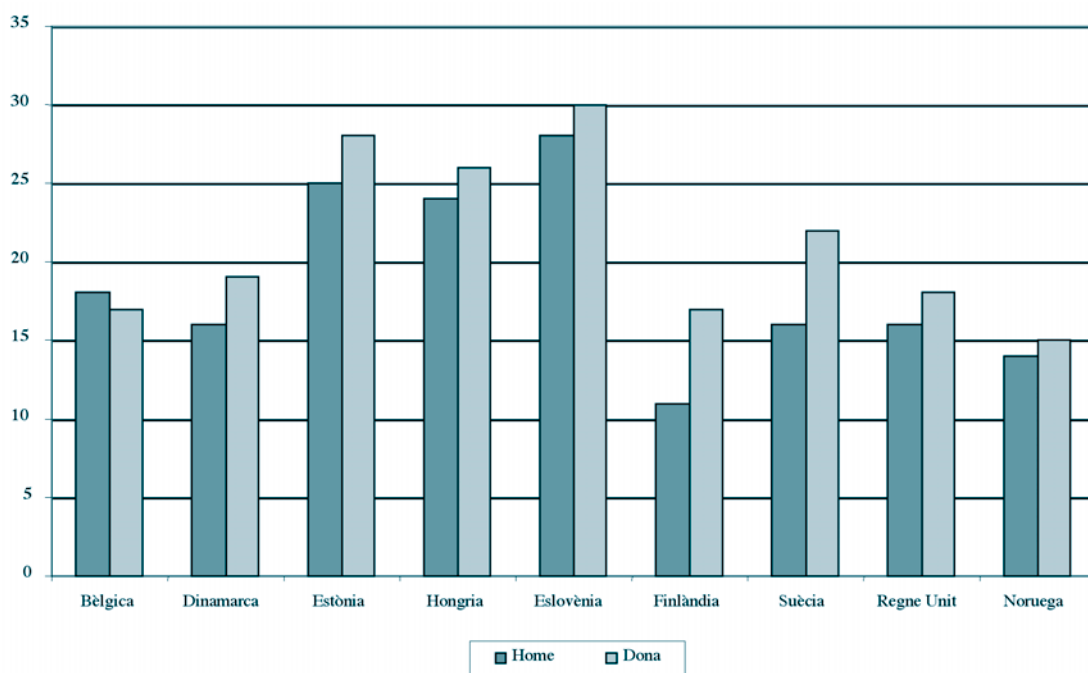
Més enllà d'aquestes qüestions metodològiques, el valor del temps de la mobilitat guarda relació amb la possibilitat que ofereix el desplaçament d'arribar a diferents llocs. És un valor que fa referència a l'accés als béns i als serveis, i no pas al temps de recorregut ni al mitjà de transport emprat. Per tant, el mitjà més mòbil no és pas el que pot recórrer una distància més gran a més velocitat, sinó el que permet de fer un major nombre d'activitats.

La importància dels vianants a la ciutat no solament està relacionada amb la mobilitat i el temps; també està vinculada amb la pròpia estructura morfològica de la ciutat. Tal com s'ha explicat en el capítol anterior, la possibilitat d'arribar caminant als llocs quotidians, siguin laborals o de lleure, és un reflex de la tipologia de l'espai públic, la densitat, la compacitat i la barreja d'usos urbans. Aquest capítol se centrà en l'anàlisi de l'activitat de caminar, a fi de valorar la importància que adopta aquesta forma de desplaçar-se respecte d'altres tipologies de desplaçament. L'anàlisi també tractarà de les característiques de les persones que caminen i de la seva relació amb els mitjans de transport mecànics.

## 5.1. ELS DESPLAÇAMENTS A PEU

Per començar, abordarem els desplaçaments a peu tot fent una ullada a l'entorn europeu. Això ens permetrà d'introduir una sèrie de qüestions que desenvoluparem més endavant. El gràfic següent indica el temps que els ciutadans d'una mostra de països europeus dediquen diàriament als desplaçaments amb modes no motoritzats. La conclusió és que, tret dels homes finlandesos, en aquests països es camina un mínim de gairebé 15 minuts diaris. Un altre fet que aquestes dades posen de relleu és la diversitat existent entre els diferents països, fins al punt que a Eslovènia es camina ben bé el doble que a Noruega, Finlàndia o el Regne Unit, la qual cosa ens recorda la vinculació entre els desplaçaments a peu i les formes urbanes i les dotacions de serveis de transport que hem comentat en el capítol anterior.

**Gràfic 5.1.1. Temps mitjà diari de desplaçament a peu i amb bicicleta, segons el gènere, a països europeus.**



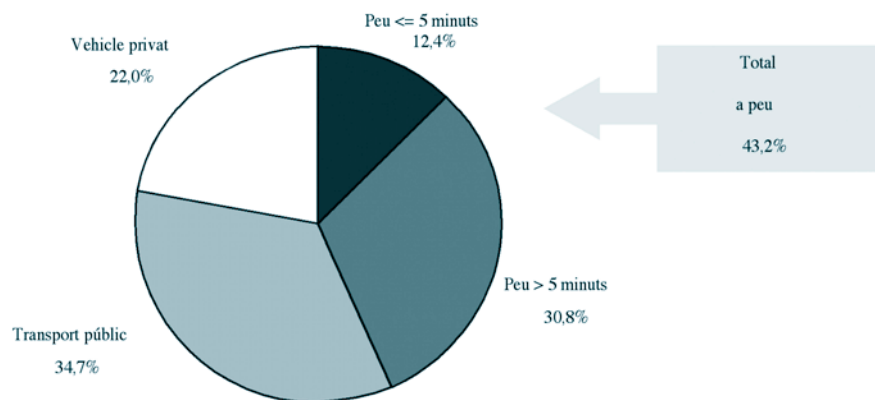
Font: Eurostat, 2005.

