

usos del tiempo y movilidad

Carme Miralles-Guasch

Cuando observamos de qué modo está organizada la movilidad en muchas ciudades de todo el mundo, vemos que la misma gira en torno a unos horarios laborales que responden a las primeras industrializaciones. Es por esta razón que, en muchas de ellas, el tiempo sigue estando vinculado a la organización social derivada de tales industrializaciones, que prestaba gran importancia al trabajo e ignoraba los otros aspectos de la vida personal.

Barcelona, sin embargo, al igual que muchas ciudades europeas con gobiernos progresistas, está cambiando su movilidad, adecuándola al tiempo de las personas, al tiempo de los ciudadanos y ciudadanas del siglo XXI; un tiempo y una época cuyo rasgo común es la diversidad.

Las personas tenemos necesidades cada vez más diversas, que varían en función de los horarios de trabajo, del tiempo de ocio, del tiempo que dedicamos a la familia, a la salud, a la realización de las tareas domésticas y a muchas otras actividades.

Todos estos usos sociales del tiempo están íntimamente relacionados con la ordenación de la movilidad en cada barrio, que es el espacio más próximo, y en la ciudad, que es el espacio resultante de la suma de todos y cada uno de los barrios, sin olvidar su interrelación con las ciudades que la rodean y que, tal y como explica la autora, amplía la ciudad real.

El presente dossier forma parte de la colección de los Dossiers NUST, que desean poner al alcance de todo el mundo las reflexiones y propuestas formuladas por diversas personas expertas con respecto a los nuevos usos sociales del tiempo. A lo largo de sus páginas se descubre de qué modo la gestión armónica del tiempo está íntimamente relacionada con la armonización territorial.

Jordi Hereu

Alcalde de Barcelona



Immaculada Moraleda

Concejala de los Nuevos Usos Sociales del Tiempo



Redacci3n

Carne Miralles-Guasch
(Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona)
Colaboraci3n de Daniel Polo.

Edici3n

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

Direcci3n colecci3n

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

Traducci3n

Gemma Salvà

Diseño gràfico

Estudio Angel Uzkiano

1ª Edici3n novembre 2006

Ajuntament de Barcelona

Sector Serveis Generals

www.bcn.cat/nust

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN	7
1. USO SOCIAL DEL TERRITORIO: LAS DINÁMICAS TERRITORIALES	9
1.1. La ciudad cotidiana de los habitantes de Barcelona se amplía	9
1.2.1. Las percepciones del entorno	11
1.2.1.1. Las percepciones del entorno	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
1.3. La proximidad: ¿un valor en alza?	16
1.4. Resumen	17
2. USOS SOCIALES DEL TIEMPO	19
2.1 Todas las actividades requieren tiempo	19
2.1.1. El tiempo de trabajo mercantil	19
2.1.2. El tiempo de trabajo doméstico	22
2.1.3. El tiempo libre y de ocio	24
2.2. El tiempo de la vida cotidiana: la convivencia de las actividades	25
2.3. Resumen	27
3. ANÁLISIS DE LOS TIEMPOS DE DESPLAZAMIENTOS	29
3.1. Quién se desplaza y cuánto tiempo	29
3.2. Los motivos de desplazamiento y los tiempos	32
3.2.1. Los motivos: lo que nos impulsa a salir de casa	32
– El tiempo de desplazamiento para ir al trabajo	33
– Los tiempos de desplazamiento para las actividades cotidiana	34
3.2.2. Los tiempos según el género, la edad y la situación laboral	36
– Los tiempos de desplazamiento de los hombres y las mujeres	36
– Los tiempos de las personas jóvenes, adultas y de edad avanzada	38
– La edad y el género en la definición de los tiempos de desplazamiento	40
– Las categorías socioprofesionales	42
3.2.3. Motivos y ámbitos de residencia	43
3.3. Tiempo de desplazamiento y medios de transporte	44
3.3.1. Velocidades, tiempos y distancias	45
3.3.2. Medios de transporte y motivos	46
3.3.3. Los desplazamientos según las horas del día	49
3.4. Resumen	50
4. TIEMPO, MEDIOS DE TRANSPORTE Y CARACTERÍSTICAS DEL ENTORNO URBANO	53
4.1. Características del espacio urbano	53
4.1.1. Tamaño de las áreas urbanas	54
4.1.2. Densidad y modos de transporte	54
4.1.3. Tipologías de espacio público y utilización de los medios de transporte	57

4.2. Reparto modal en Barcelona y la región metropolitana	59
4.3. Resumen	60
5. BARCELONA: UNA CIUDAD QUE PERMITE LA PROXIMIDAD	63
5.1. Los desplazamientos a pie	64
5.2. Los perfiles de las personas que se desplazan a pie	65
5.2.1. El género	66
5.2.2. La edad	66
5.2.3. Nivel de estudios	67
5.2.4. Situación laboral	68
5.2.5. Categoría profesional	68
5.3. Las personas que se desplazan a pie en relación con los medios de transporte	69
5.3.1. Disponibilidad de automóvil	69
5.3.2. Disponibilidad de permiso de conducir	70
5.3.3. Sistema de transporte preferente	71
5.3.4. El autoposicionamiento móvil	71
5.4. Resumen	73
6. CONCLUSIONES	75
BIBLIOGRAFÍA	

INTRODUCCIÓN

El tiempo de la movilidad –es decir, el tiempo que los ciudadanos invierten en los desplazamientos cotidianos– se caracteriza por una coordenada espacial y otra temporal. La espacial nos aproxima al uso de la ciudad, en particular por lo que se refiere a las localizaciones de las actividades en el territorio y a la capacidad o posibilidad por parte de los ciudadanos de acceder a las mismas. La coordenada temporal es complementaria de la anterior, puesto que define la utilización del tiempo con respecto al conjunto de actividades cotidianas, entre las que se incluyen los desplazamientos.

La primera coordenada la denominaremos «el uso de la ciudad» y la segunda «los usos sociales del tiempo». Dichas coordenadas ocuparán la primera y la segunda parte del trabajo. La tercera parte se dedicará específicamente a los tiempos de desplazamiento.

1) USO DE LA CIUDAD

La gestión del tiempo, en concreto del tiempo de desplazamiento, también depende de la vertebración y de cómo se utiliza el territorio. En este sentido, la ciudad de Barcelona se halla inmersa en **dos dinámicas territoriales**, dos usos de la ciudad contrapuestos y a la vez complementarios.

■ Las recientes tendencias de descentralización territorial y la especialización funcional en torno a Barcelona han generado una mayor apertura e interrelación de los municipios y, por consiguiente, **una ampliación de la ciudad real**. Tales dinámicas han comportado nuevos desajustes y un aumento de las distancias, traduciéndose en un incremento de los tiempos de desplazamientos.

■ **Intensificación de las actividades en el propio barrio**, fenómeno asociado a la búsqueda de **proximidad** como valor en alza en una sociedad en la que el tiempo se está convirtiendo en un bien escaso y limitado.

Estas dinámicas territoriales constituyen un elemento fundamental en la gestión de los tiempos, hasta el punto de que la **conciliación temporal** constituye, en parte, una cuestión de **conciliación territorial**. Tales conciliaciones se estructuran mediante **redes de transporte urbanas y metropolitanas**, fruto de políticas públicas y de iniciativas privadas que pueden modificar (en un sentido u otro) el tiempo dedicado a los desplazamientos.

2) USOS SOCIALES DE LOS TIEMPOS

El tiempo de la movilidad debe considerarse en el marco de la **realidad cotidiana** de los ciudadanos, integrada por un conjunto de actividades que consumen tiem-

pos. Dichas esferas de tiempos se complementan y a la vez se contradicen: el tiempo de trabajo mercantil, de trabajo doméstico, de ocio, de desplazamiento, etc. La gestión de todos ellos es lo que da lugar a los usos sociales de los tiempos. El tiempo de desplazamiento no sólo es un valor cuantitativo y aislado, sino que debe interpretarse con relación a las otras esferas temporales. Desde la perspectiva del ciudadano, las diversas esferas de actividades y los tiempos que dedica a las mismas no son estancos. Al contrario, el tiempo es un valor único; es el tiempo de la vida cotidiana, en el que confluyen (en competencia o complementariedad) las distintas actividades. La compatibilidad de las distintas tareas se explica según el ciclo vital de las personas, definido por la edad, actividad profesional, relación con el espacio doméstico, etc.

ESTRUCTURA DEL LIBRO

Estas dos coordenadas («el uso de la ciudad» y «los usos sociales de los tiempos») se abordan respectivamente en los capítulos primero y segundo de este volumen. A partir del tercer capítulo y hasta el quinto, el análisis adopta la perspectiva específica del tiempo de desplazamiento; es decir, el tiempo invertido en la movilidad con objeto de realizar otras actividades en varias localizaciones del territorio.

Así, en el capítulo tercero se estudia el tiempo que requieren los distintos motivos por los que los ciudadanos se desplazan: ir a trabajar, comprar, realizar gestiones, pasear, etc. Cuando esta información se cruza con variables sociodemográficas (género, edad, nivel de estudios y categoría profesional), pueden observarse importantes diferencias. Lo mismo sucede cuando se introduce la perspectiva territorial, concretamente al tomar en consideración el ámbito de residencia de los ciudadanos; atendiendo al grado de centralidad o periferia en el marco de la región metropolitana de Barcelona, el tiempo de desplazamiento varía de forma significativa. El capítulo concluye con un análisis del tiempo según los distintos modos de transporte empleados para desplazarse, a la vez que constituye un reflejo de la configuración territorial.

El cuarto capítulo profundiza, precisamente, en el aspecto que se apuntaba al final del anterior; es decir, en la influencia que las características de los espacios urbanos ejercen en los tiempos de desplazamiento. Tales características se desglosan en tres: tamaño, densidad y tipología del espacio público. De la combinación de estos factores se derivan varias posibilidades, con el propósito de que haya o se puedan emplear distintas formas de transporte, que a su vez determinan considerablemente los tiempos de desplazamiento. Dicho análisis también se lleva a cabo en sentido inverso; es decir, deduciendo las características del entorno urbano a partir del grado de utilización de los distintos medios de transporte.

El quinto y último capítulo trata específicamente de los desplazamientos a pie, dedicando una atención especial a los microdesplazamientos, que son los que se realizan andando y tienen una duración inferior a los 5 minutos. Una vez más, se lleva a cabo un análisis que toma en consideración las características sociodemográficas de la población, al tiempo que define el perfil de las personas que realizan dicho tipo de trayectos con mayor frecuencia. El capítulo termina planteando una pregunta esencial sobre los desplazamientos a pie: ¿se hacen porque no hay alternativas de transporte, o porque los ciudadanos prefieren moverse a pie? Una lectura detallada de los datos disponibles nos permitirá responder a esta cuestión.

1. USO SOCIAL DEL TERRITORIO: LAS DINÁMICAS TERRITORIALES

El uso social del territorio influye en el tiempo cotidiano. Los lugares en los que se trabaja, se compra, se vive dibujan un conjunto de interrelaciones y conexiones que se gestionan a través de la planificación y la ordenación del territorio (y, por consiguiente, de la ciudad), así como de la construcción y gestión de las redes de transporte. La configuración física del espacio y de las infraestructuras de apoyo a la movilidad condicionan las dinámicas territoriales, que a su vez determinan los tiempos de desplazamiento.

Aquí se plantea la dinámica territorial de la región metropolitana de Barcelona como resultado de dos procesos que parecen contradictorios, pero que desde la perspectiva temporal son complementarios. Uno es la ampliación de la ciudad real, del espacio urbano más allá de los ámbitos administrativos, en el que se llevan a cabo las actividades cotidianas como consecuencia, entre otros factores, del alejamiento del lugar de trabajo y del de residencia. El otro proceso es la intensificación del barrio como espacio de vida cotidiana: el lugar donde se realizan las compras, donde se quiere vivir y donde se utilizan, entre otros, los equipamientos y servicios lúdicos y culturales. Por un lado, la ciudad real se amplía, con lo que se alargan los recorridos diarios y los tiempos invertidos en los mismos; por otro, se incrementan los recorridos en el espacio más próximo a la residencia, al propio barrio, con el fin de reducir los tiempos de desplazamiento.

1.1. LA CIUDAD COTIDIANA DE LOS HABITANTES DE BARCELONA SE AMPLÍA

La interrelación de la ciudad con su entorno más inmediato se intensifica. Dispersión, integración y especialización son dinámicas que caracterizan la realidad territorial metropolitana y determinan los usos sociales del territorio.

Uno de los fenómenos que más influye en esta dispersión y en la consiguiente ampliación de la ciudad real, del espacio en el que los ciudadanos desarrollan su actividad cotidiana, es la localización de los lugares de trabajo con respecto a los lugares de residencia de los ciudadanos. Como se observa en el cuadro siguiente, en Barcelona, entre los años 1985 y 2000, la localización de los lugares de trabajo se aleja progresivamente de los lugares de residencia: el trabajo realizado en casa (5,4%-3,0%) y en la propia ciudad se reducen (77,8%-73,6%), a la vez que aumentan los empleos que comportan unos desplazamientos más largos, o bien los que se sitúan fuera del municipio (15,4%-18,7%) o tienen una localización irregular (2,8%-3,9%).

Tabla 1.1.1. Localización del lugar de trabajo de la población ocupada. Barcelona

	1985	1990	1995	2000
En casa	5,5	2,5	4,0	3,0
En el municipio de residencia	78,7	80,3	75,0	73,6
Fuera del municipio	15,5	14,4	16,6	18,7
Es irregular	-	2,8	4,2	3,9
NS/NC	0,4	0,0	0,2	0,8
Total	100,0	100,0	100,0	100,0

submuestra formada por la población ocupada.

Fuente: Encuesta de condiciones de vida y hábitos de la población. IERMB.

Sin embargo, la ciudad de Barcelona es el espacio metropolitano que retiene más lugares de trabajo con respecto a la población que reside en la misma. Como puede observarse en la siguiente tabla, en 1985, en la primera corona, el 35,1% de la población trabajaba en el propio municipio de residencia, mientras que el 59,1% lo hacía fuera. Quince años después, en 2000, estas cifras pasaron a ser, respectivamente, del 29,8% y del 61,9%. En la segunda corona, en un plazo de 10 años, desde 1990 hasta 2000, la proporción de los que se quedaban dentro se redujo del 55,2% al 45,6%, mientras que la de aquéllos que se iban fuera aumentó del 33,6% al 42,0%. Estos datos indican que Barcelona retiene más lugares de trabajo que el resto del espacio metropolitano.

Tabla 1.1.2. Localización del lugar de trabajo de la población ocupada. AMB/RMB

	Primera corona				Segunda corona			
	1985	1990	1995	2000	1985	1990	1995	2000
En casa	4,4	2,5	2,5	0,8	-	6,6	5,4	3,4
En el municipio de residencia	35,1	38,1	33,0	29,8	-	55,2	52,2	45,6
Fuera del municipio	59,1	55,6	58,3	61,9	-	33,6	36,8	42,0
Es irregular	-	3,8	6,2	6,9	-	4,6	5,5	8,3
NS/NC	0,4	0,0	0,0	0,6	-	0,0	0,2	0,6
Total	100	100	100	100	-	100	100	100

submuestra formada por la población ocupada.

Fuente: Encuesta de condiciones de vida y hábitos de la población. IERMB.

Si únicamente consideramos a los que trabajan fuera de su domicilio y, según podemos apreciar en la tabla siguiente, observamos con más detalle la dinámica que ya se apuntaba en la tabla anterior, veremos que las localizaciones más próximas entre el domicilio y el lugar de trabajo son las que tienden a disminuir. Sin embargo, casi el 20% de la población ocupada de la ciudad trabaja en el propio barrio de residencia; una cifra importante tratándose de una ciudad capital integrada en una amplia región metropolitana. La proximidad que manifiestan el 20% de los barceloneses y barcelonesas entre el lugar de trabajo y el de residencia incide en la utilización o no de determinados medios de transporte, puesto que disfrutan de la posibilidad de ir andando al trabajo, lo que significa unos desplazamientos más cortos.

Tabla 1.1.3. Destino de los desplazamientos al trabajo por parte de la población ocupada. Barcelona, 1985-2000

	1985	1990	1995	2000
Propio barrio de residencia	23,5	21,8	22,8	19,7
Otros barrios del municipio	59,7	60,7	55,4	56,1
Primera corona	9,7	8,9	9,9	10,3
Segunda corona	-	4,8	6,3	7,6
Más allá de la segunda corona	6,7	3,9	1,1	1,4
Es irregular	-	-	4,4	4,1
NS/NC	0,5	0,0	0,2	0,8
Total	100,0	100,0	100,0	100,0

submuestra formada por la población ocupada que trabaja fuera de su domicilio.

Fuente: Encuesta de condiciones de vida y hábitos de la población. IERMB.

De todos modos, es importante señalar que en la ciudad de Barcelona, en el año 2000, el 73,6% de la población ocupada vive y trabaja en el municipio. No todo el territorio responde con la misma intensidad ante esta dinámica de dispersión. Las áreas más centrales, más diversas, más urbanas, con una mayor oferta de equipamientos y servicios, en definitiva, más maduras, presentan otros modelos de interrelación que se expresan mediante unos desplazamientos singulares por lo que respecta a la distancia, los medios de transporte y el tiempo empleado.

1.2. EL USO DEL BARRIO SE INTENSIFICA

La dispersión, sin embargo, convive con otro fenómeno territorial contrapuesto: el uso del barrio se intensifica. Este hecho se observa al valorar la percepción que los ciudadanos tienen de su entorno, los deseos de permanencia en el barrio en términos de residencia, y la constancia de los hábitos de consumo a la hora de utilizar la oferta del entorno más inmediato.

1.2.1. Las percepciones del entorno

La percepción de la calidad de vida que tienen los ciudadanos de Barcelona y de la totalidad de Cataluña es muy elevada. Tanto en un sitio como en otro, más del 85% de la población valora la calidad de vida como elevada o muy elevada. En Barcelona, en el año 2000, el 87% de los ciudadanos valoraban su calidad de vida en torno a estos umbrales (elevados o muy elevados), pero cuando la valoración se refería al barrio, entonces dicho porcentaje ascendía al 91,1%. Tales valores revelan que, si bien la calificación es muy alta en todos los espacios, en el barrio todavía lo es más.

Esta percepción es coherente cuando los ciudadanos manifiestan su preferencia por el lugar en el que querrían vivir; en el año 2000, un 61,7% –el porcentaje más elevado– prefería vivir en el propio barrio. La segunda preferencia, manifestada por el 11,9% de los ciudadanos, era en el resto de la ciudad.

Otro elemento que apunta hacia la preferencia por vivir en el propio barrio es el ámbito de las relaciones sociales. Tal y como puede observarse en la siguiente tabla, el barrio –lugar en el que residen las personas con las que los entrevistados se re-

lacionan más a menudo– es la segunda opción a la hora de establecer relaciones sociales, con un porcentaje creciente, que pasa del 31,6% al 33,1%. En cambio, en otros barrios del municipio, el porcentaje desciende del 44,5% al 33,1%.

Tabla 1.2.1.1. Lugar en el que residen las personas con las que los entrevistados se relacionan más a menudo. Barcelona, 1990-2000

	1995	2000
Misma escalera	4,5	4,1
Mismo barrio	31,6	33,1
Otros barrios del municipio	44,6	38,3
Primera corona	2,0	3,3
Segunda corona	3,0	3,1
Más allá de la segunda corona	1,9	2,5
Indistintament	12,3	14,5
NS/NC	0,0	1,1
Total	100,0	100,0

Fuente: Encuesta de condiciones de vida y hábitos de la población. IERMB.

También los equipamientos y servicios localizados en este entorno más inmediato obtienen buenas calificaciones con respecto a la valoración y percepción por parte de los ciudadanos.

Así, según puede apreciarse en la siguiente tabla, a lo largo de los últimos diez años, la mayoría de los ciudadanos valoran de forma positiva los servicios y equipamientos de proximidad, tanto si se refieren a la educación, como a los equipamientos municipales o a la oferta comercial. Buena parte de los ciudadanos opinan que estos equipamientos son suficientes. Además, la mayoría considera que, en casi todos los casos, su estado no sólo es bueno o muy bueno, sino que no ha empeorado.

Tabla 1.2.1.2. Valoración de los equipamientos. Barcelona, 1995-2005

Equipamientos		1995	2000	2005
Zonas verdes	Suficientes	51,7	51,3	53,3
	Insuficientes	34,9	39,4	33,8
	Muy buen estado/buen estado	68,2	61,9	65,4
	Mal estado/muy mal estado	30,9	35,7	30,6
Parques infantiles	Suficientes	44,6	43,7	49,2
	Insuficientes	37,6	40,3	34,7
	Muy buen estado/buen estado	63,2	57,6	61,7
	Mal estado/muy mal estado	34,8	38,4	33,3
Equipamientos deportivos	Suficientes	41,0	45,5	48,8
	Insuficientes	31,3	28,8	28,5
	Muy buen estado/buen estado	64,3	69,4	63,9
	Mal estado/muy mal estado	29,8	22,3	26,6
Servicios sanitarios	Suficientes	61,0	67,7	75,4
	Insuficientes	23,1	23,1	18,8
	Muy buen estado/buen estado	77,1	76,5	83,5
	Mal estado/muy mal estado	20,1	18,8	12,1
Guarderías	Suficientes	53,2	38,6	37,0
	Insuficientes	16,4	22,8	26,5
	Muy buen estado/buen estado	70,1	56,2	57,4
	Mal estado/muy mal estado	15,5	23,0	27,8
Escuelas infantiles y de primaria	Suficientes	75,6	63,1	59,0
	Insuficientes	13,5	13,2	15,3
	Muy buen estado/buen estado	82,3	69,8	73,9
	Mal estado/muy mal estado	9,3	12,0	13,4
Institutos enseñanza secundaria	Suficientes	50,2	53,1	50,1
	Insuficientes	21,2	17,3	18,3
	Muy buen estado/buen estado	73,8	62,8	70,2
	Mal estado/muy mal estado	15,0	15,8	16,5
Existencia de centros cívicos	Suficientes	51,8	52,2	52,3
	Insuficientes	19,4	19,3	18,2
	Muy buen estado/buen estado	75,4	67,5	70,7
	Mal estat/molt mal estat	15,0	15,0	17,9
Existencia de bibliotecas	Suficientes	30,5	36,3	50,8
	Insuficientes	27,8	27,9	22,1
	Muy buen estado/buen estado	59,5	53,6	73,7
	Mal estado/muy mal estado	30,5	26,1	16,6
Existencia de tiendas	Suficientes	85,5	82,2	85,8
	Insuficientes	12,6	15,4	11,5
	Muy buen estado/buen estado	91,1	90,7	87,1
	Mal estado/muy mal estado	7,5	7,0	9,4
Existencia de transporte público urbano	Suficientes	83,0	81,5	83,8
	Insuficientes	15,5	16,6	14,6
	Muy buen estado/buen estado	88,7	85,3	86,5
	Mal estado/muy mal estado	10,1	12,2	9,3

Fuente: Encuesta de condiciones de vida y hábitos de la población. IERMB.

1.2.2. La permanencia en el barrio al cambiar de residencia

A la pregunta «¿Dónde les gustaría vivir en caso de cambiar de domicilio?», la opción mayoritaria es en el mismo barrio, con más de un 30% durante toda la década de 1990.

Tabla 1.2.2.1. Lugar al que la población que prevé cambiar de residencia tiene la intención de trasladarse. Barcelona, 1990-2000

	1990	1995	2000
El mismo barrio, pero en otra vivienda	32,5	37,6	34,9
Otros barrios del municipio	22,7	20,1	19,0
Otros municipios	18,5	22,6	18,4
NS/NC	26,3	19,7	27,7
Total	100,0	100,0	100,0

submuestra formada por la población que tiene previsto cambiar de residencia en los próximos cinco años.

Fuente: Encuesta de condiciones de vida y hábitos de la población. IERMB.

Como puede observarse en la siguiente tabla, el 43,8% de la población ha vivido siempre en el mismo barrio, tanto si ha cambiado de residencia como si no lo ha hecho. Esta cifra se incrementa en el año 2000, cuando el porcentaje llega al 50,3%. Las opciones fuera del barrio, en el resto de Barcelona, o en cualquier otro lugar, disminuyen.

Tabla 1.2.2.2. Lugar de residencia anterior al actual. Barcelona, 1995-2000

	1995	2000
Siempre ha vivido en la misma vivienda	16,6	15,2
Otra vivienda del mismo barrio	27,2	35,1
Otros barrios del municipio	41,2	36,1
Otros municipios	15,0	13,6
Total	100,0	100,0

Fuente: Encuesta de condiciones de vida y hábitos de la población. IERMB.

Entre 1996 y 2000, la estrategia residencial de la población de Barcelona con relación al destino cuando se ha producido un cambio de vivienda, dentro de la región metropolitana de Barcelona, consiste principalmente en quedarse en el mismo barrio. Durante estos años, la tasa de autocontención residencial de los barrios de Barcelona es del 43,3%; es decir, casi 1 de cada 2 personas de Barcelona que cambian de vivienda se quedan en el mismo barrio. La tasa correspondiente a toda la ciudad –los ciudadanos que al cambiar de vivienda optan por quedarse en Barcelona– es del 71%: casi 3 de cada 4 personas de Barcelona que cambian de vivienda se quedan en la ciudad.

1.2.3. La utilización de la oferta comercial y lúdica más cercana

Esta intensificación de vivir en el barrio también se expresa mediante la utilización de la oferta comercial y de los servicios y equipamientos culturales y de ocio. Durante los últimos tiempos, estas actividades se han ido realizando en un entorno

más próximo al lugar de residencia. Los ciudadanos optan, cada vez más, por realizar actividades en el propio barrio, puesto que pueden desplazarse a pie y sin consumir mucho tiempo.

En este sentido, según puede observarse en las tablas siguientes, las compras tienen el barrio como destino principal, destino que se va afianzando y consolidando a lo largo de los años. En el primer caso, en el año 2000, casi el 90% de la población compra en el propio barrio, 7 puntos por encima de la que lo hacía en 1985. Ahora bien, no sólo las compras más cotidianas se llevan a cabo en un entorno próximo a la residencia; también las compras más esporádicas, más de temporada, se efectúan en el propio barrio, con un aumento de 10 puntos con respecto a 1985.

Otro aspecto muy significativo es la disminución en las preferencias de uso de los servicios comerciales que ofrecen los espacios más alejados, como por ejemplo otros barrios del municipio y otros municipios, en los que la compra de alimentos envasados pierde más de un 6% y la de ropa casi un 1%.

Tabla 1.2.3.1 Lugar en el que los miembros del hogar compran habitualmente los alimentos envasados. Barcelona, 1985-2000

	1985*	1990	1995	2000
En el propio barrio	82,9	84,6	83,0	89,9
En el centro del municipio	-	1,2	0,9	0,7
En otros barrios del municipio	10,4	7	7,3	4,1
En otros municipios	1,9	1,1	3,8	2,1
Indistintamente	4,7	5,7	4,4	2,8
NS/NC	0,1	0,3	0,6	0,4
Total	100,0	100,0	100,0	100,0

*En 1985 esta categoría incluye la anterior.

Fuente: Encuesta de condiciones de vida y hábitos de la población. IERMB.

