

se traduce en índices más bajos de autocontención (tanto comarcal como municipal) en estos días que en los laborables. Asimismo, no existe una correlación directa entre autocontención comarcal y autocontención municipal: la estructura interna de la comarca, la delimitación de los sistemas urbanos y su relación con los límites municipales son algunas de las variables explicativas de los distintos grados de retención de flujos en los territorios municipales.

En lo que se refiere a la autocontención comarcal, ésta ronda el 90%; el mínimo se encuentra en la comarca del Anoia (84,9%) y el máximo en el Bages (91,7%). Estas cifras bajan unos diez puntos porcentuales en días festivos; el mínimo está en el Solsonès (75,3%) y el máximo en el Berguedà con el 85,3%. La autocontención municipal presenta índices mucho más bajos que la comarcal y se sitúa, para el conjunto de las Comarques Centrals, en el 64,2% en días laborables y en el 53,4% en los festivos, cifras que son las más bajas de Cataluña.

La comarca de Osona presenta una autocontención comarcal alta, por encima de la media del ámbito tanto en días laborables como festivos, pero en cambio muestra una de las autocontenciones municipales más bajas. Se trata, por tanto, de una comarca fuertemente cohesionada internamente y en la que, al mismo tiempo, existen unos sistemas urbanos potentes, que pivotan en municipios importantes como Vic, Torelló y Manlleu, que tienen la capacidad de atraer y generar flujos de movilidad ocupacional entre ellos.

La comarca del Anoia, en cambio, presenta grados de autocontención bajos, tanto comarcal como municipal. Es una comarca en la que sólo Igualada representa un núcleo potente de atracción y de estructuración del territorio (el papel de Calaf se sitúa claramente a otro nivel). El bajo nivel de autocontención comarcal se debe básicamente a las intensas relaciones de esta comarca con la Regió Metropolitana de Barcelona y a la debilidad de los flujos de los desplazamientos con las demás comarcas de su mismo ámbito territorial. Varios factores pueden explicar esta situación: por una parte se encuentra la incorporación gradual del Anoia sur en el ámbito de influencia de la Regió Metropolitana de Barcelona, y por otra la importante crisis productiva de la comarca con la destrucción de la industria textil, que ha sido tradicionalmente la actividad económica principal. Por tanto, se combinan la crisis interna y una mayor integración con los territorios del entorno, en especial la Regió Metropolitana. Respecto a la baja autocontención municipal, las pequeñas dimensiones del término municipal de Igualada explican que buen número de polígonos de actividad de la ciudad estén situados de hecho en los municipios colindantes. Se generan así unos flujos intermunicipales que en la mayoría de los casos suponen desplazamientos cortos en

tiempo y en espacio, pero que por el dibujo del mapa municipal quedan clasificados como flujos intermunicipales.

El Bages presenta unos altos grados de autocontención, tanto comarcales como municipales. Destaca en este caso la fuerte articulación del territorio comarcal alrededor de su capital, Manresa, y al mismo tiempo, el peso de ésta con los altos volúmenes de autocontención municipal resultantes.

El Solsonès presenta altas autocontenciones, la segunda comarcal y la primera municipal. Por tanto, es una comarca con pocas relaciones territoriales tanto intercomarcales como intermunicipales, motivadas por unas actividades económicas dominantes relacionadas con el entorno inmediato, como son las del sector primario o bien del terciario, basado en el ocio rural.

El Berguedà presenta una autocontención comarcal ligeramente más baja que la media del ámbito y una autocontención municipal sensiblemente más alta que la media de las Comarques Centrals. En el primer caso, las relaciones que se articulan alrededor del eje del Llobregat le hacen mantener intensos flujos con el Bages, y en menor medida con Osona, pero al mismo tiempo, el peso de Berga en el conjunto comarcal le da elevados valores de autocontención municipal.

6. Conclusión

Las pautas generales de la movilidad en las Comarques Centrals presentan características semejantes a las del conjunto de la Cataluña no metropolitana, como es el uso del vehículo privado aproximadamente en la mitad de los desplazamientos, un porcentaje ligeramente más bajo de los desplazamientos a pie y un uso del transporte público casi marginal. Asimismo, las pautas de movilidad según el género mantienen las diferencias de hábitos del conjunto del país, según las cuales las mujeres tienen unos patrones de movilidad más equilibrados que los hombres, muy centrados en el uso del coche.