Les dades també destaquen diferències significatives, segons el gènere, en la quantitat de temps que es destina a caminar, i no tenen la mateixa força a tots els països descrits. Això suggereix que, a més de la dimensió territorial abans esmentada, hi ha una segona dimensió constituïda per factors socials que també influeix en els desplaçaments a peu. La segona secció d'aquest capítol tracta més detalladament d'aquest component social.

En el cas de Barcelona, l'Enquesta de mobilitat en dies feiners, 2005 (EMEF) ens permet d'obtenir, gràcies a la metodologia de recollida de dades emprada, informació acurada sobre els desplaçaments a peu de menys de 5 minuts de durada que es fan per la ciutat. Són el que s'anomena «microdesplaçaments» o desplaçaments «sense» gairebé temps, però que a una velocitat de vianant (4 km/h) permeten de recórrer una distància de fins a 335 metres o, el que és el mateix, 2,5 illes de l'Eixample barceloní. Aquests desplaçaments representen, tal com mostra el gràfic se-

güent, el 12,5% de tots els que es realitzen a la ciutat un dia feiner qualsevol, i el 29% dels que es realitzen a peu. El repartiment modal dels desplaçaments a la ciutat de Barcelona és el següent: 22,0% amb cotxe, 34,7% amb transport públic i 43,2% a peu, incloent-hi els de menys de 5 minuts.

**Gràfic 5.1.2. Distribució dels desplaçaments, segons els modes dels residents a Barcelona.**



Font: Enquesta de mobilitat en dies feiners, 2000.

Així, a la ciutat de Barcelona, el vianant és el gran protagonista dels desplaçaments. Per això és important saber qui i com és aquest vianant, qüestions que es poden respondre estudiant, per exemple, en quins grups d'edat està més present, quin nivell d'estudis té i quina és la seva situació laboral i la seva categoria socioprofessional. Per tant, tot seguit s'estudiarà el fet d'anar a peu, no solament com una possibilitat de desplaçament, sinó també com un perfil de ciutadans que d'aquesta manera recorren distàncies diverses emprant-hi més o menys temps.

## 5.2. ELS PERFILS DE LES PERSONES QUE ES DESPLACEN A PEU

Els viatges a peu vénen definits pel temps de desplaçament, ja que no és el mateix caminar 5 minuts que més de 20. Per aquest motiu, els perfils de les persones que caminen s'han de relacionar, no solament amb la forma emprada per desplaçar-se, sinó també amb els diferents llindars de temps. En els exemples següents, el temps de desplaçament s'ha dividit en quatre grups: els de menys de 5 minuts, els de 6 a 10 minuts, els d'11 a 20 minuts, i els de més de 20 minuts.

L'EMEF mostra que les persones que es desplacen a peu per la ciutat tenen unes característiques concretes pel que fa a l'edat, el nivell d'estudis, la situació laboral i la categoria professional. Cadascuna d'aquestes variables s'ha relacionat amb els quatre llindars de temps esmentats.

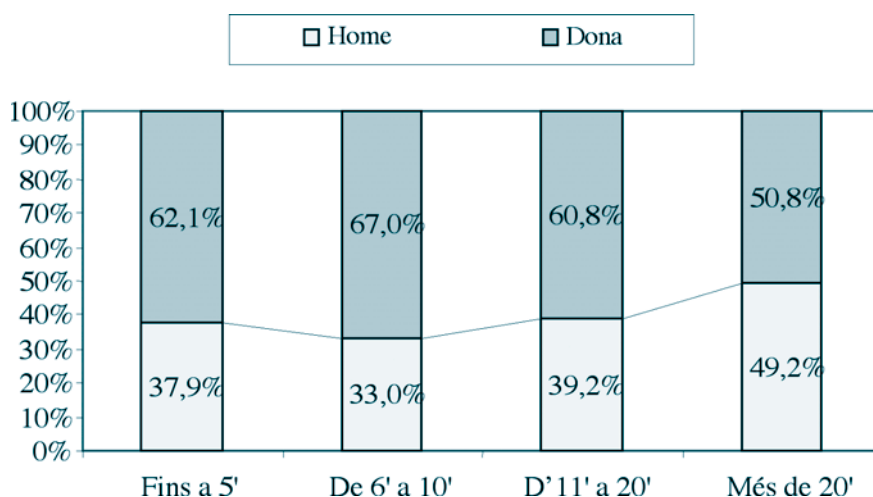


### 5.2.1. El gènere

Sovint s'ha comentat que els homes i les dones tenen hàbits de mobilitat diferents, tal com indica la segmentació de dades per gènere. Aquest patró es repeteix novament en analitzar els desplaçaments a peu: les dones, tant en termes generals com en el cas específic dels microdesplaçaments, caminen més.

El gràfic següent permet de constatar, en primer lloc, que les dones són les que realitzen una major proporció (sempre superior al 60%) dels desplaçaments a peu de menys de 20 minuts. Només quan la durada supera el llindar dels 20 minuts es produeix una distribució homogènia dels desplaçaments a peu entre els homes i les dones.