Tabla 1.2.3.2. Lugar en el que los miembros del hogar compran habitualmente la ropa y el calzado. Barcelona, 1985-2000

	1985	1990	1995	2000
En el propio barrio	40,9	43,5	54,2	50,9
En el centro del municipio	19,8	7,0	17,1	21,6
En otros barrios del municipio	8,1	17,0	12,9	7,6
En otros municipios	1,2	1,0	0,8	1,1
Indistintamente	29,0	29,0	14,3	18,1
NS/NC	1,1	2,4	0,6	0,6
Total	100,0	100,0	100,0	100,0

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

Por lo que respecta a las actividades de ocio, las que se realizan en el propio barrio tienen una presencia creciente. Ir de tiendas, al cine, a bares y discotecas, restaurantes, o incluso al teatro, o a museos y exposiciones, incrementa la presencia cuando la localización corresponde a un entorno inmediato.

Esta extendida y creciente preferencia por satisfacer las necesidades de ocio y/o cultura en un entorno próximo al lugar de residencia responde a varias razones, en ocasiones complementarias. En primer lugar, los ciudadanos manifiestan la volun-

tad de no invertir energías –expresadas en tiempos y dinero– en realizar actividades alejadas, cuando también las pueden llevar a cabo en su espacio de referencia. No obstante, este hecho también constituye una expresión de la política municipal de los últimos veinte años en Barcelona, que ha apostado por una ciudad policéntrica mediante la creación de los ejes de nueva centralidad, el reforzamiento de los distritos –y ahora de los barrios–, la dotación más equitativa de equipamientos y servicios en el territorio, etc. Una consecuencia de dicha política son los resultados recogidos en esta tabla, según la que, en un período de cinco años, la preferencia por ir al cine en el propio barrio –sólo por citar un ejemplo– ha pasado del 6,2% al 19,9%, porque ahora el barrio ofrece esta posibilidad.

El mismo hecho, pero en sentido contrario, es la disminución de la preferencia por ir al centro de la ciudad, a otros barrios de Barcelona o por desplazarse fuera. En todos y cada uno de estos destinos decrece el número de ciudadanos que los prefieren para llevar a cabo las actividades antes mencionadas.

También resulta interesante observar el aumento de la opción «Indistintamente» como respuesta, puesto que, tal y como se apuntaba en el punto 1.2.1., expresa la indiferencia de localización territorial en un ámbito metropolitano.

Tabla 1.2.3.3. Lugar en el que los entrevistados realizan actividades de ocio y tiempo libre. Barcelona, 1995-2000

	Ir de tiendas		Cine		Bares, discotecas y pubs		Restaurantes		Teatros		Museos y exposiciones	
	1995	2000	1995	2000	1995	2000	1995	2000	1995	2000	1995	2000
En el mismo barrio de residencia	40,8	48,5	6,2	19,4	18,3	19,9	9,9	12,9	2,5	5,0	1,9	4,3
En el centro de su municipio	35,5	30,4	47,5	29,4	27,3	19,1	18,8	14,6	55,5	42,8	43,2	32,9
En otros barrios del municipio	11,2	8,3	23,0	17,2	25,7	22,4	24,1	16,8	24,5	16,7	25,6	16,8
En otros municipios	0,2	0,6	3,1	2,1	2,9	3,3	4,6	2,9	0,3	0,3	0,4	0,6
Indistintamente	12,2	12,1	19,6	29,0	24,7	32,6	41,2	50,1	15,8	31,5	27,1	41,5
NS/NC	0,0	0,1	0,7	2,9	1,1	2,6	1,4	2,6	1,3	3,8	1,8	3,9
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

submuestra formada por las personas entrevistadas que realizan cada una de estas actividades.

Fuente: Encuesta de condiciones de vida y hábitos de la población. IERMB.

1.3. LA PROXIMIDAD: ¿UN VALOR EN ALZA?

No parece que la ciudad de Barcelona fomente la dispersión. Cuando los ciudadanos reflexionan sobre los aspectos más positivos de vivir en la ciudad tienen bien presentes dos elementos: hay más de todo y todo está más cerca. Valoran la variedad y la proximidad. Es lo que indica la siguiente tabla, que refleja los aspectos más positivos de vivir en Barcelona. En primer lugar, y para casi el 20% de la población, el aspecto más positivo es que hay más de todo. En segundo lugar, los elementos

de proximidad a las actividades culturales (11,7%) o a los servicios sanitarios (11%) tienen una mayor presencia en la respuesta de los ciudadanos que la posibilidad de encontrar trabajo (10,9%). La proximidad a los equipamientos de ocio (8,9%) o a los servicios comerciales (6,7%) también es significativa. Esta idea de ciudad en la que se valora la proximidad indica que la densidad urbana y territorial es importante para el futuro de las comunidades locales. Resulta difícil mantener vínculos de pertenencia, de comunidad, de implicación colectiva en un entorno difuso. En cambio, un marco en el que predomina la densidad urbana y territorial facilita las relaciones y los intercambios sin grandes costes de movilidad ni de recursos temporales.

Tabla 1.3.1. Aspecto más positivo de vivir en Barcelona (%). 2000

No hay ninguno	3,2
Hay más actividad económica y más posibilidades de encontrar trabajo	10,9
Proximidad o diversidad de centros de formación	2,6
Proximidad o diversidad de servicios comerciales	6,7
Proximidad o diversidad de equipamientos y actividades culturales	11,7
Proximidad o diversidad de equipamientos y actividades de ocio	8,9
Proximidad o diversidad de servicios sanitarios	11,0
Proximidad o diversidad de otro tipo de servicios	1,0
Mejor calidad de vida	10,1
Hay más de todo	19,6
Cosmopolita	4,6
Buen transporte urbano	3,6
Localización, mar, clima	4,9
Otro aspecto	1,3

Fuente: Encuesta de condiciones de vida y hábitos de la población. IERMB.

La doble dinámica territorial que se ha apuntado en este apartado y en la que simultáneamente van ganando terreno los desplazamientos más alejados, los que implican más distancia y los más próximos, los que se llevan a cabo en el propio barrio, **impone unas nuevas pautas de desplazamiento**. Estas pautas se expresan en sentido diverso e incluso contrario, puesto que por un lado se consolidan los desplazamientos que pueden realizarse a pie o en medios de transporte colectivo (autobús y metro), y por otro se impone el transporte privado como prácticamente la única alternativa posible que garantiza la accesibilidad en un espacio metropolitano cada vez más disperso y especializado. La distancia se relaciona con medios de transporte concretos que comportan unos tiempos de recorridos, una velocidad y un gasto energético desiguales.

1.4. RESUMEN

En este capítulo se ha explicado de qué modo el tiempo de desplazamiento viene determinado, entre otros motivos, por las dinámicas territoriales derivadas de la ordenación del territorio y de las redes que estructuran la movilidad de la ciudadanía. En la región de Barcelona, estas dinámicas territoriales son el resultado de dos procesos que pueden parecer contradictorios, pero que desde una perspectiva temporal son complementarios.

En primer lugar, la ciudad ha pasado a ser metropolitana; es decir, su realidad territorial cada vez se encuentra más marcada por fenómenos de dispersión, integración y especialización funcional. De esta circunstancia se derivan varias consecuencias, como, por ejemplo, el hecho que en los últimos veinte años no haya cesado de aumentar la proporción de ciudadanos que trabajan fuera de su municipio de residencia, especialmente en la segunda corona metropolitana. Pese a ello, en el año 2000, todavía hay un 73,6% de los residentes en Barcelona que trabajan en dicha ciudad.

En segundo lugar, es importante recalcar que esta dispersión territorial de las actividades convive con un fenómeno contrapuesto: el uso del barrio se intensifica. El lugar en el que la ciudadanía de Barcelona perciben que hay una mejor calidad de vida, en el que quieren vivir o en el que les gustaría seguir viviendo (si tuvieran la intención de cambiar de vivienda) es el propio barrio. Éste es el ámbito en el que residen las personas con las que se relacionan más a menudo, en el que se efectúan las compras (sean productos frescos o no), en el que se va al cine y también al restaurante. Además, esta tendencia a utilizar el propio barrio se intensifica en los últimos años.

Todo ello da lugar a una situación en la que la prolongación de las distancias y del consiguiente tiempo de desplazamiento al trabajo se compensa mediante otras actividades cotidianas (sean de frecuencia diaria o no), cada vez más próximas al lugar de residencia y que requieren desplazamientos cortos, tanto por lo que se refiere al tiempo como a la distancia.

2. USOS SOCIALES DEL TIEMPO

Para valorar el tiempo de la movilidad hay que dimensionar el tiempo de las actividades cotidianas. En el marco de las 24 horas que determinan una jornada, o de los 7 días que componen una semana, el tiempo dedicado a los desplazamientos adquiere un valor con respecto al tiempo dedicado a otras actividades. El objetivo de este capítulo es dimensionar dichas actividades cotidianas en unidades de tiempos, en forma de trabajo –dentro y fuera del hogar– y de tiempo libre, además de observar las diferencias que puedan presentar diversos segmentos de la población desglosados por edad, género, nivel de estudios, etc. El siguiente capítulo trata exclusivamente del tiempo dedicado a los desplazamientos.

El tiempo, sin embargo, no es una variable fragmentada según las actividades, sino que se expresa mediante unas unidades dimensionadas por días o semanas. Es lo que se denomina «tiempo de la vida cotidiana». La segunda parte de este capítulo analiza dicho tiempo en relación con la convivencia temporal de las distintas actividades; una convivencia que se expresa mediante conflictos y complementariedades entre los distintos tiempos.

2.1. TODAS LAS ACTIVIDADES REQUIEREN TIEMPO

Las actividades cotidianas, muchas de ellas diarias, comportan un consumo de tiempo, a menudo muy elevado. El trabajo, las tareas domésticas, el tiempo libre, la educación y la movilidad son actividades que se desarrollan en lugares concretos y que exigen un tiempo diario.

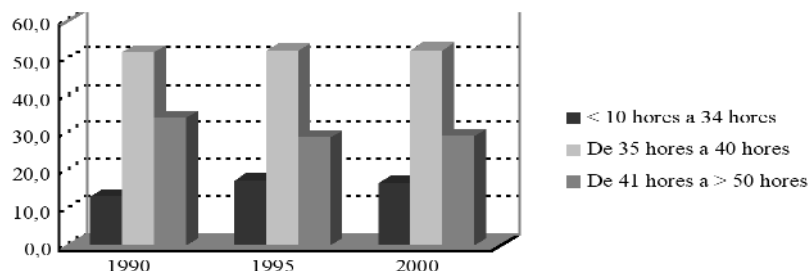
2.1.1. El tiempo de trabajo mercantil

El trabajo es una de las actividades cotidianas que desempeña un papel más central y decisivo en la distribución horaria diaria de la población activa (de 16 a 65 años). Más allá de las 35 y 40 horas de la semana laboral estándar, la población manifiesta unas situaciones bastantes diversas, a menudo relacionadas con las distintas características personales: edad, género, nivel de estudios y categoría socioprofesional.

La media de horas semanales trabajadas por el conjunto de la población de Barcelona es de 40 horas y 24 minutos, cifra que se ha mantenido bastante estable en los últimos años. En la tabla se observa que la población que trabaja 40 horas a la semana o más tiende a disminuir, mientras que la que trabaja menos de 34 horas aumenta, tanto si se trata de media jornada como de jornada completa.

Durante los años 1990 y 2000, el 91,3% y el 88,9% de la población, respectivamente, trabajaba entre 5 y 6 días a la semana.

Gráfico 2.1.1.1. Horas trabajadas por la población ocupada durante la última semana. Barcelona, 1990-2000



submuestra formada por la población ocupada.

Fuente: Encuesta de condiciones de vida y hábitos de la población. IERMB.

El número de horas trabajadas por grupos de edad aumenta conforme se incrementa la edad. Como puede observarse en la siguiente tabla, mientras que los jóvenes de menos de 25 años de edad no llegan a trabajar un promedio de 36 horas, las personas de más de 55 llegan a trabajar casi 43 horas. La diferencia entre ambos es de casi 7 horas; es decir, un día entero de trabajo. Dicha diferencia es consecuencia del hecho de que la gente joven trabaja mucho más a media jornada: casi el 32% de los jóvenes trabajan menos de 34 horas semanales, prácticamente el doble de lo declarado por las edades superiores, en las que los porcentajes correspondientes a dicha cantidad de horas se sitúan entre el 15,3% y el 16,3%. También los ocupados que trabajan semanas de más de 46 horas van aumentando con la edad. En cualquier caso, en todos los grupos de edad, el grueso de la población declara trabajar alrededor de 40 horas.

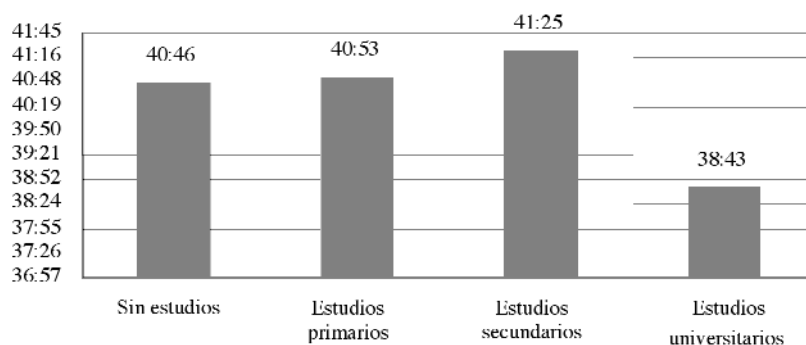
Tabla 2.1.1.1. Horas trabajadas por la población ocupada durante la última semana, según grupos de edad (%). Barcelona, 2000

	Menos de				
	25 años	25-34 años	35-44 años	45-54 años	55-64 años
Menos de 11 horas	2,9	1,4	1,8	1,3	0,0
11-34 horas	29,0	14,1	14,5	14,0	11,7
35-45 horas	53,8	63,4	61,5	55,1	56,0
Más de 45 horas	14,2	18,6	21,4	25,5	31,4
NS/NC	0,0	2,5	1,0	4,1	0,9
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Promedio(h,m)	35,59	39,48	40,16	41,40	42,53

Fuente: Encuesta de condiciones de vida y hábitos de la población. IERMB.

Según el nivel de estudios, la diferencia de horas trabajadas entre la población ocupada no es muy significativa. Los valores más bajos corresponden a los que tienen estudios universitarios, con 38:43 horas trabajadas, seguidos de los que no tienen estudios, con 40:46 horas, de los que tienen estudios primarios, con 40:53 horas, y de los que tienen estudios secundarios, con un total de 41:25 horas de trabajo a la semana.

Gráfico 2.1.1.2. Horas trabajadas por la población ocupada durante la última semana, según estudios completados. Barcelona, 2000

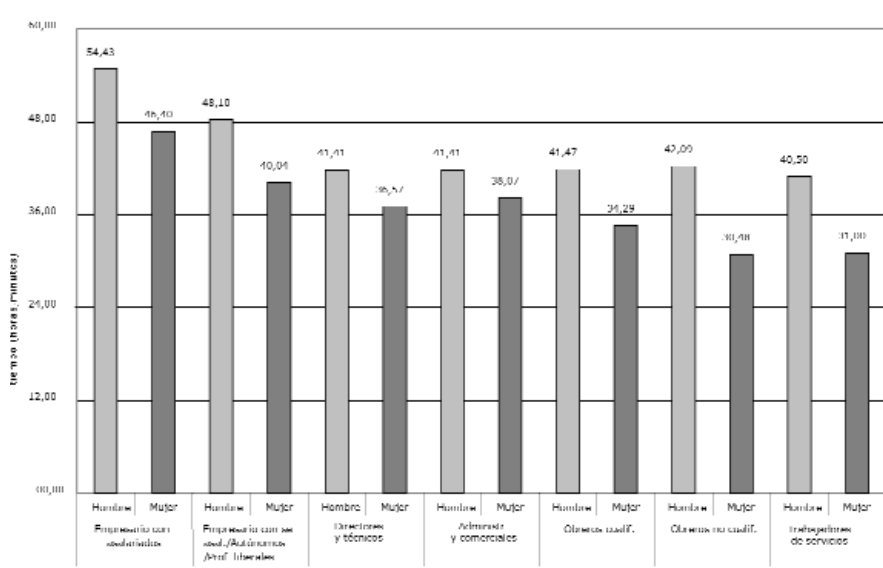


submuestra formada por la población ocupada.

Fuente: Encuesta de condiciones de vida y hábitos de la población. IERMB.

En cambio, las características que sí parecen influir en las horas que finalmente se trabajan a lo largo de una semana son el género y la categoría profesional. Como puede observarse en el siguiente gráfico, en las siete categorías profesionales, las mujeres declaran trabajar menos horas que la población masculina, que en todos los casos dedica más de 40 horas a la semana al trabajo mercantil, sea cual sea el trabajo que realice. Los hombres con una mayor dedicación temporal al trabajo son los empresarios con asalariados (54:43 horas). También las mujeres de esta categoría son las que dedican más tiempo (46:40 horas). Las mujeres con menos cualificaciones profesionales (obreras cualificadas y no cualificadas y trabajadoras de servicios) no llegan a trabajar, por término medio, la jornada laboral completa, puesto que en ningún caso alcanzan las 35 horas semanales. Los hombres con una menor dedicación son los administrativos y comerciales, con 41:41 horas semanales.

Gráfico 2.1.1.3. Horas trabajadas por la población ocupada durante la última semana, según categoría profesional y sexo. Barcelona, 2000



submuestra formada por la población ocupada.

Fuente: Encuesta de condiciones de vida y hábitos de la población. IERMB.

2.1.2. El tiempo de trabajo doméstico

El trabajo doméstico –otra de las grandes categorías de tiempo cotidiano– ha ido cambiando a lo largo de los últimos años, y pese a que la dedicación en horas ha disminuido, ahora parece que un porcentaje más elevado de la población participa en el mismo.

La dedicación media diaria ha pasado de las 2,39 horas a las 2,09 horas. El cambio se sitúa, básicamente, en las franjas más extremas: ha disminuido en la población que declara no dedicar tiempo al trabajo doméstico y en la que dedica al mismo más de 6 horas diarias. Como puede observarse en la tabla, en la década de 1990, la población que no dedica tiempo a dicha actividad ha disminuido hasta situarse prácticamente en la mitad, pasando de representar el 23,1% de la población al 12,5%. El grueso de la población –un 47,1%– se sitúa en la categoría de los que dedican un máximo de 2 horas diarias. El 31,6% de la población dedica entre 2 y 6 horas diarias: casi una jornada completa de trabajo. Como puede observarse, a lo largo de la década de 1990 la población se ha ido situando en las categorías intermedias: menos de 2 horas, con casi el 50% de la población.

Tabla 2.1.2.1. Horas diarias que las personas dedican a las tareas del hogar. Barcelona, 1990-2000

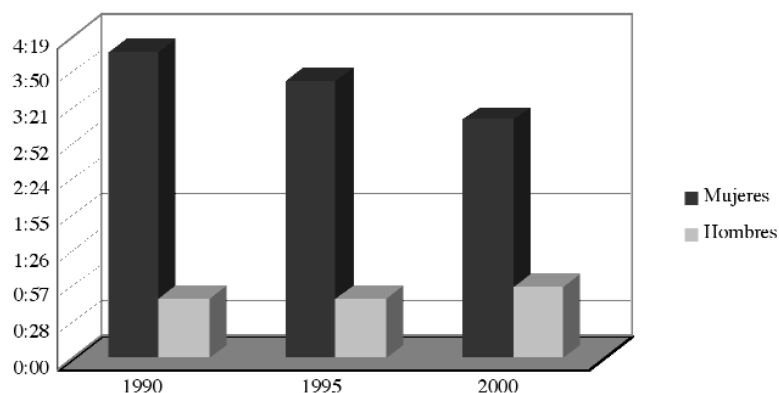
	1990	1995	2000
Ninguna hora	23,1	18,0	12,5
< 2 horas	34,1	39,9	47,1
De 2 a 6 horas	28,9	32,3	31,6
> 6 horas	11,9	8,7	5,0
NS/NC	2,0	1,1	3,8

submuestra formada por la población ocupada.

Fuente: Encuesta de condiciones de vida y hábitos de la población. IERMB.

Ahora bien, no toda la población dedica el mismo tiempo a las tareas del hogar. La gran diferencia se encuentra entre los hombres y las mujeres. Mientras que ellos dedican poco menos de 1 hora, y a lo largo de la década de 1990 han incorporado 10 minutos, pasando de 48 a 58 minutos, ellas han pasado de dedicar un promedio de poco más de 4 horas diarias a poco más de 3. Parece que las diferencias se van reduciendo, aunque muy lentamente.

Gráfico 2.1.2.2. Horas diarias que la población dedica a las tareas del hogar, según sexo. Barcelona, 1990-2000



Submuestra formada por la población ocupada.

Fuente: Encuesta de condiciones de vida y hábitos de la población. IERMB.

La edad también es una variable que modula las horas que la población dedica a las tareas del hogar. Así, por ejemplo, la tabla siguiente indica, por tramos de edad, las personas que dedican 1 hora diaria como máximo a los trabajos domésticos, y las que dedican entre 2 y 3 horas diarias. Como se observa en el primer caso, la población en esta situación disminuye conforme aumenta la edad: en el caso de los menores de 25 años, el 61,9% no dedica a las tareas domésticas más de 1 hora; en los de más de 55, esta proporción se sitúa por debajo del 20%. La dinámica se invierte para la población que declara dedicar entre 2 y 3 horas: la población de menos de 25 años sólo representa el 3,5% y la de más de 55 años supera el 15%.

Tabla 2.1.2.3. Horas diarias que la población dedica a las tareas del hogar, según edad de la persona entrevistada. Barcelona, 2000

	Menos de					Más de
	25 años	25-34 años	35-44 años	45-54 años	55-64 años	65 años
1 hora o menos	61,9	42,6	30,2	26,2	19,9	15,1
De 2h a 3h	3,5	10,3	11,2	13,0	16,0	15,5
El resto	34,6	47,1	58,6	60,8	64,1	69,4
	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

submuestra formada por la población ocupada.

Fuente: Encuesta de condiciones de vida y hábitos de la población. IERMB.

La categoría socioprofesional de la población también influye en la dedicación al tiempo doméstico. Los que dedican menos de 1 hora al día se sitúan en las franjas más elevadas, mientras que los que declaran destinar entre 3 y 6 horas se sitúan en las categorías inferiores.

Tabla 2.1.2.4. Horas diarias que la población dedica a las tareas del hogar, según categoría profesional de la persona entrevistada. Barcelona, 2000

	Alta	Media	Baja
1 hora o menos	41,7	31,	24,4
De 3 a 6 horas	10,8	18,1	23,1
El resto	47,5	50,6	52,5
	100,0	100,0	100,0

Fuente: Encuesta de condiciones de vida y hábitos de la población. IERMB.

2.1.3. El tiempo libre y de ocio

Pese a no saber la cantidad exacta de tiempo que la población dedica al tiempo libre, sí que se conoce la percepción de si se tiene mucho o poco. Según puede observarse en la siguiente tabla, entre 1995 y 2000, la población que declara tener poco tiempo pasa del 31,6% al 34% y, por el contrario, la que manifiesta tener mucho disminuye en 5 puntos.

Tabla 2.1.3.1. Opinión de las personas entrevistadas sobre su disponibilidad de tiempo libre. Barcelona, 1995-2000

	1995	2000
Poco	31,6	34,0
Bastante	34,4	35,1
Mucho	34,0	29,9
NS/NC	0,1	1,0
Total	100,0	100,0

Fuente: Encuesta de condiciones de vida y hábitos de la población. IERMB.

El promedio de horas de sueño de la población de Barcelona es de 7 horas y 48 minutos, pero, según se desprende de la siguiente tabla, existen algunas diferencias según el sexo, la edad, el nivel de estudios y la categoría profesional. Los hombres duermen 20 minutos menos que las mujeres: 7:38 y 7:58, respectivamente. Las horas de sueño aumentan con la edad; los menores de 25 años duermen 7:18 horas y los de más de 65 años casi llegan a las 9 horas. Las personas con un mayor nivel de estudios duermen menos. Así, los universitarios declaran alrededor de 7:25 horas de sueño, mientras que los que no tienen estudios casi llegan a las 9 horas (8:54). Con respecto a la situación profesional, los ocupados son los que duermen menos (7:10) y los inactivos los que duermen más (8:29).

Tabla 2.1.3.2. Horas de descanso de la población, según características sociodemográficas de las personas entrevistadas. Barcelona, 2000

Características de la población		Horas de sueño
Barcelona		7,48
Sexo	Hombre	7,38
	Mujer	7,58
Edad	Menos de 25 años	7,18
	25-34 años	7,19
	35-44 años	7,19
	45-64 años	7,50
	65 años y más	8,56
Nivel de estudios	Sin estudios	8,54
	Estudios primarios	8,02
	Estudios secundarios	7,24
	Estudios universitarios	7,25
Situación laboral	Ocupado/a	07,10
	Parado/a	08,00
	Inactivo/a	08,29

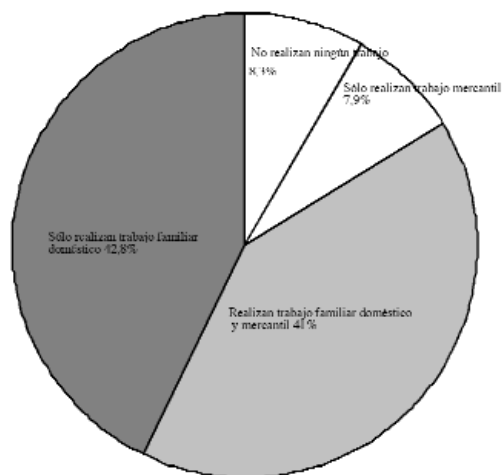
Fuente: Encuesta de condiciones de vida y hábitos de la población. IERMB.

2.2. EL TIEMPO DE LA VIDA COTIDIANA: LA CONVIVENCIA DE LAS ACTIVIDADES

Si las actividades se llevan a cabo a lo largo del día en distintos lugares, el tiempo se expresa como un continuo, que en muchos casos confluye y entra en conflicto. Aquí, a diferencia de lo que hemos realizado en el apartado anterior, no se trata de cuantificar el tiempo de cada actividad, sino de ver cómo pueden compatibilizarse las actividades a través de los tiempos invertidos en las cargas globales de trabajo, sea éste mercantil o doméstico, y de conocer la valoración de la disponibilidad de tiempo libre. De este modo es posible determinar el porcentaje de tiempo obligado de la vida cotidiana, tanto si es remunerado como si no lo es, contrastándolo con la percepción del tiempo libre. Por lo tanto, se facilita información sobre los tiempos objetivos y subjetivos, a la vez que se analizan las confluencias.

El gráfico indica el porcentaje de la población que participa en el trabajo doméstico y/o mercantil. Como puede apreciarse, menos de un 10% de la población declara no participar en ninguno de ellos; el 7,9% sólo dedica su tiempo de trabajo a actividades mercantiles; el 42,8%, sólo a actividades domésticas. El 41% de la población es el que contabiliza las dos actividades laborales, la mercantil y la doméstica. Por lo tanto, las dobles presencias de tiempos y de actividades se dan en este cuarenta y pico por ciento de la población.