No obstante, como rasgo característico, las Comarques Centrals son las que tienen los índices de autocontención municipal más bajos de todos los ámbitos territoriales catalanes. Nos encontramos con un territorio, a priori, que presenta una apertura importante favorecida por una estructura administrativa dominada por pequeños municipios, por una parte, y por la existencia de sistemas urbanos plurimunicipales fuertemente cohesionados.

Asimismo, nuestro ámbito de estudio tiene una posición geográfica central en Cataluña y un carácter de rótula cuyo centro es el Bages. A partir de esta posición, las

Comarques Centrals establecen unas relaciones con los territorios del entorno y van perdiendo intensidad a medida que aumenta la distancia física. En todo caso, pueden establecerse diferentes intensidades de relación, que por orden decreciente serían: la Regió Metropolitana de Barcelona, las comarcas limítrofes de nuestro ámbito de estudio, el Gironès y el Segrià, y el resto del territorio.

No obstante, hay que tener en cuenta que las relaciones territoriales cambian de intensidad e incluso de territorio según el día de la semana de que se trate; los días festivos es una relación más intensa ocasionada por una movilidad generada por el ocio y en la que el factor distancia es un elemento menos decisivo al establecer las relaciones.

Respecto a las relaciones internas, nos encontramos con que tienen un carácter centralizado en el Bages y, probablemente, con Manresa, mientras que el resto de comarcas del ámbito tienen unas relaciones entre sí muy débiles y, en ocasiones, inexistentes. La falta de ejes vertebradores del conjunto de este territorio y la existencia de comunicaciones con diferentes sistemas de transporte más fuertes con otros ámbitos, especialmente con la Regió Metropolitana, con toda seguridad, tienen que ver con este hecho.

- 1 Se han sumado los desplazamientos de retorno al hogar a cada uno de los motivos principales.
- 2 Bajo esta etiqueta hallamos ocio/diversión, pasear y visitar a amigos.
- 3 En este caso encontramos las gestiones, la visita al médico, la formación no reglada y la comida por causas ajenas al ocio.

LA MOVILIDAD COTIDIANA EN LAS TERRES DE PONENT

Carme Bellet
Josep M. Llop

1. La valorización de las periferias urbanas y la mejora del paisaje

Los 323.323 residentes en el ámbito de Ponent realizaron durante 2006 un total de 6.830.078 desplazamientos semanales, lo que supone una media de sobre 21,13 desplazamientos por persona a la semana, según explican los resultados de la encuesta de Movilidad Cotidiana (EMC) de 2006. Aunque la media de movilidad por persona es muy similar en los distintos ámbitos, existen algunas diferencias en la intensidad con la que se producen los desplazamientos.

Los datos muestran que, en general, la movilidad en las Terres de Ponent es menos intensa que en otros territorios, junto con Comarques Centrals y Comarques Gironines. Así, en el ámbito de Ponent en un día laborable la media es de 3,33 desplazamientos por persona,

mientras que en un día festivo la media desciende hasta los 2,24 desplazamientos por persona.

En los días laborables la media de desplazamientos¹ por persona se sitúa cerca de la media catalana (3,38 desplazamientos por persona a la semana), mientras que en los días festivos la población de las Terres de Ponent es, junto con la de Comarques Centrals, la que menos desplazamientos genera.

2. Los motivos de los desplazamientos

En la totalidad de los ámbitos territoriales la movilidad originada por motivos de carácter personal (compras, acompañar a otras personas, ocio, etc.) es superior a la originada por motivos ocupacionales (trabajo o estudios). Sin embargo, en el ámbito de Ponent hay que destacar que los desplazamientos entre la residencia y los lugares de trabajo y estudio (incluyendo por tanto la vuelta a casa de motivo ocupacional) suponen un 47,4% del conjunto, siendo éste un porcentaje algo superior al registrado en otros ámbitos, y en todo caso bastante superior al registrado en el conjunto de Cataluña (45%).