**Gràfic 5.2.1. Distribució dels desplaçaments a peu, per intervals de temps, segons gènere dels residents a Barcelona.**

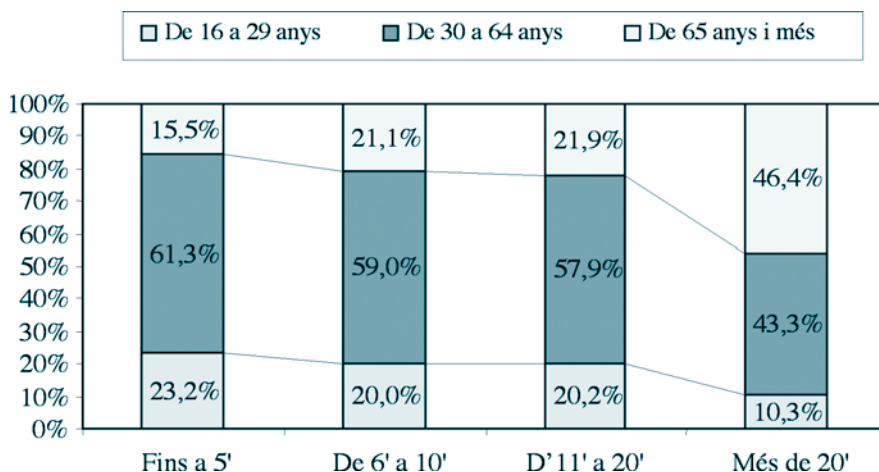


Font: Enquesta de mobilitat en dies feiners, 2000.

### 5.2.2. L'edat

L'edat és una variable proporcional al temps de desplaçament a peu: a menys edat, menys temps. Així, els trajectes de menys de 5 minuts els realitzen bàsicament els joves de menys de 30 anys, i representen el 23,2% del total d'aquests desplaçaments. Aquest és un percentatge molt més alt que el dels joves que caminen més de 20 minuts i que tan sols representen el 10,3%. En canvi, les persones de més de 65 anys només representen el 15,5% del total dels microdesplaçaments, però un 46,4% dels que duren més de 20 minuts.

**Gràfic 5.2.2. Distribució dels desplaçaments a peu, per intervals de temps, segons l'edat dels residents a Barcelona.**



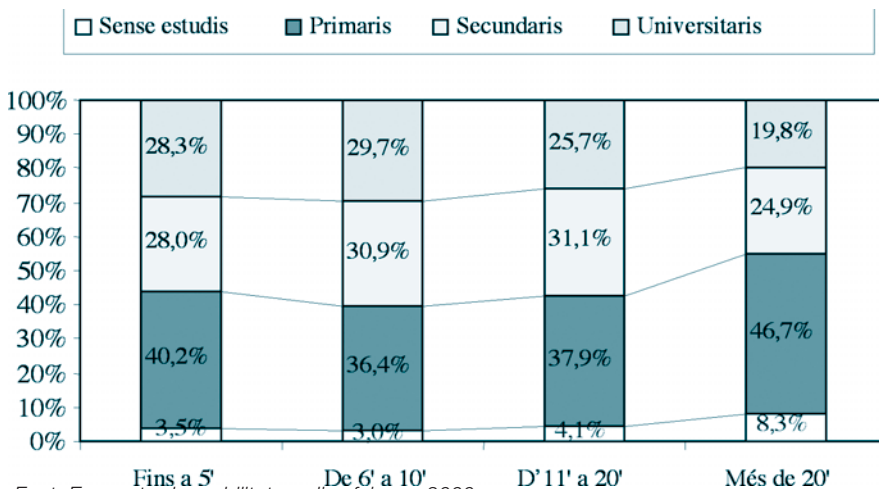
Font: Enquesta de mobilitat en dies feiners, 2000.

**5.2.3. Nivell d'estudis**

Pel que fa al nivell d'estudis, no hi ha grans diferències fins als 20 minuts de trajecte a peu. En els tres intervals de temps inferiors, les persones que tenen estudis primaris realitzen al voltant del 40% dels desplaçaments, mentre que les que tenen estudis secundaris representen prop del 30%, i les que no tenen estudis al voltant d'un 28%. Tanmateix, aquestes proporcions varien en el llinard de més de 20 minuts caminant, on la presència de persones amb estudis superiors és més reduïda. En aquest llinard de temps, les que tenen estudis universitaris no arriben al 20%, i les que tenen estudis secundaris no arriben al 25%; en canvi, els ciutadans amb estudis primaris representen el 46,7%.

És interessant observar que les persones sense estudis representen una fracció més elevada dels desplaçaments a mesura que augmenta la seva durada: fins a 5 minuts suposen el 3,5%, i quan superen els 20 minuts, el 8,3%.

**Gràfic 5.2.3. Distribució dels desplaçaments a peu, per intervals de temps, segons el nivell d'estudis dels residents a Barcelona.**

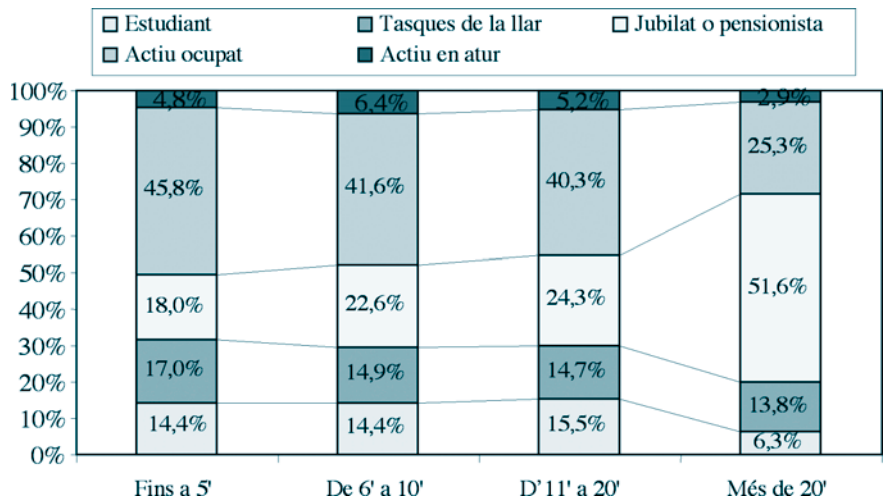


Font: Enquesta de mobilitat en dies feiners, 2000.