Gráfico 2.2.1. Participación de la población de Barcelona en el trabajo. Barcelona, 2000



Fuente: Encuesta de condiciones de vida y hábitos de la población. IERMB.

En la siguiente tabla se valoran, por tres tramos de edad (jóvenes, adultos y personas de edad avanzada), los tiempos medios de trabajo mercantil y doméstico, y el total semanal, a la vez que se relacionan estas cargas de trabajo con la percepción del tiempo libre y con el porcentaje de tiempo ocupado del total semanal. La población de entre 25 y 64 años es la que tiene más carga de trabajo total semanal (44:11); es decir, más del doble de la carga de trabajo que soporta la población joven (19:48) y la población de edad avanzada (20:47 horas). También es la que presenta el tiempo total semanal –más del 25%– más ocupado, y la que declara una valoración menor con respecto a la disponibilidad de tiempo libre.

Tabla 2.2.1. Carga total y valoración del tiempo libre, por grupos de edad. Barcelona, 2000

	Tiempo de trabajo mercantil	Tiempo de trabajo familiar doméstico	Carga total semanal	Valoración de la disponibilidad de tiempo libre ¹	% tiempo ocupado en trabajo durante la semana
Menos 25 años	14,25	05,19	19,48	4,5	11,8 %
25-64 años	29,01	15,10	44,11	4,2	26,3 %
65 y más años	01,08	19,39	20,47	6,9	12,4 %

Fuente: Encuesta de condiciones de vida y hábitos de la población. IERMB.

¹Valoración mediana del 1 al 10

Si la misma distribución de carga de trabajo por edades se separa por géneros, se apreciarán algunas diferencias significativas. Con respecto al tiempo de trabajo mercantil, las mujeres, como ya se ha observado, dedican menos horas, y esta diferencia va aumentando con la edad. Entre las personas de menos de 25 años, las mujeres trabajan, por término medio, unas 4 horas menos; entre las de 25 y 44 años, la diferencia es de 6 horas, y entre las de 45 y 64 años, los hombres trabajan, por término medio semanal, unas 9 horas más que las mujeres.

La diferencia entre géneros observada en el tiempo de trabajo doméstico guarda una relación inversa con la edad con respecto a la observada en el trabajo mercantil. En todas las edades, las mujeres dedican más tiempo a esta tarea, pero las diferencias son menores cuanto más baja es la edad. Entre las personas menores de 25 años, la diferencia es de 1 hora; entre las de 25 a 44 años, de 9 horas semanales; y entre las de 44 a 64 años, de 12. Estas diferencias entre géneros y edades hacen que la carga total semanal varíe considerablemente y que sólo en la franja de personas más jóvenes las mujeres tengan una carga menor. En los otros dos segmentos de edad, la población femenina tiene una carga total semanal que supera en 2 o 3 horas la que soporta la población masculina. La disponibilidad de tiempo libre es bastante similar, en especial por debajo de los 44 años. Por encima de esta edad, y hasta los 64 años, las mujeres declaran tener menos disponibilidad de tiempo libre.

Tabla 2.2.2. Carga total de trabajo y valoración del tiempo libre de la población de Barcelona que realiza trabajo mercantil y familiar doméstico, según edad y sexo. Barcelona, 2000

	Tiempo de trabajo mercantil		Tiempo de trabajo familiar doméstico		Carga total semanal		Valoración disponibilidad tiempo libre ¹		% tiempo ocupado en trabajo a la semana Mujeres ²	
	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres
Menos de 25 años	12,53	08,39	6,15	7,08	43,08	39,47	4,1	4,1	25,7	23,7
25-44	42,53	36,41	7,55	17,15	50,48	53,56	3,8	3,7	30,2	32,1
45-64 años	44,50	35,42	7,43	19,31	52,33	55,13	4,1	3,5	31,3	32,9
65 años y más³	19,48	37,49	8,51	36,14	52,39	74,03	3,4	4,9	31,3	44,1

¹Valoración mediana del 1 al 10

²El porcentaje de tiempo ocupado en trabajo a la semana se calcula a partir del total de horas que resultan de contabilizar enteros los siete días de la semana.

³Resultados no significativos, ya que los efectivos son insuficientes.

Fuente: Encuesta de condiciones de vida y hábitos de la población. IERMB.

2.3. RESUMEN

Se ha iniciado el presente capítulo describiendo de qué modo convive el tiempo de desplazamiento con el tiempo dedicado al resto de las actividades cotidianas, todos ellos enmarcados en las 24 horas de la jornada y los 7 días de la semana. Ello se ha mostrado a partir de ejemplos sobre el tiempo dedicado a las tareas diarias, como por ejemplo el trabajo mercantil, que para la mayoría de los barceloneses y barcelonesas se traduce en una dedicación semanal de unas 40 horas; el trabajo doméstico, que se lleva unas 15 horas; y el dormir, que supone una media de 49 horas. Aun así, y pese a que estos promedios semanales significan otorgar una dimensión temporal a las actividades cotidianas, éstas también se han podido matizar con relación al género, la edad, la situación profesional y el nivel de estudios. Según se ha observado, estas características –en especial el género y la edad– modulan la dedicación temporal a las actividades antes mencionadas.

La carga de trabajo –expresada en unidades de tiempos– que soporta cada segmento de la población hace que las valoraciones sobre la disponibilidad de tiempo libre sean bastante distintas y estén determinadas por la actividad laboral. Así, las personas que declaran una mayor satisfacción por lo que se refiere a la cantidad de tiempo libre son las que ya no tienen obligaciones laborales: las personas de más de 65 años. Tal y como se verá en el capítulo siguiente, estas diferencias de cargas temporales según los segmentos de la población también se observan en el tiempo de la movilidad.

3. ANÁLISIS DE LOS TIEMPOS DE DESPLAZAMIENTO

El tiempo es un todo continuo que dedicamos a distintas actividades. Tal y como hemos observado en el apartado 2.1., el uso social del tiempo se distribuye con arreglo a tres grandes actividades: el trabajo mercantil, el doméstico y el tiempo libre. La convivencia de estas actividades, que en el apartado 2.2. hemos denominado «el tiempo de la vida cotidiana», a menudo resulta posible gracias a la movilidad: el cúmulo de desplazamientos que permiten llegar a los lugares en los que se llevan a cabo las distintas actividades diarias. En este capítulo se analiza este tiempo de desplazamiento. Primero, como una cantidad media que afecta a la práctica totalidad de la población; después, con relación a los diversos motivos que originan la movilidad y a los medios de transporte empleados, según los colectivos de ciudadanos agrupados por género, edad, nivel socioeconómico y lugar de residencia.

Los medios de transporte empleados constituyen uno de los elementos esenciales para contextualizar el tiempo de desplazamiento, puesto que de ellos depende la velocidad, que es la relación entre la distancia y el tiempo. Para comprender los tiempos de la movilidad, tenemos que valorar las velocidades y las distancias.

3.1. QUIÉN SE DESPLAZA Y CUÁNTO TIEMPO

Según la encuesta Usos del tiempo y del espacio público, 2005, elaborada por el Ayuntamiento de Barcelona¹, en la que se valora la participación de los ciudadanos en las tareas cotidianas, después de dormir y de comer –actividades que realiza la totalidad de la población–, el 85,8% declara que se desplaza. Este porcentaje sitúa el desplazamiento en el tercer lugar del ranking de actividades, por delante de las tareas domésticas (82,9%), las actividades de tiempo libre personal (78,9%), el trabajo mercantil (52,0%), cuidar a personas dependientes (35,1%) o estudiar (22,9%). Por lo tanto, la mayoría de los ciudadanos de Barcelona declaran que se desplazan por la ciudad, por lo que la movilidad es una actividad en la que participan todo tipo de personas para llegar a lugares muy diversos y por motivos distintos, utilizando cualquier medio de transporte.

¹ Encuesta Usos del tiempo y del espacio público, 2005, elaborada por el Ayuntamiento de Barcelona. Tiene una muestra de 800 personas de entre 16 años y más, residentes en Barcelona.

² Se han utilizado datos procedentes de tres estudios:

- Encuesta de movilidad en días laborables, 2005.

- Encuesta de usos del tiempo y del espacio público, 2005.

- Encuesta de la región de Barcelona sobre condiciones de vida y hábitos de la población, 2000.

Diversos análisis⁴ han evaluado el tiempo total que los barceloneses y barcelonesas destinan cada día al desplazamiento. Los resultados obtenidos son bastante similares: entre 1 hora y 20 minutos, 1 hora y 26 minutos y 1 hora y 35 minutos. La similitud de estas cifras nos indica que los ciudadanos y ciudadanas de Barcelona emplean alrededor de 1 hora y 30 minutos al día para desplazarse: casi el mismo tiempo que dedican a la comida (1h:36) y poco menos del promedio destinado a las tareas domésticas (2h:01).

A lo largo del presente capítulo se profundiza en los datos aportados por estos estudios, vinculándolos con los principales colectivos y ámbitos territoriales en los que pueden agruparse los ciudadanos. Por regla general, los resultados se abordarán segmentados por:

- Género: hombres y mujeres.
- Edad: jóvenes (16-29 años), adultos (30-64 años) y personas de edad avanzada (65+ años).
- Situación laboral: estudiantes, tareas del hogar, jubilados/pensionistas, activos ocupados y activos en paro.
- Ámbitos de residencia: Barcelona ciudad, resto del AMB³, y resto de la RMB⁴.

Un interesante ejercicio para interpretar los datos que se expondrán en este capítulo consiste en efectuar una comparación con nuestro marco internacional de referencia: los países de la Unión Europea. Pese a que los datos originales obtenidos en cada país son bastante divergentes por razones metodológicas, el Eurostat ha realizado un esfuerzo de síntesis, tal y como muestran los siguientes gráficos. En los países que ofrecen datos, el tiempo de desplazamiento diario oscila entre los 60 y los 90 minutos; así, los residentes en Barcelona se ubicarían en el extremo superior de dicho intervalo.

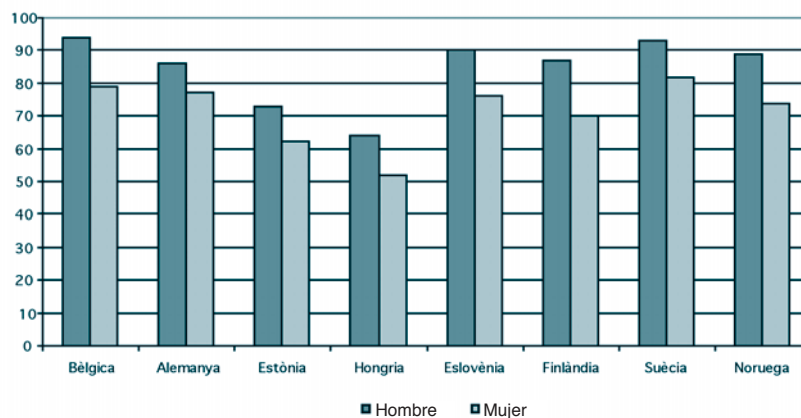
Los datos europeos también revelan las diferencias por género y edad que se registran en el caso barcelonés. Los hombres tienen un tiempo de desplazamiento medio que supera en 13 minutos al de las mujeres. En cuanto a la edad, los tiempos de desplazamiento más elevados se registran entre los jóvenes, y los menores entre las personas de la tercera edad. Es decir, cuanto más avanzada es la edad, más reducido es el tiempo de desplazamiento, pese a que este fenómeno es más acusado entre las mujeres.

Todos los patrones descritos por el Eurostat se reproducen en la descripción que se realizará del caso de los residentes en Barcelona, aunque se podrán extraer más precisiones gracias a las distintas encuestas realizadas en este ámbito.

³ El resto del área metropolitana de Barcelona (AMB) lo constituyen los siguientes municipios: Badalona, Castelldefels, Cornellà, El Prat, Esplugues, Gavà, l'Hospitalet, Montcada i Reixac, Montgat, St. Boi, St. Adrià de Besòs, St. Feliu, St. Joan Despí, St. Just Desvern, Sta. Coloma de Gramenet, Tiana y Viladecans.

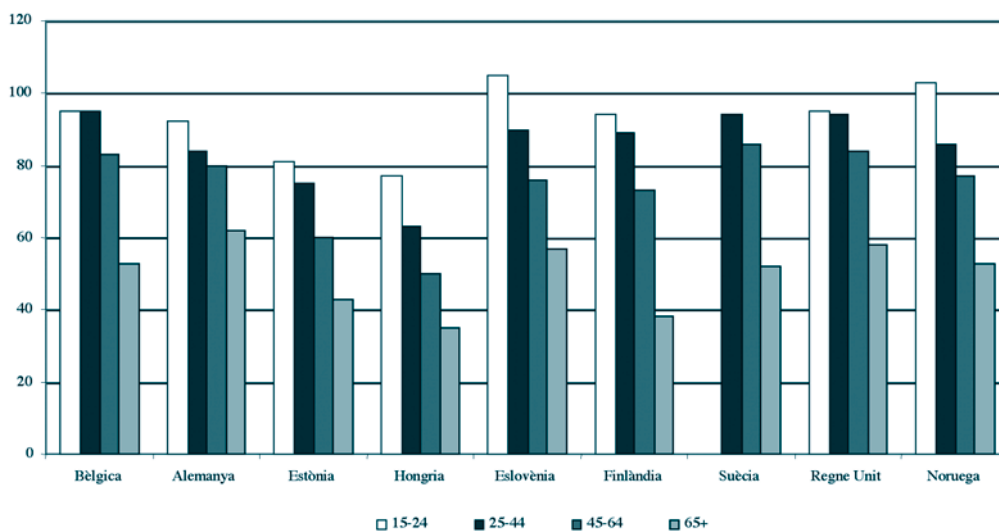
⁴ El resto de la región metropolitana de Barcelona (RMB) comprende todos los municipios de las comarcas del Alt Penedès, Baix Llobregat, Barcelonès, Garraf, Maresme, Vallès Occidental y Vallès Oriental, excepto Barcelona y los municipios que constituyen el resto del AMB.

Gráfico 3.1.1. Tiempo de desplazamiento diario (minutos) en países de la Unión Europea, según género.



Fuente: Eurostat. Los datos de los distintos países oscilan entre 1998 y 2002.

Gráfico 3.1.2. Tiempo de desplazamiento diario (minutos) en países de la Unión Europea, según edad.



Fuente: Eurostat. Los datos de los distintos países oscilan entre 1998 y 2002.

3.2. LOS MOTIVOS DE DESPLAZAMIENTO Y LOS TIEMPOS

Uno de los aspectos fundamentales para comprender el tiempo de la movilidad es el análisis de los motivos que originan los desplazamientos. Los datos disponibles permiten distinguir hasta 14 motivos distintos que originan desplazamientos de forma cotidiana, algunos con una frecuencia diaria, y cada uno de ellos caracterizado por un tiempo medio de desplazamiento.

Tales motivos también pueden asociarse a distintos colectivos ciudadanos con el fin de averiguar si los tiempos de cada uno de ellos presentan diferencias significativas. Así, se distingue según el género, la edad, la situación laboral y el área de residencia de los distintos colectivos. El análisis de los tiempos asociados a los motivos de cada uno de ellos permite enmarcar y definir el tiempo social de la movilidad. Además de valorar el porcentaje de tiempo invertido en los desplazamientos, de acuerdo con cada uno de los motivos, también es imprescindible establecer una relación con los diversos grupos sociales definidos según las variables empleadas. En definitiva, se trata de contextualizar el tiempo con arreglo a los motivos por los que nos movemos y según quién se desplaza.

3.2.1. Los motivos: lo que nos impulsa a salir de casa

La Encuesta de movilidad en días laborables (EMEF)⁵ define hasta 14 motivos que dan pie a la necesidad de desplazarse a lo largo de los 5 días laborables semanales. Tales motivos se han agrupado en los que tienen una frecuencia diaria y en los que no la tienen. Los primeros son: ir al trabajo, a casa, el último regreso a casa, estudiar, acompañar a personas (por ejemplo, llevar a los niños a la escuela), realizar compras cotidianas y comer (fuera de casa) en un día laborable. Los motivos que se han considerado de frecuencia más irregular y no diaria son: ir a la segunda residencia, pasear, efectuar gestiones personales, visitar a amigos o familiares, ir al médico o al hospital, realizar actividades de ocio y efectuar compras no cotidianas. El análisis de los motivos se llevará a cabo con relación a estas dos categorías, cada una de las cuales agrupa siete categorías distintas.

Pese a que ir al trabajo es uno más de los motivos antes mencionados, con una frecuencia diaria y una categoría e importancia iguales a las del resto, durante años los análisis y metodologías empleados le han otorgado un rango superior⁶, hasta el punto de que la movilidad se identificaba casi de forma exclusiva con este único motivo, por lo que muchas de las fuentes de información existentes sólo disponen de datos referidos a este desplazamiento. Pese a ello, según la Encuesta de movilidad en días laborables, 2005, los desplazamientos por motivo de trabajo sólo representan el 19,8% del total; el resto son regresos a casa (44,9%) y otros motivos, como, por ejemplo, estudiar, comprar, acompañar a personas, etc. (35,3%). Por lo tanto, si excluimos el regreso a casa, comprobaremos que por cada desplazamiento que se produce para ir a trabajar, se realizan 1,8 por otros motivos; es decir, casi el doble.

⁵ Encuesta de movilidad en días laborables, 2005, elaborada por el Instituto de Estudios Regionales y Metropolitanos de Barcelona por encargo de la Autoridad del Transporte Metropolitano y el Ayuntamiento de Barcelona. Tiene una muestra de 4.753 personas de 16 años y más, residentes en la región metropolitana, de las que 1.590 residen en la capital.

⁶ Normalmente, en nuestro país, los desplazamientos por motivos de trabajo y de estudios se han definido como «movilidad obligada», otorgándose así un carácter preferencial sobre el resto de motivos de desplazamiento: los «no obligados». De acuerdo con los tipos de desplazamientos que agrupa, la «movilidad obligada» dibuja el patrón de desplazamientos del pater familiae de hace unas décadas, mientras que la movilidad «no obligada» se asimila en mayor medida a las pautas de las mujeres, los niños y las personas de edad avanzada. Así, el modelo de la «movilidad obligada» ofrece una representación muy limitada y socialmente sesgada del conjunto de desplazamientos de los ciudadanos (Miralles-Guasch, 2005).

Aprovechando que se dispone de más información sobre este motivo que sobre el resto, primero se analizará el tiempo con relación al trabajo, teniendo en cuenta su representatividad limitada por lo que se refiere al conjunto de la movilidad. Se emplearán los datos aportados por la Encuesta de condiciones de vida y hábitos de la población (que permite contar con información desde 1985), y posteriormente se hará referencia al resto de los motivos de desplazamiento.

- El tiempo de desplazamiento para ir al trabajo

Según la Encuesta de la región de Barcelona sobre condiciones de vida y hábitos de la población, 2000 ⁷, entre 1985 y 2000 aumentan los desplazamientos cuya duración se sitúa entre los 15 y los 30 minutos, pasando del 41,4% al 50,1%, mientras que disminuyen los más extremos: los de menos de 15 minutos y los de más de 30. Esta dinámica hace que el promedio se sitúe alrededor de los 25 minutos diarios de tiempo de desplazamiento de casa al trabajo, promedio que entre 1995 y 2000 ha aumentado en 1 minuto.

Tabla 3.2.1.1. Tiempo de desplazamiento al trabajo (sólo ida) de la población ocupada. Barcelona, 1985-2000

	1985	1990	1995	2000
Menos de 15 minutos	30,3	27,9	24,2	21,5
De 15 a 30 minutos	41,4	39,8	51,1	50,1
De 31 a 45 minutos	15,2	16,2	11,9	14,1
Más de 45 minutos	8,6	12,2	7,3	6,8
Es irregular	4,4	3,9	5,3	5,6
NS/NC	0,1	0,0	0,2	1,9
Total	100,0	100,0	100,0	100,0
Promedio (en minutos)			24:30	25:26

Submuestra formada por la población ocupada que trabaja fuera de su domicilio.

Fuente: Encuesta de la región de Barcelona sobre condiciones de vida y hábitos de la población, 2000. IERMB.

Según las características sociodemográficas de los entrevistados, en el año 2000 los tiempos de desplazamiento no varían de forma sustancial. Así, en la tabla siguiente se observa que los hombres y las mujeres dedican un tiempo de trayecto similar. Por lo que respecta a la edad, las personas de entre 35 y 44 años son las que presentan un promedio de tiempo más elevado (26:06). Por lo que respecta al nivel de estudios, las que no tienen estudios (29,46) y las que tienen estudios superiores (27,15) son las que se identifican con unos promedios más elevados. La categoría profesional media es la que dedica más tiempo a los desplazamientos para ir al trabajo (26,37).

⁷ Encuesta de la región de Barcelona sobre condiciones de vida y hábitos de la población, 2000, elaborada por 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.

Tabla 3.2.1.2. Tiempo de desplazamiento (sólo ida) al trabajo, según características sociodemográficas de las personas entrevistadas. Barcelona, 2000

	Características	Tiempo
Barcelona	Total	25,26
	Sexo	
	Hombre	25,39
	Mujer	25,10
Edad	Menos de 25 años	25,01
	25-34 años	25,22
	35-44 años	26,06
	45-54 años	24,57
	55-64 años	25,35
	65 años y más	22,58
Estudios	Sin estudios	29,46
	Estudios primarios	23,58
	Estudios secundarios	24,28
	Estudios universitarios	27,15
Categoría profesional	Baja	25,54
	Media	26,37
	Alta	22,43

Fuente: Encuesta de la región de Barcelona sobre condiciones de vida y hábitos de la población, 2000. IERMB.

Los datos aportados por la EMEF apuntan en la misma dirección que la Encuesta de condiciones de vida, pero las diferencias descritas según el género y la edad son más acentuadas.

Tabla 3.2.1.3. Tiempo diario de desplazamiento por motivo de trabajo y gestiones relacionadas con el mismo. Barcelona, 2005

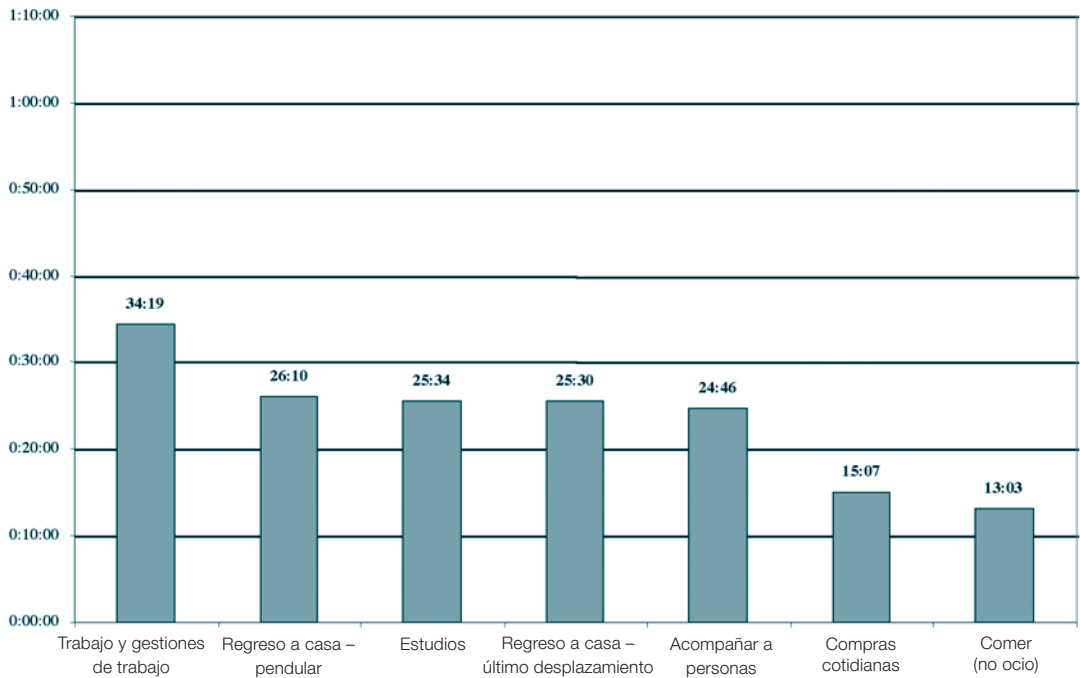
	Características	Tiempo
Barcelona	Total	34,19
	Sexo	
	Hombre	35,26
	Mujer	33,01
Edad	16-29 años	31,32
	30-64 años	35,13
	65 años y más	23,56

Fuente: Encuesta de movilidad en días laborables, 2005. IERMB.

- Los tiempos de desplazamiento para las actividades cotidianas

En el año 2005, la EMEF nos facilitaba los promedios de los tiempos de desplazamiento correspondientes a cada uno de los motivos, a veces con periodicidad diaria y otras no. En el primer caso, los tiempos de los desplazamientos realizados cada día laborable están relacionados con el trabajo, los estudios, las compras cotidianas, la comida y las idas y regresos a casa. Según puede observarse, el promedio de tiempo destinado a estos desplazamientos oscila entre los 13,05 y los 34,31 minutos. Ir al trabajo es el destino más lejano o, en cualquier caso, el que requiere más tiempo. Los desplazamientos para ir a comer en días laborables (13,03) y hacer las compras cotidianas (15,07) son los más próximos y, por lo tanto, los que comportan menos tiempo.

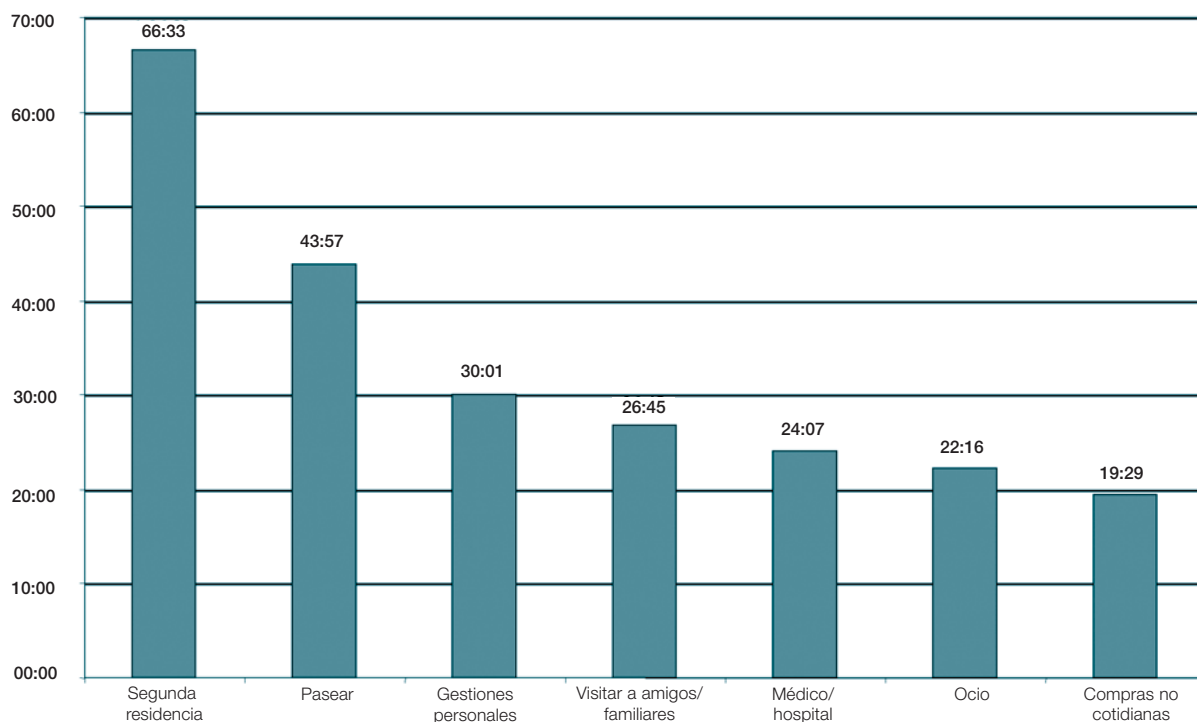
Gráfico 3.2.1.1. Tiempo de desplazamiento medio (minutos) de las personas que realizan específicamente cada tipo de actividad de frecuencia diaria. Barcelona, 2005



Fuente: Encuesta de movilidad en días laborables, 2005. IERMB.