Así, los desplazamientos por motivos personales registran datos bastante moderados si se comparan con los de otros ámbitos. La compra (7%), el ocio y la diversión (5%) y acompañar a otras personas (4%) son los principales motivos aportados en los desplazamientos en días laborables. En las Terres de Ponent son bastante más bajos los motivos relacionados con el ocio, el paseo y el disfrutar del tiempo libre de lo que se encuentra en otros territorios. Si la media catalana en los motivos de ocio, paseo y visitas a amigos y familiares es de un 32,1% del conjunto de los desplazamientos, en el ámbito de Ponent estos sólo llegan a representar un 10,8% del total. En cambio adquieren mayor relevancia los siguientes motivos: acompañar a otras personas, gestiones personales, médico/hospital y la formación no reglada.

El grueso importante de población envejecida en el ámbito de Ponent, con respecto a la estructura de edades de otros territorios, la movilidad más reducida de parte de la población y la debilidad de los servicios de transporte público en el territorio explicarían los porcentajes más elevados por estos motivos.

Los fines de semana los motivos de los desplazamientos en el ámbito de Ponent adquieren un carácter mucho más lúdico. El ocio y la diversión, que representan ya por sí solos el 16% de todos los desplazamientos realizados en festivos, el paseo y la visita a familiares explican en conjunto el 34,5% de los desplazamientos realizados en días festivos.

La importante proporción de desplazamientos de vuelta a casa, superior

al 46,5% en el ámbito de Ponent, confirma la tendencia pendular de la movilidad; es decir, los ciudadanos no encadenan sus desplazamientos, sino que, por ejemplo, salen de casa, van al trabajo y vuelven a casa, o salen a comprar y vuelven².

3. El uso de los modos de transporte

Las deficiencias presentes en el transporte público (falta de servicios, de redes o deficiencias en los servicios existentes) en las Terres de Ponent explican el dominio del vehículo privado como modo de transporte, que supone un 48,6% de los desplazamientos producidos en días laborables y un 59,1% de los producidos en días festivos, y que además se da con una ocupación muy baja del vehículo (1,20 personas en días laborables y 1,34 personas en días festivos).

No obstante, los desplazamientos también se resuelven con modos de transporte no motorizados, con un peso bastante notable con respecto al que se da en otros ámbitos. Los viajes a pie y en bicicleta resuelven en el ámbito de Ponent el 46,4% de los desplazamientos los días laborables, mientras que en el conjunto de Cataluña este porcentaje se queda en un 45,1%. Ir a pie resuelve el 45% del conjunto de los desplazamientos. Este rasgo diferencial es significativo en este territorio.

Los modos de transporte no motorizados bajan al 41% los días festivos, como también lo hace el uso del transporte público, que pasa del ya escaso 6% en los días laborables al 2,2% en los festivos.

En día laborable, el transporte privado es el modo más utilizado en la movilidad originada por motivos ocupacionales, mientras que los desplazamientos por motivos personales se realizan en mayor proporción con modos no motorizados (a pie/bicicleta). Los días festivos, el peso del transporte privado aumenta notablemente para cualquier motivo de desplazamiento, hecho que ya hemos relacionado con desplazamientos más largos y fuera del municipio en el que se origina el desplazamiento.

Los desplazamientos en el ámbito de Ponent suelen realizarse con un único modo de transporte, son unimodales. Si definimos una etapa como cada uno de los tramos de un desplazamiento que implica un cambio en el modo de transporte utilizado, la relación etapas/desplazamientos sería de 1,02 para los días laborables y de 1,01 para los festivos.

4. Los tiempos y la cadencia de los desplazamientos

La distribución horaria de los desplazamientos muestra la cadencia de los desplazamientos y la diferente intensidad según sea el motivo que los genera. Así, los motivos ocupacionales

(trabajo y estudio) presentan en general una gran intensidad concentrada en días laborables en dos franjas horarias: de 7 a 10 de la mañana y de 17 a 20 h. Esta cadencia e intensidad cambia fuera del área metropolitana. En el ámbito de Ponent, por ejemplo, es también notable el volumen de desplazamientos que se realiza al mediodía (de 13 a 16 h), en buena parte de vuelta desde el lugar de trabajo o estudio a casa. En todo caso, es interesante observar cómo los motivos ocupacionales (trabajo o estudio) marcan las agendas personales, pero también las agendas de otros y el uso del espacio. Un ejemplo de ello es el motivo «acompañar a personas» que ya hemos comentado y que es bastante importante en Ponent. La intensidad de los desplazamientos generados por este motivo se concentra de forma predominante en las franjas horarias relacionadas con la agenda escolar y la entrada y salida laboral (de 8 a 9 h y de 16 a 18 h).