### 5.2.4. Situació laboral

Atenent a la situació laboral, els desplaçaments a peu de menys de 5 minuts es concentren bàsicament en els actius ocupats, amb quasi un 45,8%. Aquest percentatge disminueix a mesura que augmenten els temps de desplaçament, fins arribar al 25,3% quan els trajectes superen els 20 minuts. És a dir, entre les persones ocupades es tendeix a reduir el temps esmerçat en els desplaçaments a peu. Aquesta reducció també s'aprecia en els estudiants, que passen de representar el 14,4% en els trajectes de menys durada, al 6,3% en els de més durada, així com en les persones que es dediquen exclusivament a les tasques de la llar, que passen de suposar el 17,9% al 13,8%. En canvi, els jubilats i els pensionistes presenten una tendència oposada: mentre que en els trajectes de menys de 5 minuts només representen el 18%, en els de més de 20 minuts suposen més de la meitat (51,6%).

**Gràfic 5.2.4. Distribució dels desplaçaments a peu, per intervals de temps, segons la situació laboral dels residents a Barcelona.**

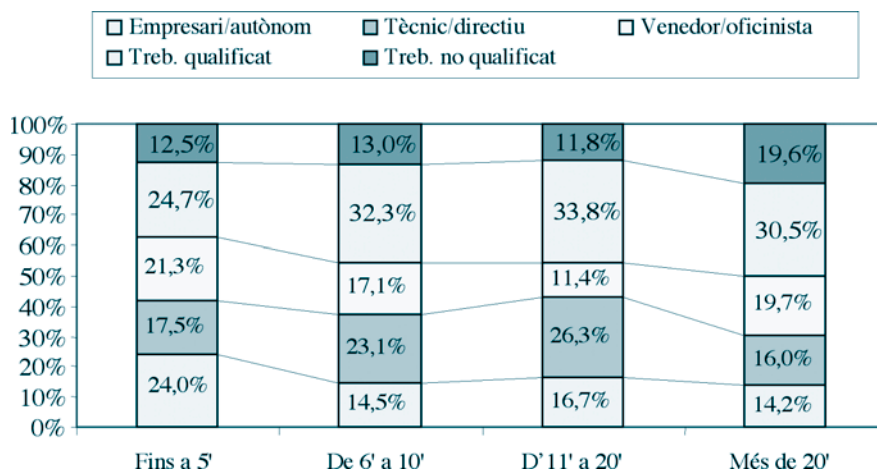


Font: Enquesta de mobilitat en dies feiners, 2000.

### 5.2.5. Categoria professional

Quant a la categoria professional, cal considerar que les categories superiors (empresaris i tècnics i directius) van disminuint la seva presència a mesura que augmenta el temps. Si en els trajectes de menys de 5 minuts representen, sumats, el 41,5%, en els de més de 20 només suposen el 30%. En canvi, en les categories inferiors, la tendència és la contrària: en els treballadors qualificats es passa del 24,7% al 30,5%, i en els no qualificats del 12,5% al 19,6%.

**Gràfic 5.2.5. Distribució dels desplaçaments a peu, per intervals de temps, segons la categoria professional dels residents a Barcelona.**



Font: Enquesta de mobilitat en dies feiners, 2000.

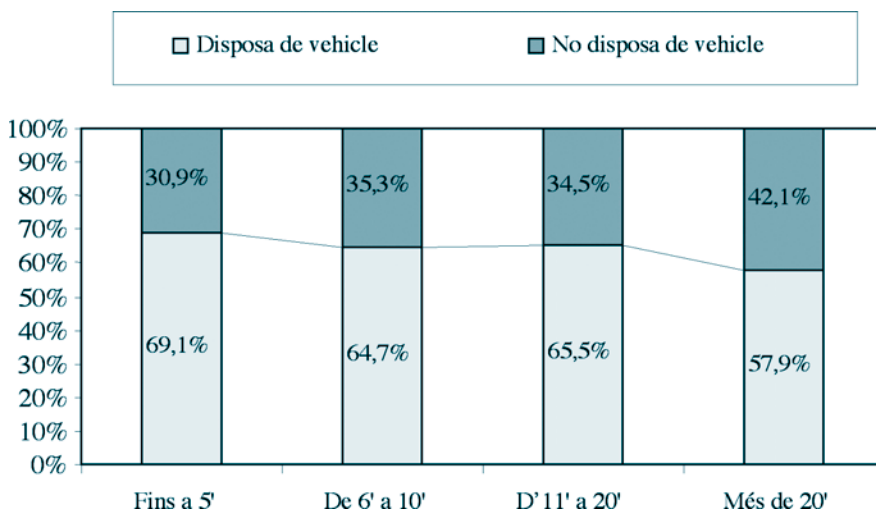
### 5.3. LES PERSONES QUE CAMINEN AMB RELACIÓ ALS MITJANS DE TRANSPORT

La característica principal dels desplaçaments a peu és que no cal utilitzar mitjans de transport mecànics. Per aquesta raó és interessant analitzar la relació que s'estableix entre les persones que es desplacen a peu i les que ho fan amb mitjans de transport. Per això s'estudiarà si disposen o no de cotxe i de permís de conduir, i es valorarà quin és el sistema de transport preferent i la seva percepció respecte de ser vianant o conductor. Aquests quatre elements identifiquen si l'opció d'anar a peu ve determinada pel fet de no tenir la possibilitat de fer servir un cotxe privat (perquè no es té cotxe o permís de conduir), o si és una opció volguda i escollida entre d'altres possibilitats. Com en l'apartat anterior, les característiques dels vianants també s'indiquen amb relació als quatre intervals de durada dels desplaçaments.