El tiempo de desplazamiento medio correspondiente a las actividades que se realizan cada semana pero que no llegan a tener una frecuencia diaria oscila entre los 19,48 y los 66,55 minutos. La actividad que conlleva un desplazamiento más largo es la de ir a la segunda residencia. En cambio, el tiempo empleado para ir a efectuar compras no cotidianas (19,48 minutos) o el tiempo de desplazamiento por motivos de ocio (22,26 minutos) son los que tienen unos valores temporales menores.

Gráfico 3.2.1.2. Tiempo de desplazamiento medio (minutos) de las personas que realizan específicamente cada tipo de actividad de frecuencia irregular. Barcelona, 2005



Fuente: Encuesta de movilidad en días laborables, 2005.

3.2.2. Los tiempos según el género, la edad y la situación laboral

Los tiempos de los desplazamientos no sólo dependen de los motivos, sino también de las personas que se desplazan. Éstas vienen referenciadas según cuatro elementos que las caracterizan: el género, la edad, la categoría profesional y el lugar de residencia. Cada uno de estos elementos modula los tiempos medios generales que hemos visto antes, a la vez que establece alguna diferencia. Para afinar más el análisis de los tiempos, observaremos cómo cambian los tiempos que cada uno de estos colectivos destina a los desplazamientos para realizar las actividades cotidianas. Dicho análisis requiere pasar de las cifras generales a datos más ajustados a la vida cotidiana de los ciudadanos.

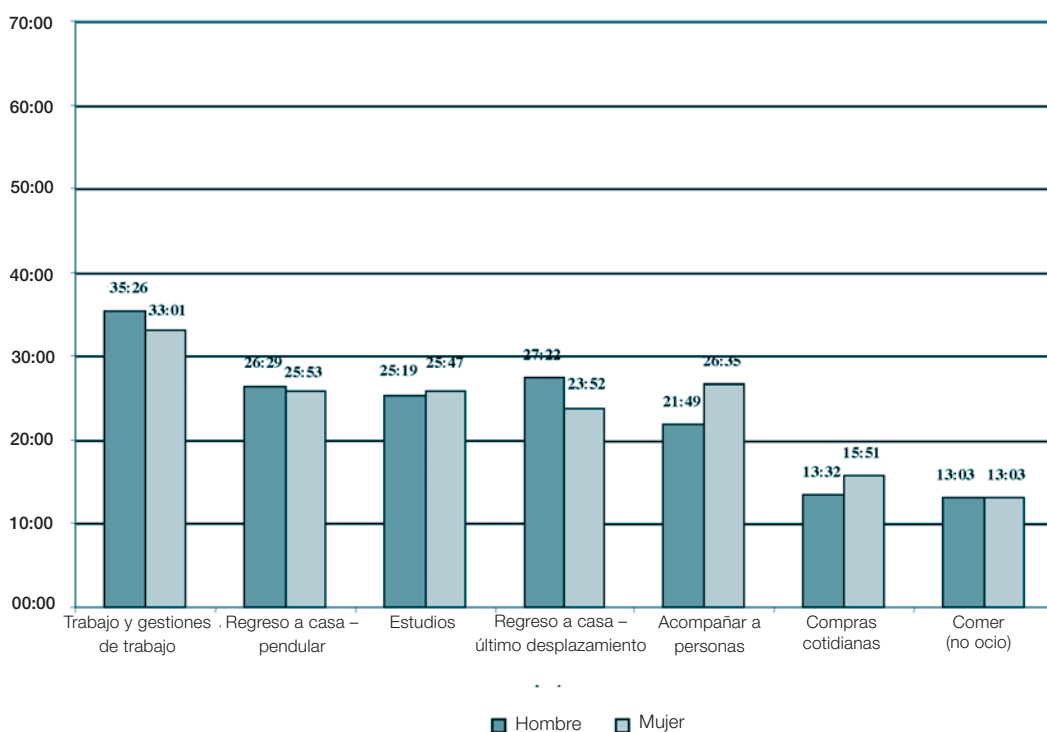
- Los tiempos de desplazamiento de los hombres y las mujeres

El tiempo de desplazamiento medio diario total es algo más elevado para los hombres (1,27) que para las mujeres (1,23), aunque la diferencia no es muy significativa. Ello indica que las diferencias entre géneros no dependen tanto del tiempo como del uso de los medios de transporte, del destino de los desplazamientos, o de los motivos. Sin embargo, la diferencia, aunque mínima, denota que las mujeres compatibilizan más actividades cotidianas y, por lo tanto, realizan más recorridos multifuncionales, de modo que el tiempo de desplazamiento, como tiempo «muerto», tiende a reducirse.

Si separamos por géneros los tiempos de desplazamiento de frecuencia diaria según cada uno de los motivos, observaremos algunas diferencias y similitudes inte-

resantes. La divergencia más acentuada se produce en el tiempo destinado a acompañar a personas (básicamente llevar a los niños a la escuela), ya que el trayecto realizado por las mujeres dura unos 5 minutos más. También se aprecia alguna diferencia en las compras cotidianas, en las que el trayecto de las mujeres dura unos 2 minutos más. En cambio, en los desplazamientos para regresar a casa, en los últimos desplazamientos (hombres 27,22 minutos y mujeres 23,52 minutos), y en los desplazamientos para ir al trabajo (hombres 35,26 minutos y mujeres 33,01 minutos), la diferencia es a la inversa: los desplazamientos masculinos duran algo más que los femeninos. Tales diferencias indican que la proximidad es un elemento distintivo del género femenino, sobre todo en los desplazamientos para ir al trabajo y para regresar a casa. En cambio, este elemento de proximidad, expresado en tiempo, no difiere tanto en los otros motivos, donde los tiempos de recorrido femeninos son iguales o más largos.

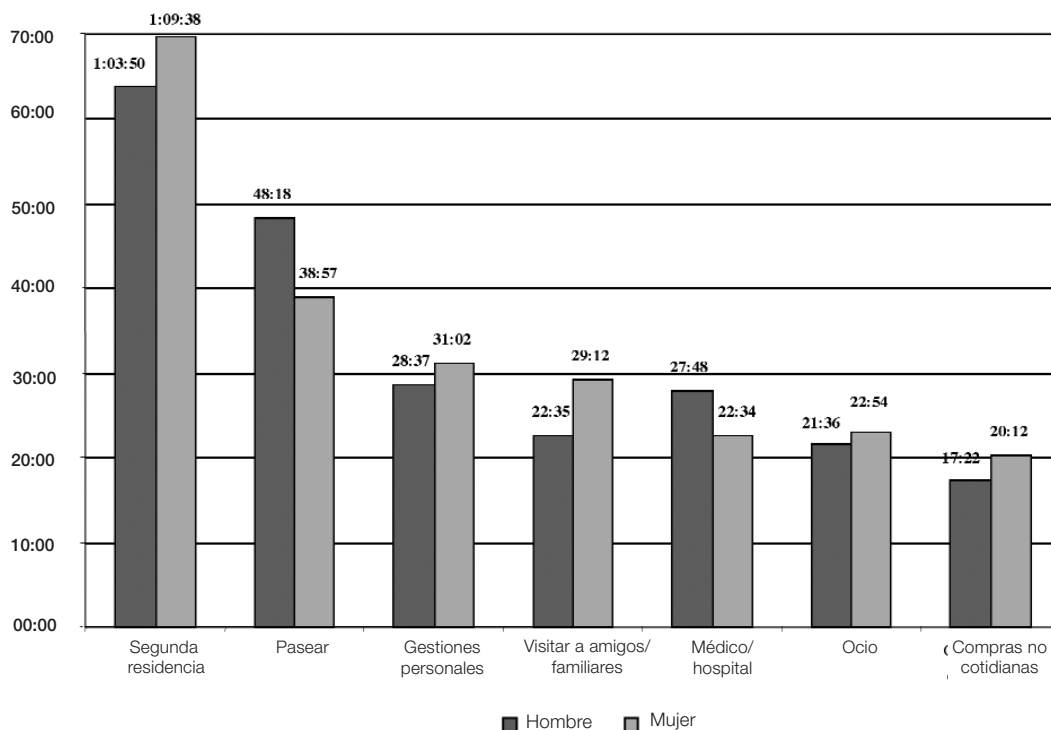
Gráfico 3.2.2.1. Tiempo de desplazamiento medio (minutos) de las personas que realizan específicamente cada tipo de actividad de frecuencia diaria, según género. Barcelona, 2005



Fuente: Encuesta de movilidad en días laborables, 2005. IERMB.

En los motivos con una frecuencia no diaria, desglosados por géneros, también se distinguen algunas peculiaridades. Sólo pasear, con una diferencia de casi 10 minutos, e ir al médico o al hospital, con una diferencia de poco más de 5 minutos, son los desplazamientos más largos para los hombres. En el resto, con más o menos diferencias, las mujeres son las que realizan unos desplazamientos más largos. El viaje a la segunda residencia, con unos 5 minutos de diferencia, y las visitas a los amigos/familiares, con casi 7 minutos de diferencia, son los motivos que presentan unos tiempos más desiguales. En éstos, la proximidad, expresada en tiempo, no es una propiedad atribuida a ninguno de los dos géneros.

Gráfico 3.2.2.2. Tiempo de desplazamiento medio (minutos) de las personas que realizan específicamente cada tipo de actividad de frecuencia irregular, según género. Barcelona, 2005



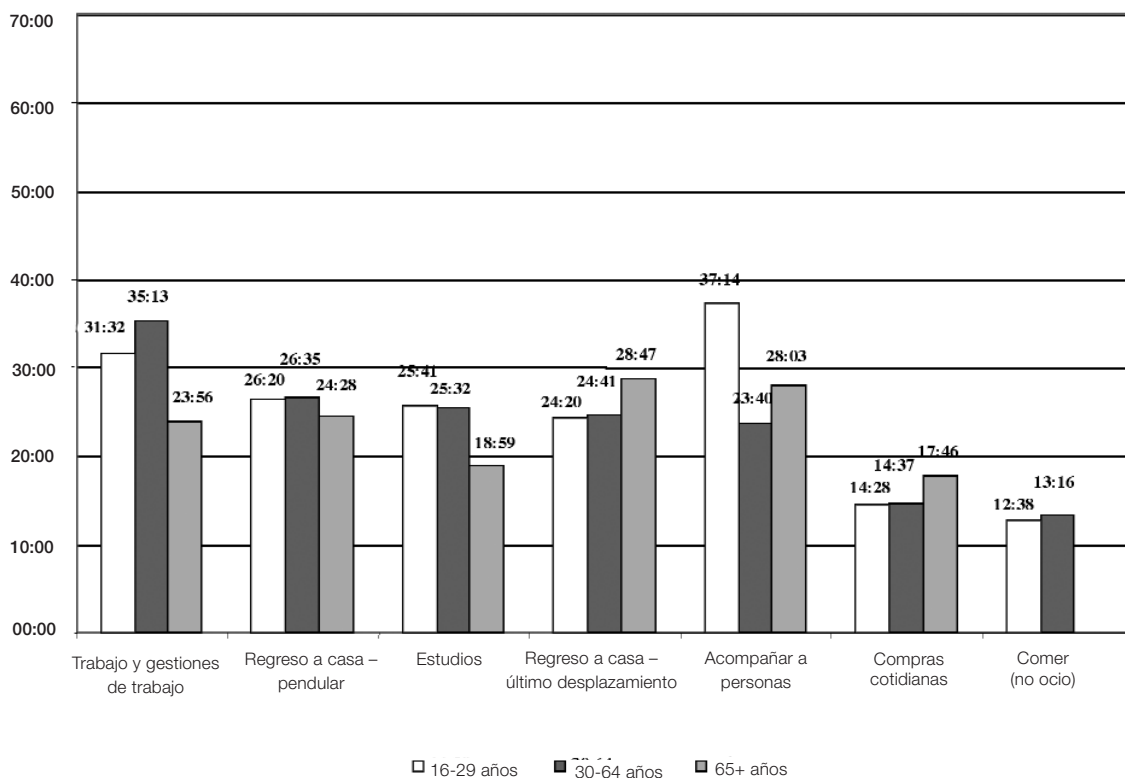
Fuente: Encuesta de movilidad en días laborables, 2005.

- Los tiempos de las personas jóvenes, adultas y de edad avanzada

Por lo que respecta a la edad y a los motivos de desplazamiento diario se aprecian algunas diferencias entre los jóvenes, los adultos y las personas de edad avanzada. En primer lugar, y como cabía esperar, el menor tiempo de desplazamiento medio diario total corresponde a las personas de edad avanzada (1,20); en cambio, los jóvenes y adultos presentan unos tiempos de desplazamiento total muy similares (1,26 y 1,26, respectivamente). De estos datos se desprende que el tiempo de desplazamiento guarda una estrecha relación con la actividad laboral.

Por lo que respecta al desplazamiento al trabajo, las personas adultas, de entre 30 y 64 años de edad, son las que declaran un mayor tiempo de recorrido: más de 35 minutos frente a los poco más de 31 minutos de los jóvenes y de los casi 24 minutos de las personas de edad avanzada. En cambio, las personas más jóvenes son las que destinan más tiempo a acompañar a otras personas más de 37 minutos; es decir, más de 10 minutos más que los otros segmentos de edad. Por término medio, las personas de edad avanzada destinan a los desplazamientos de las compras cotidianas unos 3 minutos más que la población más joven.

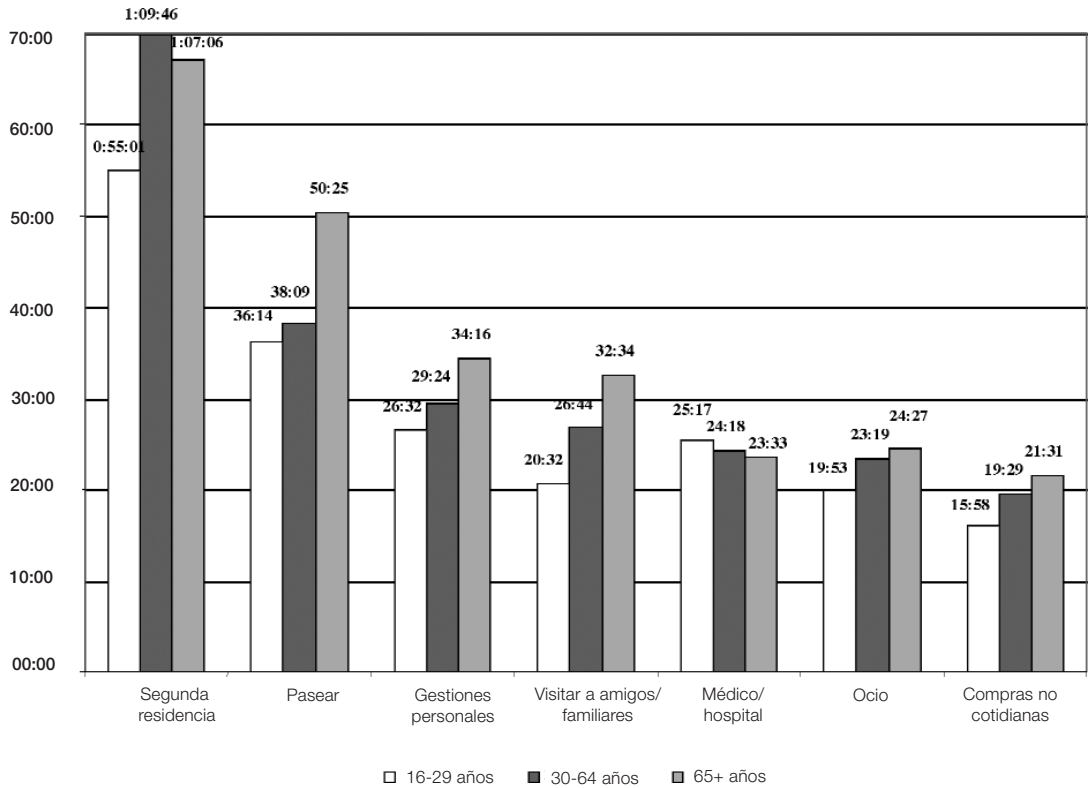
Gráfico 3.2.2.3. Tiempo de desplazamiento medio (minutos) de las personas que realizan específicamente cada tipo de actividad de frecuencia diaria, según edad. Barcelona, 2005



Fuente: Encuesta de movilidad en días laborales, 2005.

En cuanto a los motivos de frecuencia más irregular, destaca el hecho de que las personas de edad más avanzada son, en su mayor parte, las que realizan unos desplazamientos más largos. En este sentido, es importante resaltar el tiempo que las personas de más de 65 años dedican a pasear, en comparación con grupos de menos edad: más de 50 minutos con respecto a los 36 y 38 minutos de los otros grupos. Las personas de más de 65 años también son las que dedican más tiempo a los desplazamientos para realizar gestiones personales (entre 5 y 9 minutos de diferencia con respecto a otras edades), para visitar a amigos o familiares (entre 7 y 10 minutos de diferencia), por motivos de ocio y para efectuar compras no cotidianas (entre 1 y 5 minutos de diferencia). En la totalidad de estos desplazamientos, los más jóvenes, por debajo de los 30 años, son los que presentan unos tiempos menores, por lo que, al tener en cuenta estos motivos, la edad es proporcional al tiempo de desplazamiento. La excepción son las visitas al médico y a los hospitales, en las que las personas de más de 65 años presentan unos promedios que superan los 23 minutos, cifra sensiblemente inferior a los más de 25 minutos de la gente joven y a los más de 24 minutos de la gente de edad adulta. Parece que este colectivo puede dedicar más tiempo a los desplazamientos –incluso cuando se trata de un desplazamiento que se explica por sí mismo, como es el hecho de ir a pasear (el único desplazamiento sin un destino claro)– que los jóvenes y los adultos que deben compatibilizar más actividades cotidianas, en especial trabajar y estudiar. También es interesante constatar que en las compras, las actividades de ocio, y las visitas a familiares y amigos, los jóvenes son los que realizan unos desplazamientos más cortos.

Gráfico 3.2.2.4. Tiempo de desplazamiento medio (minutos) de las personas que realizan específicamente cada tipo de actividad de frecuencia irregular, según edad. Barcelona, 2005



Fuente: Encuesta de movilidad en días laborables, 2005. IERMB.

- La edad y el género en la definición de los tiempos de desplazamiento

Hasta ahora hemos visto la edad y el género de forma separada, pero también es interesante percibir de qué forma se pueden vincular simultáneamente los tiempos de los desplazamientos con estas dos variables. Así, se establecen tres categorías de edad (jóvenes, adultos y personas de edad avanzada) para cada uno de los géneros. De las seis categorías, la que presenta un tiempo medio diario menor son las mujeres de edad avanzada, con 1,11 horas diarias de tiempos de desplazamientos, mientras que en el otro extremo, con una utilización diaria de mayor duración, encontraríamos a los hombres de edad avanzada, con casi 1,34 horas diarias. En cambio, los promedios de tiempos entre los hombres y las mujeres, tanto jóvenes como adultos, son muy similares, puesto que se sitúan alrededor de las 1,26 horas para los hombres y las 1,27 horas para las mujeres.

Más allá de estos promedios, la cantidad de tiempo vinculada con cada uno de los motivos es bastante desigual. Como puede apreciarse en la siguiente tabla, el destino que con una frecuencia diaria presenta un tiempo de recorrido más elevado es el de los hombres adultos para ir a trabajar, con casi 37 minutos de tiempo de recorrido. La práctica totalidad del resto de los colectivos sobrepasan los 31 minutos, salvo los hombres de edad avanzada, que sólo tardan 11 minutos.

Los mínimos de tiempos corresponden a las mujeres jóvenes en los recorridos para ir a comer en días laborables, con 7,20 minutos. Este motivo es uno de los que

comporta menos tiempo para todos los colectivos. Otro tiempo mínimo es el que declaran los hombres jóvenes para ir a hacer las compras cotidianas, con un trayecto de poco más de 8 minutos, tiempo que difiere del que declaran las mujeres jóvenes: ir a comprar les supone más de 20 minutos. Las discrepancias observadas entre los hombres y mujeres jóvenes no las encontramos en edades más avanzadas. Así, los hombres y mujeres adultos declaran que estos desplazamientos les representan una media de unos 13 minutos, mientras que las personas de edad avanzada, tanto si son hombres como mujeres, dicen que tardan poco más de 17 minutos.

El tiempo destinado a acompañar a personas también es bastante desigual. Mientras que las mujeres jóvenes tardan casi 45 minutos, los hombres de la misma edad tardan poco más de 28. El resto de los colectivos declaran un tiempo promedio de unos 25 minutos.

Con respecto a los destinos no diarios, los que requieren más tiempo son los que guardan relación con la segunda residencia, con un tiempo que en casi todos los casos sobrepasa los 60 minutos. También es interesante observar el tiempo que los ciudadanos dedican a pasear, el único motivo que no tiene un destino concreto. Las personas de edad avanzada, tanto hombres como mujeres, son las que destinan más tiempo a esta actividad: 46:43 y 52:18 minutos, respectivamente. En cambio, las personas adultas son las que le dedican menos, alrededor de 38 minutos.

El tiempo de desplazamiento motivado por las compras no cotidianas tampoco es muy elevado, aunque las personas adultas y las de edad avanzada son las que declaran un consumo de tiempo más elevado por este motivo.

Tabla 3.2.2.1. Tiempo de desplazamiento medio (minutos) de las personas que realizan específicamente cada tipo de actividad, según género y edad. Barcelona, 2005

	Segmentación por género y edad						Global
	Hombre 18-29 años	Hombre 30-64 años	Hombre 65+ años	Mujer 18-29 años	Mujer 30-64 años	Mujer 65+ años	
Tiempo de trabajo y gestiones de trabajo	31:22	36:40	11:25	31:34	33:28	31:31	34:19
Tiempo a casa - pendular	25:41	26:54	26:38	27:05	26:19	22:45	26:10
Tiempo estudios	26:13	17:34	.	25:11	30:54	18:59	25:34
Tiempo regreso a casa – último desplazamiento	25:17	26:26	33:13	23:19	23:07	25:59	25:30
Tiempo acompañar a personas	28:26	21:10	24:10	44:57	25:15	29:17	24:46
Tiempo compras cotidianas	8:15	12:51	17:38	21:03	13:56	17:49	15:07
Tiempo comer (no ocio)	13:48	12:28	.	7:20	14:02	.	13:03
Tiempo segunda residencia	.	1:04:37	1:00:00	55:00	1:24:07	1:11:56	1:06:33
Tiempo pasear	57:50	38:17	52:18	22:33	38:03	46:43	43:56
Tiempo gestiones personales	25:52	25:40	39:34	26:43	31:52	30:41	30:01
Tiempo ir a visitar a amigos/familiares	21:41	22:46	23:22	19:26	29:09	35:28	26:45
Tiempo ir al médico/hospital	21:37	25:44	30:44	27:25	23:55	18:20	24:07
Tiempo de ocio	19:09	22:12	26:21	20:50	24:21	23:14	22:16
Tiempo compras no cotidianas	19:52	13:59	23:42	12:50	20:59	20:39	19:29
Tiempo total desplazamiento	1:26:07	1:26:05	1:33:52	1:27:17	1:27:32	1:11:36	1:25:23

Fuente: Encuesta de movilidad en días laborables, 2005.

- Las categorías socioprofesionales

La siguiente tabla indica el tiempo de desplazamiento por los mismos motivos que la anterior, pero con relación a las categorías socioprofesionales. Los tiempos de desplazamiento de cada una de ellas son bastante parecidos, con un mínimo de 1,18 horas para los desempleados y un máximo de 1,27 horas para los ocupados. Así, la diferencia entre las situaciones profesionales indicadas en la tabla, con respecto al tiempo de desplazamiento diario, difiere en menos de 10 minutos. Ello significa que la situación profesional (ser estudiante, trabajar en el hogar, o ser pensionista) no influye demasiado en el tiempo de desplazamiento. La excepción es estar en el paro.

Sin embargo, cuando se analizan los motivos, vemos que las similitudes entre promedios esconden algunas divergencias significativas. Así, por ejemplo, el activo ocupado es el que invierte más tiempo en el trayecto al trabajo. Esta actividad es la que se realiza más lejos del barrio de residencia y, por lo tanto, la que conlleva una cantidad más elevada de tiempo de recorrido. Los desplazamientos para regresar a casa, tanto si son pendulares como si corresponden al último desplazamiento del día, oscilan entre un mínimo de 23 minutos y un máximo de 27, diferencias que no superan los 4 minutos.

Los tiempos para ir a comer en días laborables, ir a hacer las compras cotidianas y no cotidianas, son los menores, por lo que expresan unos destinos más próximos. Tal y como hemos visto anteriormente, la proximidad está muy relacionada con las compras y la restauración. En los dos primeros motivos, el trayecto no supera los 16:30 minutos; los que realizan unos trayectos más cortos son los estudiantes (11,23) y los desempleados (11,11), que también son los que declaran emplear menos tiempo (16:49) para las compras no cotidianas.

Tabla 3.2.2.2. Tiempo de desplazamiento medio (minutos) de las personas que realizan específicamente cada tipo de actividad, según situación laboral. Barcelona, 2005

	Situación profesional					Global
	Estudiante	Tareas del hogar	Jubilado o pensionista	Activo ocupado	Activo parado	
Tiempo de trabajo y gestiones de trabajo	24:19	.	27:23	34:52	24:38	34:19
Tiempo a casa - pendular	24:47	24:50	26:29	26:34	27:32	26:10
Tiempo estudios	25:36	30:19	20:12	25:34	24:36	25:34
Tiempo regreso a casa – último desplazamiento	23:32	23:10	28:13	25:23	22:50	25:30
Tiempo acompañar a personas	1:00:00	32:31	28:01	21:41	27:03	24:46
Tiempo compras cotidianas	14:02	16:30	16:12	13:52	11:11	15:07
Tiempo comer (no ocio)	11:23	.	14:55	12:20	40:00	13:03
Tiempo segunda residencia	1:07:29	.	1:14:15	1:01:59	1:00:00	1:06:33
Tiempo pasear	40:00	36:30	50:35	30:50	46:01	43:56
Tiempo gestiones personales	18:44	28:35	33:41	27:16	38:26	30:01
Tiempo ir a visitar a amigos/familiares	24:36	36:30	31:03	20:16	22:07	26:45
Tiempo ir al médico/hospital	26:31	19:48	25:16	25:25	21:37	24:07
Tiempo de ocio	21:34	27:35	27:08	18:23	24:31	22:16
Tiempo compras no cotidianas	23:57	22:46	20:16	16:50	16:49	19:29
Tiempo total de desplazamiento	1:25:37	1:21:25	1:23:37	1:27:28	1:17:41	1:25:23

Fuente: Encuesta de movilidad en días laborables, 2005.