#### 5.3.1. Disponibilitat d'automòbil

El temps de desplaçament a peu es relaciona inversament amb la disposició de vehicle. Mentre que el 30,9% dels recorreguts de menys durada corresponen a les persones que no disposen de cotxe, aquesta proporció arriba al 42,1% quan la durada dels desplaçaments a peu supera els 20 minuts.

**Gràfic 5.3.1. Distribució dels desplaçaments a peu, per intervals de temps, segons la disponibilitat de vehicle (de motor) dels residents a Barcelona.**

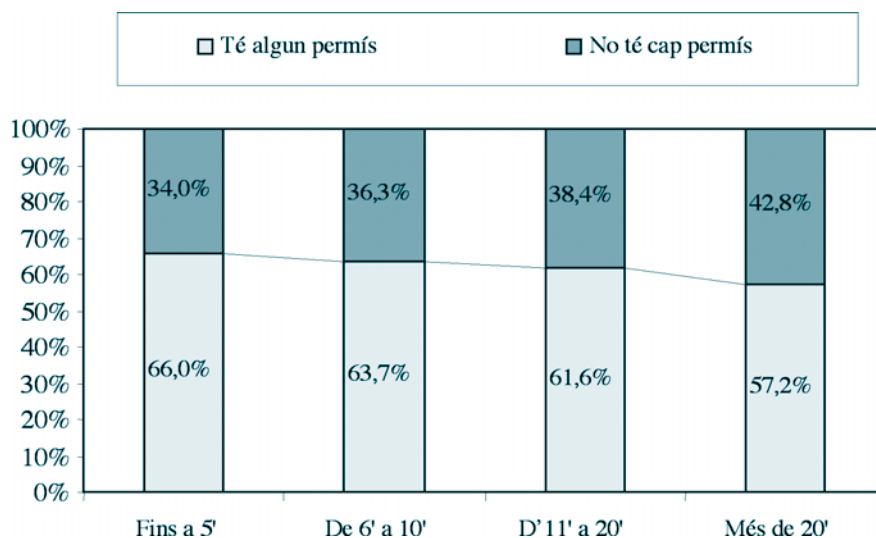


Font: Enquesta de mobilitat en dies feiners, 2000.

### 5.3.2. Disponibilitat de permís de conduir

Com en l'exemple anterior, la proporció de persones amb permís de conduir disminueix a mesura que augmenta el temps de desplaçament a peu. La proporció passa del 34,0% al 42,8% des dels trajectes de menys de 5 minuts fins als de més de 20 minuts. No obstant això, cal destacar que en tots els casos hi ha com a mínim un terç de la població que no té permís de conduir i que, per tant, no té cap possibilitat d'utilitzar el vehicle privat de forma autònoma.

**Gràfic 5.3.2. Distribució dels desplaçaments a peu, per intervals de temps, segons la disponibilitat de permís de conduir dels residents a Barcelona.**

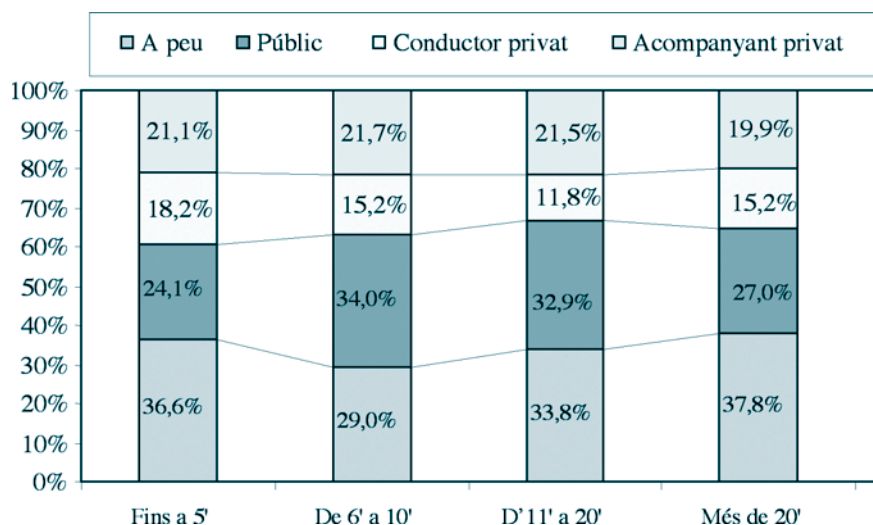


Font: Enquesta de mobilitat en dies feiners, 2000.

### 5.3.3. Sistema de transport preferent

El sistema de transport preferent és un indicador construït a partir de les valoracions de les persones enquestades sobre l'ús que fan dels diferents modes de transport. El gràfic següent ens permet de concloure que no hi ha una relació clara entre el temps dels desplaçaments a peu i el sistema de transport preferent. No obstant això, sí que es pot observar que els desplaçaments de menys de 5 minuts concentren un nombre més elevat de persones que fan servir preferentment el transport privat com a conductors i, en menor grau, el transport públic, però que no renunciïn a ser vianants. El 18,2% de les persones que realitzen microdesplaçaments a peu fan servir preferentment el cotxe com a conductors, en comparació amb el 12%-15% que representen en els altres intervals de temps. Les persones que utilitzen preferentment el transport públic realitzen un 24,1% dels microdesplaçaments a peu, però quan la durada supera els 5 minuts representen un percentatge més elevat, al voltant del 30%.