3.2.3. Motivos y ámbito de residencia

Los distintos tiempos según el lugar de residencia también resultan bastante significativos. Los residentes en la ciudad de Barcelona son los que presentan un promedio de desplazamiento más elevado. Así lo indican los promedios para cada uno de los siguientes ámbitos territoriales: los barceloneses y barcelonesas tienen un promedio de desplazamiento diario de poco más de 85 minutos; los ciudadanos de la primera corona, de 82 minutos; y los de la segunda, de 78 minutos. Tales diferencias expresan el tamaño de las ciudades, la complejidad urbana y la localización de los servicios y equipamientos.

Por lo que respecta a los motivos con una frecuencia diaria, el tiempo de desplazamiento al trabajo, el de regreso a casa, el de acompañar a personas y el de las compras cotidianas es más prolongado en Barcelona que en el resto de los territorios metropolitanos. Sólo el tiempo de desplazamiento para ir a estudiar y el tiempo de desplazamiento para ir a comer en días laborables son menores en Barcelona que en el resto del área.

Tal y como puede apreciarse, la diferencia de tiempo más significativa entre los desplazamientos más prolongados se da en el trabajo entre Barcelona y el resto. Mientras que éstos representan un promedio de desplazamiento al trabajo de más de 34 minutos, los de la segunda corona suponen poco más de 29 minutos y los de la primera poco más de 32. Los barceloneses y barcelonesas emplean más tiempo en sus recorridos cotidianos, puesto que viven en la ciudad más grande y compleja del área metropolitana, características urbanas que influyen directamente en los tiempos de la movilidad.

En cuanto a los motivos de frecuencia diaria, es interesante subrayar los que comportan unos tiempos menores en Barcelona: ir a estudiar y a comer. Este hecho revela una distribución de los equipamientos educativos en la ciudad y una localización de la restauración con relación a la demanda en días laborables más homogénea en la capital que en el resto de las ciudades metropolitanas.

Por lo que se refiere a los motivos no diarios, hay tres en los que los barceloneses y barcelonesas emplean más tiempo: ir a la segunda residencia, hacer gestiones personales e ir a visitar a amigos y familiares. De los tres, debe resaltarse el primero, puesto que los ciudadanos de Barcelona tardan más de 60 minutos en llegar a la segunda residencia, mientras que los que viven en la segunda corona tardan poco más de 20 minutos. Esta diferencia se explica por el hecho de que las segundas residencias están más alejadas de la ciudad y porque hay más dificultades a la hora de salir de Barcelona. Pese a ello, para realizar las compras no cotidianas y para ir al médico, los barceloneses y barcelonesas tardan algo menos que la ciudadanía del resto del área. También resulta interesante observar que el tiempo de paseo es bastante similar en los tres ámbitos.

Como ya hemos visto anteriormente, en los tres ámbitos metropolitanos, el tiempo de desplazamiento más bajo corresponde al empleado para ir a hacer las compras cotidianas e ir a comer: entre los 13 y los 15 minutos en el primer caso, y alrededor de los 20 minutos en el segundo; motivos que expresan una voluntad de proximidad.

Tabla 3.2.3.1. Tiempo de desplazamiento medio (minutos) de las personas que realizan específicamente cada tipo de actividad, según ámbito de residencia. RMB, 2005

	Ámbito de residencia			
	BCN	Resto 1. ^a corona	Resto RMB	Global RMB
Tiempo trabajo y gestiones de trabajo	34:19	32:17	29:11	31:40
Tiempo en casa – pendular	26:10	26:01	24:29	25:26
Tiempo estudios	25:34	29:23	30:22	28:15
Tiempo regreso a casa – último desplazamiento	25:30	24:14	22:51	24:08
Tiempo acompañar a personas	24:46	22:57	22:35	23:22
Tiempo compras cotidianas	15:07	13:29	13:35	14:06
Tiempo comer (no ocio)	13:03	15:02	15:58	14:41
Tiempo segunda residencia	1:06:33	46:37	20:26	52:08
Tiempo pasear	43:56	48:20	44:05	45:04
Tiempo gestiones personales	30:01	25:41	23:44	26:37
Tiempo ir a visitar a amigos/familiares	26:45	22:44	23:31	24:32
Tiempo ir al médico/hospital	24:07	27:35	25:32	25:31
Tiempo de ocio	22:16	24:10	22:09	22:39
Tiempo compras no cotidianas	19:29	21:48	20:28	20:29
Tiempo total de desplazamiento	1:25:23	1:22:10	1:18:26	1:21:50

Fuente: Encuesta de movilidad en días laborables, 2005. IERMB.

3.3. TIEMPO DE DESPLAZAMIENTO Y MEDIOS DE TRANSPORTE

La relación del tiempo de desplazamiento con los medios de transporte empleados puede analizarse desde perspectivas distintas y complementarias a la vez. Así, en primer lugar debe observarse la interrelación existente entre la distancia y el tiempo, mediante la velocidad y haciendo hincapié, no en la velocidad tecnológica –la que puede alcanzar el medio de transporte–, sino en la real, en la que se contabilizan todos y cada uno de los tiempos y distancias.

Un segundo elemento importante para analizar el tiempo y los medios de transporte es la distancia, pero no sólo en términos cuantitativos –es decir, expresada en unidades espaciales (km, m, etc.)–, sino también teniendo en cuenta elementos cualitativos que enmarquen dicha distancia e incidan en la velocidad y, por lo tanto, en el tiempo: calidad del espacio público, densidad, congestión, etc.

Los tiempos de desplazamiento también dependen de los medios de transporte empleados. Normalmente, según sus características, éstos se agrupan en tres grandes categorías: ir a pie, uso del transporte público y uso del transporte privado. Cada una de estas categorías viene definida, básicamente, por la utilización o no de medios me-

cánicos, por un uso individual o colectivo, y por una gestión pública o privada.

En definitiva, la relación entre los medios de transporte y el tiempo se expresa a través de la velocidad, y ésta también depende de la distancia y de sus características.

3.3.1. Velocidades, tiempos y distancias

La velocidad de los medios de transporte influye en los tiempos de recorrido, pero la velocidad no tiene un valor único y homogéneo, ni entre distintos medios de transporte, ni entre ellos mismos. La velocidad y, por lo tanto, los tiempos de los trayectos, dependen de toda una serie de variables desiguales y a la vez coyunturales, muchas de las cuales no tienen una presencia lo suficientemente clara a la hora de valorarla y evaluarla.

A principios de la década de 1980, Roberts definió cuatro tipos de velocidades en el entorno urbano, según integraran más o menos variables, con objeto de hacer emerger la velocidad real y superar así el concepto de velocidad de la máquina, o lo que él denomina «velocidad tecnológica», que no es aplicable a la vida cotidiana.

Las variables que definen la velocidad tienen sus orígenes en las características propias de los medios de comunicación y también, en gran medida, en el entorno, que es el que marca la calidad de la distancia. Elementos, entre otros, de densidad, de estructura y dimensión urbana, de congestión, de coordinación entre las distintas redes de transportes, y de recorridos pueden modificar las velocidades y por lo tanto los tiempos. Teniendo en cuenta todo esto, además de las características propias de cada uno de los medios, Roberts (1980) define cuatro velocidades posibles, cada una de ellas más sofisticada que la anterior y más próxima a la velocidad real. Todas ellas, sin embargo, son reales, posibles y correctas, aunque reflejen distintos niveles de elaboración.

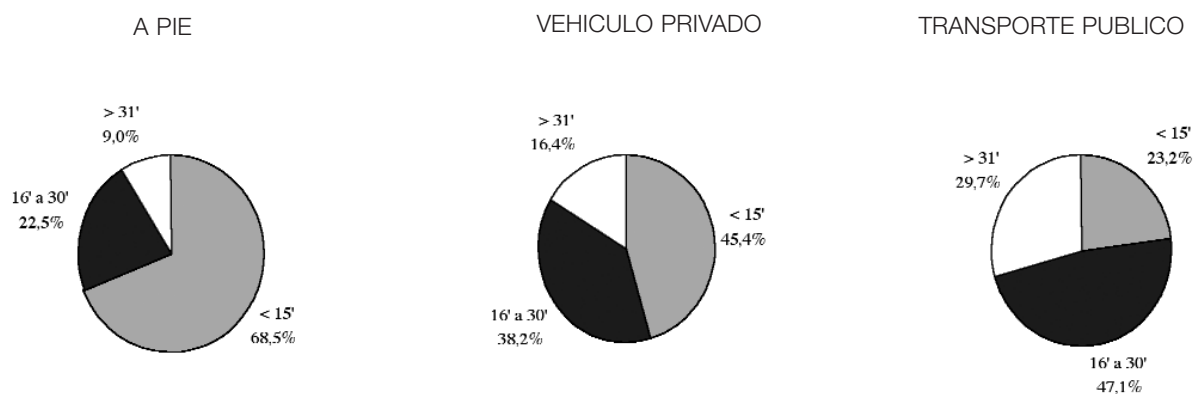
1. **La velocidad tecnológica:** es la que puede llegar a alcanzar la máquina sin ninguna interferencia externa. También es la que ha aumentado más.
2. **La velocidad de circulación:** es la velocidad media en un entorno urbano real, teniendo en cuenta a los otros usuarios y las condiciones del tráfico. Esta velocidad, que se sitúa alrededor de los 15 km/h, es tres veces superior a la que puede llegar a alcanzar un peatón (4 km/h).
3. **La velocidad puerta a puerta:** es la relación entre la distancia desde un punto de salida hasta uno de llegada y el tiempo requerido para recorrer dicho trayecto. Esta velocidad es más real que la anterior, puesto que toma en consideración los distintos tiempos empleados a la hora de aparcar, de esperar los transportes públicos, etc. Se sitúa en torno a los 12 km/h.
4. **La velocidad generalizada:** es un promedio de velocidad en un medio de transporte concreto durante un largo período de tiempo. La suma de las distancias recorridas se divide por el total del tiempo empleado en recorrer las mismas, sumándole, a continuación, los costes que su utilización puede generar (por ejemplo, los de la contaminación, los peajes, los accidentes, etc.), traducidos en valores temporales. Esta velocidad llega a los 10 km/h.

La confusión generada entre las distintas velocidades ha proporcionado uno de los argumentos más relevantes para dar prioridad a los medios que tienen una velocidad tecnológica más elevada; es decir, los privados. La velocidad de la máquina solía asociarse con la velocidad real, lo que inducía a pensar que los transportes que ahorran más tiempo eran los que podían lograr una velocidad tecnológica más elevada, pero la velocidad real está directamente relacionada con las características del entorno. Por ello, a menudo, los medios de transporte que tienen una velocidad propia más alta no son los que permiten realizar los desplazamientos con un menor consumo de tiempo.

En el siguiente gráfico se detallan las tres categorías de transporte antes mencionadas, con relación a los intervalos de tiempos de recorridos. Se observa que ir a pie, con un 68,5%, es el modo que presenta un porcentaje más elevado de desplazamientos de menos de 15 minutos. En este umbral, por debajo de los 15 minutos, en el transporte privado se encuentran el 45,4% de los desplazamientos y en el público el 23,3%. De estos datos se desprende que la velocidad tecnológica –la velocidad a la que puede ir la máquina– no es la variable fundamental: el medio de transporte más lento (4 km/h) es el que permite realizar los desplazamientos con menos tiempo. Es el que, en definitiva, consume menos tiempo y ahorra más.

Después de ir a pie, y según el tiempo consumido en los desplazamientos, el vehículo privado es el que presenta unos desplazamientos con unos intervalos de tiempos menores. En tercer y último lugar se sitúa el transporte público, donde casi el 30% de los trayectos emplean más de 30 minutos, porcentaje que en los vehículos privados se reduce a poco más del 16%, y cuando se va a pie, a un 9%.

Gráfico 3.3.1.1. Distribución por intervalos de duración (minutos) de los desplazamientos realizados en distintos modos de transporte. Barcelona, 2005



Los desplazamientos en bicicleta están incorporados en el bloque «a pie».

Fuente: Encuesta de movilidad en días laborables, 2005.

3.3.2. Medios de transporte y motivos

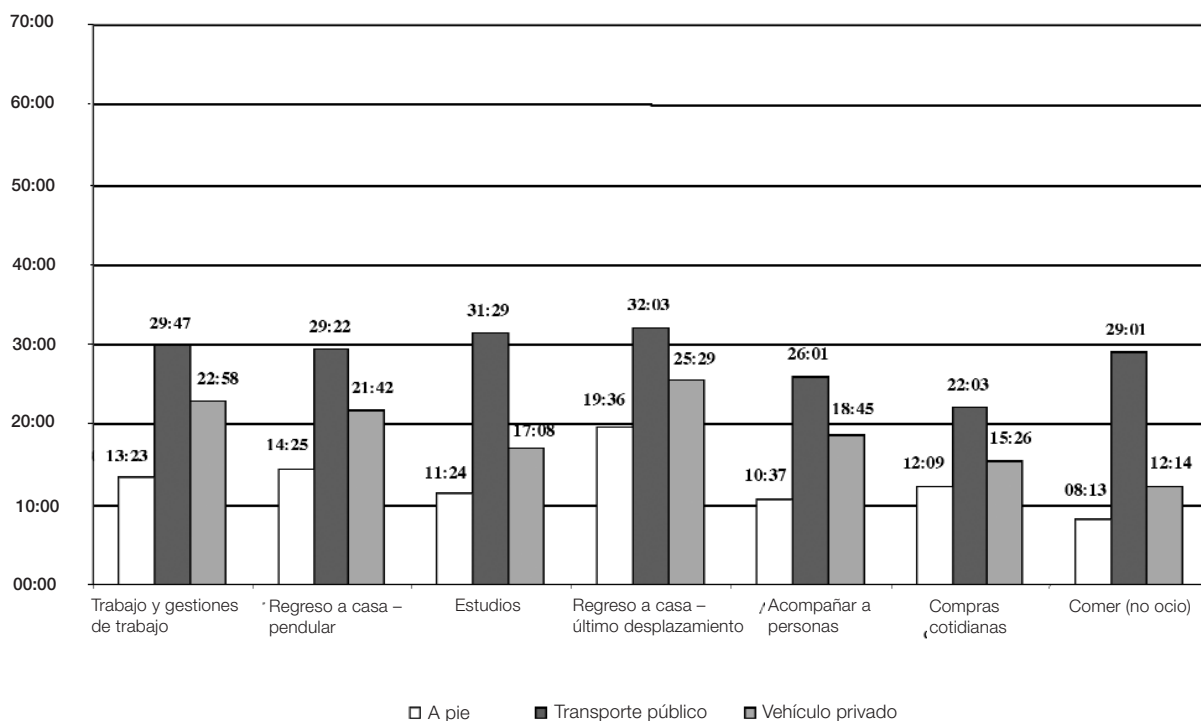
Siguiendo con los motivos que nos proporciona la EMEF con relación a los medios de transporte empleados, y tal y como puede verse en la siguiente tabla, los desplazamientos de frecuencia diaria que requieren más tiempo son los que se realizan en transporte público, y aquéllos que utilizan menos son los que se hacen a pie. De todos modos, y pese a que ésta es una pauta general, deben subrayarse algunas diferencias.

Por lo que respecta a ir a pie, el motivo que ocasiona el desplazamiento más largo es el último regreso a casa (19,36), seguido de la vuelta a casa (14,25) y del trabajo (13,23). Las menores duraciones corresponden a ir a comer (08,13), acompañar a personas (10,37) e ir a estudiar (11,24). En el transporte privado también apreciamos como motivos que originan los desplazamientos más largos el último regreso a casa (25,29), ir al trabajo (22,58) y la vuelta a casa (25,29); y como desplazamientos más cortos, ir a comer (12,14), las compras cotidianas (15,26) y los estudios (17,08). Aunque con magnitudes distintas, se observa un orden similar al encontrado en los desplazamientos a pie.

En cuanto al transporte público, el último regreso a casa también es el motivo que conlleva más tiempo (32:03). El hecho de que en los tres medios de transporte el último regreso a casa sea el motivo que comporta más tiempo revela que el último desplazamiento del día, el del regreso al lugar de residencia, no es idéntico al primero, por lo que no podemos hablar de movimientos pendulares y por lo tanto simétricos, sino de dos recorridos con carácter propio y características distintas con respecto al tiempo y a los medios de transporte empleados.

El transporte público presenta algunas diferencias frente al resto de los medios. Ir a estudiar utilizando este medio de transporte, a diferencia de si se va a pie o en transporte privado, conlleva uno de los desplazamientos de más larga duración (31:29). Por el contrario, acompañar a personas (26,01) se sitúa como uno de los de menor duración. El tiempo de estos dos destinos se relaciona con la localización de los equipamientos escolares y educativos.

Gráfico 3.3.2.1. Tiempo de desplazamiento medio (minutos) de las personas que realizan específicamente cada tipo de actividad de frecuencia diaria, según modo de transporte. Barcelona, 2005



Los desplazamientos en bicicleta están incorporados en el bloque «a pie».

Fuente: Encuesta de movilidad en días laborables, 2005.

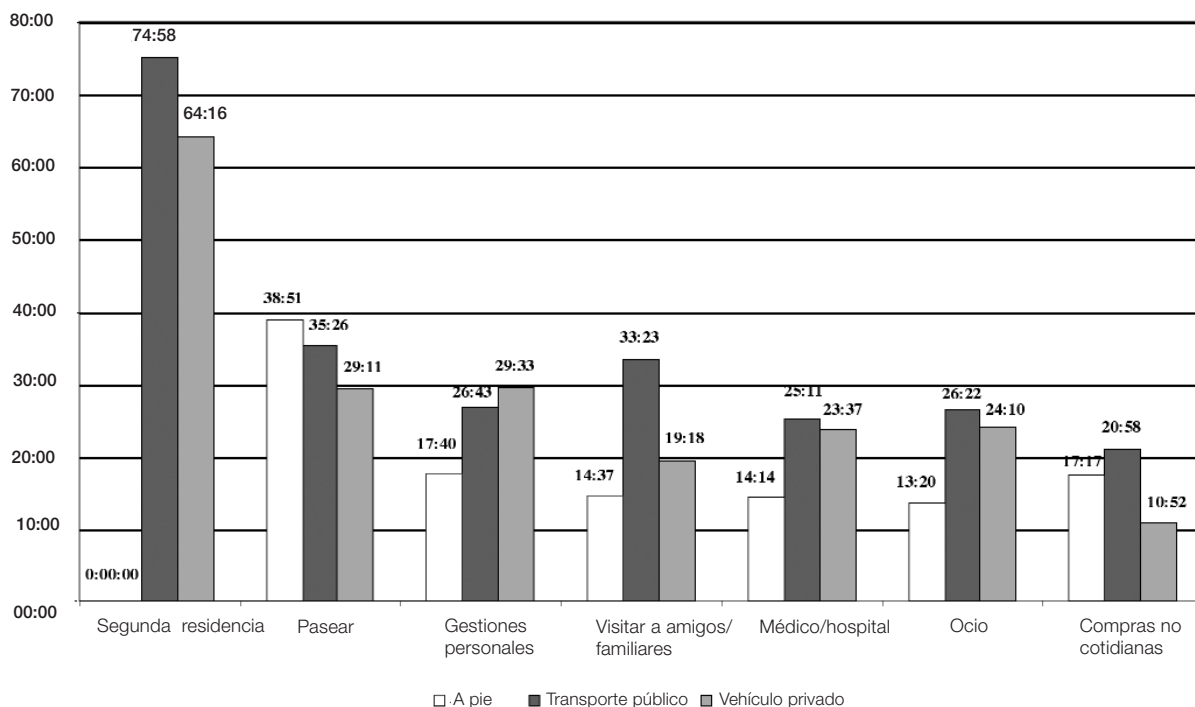
Por lo que respecta a los motivos de frecuencia no diaria, la relación entre los tres medios de transporte, el tiempo de recorrido y los motivos no tiene la misma lógica que en el caso anterior.

En primer lugar, debe destacarse que, evidentemente, no hay nadie que se desplace a pie hasta la segunda residencia, y que la diferencia entre transporte público (1,14) y privado (1,04) a la hora de realizar este desplazamiento es de tan sólo 10 minutos, que en términos porcentuales representa un 15%. El tiempo de paseo tam-

bién tiene su propia lógica porque, a diferencia de lo observado hasta ahora, para esta actividad, ir a pie presenta el tiempo más elevado (38:51), seguido del transporte público (35:26) y del transporte privado (29:11). Otro elemento interesante es que la actividad de paseo no sólo se relaciona con uno de los medios de transporte, sino que puede ser una actividad compartida por las tres categorías de transporte. Las gestiones personales nos aportan unos promedios de tiempos peculiares, puesto que si bien al transporte a pie le corresponde el menor tiempo (17:40), el transporte privado es el de más larga duración (29:33), seguido del transporte público (26:43). Ir al médico y desplazarse para llevar a cabo actividades de ocio comportan prácticamente los mismos tiempos en un transporte que en otro: en el primer caso, 25:11 minutos en transporte público y 23:37 minutos en transporte privado; en el segundo caso, 26:22 minutos en transporte público y 24:10 minutos en transporte privado. Sólo para visitar a amigos y familiares los trayectos en transporte público representan realmente un tiempo de desplazamiento de más larga duración que el resto de los medios (33:23 minutos en transporte público respecto de los 19:18 minutos en transporte privado y de los 14:37 minutos a pie).

De estas consideraciones se desprende que cuando los desplazamientos son originados por estos motivos –a diferencia de lo observado en los análisis de los motivos diarios– ni el transporte público es el que consume más tiempo, ni el ir a pie el que consume menos.

Gráfico 3.3.2.2. Tiempo de desplazamiento medio (minutos) de las personas que realizan específicamente cada tipo de actividad de frecuencia irregular, según modo de transporte. Barcelona, 2005



Los desplazamientos en bicicleta están incorporados en el bloque «a pie».
Fuente: Encuesta de movilidad en días laborables, 2005.

3.3.3. Los desplazamientos según las horas del día

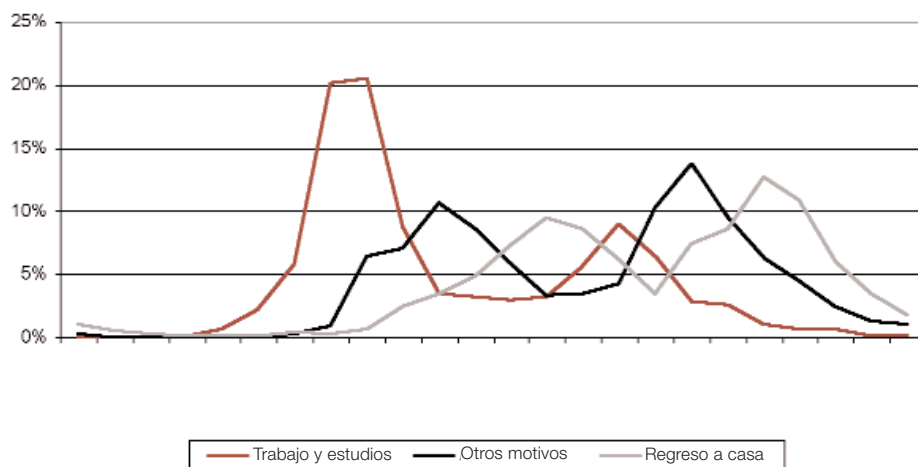
En esta sección se explora el uso del tiempo en la movilidad desde una perspectiva distinta a la adoptada hasta ahora, concretamente con relación al momento del día en el que se realizan los desplazamientos.

Los dos gráficos siguientes muestran la concentración en el tiempo de distintos tipos de desplazamientos, según se considere el motivo o el medio de transporte utilizado. En el primer caso se observa una fuerte concentración de los desplazamientos por trabajo y estudios en la franja de entre las 7:00 y las 9:00 horas, aglutinando más del 40% de todos los desplazamientos diarios por estos dos motivos. Esta concentración tan acentuada no se produce por ningún otro motivo; así, el regreso a casa y el resto de los motivos (compras, visitas, tiempo libre, etc.) se distribuyen más uniformemente a lo largo de la jornada, pese a que también experimentan algunos momentos de concentración.

También resulta muy interesante observar el desfase entre los distintos motivos de desplazamiento, lo que sugiere que en cada momento del día se realizan distintas actividades. Al comienzo de la jornada, y en menor medida al comienzo de la tarde, es cuando se concentran los desplazamientos por trabajo y estudios. Cuando éstos decaen, se intensifican los desplazamientos motivados por ir a comprar, realizar gestiones, hacer visitas, etc. Posteriormente predominan los desplazamientos originados por los retornos a casa. Este patrón de sucesión de motivos se origina tanto por la mañana como por la tarde. Se trata, en definitiva, de un escenario en el que el volumen de desplazamientos (salvo los realizados en horas nocturnas) se mantiene bastante constante, pero alternándose de forma muy acusada los motivos que los originan.

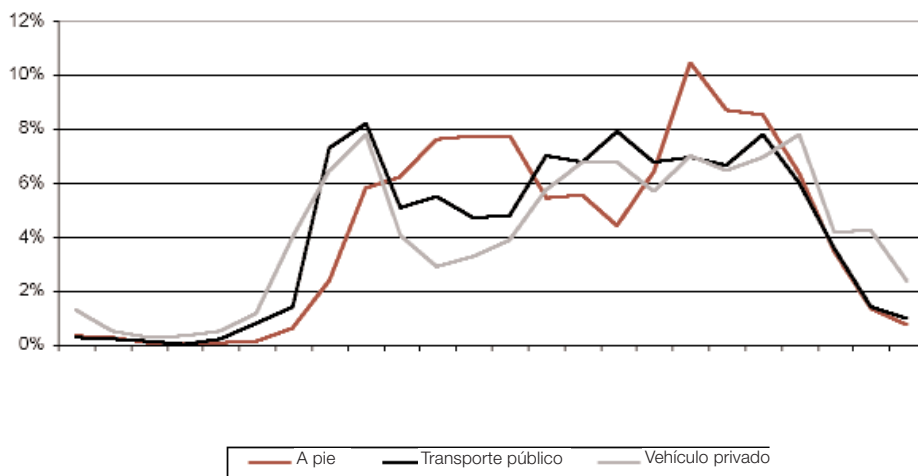
Cuando la distribución horaria de los desplazamientos se relaciona con los medios de transporte empleados también se observan pautas diferenciadas. Para empezar, destaca la gran similitud en las curvas de los dos medios motorizados (público y privado). Además, si las comparamos con el gráfico de motivos, veremos que se relacionan claramente con ir a trabajar y a estudiar; éstos son precisamente los desplazamientos de frecuencia diaria que suelen tener una distancia mayor, de forma que a menudo no resulta viable hacerlos a pie ni en bicicleta. En cambio, precisamente la curva de estos dos medios se ajusta en mayor medida a la de los desplazamientos realizados por otros motivos (compras, visitas, tiempo libre, etc.), lo que demuestra que suelen resolverse en entornos de proximidad, en los que ir a pie o en bicicleta son los medios más utilizados.

Gráfico 3.3.3.1. Distribución horaria de los desplazamientos, según motivo. Barcelona, 2005



Fuente: Encuesta de movilidad en días laborables, 2005. IERMB.

Gráfico 3.3.3.2. Distribución horaria de los desplazamientos, según el modo de transporte utilizado. Barcelona, 2005



Los desplazamientos en bicicleta están incorporados en el bloque «a pie».
Fuente: Encuesta de movilidad en días laborables, 2005.

3.4. RESUMEN

En este capítulo se ha analizado el tiempo de desplazamiento en la ciudad de Barcelona, referenciado con algunas informaciones sobre otras ciudades europeas y enmarcado en el contexto metropolitano.

En primer lugar, se ha descrito el tiempo de la movilidad con valores medios en unidades de tiempos. Así, los ciudadanos de Barcelona afirman que a lo largo de una jornada emplean una hora y media en sus recorridos cotidianos. Posteriormente, este tiempo total se ha analizado a partir de distintas variables. Uno de los elementos que mejor definen los desplazamientos son los motivos: por qué se desplazan las personas. La información disponible para la ciudad de Barcelona y su área metropolitana permite distinguir 14 motivos distintos que dan lugar a los desplazamientos en un día laborable. Éstos se han dividido según su frecuencia sea necesariamente diaria o no. En los primeros se ubican el trabajo, ir a casa, el último regreso a casa, acompañar a personas (por ejemplo, llevar a los niños a la escuela), las compras cotidianas (como ir a buscar el pan) e ir a comer. En los segundos se han ubicado: ir a la segunda residencia, pasear, hacer gestiones personales, visitar a amigos o familiares, ir al médico o al hospital, realizar actividades de ocio y compras no cotidianas.

En el análisis de los motivos se han mencionado las particularidades metodológicas en torno a la ida al trabajo, pese a que en los datos de 2005 este motivo sólo representa el 19,8% del total de desplazamientos realizados en la ciudad a lo largo de un día laborable. El énfasis en este motivo obedece al hecho de que durante mucho tiempo, éste era el único desplazamiento que se registraba en muchas de las informaciones y estudios, por lo que disponemos de más información sobre él. También es preciso mencionar que las dinámicas territoriales que explican los procesos

metropolitanos, tal y como se ha visto en el capítulo 1, parten del alejamiento progresivo entre el lugar de residencia y el de trabajo, por lo que el recorrido entre estos dos espacios tiene una importancia que rebasa los valores exclusivamente cuantitativos. El tiempo de desplazamiento por este motivo se sitúa, por término medio, alrededor de los 30 minutos, convirtiéndose así en el tipo de desplazamiento con una mayor duración entre los que tienen una frecuencia diaria, con diferencias del orden de los 10 minutos con respecto al resto de los motivos. De hecho, tal y como se ha señalado en el capítulo 1, los recorridos que a lo largo de los últimos 20 años se han prolongado más, tanto en términos de distancia como de tiempo, son los que hacen referencia al motivo de trabajo. En cambio, otros destinos de las actividades cotidianas, como también se ha visto en el capítulo 1, se van situando más cerca de casa. Esta dinámica basada en la proximidad se traduce en que los desplazamientos para realizar tales actividades requieren menos tiempo; y esta proximidad puede ejercerse gracias al hecho de que la ciudad se ha diseñado de acuerdo con los preceptos de densidad, compacticidad y multifuncionalidad. Así, los recorridos con tiempos menores son los que están relacionados con la oferta de comercio de productos frescos y la restauración: ir a comer en un día laborable, con una duración media de poco más de 13 minutos, y las compras cotidianas, con poco más de 15 minutos; dos servicios con una distribución muy homogénea en la ciudad.

Por lo que respecta a los motivos de recurrencia no diaria, ir a la segunda residencia es un motivo peculiar, y por lo tanto su tiempo de recorrido no parece comparable con los demás, pese a destinarse más de 1 hora a hacer ese desplazamiento. Del resto de los motivos, el de mayor duración es ir a pasear, con casi 44 minutos por término medio, el segundo valor más elevado. Los motivos restantes se sitúan entre la media hora y los 20 minutos. Resulta interesante analizar estos valores según distintos segmentos de la población: género, edad, nivel de estudios y situación laboral. Así, se observa que el tiempo de paseo –que es un tiempo especial, puesto que no tiene un objetivo concreto más allá del propio desplazamiento, por lo que puede considerarse en sí mismo como una actividad lúdica– tiene una duración muy larga entre los hombres y las personas de más de 65 años; se trata, precisamente, tal y como hemos visto en el capítulo 2, de los segmentos de ciudadanos que al referirse a las cargas globales de tiempos declaraban que disfrutaban de una mayor disponibilidad de tiempo libre. En cambio, los tiempos de los desplazamientos destinados al ocio y a las compras –sean éstas cotidianas o no– son los que presentan unos valores menores, que en ningún caso superan los 20 minutos. Es preciso relacionar estos intervalos de tiempos con las preferencias que los ciudadanos manifiestan por los lugares en los que llevan a cabo las compras o desarrollan actividades de ocio o de tiempo libre; en todos los casos, el barrio representa, cada vez más, una mayor proporción de los destinos (véase el apartado 1.2).

Las diferencias existentes entre las cuatro categorías utilizadas para segmentar la población (género, edad, nivel de estudios y situación laboral con relación a los 14 motivos antes mencionados) son más acusadas en el género y la edad. Existen dos razones principales que explican este hecho: la primera es el papel central que desempeña el trabajo mercantil en la vida de las personas, de modo que cuando éste desaparece (en las personas que no trabajan), los tiempos de desplazamiento originado por el resto de los motivos pueden adquirir valores más elevados, tal y como se observa en el hecho de que las personas de más de 65 años declaren las duraciones más largas en todos los desplazamientos, diarios y no, salvo por los motivos de trabajo, de estudios, y del regreso a casa. La segunda razón es la presencia del tiempo de trabajo doméstico: las diferencias en el tiempo que los hombres y mujeres destinan a esta actividad tienen un reflejo en el tiempo dedicado a la movilidad. Como se ha explicado en el capítulo 2, el tiempo es un todo continuo, y para poder analizar los tiempos del desplazamiento es preciso visualizar y dar valor a los otros tiempos de la cotidianidad.

En este capítulo también hemos visto de qué modo el lugar de residencia influye en los tiempos de desplazamiento, en especial si se vive dentro o fuera de Barcelona. En la gran ciudad, los recorridos deben cubrir mayores distancias, por lo que requieren más tiempo.

La distancia del desplazamiento guarda relación con los medios de transporte y, en especial, con la velocidad que éstos pueden conferir al trayecto. Por ello, en la segunda parte del capítulo se han analizado los tiempos con relación a los transportes utilizados, dividiéndolos en tres categorías: a pie, en transporte privado y en transporte público. Primero ha sido preciso reflexionar, siguiendo los criterios de Roberts (1980), sobre la diferencia entre la velocidad tecnológica y la real. Así, el tiempo de desplazamiento –que es el que los ciudadanos manifiestan en las encuestas– no está relacionado con las posibilidades tecnológicas que ofrecen los medios de transporte, sino con una velocidad en la que se incluyen todos los tiempos complementarios; es lo que Roberts denomina «la velocidad puerta a puerta» o «generalizada» (véase el apartado 3.3.1). En Barcelona, los recorridos con un tiempo menor son los que se realizan a pie, con casi el 70% de los desplazamientos inferiores a 15 minutos, pese a realizarse utilizando el medio que presenta una velocidad técnica más baja (se calcula que la velocidad del peatón es de unos 4 km/h). Después vendría el transporte privado, seguido del público. La menor duración de los desplazamientos a pie se produce en todos los casos, es decir, sea cual sea el motivo que los origine.

Sin embargo, la utilización de un medio de transporte u otro, así como el tiempo y la distancia, también tienen un origen territorial derivado del modelo urbano, de la organización del territorio y de las infraestructuras y los servicios de transporte de que se dispone. Estos elementos se tratarán en el capítulo siguiente.

4. TIEMPO, MEDIOS DE TRANSPORTE Y CARACTERÍSTICAS DEL ENTORNO URBANO

Hasta aquí hemos visto que el tiempo del desplazamiento es una parte del tiempo cotidiano, variando según los motivos que lo originan y los diversos colectivos de ciudadanos. El género, la edad y el nivel socioprofesional son, entre otras, algunas segmentaciones de la población que ponen de manifiesto la diversidad de los usos del tiempo de los desplazamientos.

Ahora bien, el tiempo de la movilidad también tiene un origen territorial, derivado de las características del espacio urbano, expresadas en términos funcionales y formales, que a su vez determinan la oferta de transporte que las ciudades brindan o pueden brindar. Las diversas tipologías urbanas se identifican con diferentes modelos de movilidad, definidos de acuerdo con el reparto modal de los diversos medios de transporte; es decir, los porcentajes de utilización de las tres categorías de transporte antes mencionadas. Una ciudad en la que la mayoría de los desplazamientos se realizan en coche presenta unas características propias y distintas de otra en la que las personas se desplazan mayoritariamente a pie y en transporte público. Y este reparto modal influye en los tiempos de desplazamiento de los ciudadanos, así como en el conjunto de la ciudad, por lo que hay ciudades en las que es difícil circular, y otras en las que los desplazamientos resultan más fáciles, más cortos y requieren menos tiempo.

A menudo, esta facilidad de desplazamiento, relacionada insoslayablemente con el tiempo invertido, no guarda mucha relación con la distancia real, medida en unidades espaciales, ni tampoco está directamente relacionada con la velocidad de los medios de transporte. Es posible que en un espacio urbano dado, los transportes que tienen una capacidad de velocidad más alta –como los privados, por ejemplo– sean los que inviertan más tiempo: una paradoja que está relacionada con las características del entorno.

En este capítulo se reflexiona sobre qué variables urbanas determinan los tiempos de desplazamiento y de qué modo el reparto modal en la región metropolitana de Barcelona constituye un buen indicador para intuir las tipologías urbanas existentes en esta área.

4.1. CARACTERÍSTICAS DEL ESPACIO URBANO

Pese a que todavía no hay muchos estudios que relacionen las características del entorno urbano con la movilidad de los ciudadanos, a escala europea se está trabajando sobre esta cuestión. Los estudios realizados señalan tres elementos que

bajando sobre esta cuestión. Los estudios realizados señalan tres elementos que determinan los diferentes repartos modales de los desplazamientos: el tamaño de la ciudad, la densidad de habitantes y los lugares de trabajo, y las características del espacio público.

Las investigaciones llevadas a cabo ponen de manifiesto que, a diferencia de lo sucedido hasta ahora, los porcentajes de los desplazamientos que se realizan a pie, en transporte público y en vehículo privado, no sólo dependen de las características de los medios de transporte, de los recorridos y de las personas que se desplazan; también derivan de la tipología urbana. De esta relación dialéctica entre el entorno urbano y el uso de los medios de transporte, traducida en recorridos más o menos largos, se desprenden una serie de costes económicos y de consumo de tiempo. En el caso del tiempo, pueden interpretarse como costes sociales y también económicos.

4.1.1. Tamaño de las áreas urbanas

Los análisis de la Unión Internacional del Transporte Público (UITP) de 2005 confirman la relación existente entre el tamaño de la ciudad –medida en hectáreas urbanizadas– y el tiempo invertido en los desplazamientos motorizados. Tal y como puede observarse en la tabla siguiente, cuanto más extensa es una aglomeración urbana, más elevado es el tiempo medio de desplazamiento motorizado, pese a que no resulte posible afirmar que la relación existente guarda una proporcionalidad directa. Así, en las ciudades de menos de 30.000 hectáreas, el tiempo medio de desplazamiento se sitúa en los 22 minutos, mientras que si superan las 90.000 hectáreas prácticamente llega a los 30 minutos. Este incremento de tiempo se puede relacionar, tanto con la congestión, como con un uso más intenso del transporte público.

Tabla 4.1.1.1. Tiempo medio de desplazamiento motorizado según superficie urbanizada.

Superficie urbanizada (hectáreas)		
< 30.000 ha	30.000 - 90.000 ha	> 90.000 ha
22 min	24,5 min	29,5 min

Fuente: UITP, 2005

El proyecto europeo PROMP (2003), que compara 22 áreas urbanas de 16 ciudades situadas en cinco países europeos (Francia, Italia, Suiza, Noruega y Finlandia), apunta en este sentido. En las cinco ciudades más grandes de todas las estudiadas (Nantes, Helsinki, Ans, Liège y Zurich), el tiempo de desplazamiento utilizando medios motorizados es superior al de las ciudades de dimensiones medianas o pequeñas. También en los datos correspondientes a la región metropolitana de Barcelona (según se ha visto en el apartado 3.2.3.), la ciudad de Barcelona es la que presenta el tiempo de recorrido más largo, con diferencias de entre 3 y 7 minutos con respecto a los territorios metropolitanos conformados por ciudades pequeñas o medianas.

4.1.2. Densidad y modos de transporte

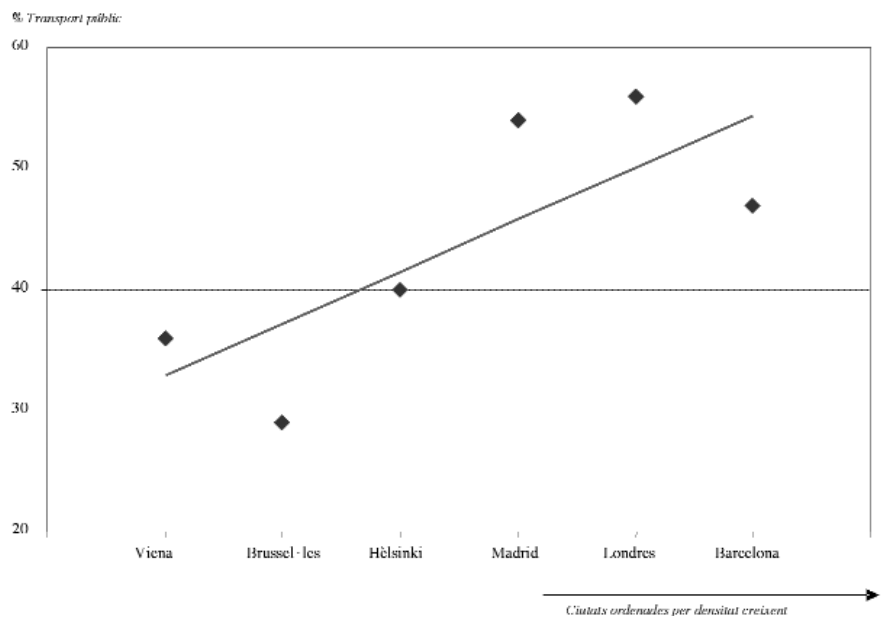
La densidad es una de las características urbanas que más influye en el tipo de transporte utilizado y, por consiguiente, la que guarda una mayor relación con los costes de los desplazamientos, tanto si los medimos utilizando unidades moneta-

rias como de tiempo. Según señala el proyecto PROMT, existe una relación directa entre una alta densidad –en términos de residentes y de lugares de trabajo– y un elevado porcentaje de desplazamientos realizados a pie y en transporte público.

Por lo que se refiere a los desplazamientos a pie, el estudio explica el caso del centro de Ginebra, en el barrio de La Cluse, con densidades de más de 30.000 hab/km², donde el porcentaje de los desplazamientos a pie respecto del total de desplazamientos supera el 40%. Ahora bien, pese a esta correlación positiva entre densidades de población y una mayor proporción de desplazamientos a pie, también hay que tener en cuenta la influencia de otros factores, como se deduce del hecho de que en algunos barrios centrales que presentan densidades similares se produzcan variaciones significativas en los porcentajes de los desplazamientos a pie. Así, por ejemplo, en el barrio de Langstrasse, en Zurich, y en el de Töölö, en Helsinki, con unas densidades de 13.000 hab/km², los porcentajes de los desplazamientos a pie son del 35% y del 25%, respectivamente. Cuando los barrios presentan una densidad de unos 5.000 hab/km², el porcentaje de los desplazamientos a pie con respecto al resto de los modos de transporte oscila entre el 35% del centro de la ciudad de Kuopio, en Finlandia, y el 13% del barrio de La Villa, en la ciudad de Aquila, en Italia, pasando por el 28% del área urbana de Sursee-Mitte, en la ciudad suiza de Sursee, y del centro de la ciudad de Jyväskylä, en Finlandia. Este fenómeno también se observa en áreas urbanas periféricas. Por ejemplo, en la zona de Schwamendingen Mitte, en la ciudad de Zurich, Suiza, con una densidad de poco menos de 10.000 hab/km², los desplazamientos a pie representan el 37%, mientras que en el barrio periférico de Bellevue, en Nantes, Francia, suponen el 22%.

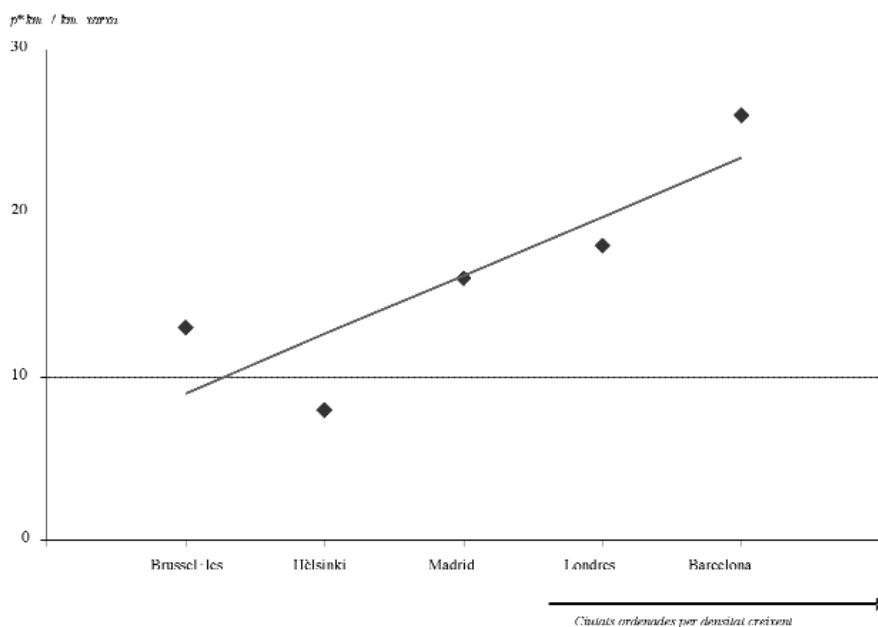
Si nos referimos al uso del transporte público, podemos establecer una relación similar con la densidad de habitantes, tal y como muestra el gráfico siguiente: a medida que aumenta la densidad, se incrementa el uso del transporte público, tanto en términos de cuota (gráfico 4.1.2.1), como en términos de la oferta de transporte público (gráfico 4.1.2.2).

Gráfico 4.1.2.1. Cuota de uso del transporte público, según la densidad de habitantes en ciudades europeas.



Fuente: Agencia Europea del Medio Ambiente, 2003.

Gráfico 4.1.2.2. Intensidad de uso de la red de transporte público, según la densidad de habitantes en ciudades europeas.



$p \cdot km = \text{pasajero por kilómetro}$

Fuente: Agencia Europea del Medio Ambiente, 2003.

No obstante, si bien es cierto que el patrón descrito se observa claramente en las áreas centrales de las ciudades, se difumina de forma considerable al estudiar los barrios periféricos. Así, por ejemplo, en la periferia de Zurich se alcanza un 35% de cuota del transporte público con una densidad de 10.000 hab/km², mientras que en los barrios periféricos de Nantes no se llega al 20% de cuota, pese a tener una densidad de 15.000 hab/km². En estos casos, la variabilidad se explica, en parte, por las diferentes dotaciones de transporte público: la configuración típicamente radial de estos servicios tiende a concentrar la oferta en los centros de las ciudades, mientras que su implantación en áreas periféricas es mucho más irregular.

La influencia de la densidad urbana en el reparto modal determina en gran medida el coste de los desplazamientos a las ciudades. Tal y como recoge el trabajo realizado por la UITP (2005), en las ciudades poco densas, el elevado coste del transporte se debe, en buena medida, a la importante cuota de uso del transporte individual que requieren. En estos espacios urbanos poco densos no existe la posibilidad de una transferencia modal del automóvil al transporte público, porque a menudo la dotación de servicios de transporte público es prácticamente inexistente. Por ello, los desplazamientos urbanos cuestan, por ejemplo, dos veces menos en Singapur o Helsinki que en Chicago, Melbourne o Newcastle. Esta diferencia llega a representar un ahorro de 2.000 euros por habitante y año en favor del primer grupo de ciudades.

En síntesis, las ciudades en las que se gasta menos a la hora de garantizar la movilidad de sus habitantes son las que presentan una densidad media o elevada, puesto que gran parte de los desplazamientos se realizan básicamente a pie, en bicicleta y en transporte público. Por término medio, tal y como se aprecia en la siguiente tabla, el coste del desplazamiento para la colectividad va desde el 5% del PIB en las ciudades densas y con un elevado índice de utilización del transporte público, a más del 12% en las ciudades poco densas, en las que el automóvil es el modo de transporte casi exclusivo.

Tabla 4.1.2.3. Coste de los desplazamientos, según la densidad de habitantes en ciudades europeas.

Coste de desplazamiento por (% PIB), según la densidad			
< 100	50 a 100	25 a 50	<25
5,7%	8,6%	11,4%	12,4%

Fuente: UITP, 2005

4.1.3. Tipologías de espacio público y utilización de los medios de transporte

Además del tamaño de la ciudad y de su densidad, las distintas configuraciones de espacio público que existen en las áreas urbanas también condicionan los usos de los medios de transporte. Hay ciudades en las que la tipología de las calles permite ir a pie o en bicicleta, además de poder utilizar los transportes mecánicos (sean públicos o privados), mientras que otras han sido diseñadas para un uso exclusivo del automóvil. Entre las primeras se incluiría, por citar las ciudades antes mencionadas, Singapur, Helsinki o Barcelona y, entre las segundas, Chicago, Melbourne o Newcastle.

La ciudad pensada para el automóvil surge a principios del siglo XX en Estados Unidos. Dos ciudades lideran estas voluntades urbanas: una es Nueva York, en la costa este, que debe adaptar y reconstruir su espacio público, y lo hace durante más de 40 años de la mano del ingeniero Robert Moses, que actúa como *New Yorker's Master Builder*. Pero sin duda, la ciudad de las autopistas por excelencia, fue (y todavía es) la ciudad de Los Ángeles. En 1924, en la National Conference of City Planners, el ingeniero Gordon Whitnall argumenta, refiriéndose a la ciudad de Los Ángeles, que los *western planners* han aprendido la lección y no repetirán los errores de los *eastern planners*, apostando por construir una ciudad horizontal, adaptada al automóvil. A diferencia de lo que Moses hizo en Nueva York, no se diseñó una red de autopistas radial, sino policéntrica. En dicha ciudad, en la década de 1940 había un coche por cada cinco habitantes. Tales diseños van acompañados de unas formas y funciones urbanas moduladas por la funcionalidad y la densidad. Así, las ciudades con unos espacios públicos pensados para el automóvil también son lugares inspirados en el funcionalismo y en las bajas densidades, donde la distancia entre los equipamientos, los servicios, los lugares de trabajo y la residencia no se pueden recorrer a pie o en bicicleta. En estas ciudades, muy pronto aparecen los problemas de congestión, inevitables en un modelo de movilidad basado en el coche privado y relacionados con una percepción negativa del tiempo de desplazamiento.

En otras tipologías urbanas, más compactas, más multifuncionales y en las que los espacios públicos permiten el paso de distintos medios de transporte, las distancias posibilitan recorridos que contemplan tiempos y medios de transporte distintos. Así, los usos de los medios de transporte reflejan en gran parte las diversas tipologías urbanas. Barcelona es un ejemplo de esta ciudad multifuncional, en especial su barrio central, conocido como «el Ensanche». Se trata de un área urbana caracterizada por elevadas densidades, la diversidad de usos (la multifuncionalidad), y un espacio público diseñado para la convivencia de distintas velocidades, desde la de los peatones hasta la de los coches.

Es en estas ciudades compactas, con espacios públicos adecuados para los peatones y una mezcla de usos que aproxima los distintos destinos, donde los peatones tienen una importante presencia y los desplazamientos a pie constituyen un

medio de transporte posible y equiparable a los medios de transporte mecánicos. La ciudad también influye en la eficacia del transporte público, hasta el punto de que en algunos espacios urbanos constituye un medio de transporte ineficaz como consecuencia de los pocos usuarios que es capaz de captar y el largo tiempo de recorrido que ofrece en relación con los otros medios (a pie y en transporte privado), y también porque el tiempo es un factor fundamental en la valoración de los medios de transporte.

Si los modos de transporte únicamente se analizan aislados los unos de los otros, y los trayectos uno por uno, el transporte público presenta una menor eficacia que el automóvil en términos de tiempos de desplazamiento, puesto que hay que finalizar los recorridos a pie y sumar los tiempos de espera y de transbordo. De todos modos, en las ciudades donde el coche es el transporte predominante y los espacios públicos están muy saturados –como es el caso de Roma, Bolonia, Marsella o Lisboa–, los tiempos medios de desplazamiento superan los 30 minutos. En cambio, en las ciudades donde se utilizan todos los modos de transporte y los desplazamientos a pie o en bicicleta tienen una destacada presencia –como es el caso de Manchester, Oslo o Copenhague– los promedios de tiempos de desplazamiento no llegan a los 20 minutos. En términos generales, tal y como puede apreciarse en la siguiente tabla, los tiempos de desplazamiento tienen una mayor duración cuanto más elevada es la presencia del automóvil. Con una cuota del automóvil sobre los desplazamientos totales de menos del 15%, el tiempo de recorrido es de 18 minutos; cuando la cuota supera el 30%, el tiempo medio llega a los 28 minutos.

Tabla 4.1.3. Tiempo medio de los desplazamientos, según la cuota de uso del vehículo privado en ciudades europeas.

Cuota de mercado de los transportes privados (% de desplazamientos motorizados)		
< 15 %	15 - 30 %	> 30%
18 min	24,5 min	28 min

Fuente: UITP (2005)

En resumen, cuanto más densa es una ciudad y más importante es la presencia del transporte público y de los desplazamientos a pie, menos tiempo deben pasar los ciudadanos en los transportes. Así, aquéllos percibidos y definidos como más lentos (y que presentan unas velocidades reales menores) son los que en realidad ahorran más tiempo a las ciudades y sus ciudadanos. Sin embargo, esta paradoja sólo es aparente, puesto que en las ciudades poco densas, las actividades cotidianas requieren recorridos más largos, que a menudo no resultan compatibles con los desplazamientos a pie ni con los medios de transporte público, de modo que todas las necesidades de movilidad las soporta un único medio de transporte, quizá el más rápido, pero también el que comporta más tiempo de congestión cuando todo el mundo se ve obligado a utilizarlo. Por esta razón, los habitantes de las ciudades americanas pasan 90 minutos al volante de sus vehículos, mientras que en las ciudades europeas tales recorridos suelen precisar entre 50 y 55 minutos.