**Gràfic 5.3.3. Distribució dels desplaçaments a peu, per intervals de temps, segons el sistema de transport preferent dels residents a Barcelona.**

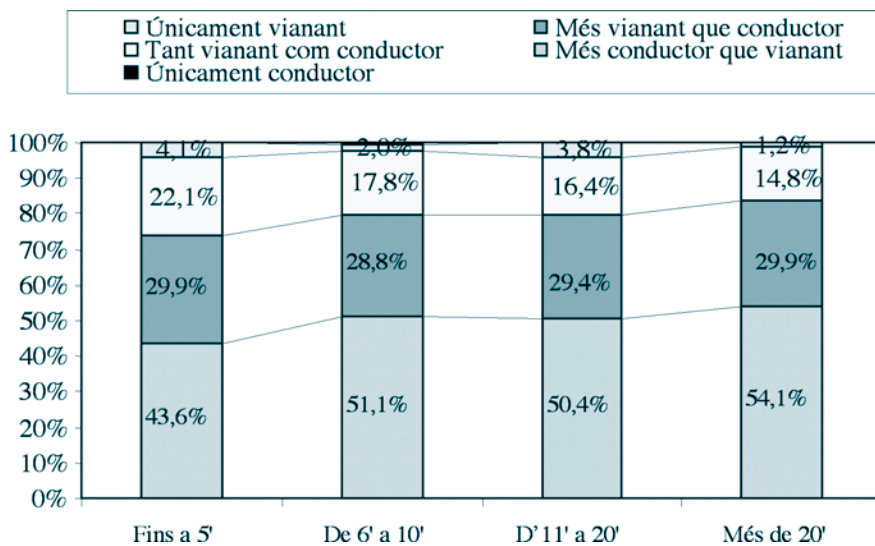


Font: Enquesta de mobilitat en dies feiners, 2000.

### 5.3.4. L'autoposicionament mòbil

L'autoposicionament mòbil s'obté demanant als enquestats que se situïn en un eix, en un extrem del qual tenen la possibilitat de considerar-se exclusivament com a conductors i en l'altre exclusivament com a vianants. L'autoposicionament mòbil com a vianants es relaciona positivament amb la durada dels desplaçaments a peu. Així, les persones que només se senten vianants representen una fracció creixent (del 43,6% al 54,1%) a mesura que augmenta la durada dels trajectes. En canvi, els enquestats que se senten vianants i conductors redueixen la seva presència a mesura que augmenta el temps que destinen a caminar: del 22,1% al 14,8%.

**Gràfic 5.3.4. Distribució dels desplaçaments a peu, per intervals de temps, segons l'autoposicionament mòbil dels residents a Barcelona.**



Font: Enquesta de mobilitat en dies feiners, 2000.

## 5.4. RESUM

Aquest últim capítol s'ha dedicat als desplaçaments a peu a la ciutat de Barcelona, on els vianants són els grans protagonistes de la mobilitat. D'una banda, perquè representen el 43,2% de tots els desplaçaments realitzats al llarg d'un dia feiner qualsevol a Barcelona i, de l'altra, perquè segons hem vist en el capítol 4, el percentatge de vianants a la ciutat respecte d'altres mitjans de transport ens permet de parlar de certes tipologies urbanes que redueixen temps i costos.

Més enllà del repartiment modal, l'aspecte més interessant –raó per la qual s'ha volgut subratllar en aquest capítol– consisteix a definir el perfil de les persones que caminen amb relació als diferents intervals de temps que duren els trajectes que realitzen. Així, els ciutadans que fan trajectes a peu més llargs (els que comporten més de 20 minuts) són les persones grans, de més de 65 anys (el 46,3% del total d'aquests trajectes); les que tenen, bàsicament, estudis primaris (46,7%); i les que estan jubilades (51,6%). No hi ha diferències significatives quant al gènere ni una distinció clara quant a la categoria professional. En canvi, les persones que proporcionalment fan un major nombre de recorreguts de menys de 5 minuts de durada són les dones (62,1%), els joves (23,2%), els ocupats (45,8%) i els que tenen categories professionals altes (el 24,0% i el 17,5% són tècnics o directius); en aquest cas no es produeix una distinció segons el nivell d'estudis acabats.

També s'ha pogut observar la relació que s'estableix entre la població que camina per la ciutat i els mitjans de transport mecànics. La pregunta és: es camina, bé perquè no hi ha cap altra possibilitat, perquè és una opció que la ciutat ofereix, o perquè els ciutadans ho prefereixen? Com es veu en la tercera part d'aquest capítol, els trajectes més llargs els realitzen els que no disposen de cotxe, encara que no són majoritaris. El 57,9% dels trajectes de més de 20 minuts corresponen a persones que disposen de vehicle, un percentatge similar al d'aquelles que no tenen permís de conduir. Al voltant del 30% d'aquests desplaçaments corresponen a persones que es desplacen preferentment a peu o amb transport públic; quant als posicionaments entre vianant i conductor, s'ha vist que més del 50% dels desplaçaments llargs a peu els realitzen persones que es consideren només vianants, i al voltant del 30% persones que se senten més vianants que conductors. De tot això es pot concloure que, si bé el fet de disposar de vehicle privat influeix en l'opció de anar a peu per la ciutat, hi ha d'altres elements més relacionats amb les característiques urbanes –especialment les de l'espai públic– que determinen la preferència de ser vianant o no a Barcelona.