4.2. REPARTO MODAL EN BARCELONA Y LA REGIÓN METROPOLITANA

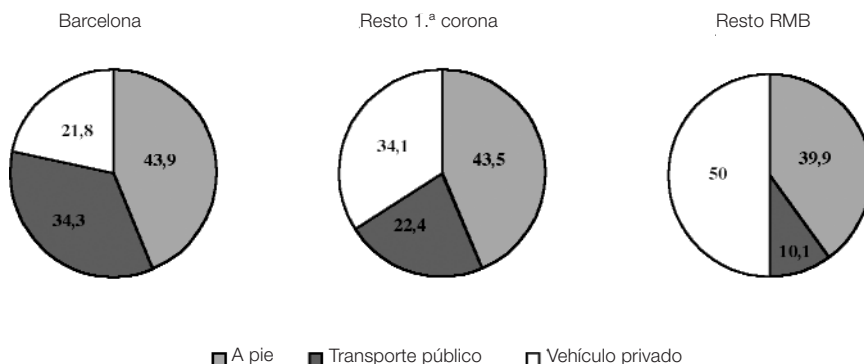
Hasta ahora, mediante la comparación de distintas ciudades, hemos visto cómo el tipo de ciudad, definido por el tamaño, la densidad y la tipología del espacio público, determina el reparto modal; es decir, la utilización en términos relativos de los distintos medios de transporte (privado, público y no motorizado). Un reparto que, como se ha indicado, incide directamente en los tiempos de desplazamiento.

En Barcelona y su entorno, los datos que permiten reflexionar sobre los tiempos de desplazamiento con relación a la tipología urbana y los modos de transporte empleados son más bien escasos, por no decir inexistentes. Ahora bien, si consideramos que el reparto modal constituye un reflejo de la tipología urbana, en la región metropolitana de Barcelona podemos describir tres: a) la que hace referencia a la ciudad de Barcelona; b) la de la primera corona metropolitana; c) la del resto de la región.

Las diferencias en el reparto modal de estos tres ámbitos no se explican tanto por la participación desigual de los desplazamientos a pie (muy homogénea en las tres realidades metropolitanas), como por la participación desigual del transporte público y privado. Efectivamente, en las tres realidades urbanas reflejadas en el siguiente gráfico se observa que la participación de los desplazamientos a pie es bastante similar, puesto que se sitúa entre el casi 44% de Barcelona y el casi 40% del resto de la región metropolitana. Ello nos indica que en cada uno de estos espacios urbanos hay barrios, áreas o municipios enteros lo bastante densos, compactos y multifuncionales, y con unas tipologías de espacio público que permiten que prácticamente la mitad de los desplazamientos puedan realizarse a pie.

Las diferencias más significativas se producen en la utilización del transporte privado y público. En Barcelona, la presencia de los desplazamientos en vehículo privado se sitúa en poco más del 20%, mientras que el transporte público llega a casi el 35%. En la primera corona, en cambio, esta proporción se invierte, de modo que el transporte privado predomina sobre el público (34,1% y 22,4%, respectivamente). En el resto de la región metropolitana, el uso del automóvil representa la mitad de los desplazamientos, mientras que el transporte público tan sólo se sitúa alrededor del 10%. Estas diferencias indican que, más allá de la escala de proximidad en la que los desplazamientos a pie son posibles, la oferta del transporte público va debilitándose desde el centro de la región metropolitana hacia la periferia, de modo que cuanto más se alejan del centro las necesidades de movilidad de los ciudadanos, menos oportunidades tienen éstos de usar el transporte público.

Gráfico 4.2.1. Reparto modal de los desplazamientos, segunda corona de residencia.

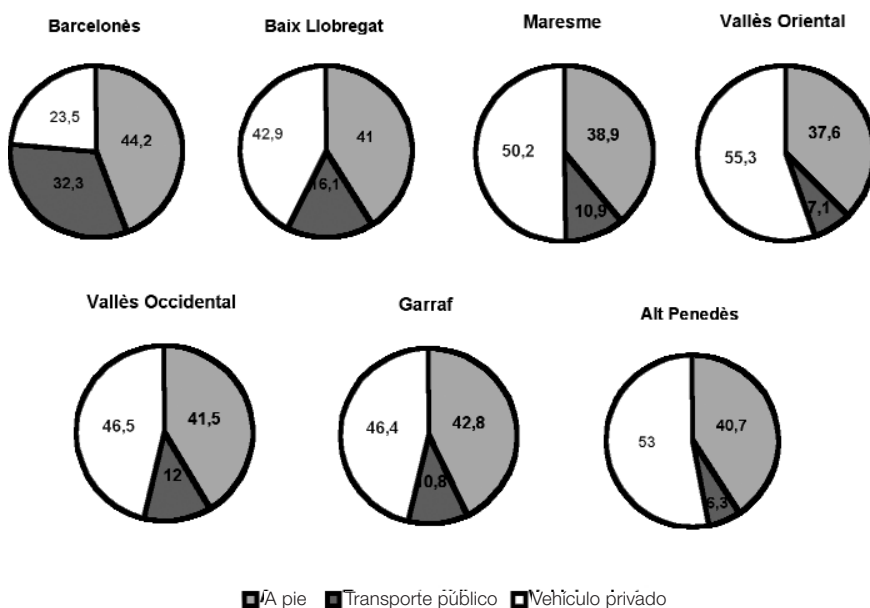


Fuente: Encuesta de movilidad en días laborables, 2000.

La relación entre el uso de los medios de transporte y las características urbanas en la región de Barcelona también se manifiesta igualmente acusada si comparamos los datos disponibles para las diversas comarcas que la componen. El siguiente gráfico destaca, en primer lugar, la diferencia en el uso del transporte público entre el Barcelonès y el resto de las comarcas. El Barcelonès está constituido por los 5 municipios centrales de la región metropolitana, formando un continuo urbano con altas densidades de población y en el que se ubica el conjunto de usos especializados (Administración, comercio, cultura, etc.) que congrega el efecto de centralidad de tales municipios. La totalidad de los mencionados factores de configuración urbana se correlaciona con un elevado uso del transporte público.

En el resto de las comarcas, la disminución en el uso del transporte público es absorbida por el vehículo privado. Pese a ello, también pueden describirse ciertas diferencias en el uso del automóvil entre estas comarcas. En el caso del Vallès Oriental y del Maresme, donde una importante proporción de los residentes viven en urbanizaciones –caracterizadas por una densidad muy baja y por estar alejadas de los núcleos de población que concentran servicios y lugares de trabajo–, el vehículo privado tiene una presencia muy elevada, llegando a superar el 50% de cuota en los desplazamientos.

Gráfico 4.2.2. Reparto modal de los desplazamientos, según comarca de residencia (%).



Fuente: Encuesta de movilidad en días laborables, 2000.

4.3. RESUMEN

Las características del entorno urbano influyen en los tiempos de desplazamiento. Dicha relación se establece en las características de la ciudad (el tamaño, la densidad y las tipologías del espacio público), así como en la influencia en el uso de los distintos medios de transporte.

El tamaño de la ciudad es directamente proporcional al tiempo invertido en los recorridos: en las ciudades europeas de menos de 30.000 hectáreas, los tiempos medios son de 22 minutos por desplazamiento, mientras que en las de más de 90.000 hectáreas se llega a los 30 minutos. En el ámbito metropolitano de Barcelona, los desplazamientos que requieren más tiempo se localizan en la capital, con una diferencia bastante significativa con respecto al resto de las ciudades del entorno. Un elemento urbano fundamental es la densidad, que no repercute tanto en la distancia como en el medio de transporte que puede emplearse. En las ciudades o barrios más densos, la proporción de los desplazamientos a pie y del uso del transporte público es más alta. En primer lugar, porque la densidad implica multifuncionalidad y proximidad de los equipamientos y servicios y, por consiguiente, la posibilidad de desplazarse a pie, puesto que la distancia del trayecto es asumible. En segundo lugar, porque el servicio de transporte público, ya sea de superficie o subterráneo, requiere unos umbrales mínimos de usuarios potenciales para que resulten factibles con relación al coste y las tarifas. Por lo tanto, en las ciudades con densidades medias o altas, el coste temporal y económico de los desplazamientos es menor. El tercer elemento urbano fundamental que se ha estudiado es la tipología del espacio urbano, ya que es el lugar en el que se realiza la movilidad; el lugar de conexión entre las diferentes actividades del día. El diseño de este espacio público determina la posibilidad de uso de los distintos medios de transporte. Así, las tipologías que permiten la convivencia de distintas velocidades, desde la de los peatones hasta la del transporte privado, corresponden a ciudades que ahorran tiempos, porque son más compactas y permiten ejercer la proximidad. En las ciudades donde sólo se circula en transporte privado, como, por ejemplo, las ciudades americanas de baja densidad, los tiempos de recorrido son mucho más elevados.

Sin embargo, el análisis también puede realizarse a la inversa: el reparto modal de varias ciudades o áreas metropolitanas constituye un indicador de la tipología urbana. Por esta razón, en la segunda parte del capítulo se ha analizado el reparto modal de la ciudad de Barcelona con respecto a los dos ámbitos metropolitanos de su entorno: la primera y la segunda corona. Hemos podido constatar que existen dos modelos de movilidad con relación a la cuota de transporte privado y público (el desplazamiento a pie es bastante estable en los tres ámbitos). En Barcelona, el transporte mecánico por excelencia es el transporte público, con una cuota del 34%; en cambio, en la segunda corona, queda restringido a un 10%. En la primera corona, como tipología intermedia, el porcentaje de uso es del 22%. Estas tendencias también se observan en los ámbitos comarcales. Todos los elementos se relacionan con las características urbanas de tamaño, densidad y tipología de espacio público antes mencionadas.

5. BARCELONA, UNA CIUDAD QUE PERMITE LA PROXIMIDAD

En la ciudad funcional, dispersa y de baja densidad, la distancia ha dejado de ser una consecuencia directa de la necesidad de distribución de las funciones sobre el territorio urbano para convertirse en un elemento asociado a los adelantos tecnológicos. En palabras de Kohr (1976), ha dejado de ser una distancia funcional para convertirse en una distancia tecnológica. Este hecho ha generado la tendencia a despreciar los desplazamientos cortos y a elaborar un conjunto de presupuestos urbanísticos, económicos y sociológicos tomando únicamente como base la movilidad de una mayor distancia y/o duración. De hecho, en gran parte de las encuestas y estudios que facilitan datos sobre los desplazamientos y sus tiempos, los desplazamientos a pie suelen infravalorarse, llegando incluso a no contabilizarse. Dado que no incorporan un componente tecnológico, en algunos estudios «de transporte» no se han considerado relevantes; la práctica más frecuente ha consistido en ignorar los desplazamientos a pie de menos de 5 minutos y a veces hasta los de menos de 10 minutos.

Como se ha comentado anteriormente, este sesgo informativo es fruto de la importancia que tradicionalmente se ha atribuido a los desplazamientos en transporte mecánico con respecto al no mecánico, puesto que lo que se valora no es el movimiento en sí mismo, sino el instrumento que lo hace posible: el transporte. Por lo tanto, se confunde el objeto, el transporte, con el sujeto, la persona que desea desplazarse. Este error conceptual tiene su origen en los primeros estudios sobre transporte y los profesionales que se ocuparon de los mismos, persistiendo todavía, por sorprendente que pueda parecer, pese a la incorporación de nuevas dimensiones sociales y ambientales en el estudio y planificación de la movilidad.

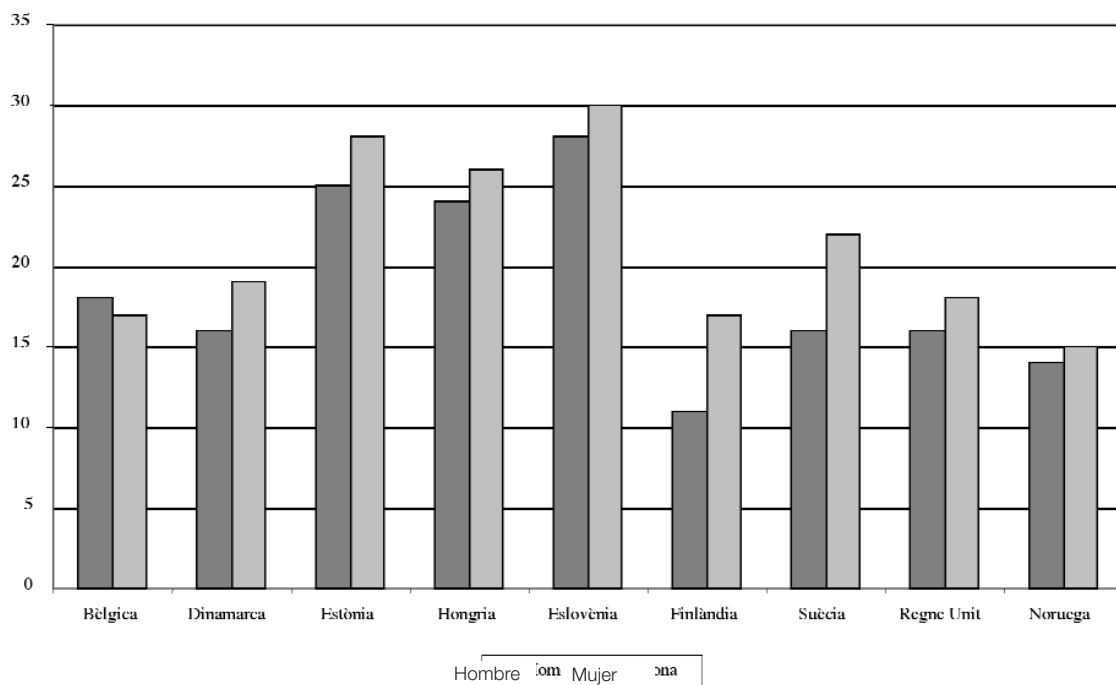
Al margen de estas cuestiones metodológicas, el valor del tiempo de la movilidad guarda relación con la posibilidad que ofrece el desplazamiento de llegar a distintos lugares. Es un valor que se refiere al acceso a los bienes y servicios, y no al tiempo de recorrido ni al medio de transporte empleado. Por lo tanto, el medio más móvil no es el que puede recorrer una mayor distancia a más velocidad, sino el que permite realizar un mayor número de actividades.

La importancia de los peatones en la ciudad no sólo está relacionada con la movilidad y el tiempo; también está vinculada con la propia estructura morfológica de la ciudad. Según lo comentado en el capítulo anterior, la posibilidad de llegar andando a los lugares cotidianos, sean laborales o de ocio, constituye un reflejo de la tipología del espacio público, la densidad, la compacidad y la mezcla de usos urbanos. Este capítulo se centrará en el análisis de la actividad de desplazarse a pie, con el propósito de valorar la importancia que adopta esta forma de desplazamiento con respecto a otras tipologías de desplazamiento. El análisis también tratará de las características de las personas que se desplazan a pie y su relación con los medios de transporte mecánicos.

5.1. LOS DESPLAZAMIENTOS A PIE

Para empezar, abordaremos los desplazamientos a pie echando un vistazo al entorno europeo. Ello nos permitirá introducir una serie de cuestiones que desarrollaremos más adelante. El siguiente gráfico indica el tiempo que los ciudadanos de una muestra de países europeos dedican diariamente a los desplazamientos con modos no motorizados. La conclusión es que, a excepción de los hombres finlandeses, en esos países se anda un mínimo de prácticamente 15 minutos diarios. Otro hecho que estos datos ponen de relieve es la diversidad existente entre los distintos países, hasta el punto de que en Eslovenia se anda el doble que en Noruega, Finlandia o el Reino Unido, lo que nos recuerda la vinculación existente entre los desplazamientos a pie y las formas urbanas y dotaciones de servicios de transporte que hemos comentado en el capítulo anterior.

Gráfico 5.1.1. Tiempo medio diario de desplazamiento a pie y en bicicleta, según el género, en países europeos.



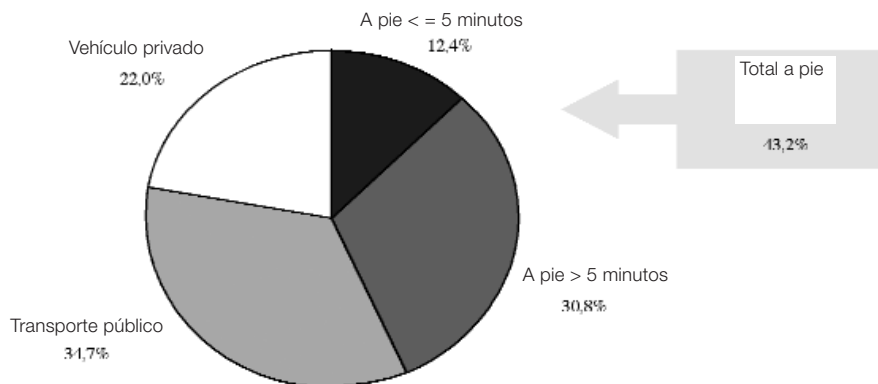
Fuente: Eurostat, 2005.

Los datos también destacan diferencias significativas, según el género, en la cantidad de tiempo que se destina a andar, no teniendo el mismo peso en todos los países descritos. Ello sugiere que además de la dimensión territorial antes mencionada, hay una segunda dimensión, constituida por factores sociales, que también influye en los desplazamientos a pie. La segunda sección de este capítulo trata más detalladamente de este componente social.

En el caso de Barcelona, la Encuesta de movilidad en días laborables, 2005 (EMEF) nos permite obtener, gracias a la metodología de recopilación de datos empleada, detallada información sobre los desplazamientos a pie que se realizan por la ciudad y cuya duración es inferior a los 5 minutos. Son lo que se denominan «microdesplazamientos» o desplazamientos «sin» casi tiempo, pero que a una velocidad de peatón (4 km/h) permiten recorrer una distancia de hasta 335 metros o, lo que es lo

mismo, 2,5 manzanas del Ensanche barcelonés. Dichos desplazamientos representan, tal y como muestra el siguiente gráfico, el 12,5% de todos los que se realizan en la ciudad en un día laborable cualquiera, y el 29% de los que se realizan a pie. El reparto modal de los desplazamientos en la ciudad de Barcelona es el siguiente: 22,0% en coche, 34,7% en transporte público y 43,2% a pie, incluyendo los de menos de 5 minutos.

Gráfico 5.1.2. Distribución de los desplazamientos, según los modos de los residentes en Barcelona.



Fuente: Encuesta de movilidad en días laborables, 2000.

Así, en la ciudad de Barcelona, el peatón es el gran protagonista de los desplazamientos. Por eso es importante saber quién y cómo es este peatón, cuestiones que se pueden responder estudiando, por ejemplo, en qué grupos de edad está más presente, qué nivel de estudios tiene y cuál es su situación laboral y su categoría socioprofesional. Por lo tanto, posteriormente se estudiará el hecho de desplazarse a pie, no sólo como una posibilidad de desplazamiento, sino también como un perfil de ciudadanos que de este modo recorren distancias diversas empleando más o menos tiempo.

5.2. LOS PERFILES DE LAS PERSONAS QUE SE DESPLAZAN A PIE

Los viajes a pie vienen definidos por el tiempo de desplazamiento, dado que no es lo mismo andar 5 minutos que más de 20. Por este motivo, los perfiles de las personas que se desplazan a pie deben relacionarse, no sólo con la forma empleada para desplazarse, sino también con los distintos umbrales de tiempos. En los siguientes ejemplos, el tiempo de desplazamiento se ha dividido en cuatro grupos: los de menos de 5 minutos, los de 6 a 10 minutos, los de 11 a 20 minutos, y los de más de 20 minutos.

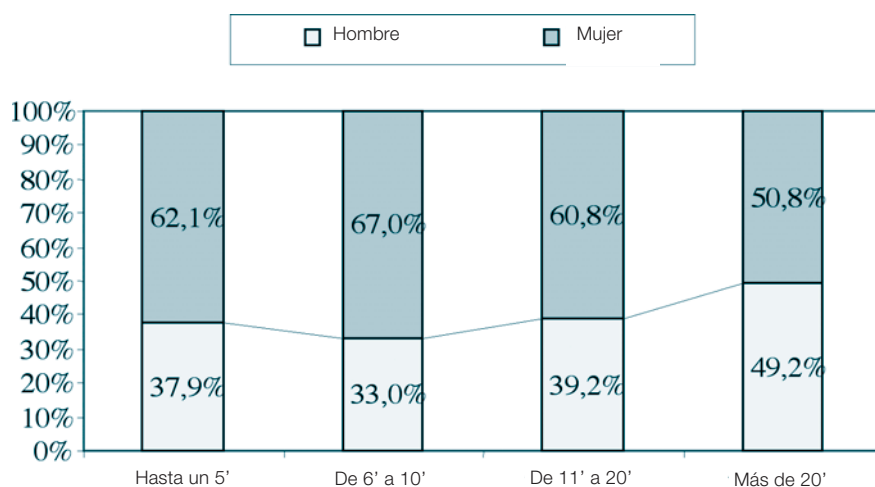
La EMEF muestra que las personas que se desplazan a pie por la ciudad presentan unas características concretas con respecto a la edad, el nivel de estudios, la situación laboral y la categoría profesional. Cada una de estas variables se ha relacionado con los cuatro umbrales de tiempos mencionados.

5.2.1. El género

A menudo se ha comentado que los hombres y mujeres tienen hábitos de movilidad distintos, según indica la segmentación de datos por género. Este patrón se repite nuevamente al analizar los desplazamientos a pie: las mujeres, tanto en términos generales como en el caso específico de los microdesplazamientos, andan más.

El siguiente gráfico permite constatar, en primer lugar, que las mujeres son las que realizan en una mayor proporción (siempre superior al 60%) los desplazamientos a pie de menos de 20 minutos. Sólo cuando la duración supera el umbral de los 20 minutos se produce una distribución homogénea de los desplazamientos a pie entre los hombres y las mujeres.

Gráfico 5.2.1. Distribución de los desplazamientos a pie, por intervalos de tiempos, según la edad de los residentes en Barcelona.

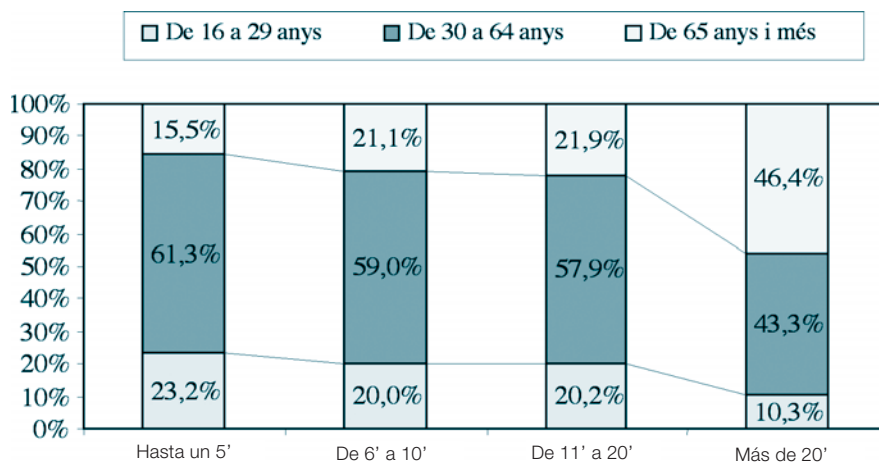


Fuente: Encuesta de movilidad en días laborables, 2005.

5.2.2. La edad

La edad es una variable proporcional al tiempo de desplazamiento a pie: a menos edad, menos tiempo. Así, los trayectos de menos de 5 minutos los realizan básicamente los jóvenes de menos de 30 años, representando el 23,2% del total de dichos desplazamientos. Éste es un porcentaje mucho más alto que el de los jóvenes que andan más de 20 minutos y que tan sólo representan el 10,3%. En cambio, las personas de más de 65 años sólo representan el 15,5% del total de los microdesplazamientos, pero un 46,4% de los que duran más de 20 minutos.

Gráfico 5.2.2. Distribución de los desplazamientos a pie, por intervalos de tiempo, según el género de los residentes en Barcelona.



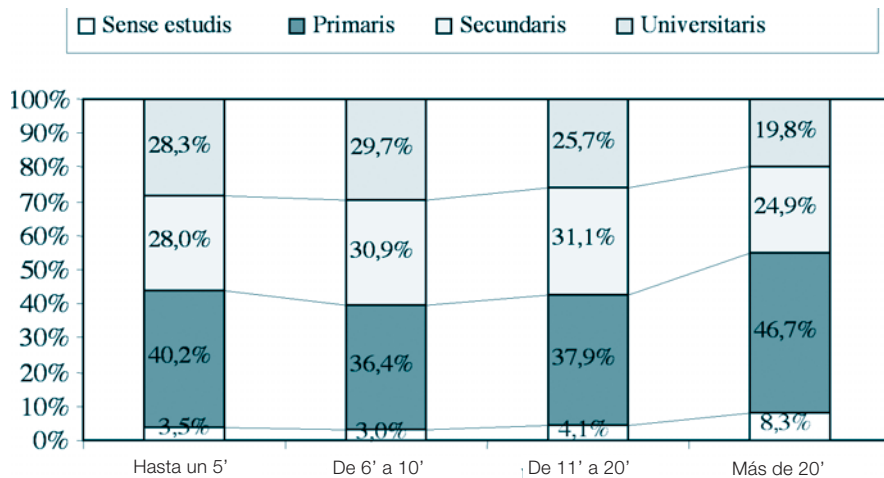
Fuente: Encuesta de movilidad en días laborables, 2000.

5.2.3. Nivel de estudios

Por lo que respecta al nivel de estudios, no se dan grandes diferencias hasta los 20 minutos de trayecto a pie. En los tres intervalos de tiempos inferiores, las personas que tienen estudios primarios realizan alrededor del 40% de los desplazamientos, mientras que las que tienen estudios secundarios representan cerca del 30%, y las que no tienen estudios alrededor de un 28%. Sin embargo, estas proporciones varían en el umbral de más de 20 minutos andando, en el que la presencia de personas con estudios superiores es más reducida. En este umbral de tiempo, las que tienen estudios universitarios no llegan al 20%, y las que tienen estudios secundarios no llegan al 25%; en cambio, los ciudadanos con estudios primarios representan el 46,7%.

Resulta interesante observar que las personas sin estudios representan una fracción más elevada de los desplazamientos a medida que aumenta su duración: hasta 5 minutos suponen el 3,5%, y cuando superan los 20 minutos, el 8,3%.

Gráfico 5.2.3. Distribución de los desplazamientos a pie, por intervalos de tiempo, según el nivel de estudios de los residentes en Barcelona.

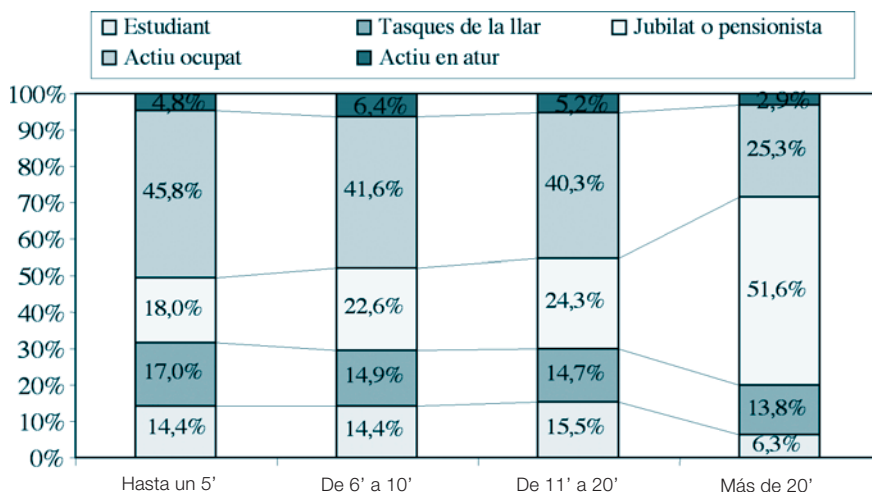


Fuente: Encuesta de movilidad en días laborables, 2000.