## 6. CONCLUSIONS

A diferència del que passa amb d'altres activitats, el desplaçament no solament implica un consum de temps, sinó també d'espai, per la qual cosa, tal com s'ha comentat a la introducció, cal definir-lo mitjançant dues coordenades. Una, evidentment, és la coordenada «temps»; l'altra, molt important, és la coordenada «espai». I és així perquè el desplaçament és una activitat en moviment que utilitza mitjans de transport (siguin mecànics o no, i siguin públics o privats) que, amb la introducció de la velocitat, varien la relació entre el temps i l'espai. Es tracta, doncs, d'uns mitjans de transport urbans i d'uns models de ciutat que influeixen de forma determinant en el temps de la mobilitat.

Quan relacionem espai i temps de mobilitat, introduïm tres accepcions en aquesta dimensió territorial. En primer lloc, **és una coordenada** que emmarca el moviment a partir d'un origen i una destinació. En segon lloc, és **una variable relacionada amb la velocitat**, introduïda pels mitjans de transport, que condiciona el temps de desplaçament. I, finalment, l'espai té **una dimensió més territorial** que comporta models de ciutat i que introdueix el planejament de la ciutat i les opcions en política urbana que la precedeixen. Les tres accepcions emprades en aquest llibre s'han desenvolupat al llarg dels cinc capítols que l'integren.

Les dinàmiques territorials fan referència al canvi que al llarg dels últims vint anys han experimentat les destinacions per motius laborals, tant a Barcelona com en el seu àmbit metropolità. La ciutat quotidiana dels barcelonins i barcelonines s'amplia en la mesura en què es distancien el lloc de residència i el de treball. Segons hem vist en el capítol 1, i tal com es pot apreciar a les taules que resumeixen on treballen els ciutadans amb relació al seu barri de residència, els desplaçaments per motiu de treball són els que comporten els trajectes més llargs, tant en termes de distància com de temps. És el que s'explica en el capítol 3 a partir de la informació obtinguda a l'*Estudi de mobilitat* en dies feiners, 2005 de la ciutat de Barcelona, on els desplaçaments per motiu de treball són els més llargs, des del punt de vista del temps, dels 14 motius assenyalats, amb l'excepció dels trajectes que es fan per anar a la segona residència i dels que es fan sense una destinació definida, com ara quan se surt a passeig. Ara bé, al mateix temps, cada vegada és més freqüent que els ciutadans optin per fer les activitats diàries o setmanals al seu barri de residència: els orígens, el lloc on es viu i les destinacions; la resta d'activitats tendeixen a aproximar-se. A la segona part del capítol 1 es reflexiona sobre aquesta dinàmica que sembla apropar els orígens i les destinacions, en especial pel que fa a aquelles activitats que podem escollir on dur-les a terme gràcies a l'àmplia oferta que hi ha a la ciutat de Barcelona: les activitats lúdiques i les compres. En el capítol 3 també s'explica com aquests motius són els que tenen unes mitjanes de temps de desplaçament més curtes.

En la tercera part del capítol 3 s'introdueix **el segon referent al concepte d'espai**: és el que s'expressa com a distància, i està relacionat amb les velocitats. En

aquest cas la distància té un valor quantitatiu expressat mitjançant unitats espacials (metres, quilòmetres, etc.), i un valor qualitatiu segons la tipologia d'espai públic. L'un i l'altre influencien els mitjans de transport utilitzats i la velocitat emprada i, per tant, determinen els temps de la mobilitat. En aquest capítol s'introdueix el valor dels desplaçaments segons diversos llindars de temps, alhora que es descobreix que els transports que tècnicament poden anar més ràpid no són els que s'associen amb els desplaçaments de menys durada. Al contrari, el mitjà de transport que concentra uns percentatges de desplaçament més elevats són els desplaçaments a peu; quasi el 70% dels recorreguts realitzats amb aquest mitjà de transport són inferiors als 15 minuts, seguits dels realitzats amb vehicle privat, que concentren poc més del 45%, i finalment els realitzats amb transport públic, que suposen menys del 25%. Aquest fet ens ha dut a retrobar les diferents tipologies de velocitat que va descriure Robert el 1980: per tal de poder avaluar la velocitat real, ben allunyada de la tecnològica que ens ofereix qualsevol mitjà de transport sense contextualitzar, cal introduir tots els temps (els d'espera, els de transbordament, els d'aparcament, etc.) i tots els espais que es recorren (el desplaçament fins a la parada de metro, el trajecte per anar a buscar el cotxe a l'aparcament, etc.).

**La tercera accepció de l'espai fa referència al model urbà**, en aquest cas definit per la grandària i la densitat de la ciutat i per les tipologies de l'espai públic, característiques que el repartiment modal condiciona en cada realitat urbana (l'ús dels desplaçaments a peu, del transport privat i del públic). Tal com recull el capítol 4, a les ciutats més grans, els temps de desplaçament també són més dilatats: a les ciutats de menys de 30.000 hectàrees de superfície, el temps mitjà de desplaçament és de 22 minuts, mentre que a les de més de 90.000 hectàrees arriba a gairebé els 30 minuts. També la densitat influeix en els temps de desplaçament, ja que, tal com hem vist amb relació a algunes ciutats europees, presenta una correlació positiva amb la utilització dels transport públics i amb els desplaçaments a peu. Per consegüent, també influeix en el cost dels desplaçaments: les densitats per sobre de 100 tenen costos sobre el PIB de quasi el 6%, mentre que quan són inferiors a 25, el cost es duplica i sobrepassa el 12%. Les ciutats que disposen de carrers que han estat dissenyats per a la convivència de diferents velocitats i perquè puguin ser utilitzats de forma simultània per diversos mitjans de transport són les més compactes: permeten d'exercir la proximitat i, per tant, estalvien temps. Les ciutats on la quota d'ús del transport privat se situa per sota del 15%, el temps mitjà de desplaçament és de 18 minuts, mentre que a les ciutats en què aquest percentatge sobrepassa el 30%, el temps arriba als 28 minuts.