5.2.4. Situación laboral

Atendiendo a la situación laboral, los desplazamientos a pie de menos de 5 minutos se concentran básicamente en los activos ocupados, con casi un 45,8%. Este porcentaje disminuye a medida que aumentan los tiempos de desplazamiento, hasta llegar al 25,3% cuando los trayectos superan los 20 minutos. Es decir, entre las personas ocupadas se tiende a reducir el tiempo invertido en los desplazamientos a pie. Esta reducción también se aprecia en los estudiantes, que pasan de representar el 14,4% en los trayectos de menos duración, al 6,3% en los de más duración, así como en las personas que se dedican exclusivamente a las tareas del hogar, que pasan de representar el 17,9% al 13,8%. En cambio, los jubilados y los pensionistas presentan una tendencia inversa: mientras que en los trayectos de menos de 5 minutos sólo representan el 18%, en los de más de 20 suponen más de la mitad (51,6%).

Gráfico 5.2.4. Distribución de los desplazamientos a pie, por intervalos de tiempos, según la situación laboral de los residentes en Barcelona.

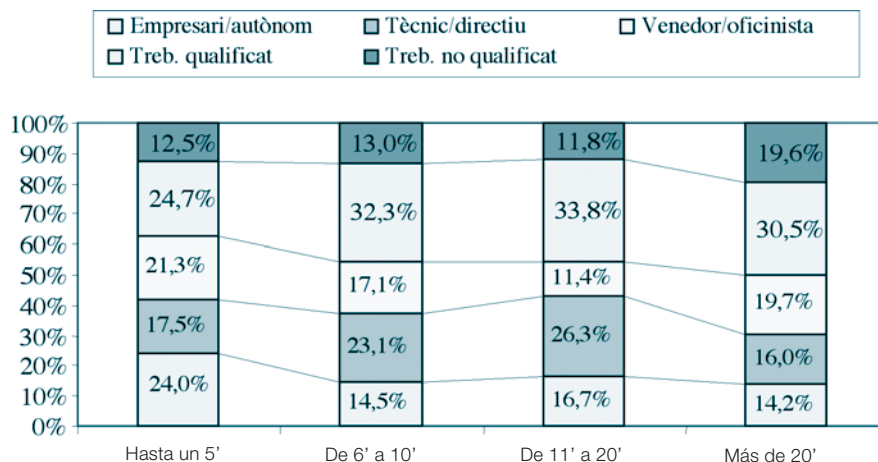


Fuente: Encuesta de movilidad en días laborables, 2000.

5.2.5. Categoría profesional

Por lo que respecta a la categoría profesional, es preciso considerar que las categorías superiores (empresarios y técnicos y directivos) van disminuyendo su presencia a medida que aumenta el tiempo. Si en los trayectos de menos de 5 minutos representan, sumados, el 41,5%, en los de más de 20 minutos sólo suponen el 30%. En cambio, en las categorías inferiores, la tendencia es la opuesta: en los trabajadores cualificados se pasa del 24,7% al 30,5%, y en los no cualificados del 12,5% al 19,6%.

Gráfico 5.2.5. Distribución de los desplazamientos a pie, por intervalos de tiempo, según la categoría profesional de los residentes en Barcelona.



Fuente: Encuesta de movilidad en días laborables, 2000.

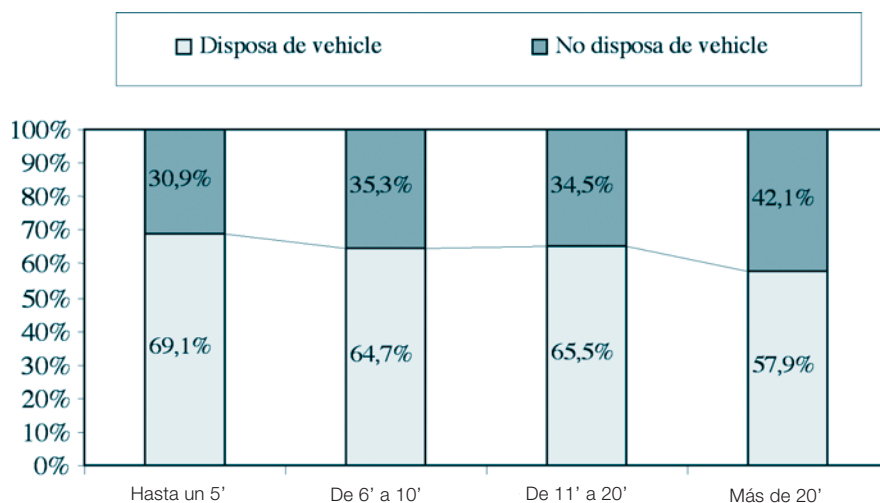
5.3 LAS PERSONAS QUE SE DESPLAZAN A PIE EN RELACIÓN CON LOS MEDIOS DE TRANSPORTE

La característica principal de los desplazamientos a pie es que no requieren utilizar medios de transporte mecánicos. Por esta razón resulta interesante analizar la relación que se establece entre las personas que se desplazan a pie y las que lo hacen en medios de transporte. A tal efecto se estudiará si disponen o no de coche y de carnet de conducir, al tiempo que se valorará cuál es el sistema de transporte preferente y su percepción con respecto a ser peatón o conductor. Estos cuatro elementos identifican si la opción de desplazarse a pie viene determinada por el hecho de no disfrutar de la posibilidad de utilizar un coche privado (porque no se dispone de automóvil o no se tiene carnet de conducir), o si es una opción deseada y elegida entre otras posibilidades. Al igual que en el apartado anterior, las características de los peatones también se indican con relación a los cuatro intervalos de duración de los desplazamientos.

5.3.1. Disponibilidad de automóvil

El tiempo de desplazamiento a pie se relaciona inversamente con la disponibilidad de vehículo. Mientras que el 30,9% de los recorridos de menos duración corresponden a las personas que no disponen de automóvil, esta proporción llega al 42,1% cuando la duración de los desplazamientos a pie supera los 20 minutos.

Gráfico 5.3.1. Distribución de los desplazamientos a pie, por intervalos de tiempos, según la disponibilidad de vehículo (de motor) de los residentes en Barcelona.

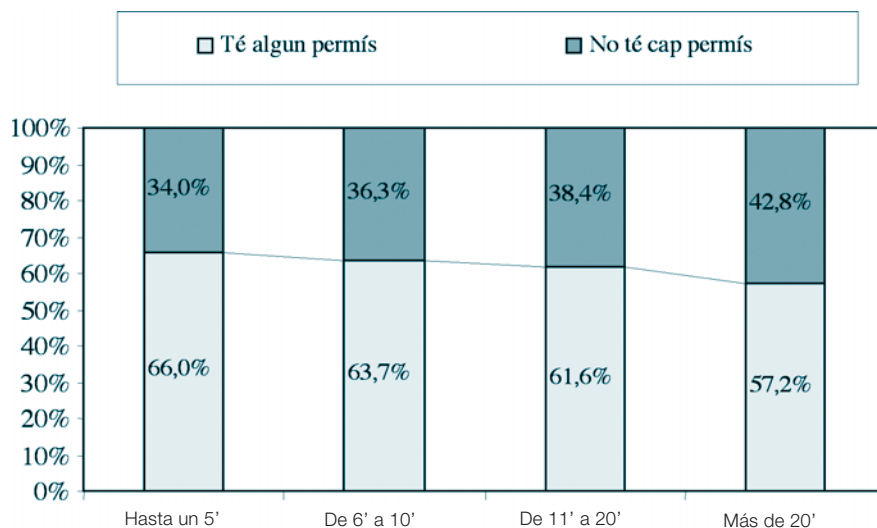


Fuente: Encuesta de movilidad en días laborables, 2000.

5.3.2. Disponibilidad de permiso de conducir

Como en el ejemplo anterior, la proporción de personas con carnet de conducir disminuye a medida que aumenta el tiempo de desplazamiento a pie. La proporción pasa del 34,0% al 42,8% desde los trayectos de menos de 5 minutos hasta los de más de 20 minutos. Sin embargo, debe destacarse que en todos los casos hay como mínimo un tercio de la población que no tiene carnet de conducir y que, por consiguiente, no disfruta de ninguna posibilidad de utilizar el vehículo privado de forma autónoma.

Gráfico 5.3.2. Distribución de los desplazamientos a pie, por intervalos de tiempos, según la disponibilidad de carnet de conducir de los residentes en Barcelona.

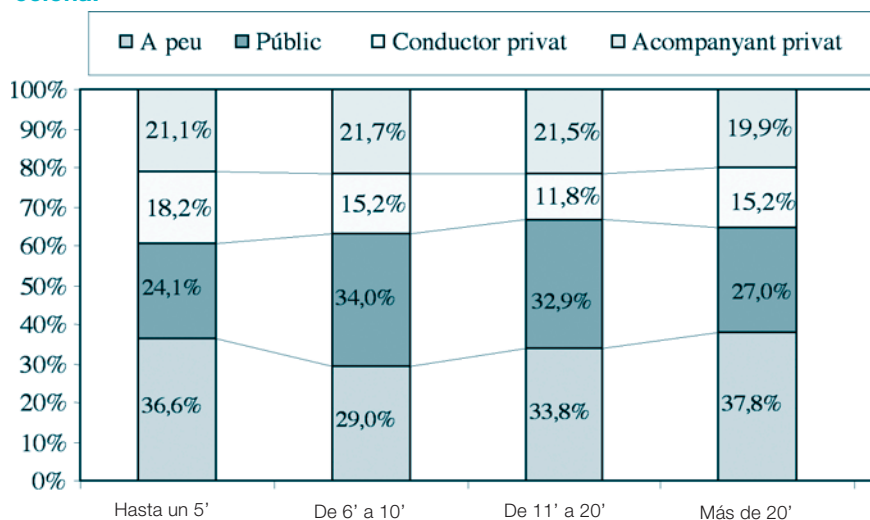


Fuente: Encuesta de movilidad en días laborables, 2000.

5.3.3. Sistema de transporte preferente

El sistema de transporte preferente es un indicador construido a partir de las valoraciones de las personas encuestadas sobre el uso que hacen de los distintos modos de transporte. El siguiente gráfico nos permite concluir que no existe una clara relación entre el tiempo de los desplazamientos a pie y el sistema de transporte preferente. Sin embargo, sí que puede observarse que los desplazamientos de menos de 5 minutos concentran un mayor número de personas que utilizan preferentemente el transporte privado como conductores y el transporte público en menor grado, pero que no renuncian a ser peatones. El 18,2% de las personas que realizan microdesplazamientos a pie utilizan preferentemente el coche como conductores, en comparación con el 12%-15% que representan en los otros intervalos de tiempos. Las personas que utilizan preferentemente el transporte público realizan un 24,1% de los microdesplazamientos a pie, pero cuando la duración supera los 5 minutos representan un porcentaje más elevado, situándose en torno al 30%.

Gráfico 5.3.3. Distribución de los desplazamientos a pie, por intervalos de tiempo, según el sistema de transporte preferente de los residentes en Barcelona.

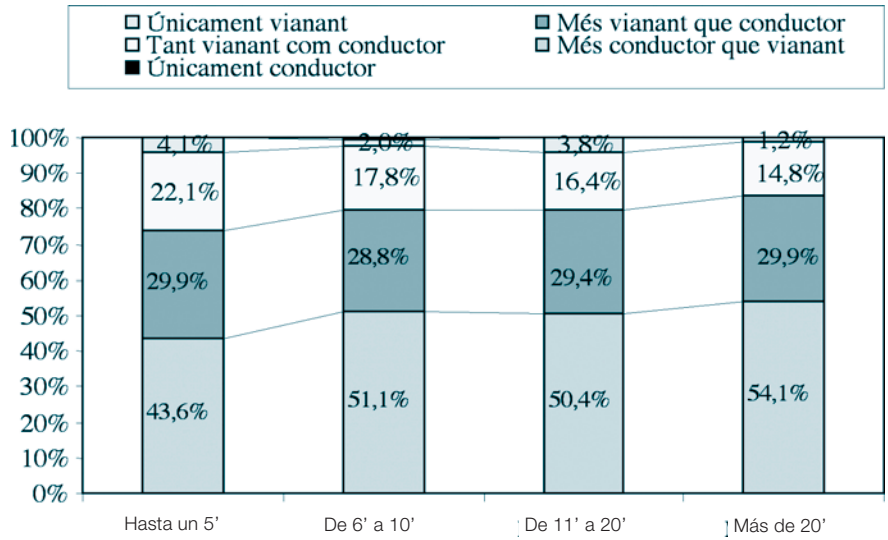


Fuente: Encuesta de movilidad en días laborables, 2000.

5.3.4. El autoposicionamiento móvil

El autoposicionamiento móvil se obtiene solicitando a los encuestados que se sitúen en un eje, en uno de cuyos extremos tienen la posibilidad de considerarse exclusivamente como conductores y en el otro exclusivamente como peatones. El autoposicionamiento móvil como peatones se relaciona positivamente con la duración de los desplazamientos a pie. Así, las personas que sólo se sienten peatones representan una fracción creciente (del 43,6% al 54,1%) a medida que aumenta la duración de los trayectos. En cambio, los encuestados que se sienten peatones y conductores reducen su presencia a medida que aumenta el tiempo que destinan a andar: del 22,1% al 14,8%.

Gráfico 5.3.4. Distribución de los desplazamientos a pie, por intervalos de tiempo, según el autoposicionamiento móvil de los residentes en Barcelona.



Fuente: Encuesta de movilidad en días laborables, 2000.

5.3. RESUMEN

Este último capítulo se ha dedicado a los desplazamientos a pie en la ciudad de Barcelona, donde los peatones son los grandes protagonistas de la movilidad. Por un lado, porque representan el 43,2% de todos los desplazamientos realizados a lo largo de un día laborable cualquiera en Barcelona y, por otro, porque según hemos visto en el capítulo 4, el porcentaje de peatones en la ciudad con respecto a otros medios de transporte permite hablar de ciertas tipologías urbanas que reducen tiempos y costes.

Al margen del reparto modal, el aspecto más interesante –razón por la que se ha querido subrayar en este capítulo– consiste en definir el perfil de las personas que se desplazan a pie en relación con los distintos intervalos de tiempo que duran los trayectos que realizan. Así, los ciudadanos que hacen trayectos a pie más largos (los que comportan más de 20 minutos) son las personas de edad avanzada, de más de 65 años (el 46,3% del total de estos trayectos); las que tienen, básicamente, estudios primarios (46,7%); y las que están jubiladas (51,6%). No se producen diferencias significativas en cuanto al género ni una clara distinción en cuanto a la categoría profesional. En cambio, las personas que proporcionalmente realizan un mayor número de recorridos de menos de 5 minutos de duración son las mujeres (62,1%), los jóvenes (23,2%), los ocupados (45,8%) y los que tienen categorías profesionales altas (el 24,0% y el 17,5% son técnicos o directivos); en este caso no se produce una distinción según el nivel de estudios terminados.

También se ha podido observar la relación que se establece entre las personas que se desplazan a pie por la ciudad y los medios de transporte mecánicos. La pregunta es: se va a pie, ¿bien porque no existe ninguna otra posibilidad, porque es una opción que la ciudad ofrece, o porque los ciudadanos lo prefieren? Como se ve en la tercera parte de este capítulo, los trayectos más largos los realizan quienes no disponen de coche, aunque no son mayoritarios. El 57,9% de los trayectos de más de 20 minutos los realizan personas que disponen de vehículo, un porcentaje similar al de aquéllas que no tienen carnet de conducir. Alrededor del 30% de estos desplazamientos corresponden a personas que van preferentemente a pie o utilizan el transporte público; en cuanto a los posicionamientos entre peatón y conductor, se ha visto que más del 50% de los desplazamientos largos a pie los realizan personas que se consideran sólo peatones, y alrededor del 30% personas que se sienten más peatones que conductores. De ello se puede concluir que, si bien el hecho de disponer de vehículo privado influye en la opción de desplazarse a pie por la ciudad, existen otros elementos más relacionados con las características urbanas, especialmente las del espacio público, que determinan la preferencia de ser peatón o no en Barcelona.

6. CONCLUSIONES

A diferencia de lo que sucede con otras actividades, el desplazamiento no sólo implica un consumo de tiempo, sino también de espacio, por lo que, según lo comentado en la introducción, debe definirse mediante dos coordenadas. Una, evidentemente, es la coordenada «tiempo»; la otra, muy importante, es la coordenada «espacio». Y ello es así porque el desplazamiento es una actividad en movimiento que utiliza medios de transporte (sean mecánicos o no, y sean públicos o privados) que, con la introducción de la velocidad, varían la relación entre el tiempo y el espacio. Se trata, pues, de unos medios de transporte urbanos y de unos modelos de ciudad que influyen de forma determinante en el tiempo de la movilidad.

Cuando relacionamos espacio y tiempo de movilidad, introducimos tres acepciones en esta dimensión territorial. En primer lugar, **es una coordenada** que enmarca el movimiento a partir de un origen y un destino. En segundo lugar, es **una variable relacionada con la velocidad**, introducida por los medios de transporte, que condiciona el tiempo de desplazamiento. Y, finalmente, el espacio tiene **una dimensión más territorial** que comporta modelos de ciudad y que introduce el planeamiento de la ciudad y las opciones en política urbana que la preceden. Las tres acepciones empleadas en este libro se han desarrollado a lo largo de los cinco capítulos que lo integran.

Las dinámicas territoriales se refieren al cambio que a lo largo de los últimos veinte años han experimentado los destinos por motivos laborales, tanto en Barcelona como en su ámbito metropolitano. La ciudad cotidiana de los barceloneses y barcelonesas se amplía en la medida en la que se distancian el lugar de residencia y el de trabajo. Según hemos visto en el capítulo 1, y tal y como puede apreciarse en las tablas que resumen dónde trabajan los ciudadanos con relación a su barrio de residencia, los desplazamientos por motivo de trabajo son los que comportan los destinos más largos, tanto en términos de distancia como de tiempo. Es lo que se explica en el capítulo 3 a partir de la información obtenida en el *Estudio de movilidad en días laborables, 2000* de la ciudad de Barcelona, donde los desplazamientos por motivo de trabajo son los más largos, desde el punto de vista del tiempo, de los 14 motivos señalados, con la excepción de los trayectos que se realizan para ir a la segunda residencia y de los que se hacen sin un destino definido, como cuando se sale a pasear. No obstante, simultáneamente, los ciudadanos optan, cada vez más, por desarrollar las actividades diarias o semanales en su barrio de residencia: los orígenes, el lugar en el que se vive y los destinos; el resto de actividades tienden a aproximarse. En la segunda parte del capítulo 1 se reflexiona sobre esta dinámica que parece aproximar los orígenes y los destinos, en especial con respecto a aquellas actividades que una oferta amplia, como la existente en la ciudad de Barcelona, permite escoger dónde llevarlas a cabo: las actividades lúdicas y las compras. En el capítulo 3 también se explica de qué modo estos motivos son los que requieren unos promedios de tiempos de desplazamientos más cortos.

En la tercera parte del capítulo 3 se introduce **el segundo referente al concepto de espacio**: es el que se expresa como distancia, y está relacionado con las velocidades. Aquí la distancia tiene un valor cuantitativo expresado mediante unidades espaciales (metros, kilómetros, etc.), y un valor cualitativo según la tipología de espacio público. Ambos influyen en los medios de transporte utilizados y la velocidad empleada, determinando, por consiguiente, los tiempos de la movilidad. En este capítulo se introduce el valor de los desplazamientos con arreglo a varios umbrales de tiempos, a la vez que se descubre que los transportes que técnicamente pueden ir más rápido no son los que se asocian con los desplazamientos de menor duración. Al contrario, el medio de transporte que concentra unos porcentajes de desplazamiento más elevados son los desplazamientos a pie; casi el 70% de los recorridos realizados en este medio de transporte son inferiores a los 15 minutos, seguidos de los realizados en vehículo privado, que concentran poco más del 45%, y finalmente los realizados en transporte público, que suponen menos del 25%. Este hecho ha llevado a reencontrar las diferentes tipologías de velocidad que describió Robert en 1980: para poder evaluar la velocidad real, muy alejada de la tecnológica que nos ofrece cualquier medio de transporte sin contextualizar, hay que introducir todos los tiempos (los de espera, los de transbordo, los de aparcamiento, etc.) y todos los espacios que se recorren (el desplazamiento hasta la parada de metro, ir a buscar el coche al aparcamiento, etc.).

La tercera acepción del espacio se refiere al modelo urbano, en este caso definido por el tamaño y la densidad de la ciudad, así como por las tipologías del espacio público, características que condiciona el reparto modal en cada realidad urbana (el uso de los desplazamientos a pie, del transporte privado y del público). Según lo recogido en el capítulo 4, en las ciudades más grandes, los tiempos de desplazamiento también son más dilatados: en las ciudades de menos de 30.000 hectáreas de superficie, el tiempo medio de desplazamiento es de 22 minutos, mientras que en las de más de 90.000 hectáreas llega a prácticamente los 30 minutos. También la densidad influye en los tiempos de desplazamiento, puesto que según se ha visto con relación a algunas ciudades europeas, presenta una correlación positiva con la utilización de los transportes públicos y con los desplazamientos a pie. Por consiguiente, también influye en el coste de los desplazamientos: las densidades por encima de 100 tienen costes sobre el PIB de casi el 6%, mientras que cuando son inferiores a 25, el coste se duplica, rebasando el 12%. Las ciudades que disponen de calles que han sido diseñadas para la convivencia de distintas velocidades, de modo que puedan ser utilizadas de forma simultánea por diversos medios de transporte son las más compactas: permiten ejercer la proximidad y, por lo tanto, ahorran tiempo. Las ciudades en las que la cuota de uso del transporte privado se sitúa por debajo del 15%, el tiempo medio de desplazamiento es de 18 minutos, mientras que en las ciudades en las que este porcentaje rebasa el 30%, se llega hasta los 28 minutos.

El análisis también puede efectuarse en sentido inverso; es decir, partir del reparto modal de la ciudad con el fin de llegar al modelo de movilidad, y posteriormente al modelo de ciudad, con lo que se obtienen los porcentajes de uso de los distintos medios de transporte. Éste es el recorrido utilizado en el apartado 4.2, donde se ha comparado el reparto modal de la ciudad de Barcelona con el resto de los territorios metropolitanos. Ello nos ha permitido llegar a la conclusión de que la diferencia de modelo de movilidad radica en la presencia de uso del transporte público, mucho más importante en Barcelona que en el resto del ámbito metropolitano. Así, en 2005, mientras que en Barcelona, en el 34,3% de los desplazamientos se utiliza el transporte público, en la primera corona dicho porcentaje es del 22,4%, y en la segunda del 10,1%. Sin embargo, el resultado más contundente es la presencia de los desplazamientos a pie en el modelo de movilidad de Barcelona y del área metropolitana. En Barcelona, los desplazamientos que se realizan andando representan el 44%; en la primera corona, el 43,5%; y en la segunda, casi el 40%.

Por esta razón, el último capítulo del libro se dedica a analizar los desplazamientos a pie por la ciudad como una de las características más propias y peculiares de la ciudad de Barcelona, pese a que muchos análisis han infravalorado esta práctica, hasta el punto de que no se ha incluido en los resultados de numerosas encuestas de movilidad. Este sesgo informativo es fruto de la importancia atribuida a los desplazamientos en transporte mecánico por encima del no mecánico. En muchos casos, se valora más el instrumento y la velocidad que posibilita el movimiento que el movimiento en sí mismo. En cambio, el valor del tiempo de desplazamiento se relaciona en mayor medida con la posibilidad de llegar a los sitios y de efectuar las actividades cotidianas –sean laborales o de ocio–, que con el medio de transporte utilizado o con la velocidad empleada.

Los desplazamientos a pie no sólo están relacionados con el tiempo y la accesibilidad a los bienes y servicios; también están vinculados con la propia estructura morfológica de la ciudad. El hecho de desplazarse andando por la ciudad también es una expresión de proximidad, según se ha comentado en el capítulo 5. El 29% de casi el 44% de los desplazamientos a pie que tienen lugar en la ciudad de Barcelona no llegan a los 5 minutos (dos manzanas y media del Ensanche barcelonés). Parece que la proximidad es un valor en alza en la ciudad, permitiendo contrarrestar, precisamente, el tiempo empleado en los desplazamientos al trabajo. Y es que *el tiempo es un todo continuo y a la vez una coordenada finita*, dimensionada a lo largo de una jornada de 24 horas o de los 7 días de la semana. En el capítulo 2 hemos observado esta complejidad de usos del tiempo, expresada a través de las competencias y las complementariedades entre los tiempos que requieren las distintas actividades. Primero, se han dimensionado las tres grandes esferas de tiempo cotidiano –el trabajo mercantil, el doméstico y el de ocio–, para posteriormente analizar las cargas de dichas actividades como un tiempo total: el tiempo de la vida cotidiana, en el que conviven las distintas actividades. Como hemos visto, la gestión de las competencias y de las complementariedades de los tiempos cotidianos depende en gran medida de las características de los ciudadanos, en especial por lo que se refiere al género y la edad. Tales variables poblacionales son las que guardan una mayor relación con el trabajo mercantil y con la carga de tareas domésticas. Los hombres adultos son los que tienen una carga de tiempo mercantil más elevada (entre los 25 y los 64 años de edad es de más de 43 horas a la semana), mientras que las mujeres adultas son las que tienen una carga de tareas domésticas más elevada (entre los 25 y los 64 años de edad es de casi 20 horas a la semana). El tiempo de desplazamiento se ha contemplado como un tiempo complementario y en competencia con el resto de los tiempos cotidianos, y hemos visto, tal y como se apunta en el capítulo 3, que también depende del género y de la edad de los ciudadanos.

BIBLIOGRAFÍA

- Agencia Europea del Medio Ambiente (2003): TERM (*indicadores sobre transporte y medio ambiente*).
http://themes.eea.europa.eu/Sectors_and_activities/transport/indicators
- *Encuesta de usos del tiempo y del espacio público, 2005*. Ayuntamiento de Barcelona.
- *Encuesta de movilidad en días laborables, 2005*. Ayuntamiento de Barcelona, Autoridad del Transporte Metropolitano
http://www.atm-transmet.org/cat/apartado4/apart4_09.htm
- Eurostat (2005): *Short distance passenger mobility in Europe*. Serie «Statistics in focus, Transport».
- Instituto de Estudios Regionales y Metropolitanos de Barcelona (2002): *Encuesta de la región de Barcelona sobre condiciones de vida y hábitos de la población 2000*.
- Miralles-Guasch, Carme (2002): *Ciudad y transporte, el binomio imperfecto*. Ariel, Barcelona.