L'anàlisi també es pot fer en sentit contrari; és a dir, partir del repartiment modal de la ciutat per tal d'arribar al model de mobilitat i, posteriorment, al model de ciutat, amb la qual cosa obtenim els percentatges d'ús dels diferents mitjans de transport. Aquest és el recorregut utilitzat en l'apartat 4.2, on s'ha comparat el repartiment modal de la ciutat de Barcelona amb la resta de territoris metropolitans. Això ens ha permès de concloure que la diferència de model de mobilitat rau en la presència d'ús del transport públic, molt més important a Barcelona que a la resta de l'àmbit metropolità. Així, el 2005, mentre que a Barcelona, en el 34,3% dels desplaçaments s'utilitza el transport públic, a la primera corona aquest percentatge és del 22,4%, i a la segona del 10,1%. No obstant això, el resultat més contundent és la presència dels desplaçaments a peu en el model de mobilitat de Barcelona i de l'àrea metropolitana. A Barcelona, els desplaçaments que es fan caminant representen el 44%; a la primera corona, el 43,5%; i a la segona, quasi el 40%.

Per aquesta raó, l'últim capítol del llibre es dedica a analitzar els desplaçaments a peu per la ciutat com una de les característiques més pròpies i peculiars de la ciutat de Barcelona, encara que moltes anàlisis han infravalorat aquesta pràctica, fins al punt que no s'ha inclòs en els resultats de nombroses enquestes de mobilitat. Aquest biaix informatiu és fruit de la importància atribuïda als desplaçaments amb

transport mecànic per sobre del no mecànic. En molts casos es valora més l'instrument i la velocitat que fa possible el moviment que el moviment en si mateix. En canvi, el valor del temps de desplaçament està més relacionat amb la possibilitat d'arribar als llocs i de fer les activitats quotidianes –siguin laborals o de lleure–, que no pas amb el mitjà de transport utilitzat o amb la velocitat emprada.

Els desplaçaments a peu no solament estan relacionats amb el temps i l'accessibilitat als béns i serveis; també estan vinculats amb l'estructura morfològica de la ciutat. El fet de caminar per la ciutat també és una expressió de proximitat, tal com s'ha vist en el capítol 5. El 29% (un 12,4% del total de desplaçaments) gairebé el 44% dels desplaçaments a peu que tenen lloc a la ciutat de Barcelona no arriben als 5 minuts (dues illes i mitja de l'Eixample barceloní). Sembla que la proximitat és un valor en alça a la ciutat, que ens permet de contrarestar, precisament, el temps emprat en els desplaçaments al treball. I és que **el temps és un tot continu i alhora una coordenada finita**, dimensionada al llarg d'una jornada de 24 hores o dels 7 dies de la setmana. En el capítol 2 hem observat aquesta complexitat d'usos del temps, expressada a través de les competències i les complementarietats entre els temps que requereixen les diferents activitats. Primer, s'han dimensionat les tres grans esferes de temps quotidiana –el treball mercantil, el domèstic i el de lleure–, per després analitzar les càrregues d'aquestes activitats com un temps total: el temps de la vida quotidiana, en què conviuen les diferents activitats. Com hem pogut veure, la gestió de les competències i de les complementarietats dels temps quotidians depèn en bona mesura de les característiques dels ciutadans, especialment pel que fa al gènere i l'edat. Aquestes variables poblacionals són les que estan més relacionades amb el treball mercantil i amb la càrrega de feines domèstiques. Els homes adults són els que tenen una càrrega de temps mercantil més elevada (entre els 25 i els 64 anys d'edat és de més de 43 hores la setmana), mentre que les dones adultes són les que tenen una càrrega de feines domèstiques més elevada (entre els 25 i els 64 anys d'edat és de gairebé 20 hores la setmana). El temps de desplaçament s'ha contemplat com un temps complementari i en competència amb la resta dels temps quotidians, i hem pogut veure, tal com s'apunta en el capítol 3, que també depèn del gènere i de l'edat de la ciutadania.

## BIBLIOGRAFIA

- Agència Europea del Medi Ambient (2003): TERM (*indicadors sobre transport i medi ambient*).  
[http://themes.eea.europa.eu/Sectors\\_and\\_activities/transport/indicators](http://themes.eea.europa.eu/Sectors_and_activities/transport/indicators)
- *Enquesta d'usos del temps i de l'espai públic (2005)*. Ajuntament de Barcelona.
- *Enquesta de mobilitat en dies feiners, 2005*. Ajuntament de Barcelona, Autoritat del Transport Metropolità.  
[http://www.atm-transmet.org/cat/apartado4/apart4\\_09.htm](http://www.atm-transmet.org/cat/apartado4/apart4_09.htm)
- Eurostat (2005): *Short distance passenger mobility in Europe*. Sèrie «Statistics in focus, Transport».
- Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona (2002): *Enquesta de la regió de Barcelona sobre condicions de vida i hàbits de la població 2000*.
- Miralles-Guasch, Carme (2002): *Ciudad y transporte, el binomio imperfecto*. Ariel, Barcelona.
- Roberts, J. (1980): *Le temps qu'on nous vole*. Rede Edizione, Como.