La movilidad generada por motivos personales, a diferencia de la ocupacional, es bastante más continua a lo largo del día, y genera un uso más continuo del espacio público. Esto se aprecia de forma clara los días festivos, cuando los desplazamientos son bastante más continuos y generan menos intensidad que en los días laborables. Uno de los valores derivados de los resultados de la encuesta es precisamente el hacer visible el volumen y el peso de los motivos personales en la movilidad de las personas, pero también es importante destacar el alcance espacial de estos motivos, que tienen además como resultado un uso más continuo del espacio público.

5. Movilidad según género y grupos de edad

Las diferentes pautas de movilidad y los motivos de desplazamiento, en el caso del ámbito de Ponent, presentan comportamientos diferenciales según el género. Si las diferencias son pequeñas en los datos generales de los desplazamientos en los días laborables, éstas aumentan de forma considerable en los días festivos. Los datos de los días laborables se sitúan en un 3,31 desplazamientos para las mujeres frente a los 3,35 de los hombres, diferencia ligera que aumenta de forma notable los días festivos, para situarse en un 2,07 y un 2,41 respectivamente. Los distintos motivos de los desplazamientos y los modos de transporte que utiliza de forma principal cada grupo explican esta situación.

La distribución por sexo y edad apunta además a que son lógicamente las mujeres mayores el segmento de población que tiene una menor movilidad. Este comportamiento de menor movilidad se repite en los distintos estratos de edad para las mujeres, con la clara excepción del estrato de 30 a 64 años, que de hecho

muestra mayor movilidad que el grupo de hombres en el mismo estrato de edad. Este hecho está claramente relacionado con el rol que tiene la mujer en las diferentes familias (tareas reproductivas y de cuidado de la familia y el hogar: acompañar a los hijos y abuelos, etc.). Esto mismo se observa cuando se analizan los motivos de la movilidad, en los que encontramos que, para los hombres jóvenes y maduros (en edad activa), los motivos principales están relacionados con los ocupacionales, mientras que para las mujeres los motivos personales siempre tienen un peso más importante y se convierten en el gran protagonista de la movilidad de las mujeres en el estrato de 30 a 63 años.

El grupo más móvil es el de los hombres de entre 4 y 15 años, con una media de 3,66 desplazamientos por día en los días laborables. Pero ya a continuación se sitúa el estrato de mujeres de entre 30 y 63 años, con 3,63 desplazamientos de media en días laborables. Este grupo además encadena más los desplazamientos (multipropósito) de lo que lo hace el resto de estratos y grupos.

Estudiantes y población activa ocupada son las situaciones profesionales que generan una mayor movilidad. Los pensionistas y los que realizan trabajo doméstico no remunerado (básicamente mujeres) son los grupos que menos movilidad presentan, incluso inferior a la que presentan los jubilados. Los grupos de edad menores presentan más movilidad ocupacional, y a partir de los 16 aumentan los motivos personales, que se convierten finalmente en los grandes protagonistas de la movilidad de la gente mayor.

Las mujeres, los jóvenes hasta los 16 años y la gente mayor son los sectores de la población que más utilizan el transporte público. Su potenciación tiene un efecto social evidente, además de las dimensiones ambientales y económicas que se derivan de una movilidad más sostenible. De cada tres movimientos que se realizan en el ámbito de Ponent, dos corresponden a los desplazamientos de los estratos mencionados. Representan casi la mitad del transporte privado, pero llegan a más del 75% de los modos de transporte público y no motorizados.

6. Análisis territorial de los flujos de movilidad

6.1. El peso de la autocontención y las relaciones dentro del ámbito

La movilidad en Cataluña se caracteriza también por la autocontención o movilidad intramunicipal, con desplazamientos dentro del municipio. De hecho, el principal movimiento es el interno, dentro del mismo municipio. La autocontención municipal entendida como el porcentaje de desplazamientos intramunicipales, con respecto al total de desplazamientos realizados en cada uno de los ámbitos

territoriales, es del 71,3% en días laborables en toda Cataluña y decrece durante los días festivos. Las Terres de l'Ebre y las Terres de Ponent tienen los índices de autocontención más elevados del conjunto de Cataluña, que constituyen, para el ámbito de Ponent, un 75,4% de los desplazamientos. Este dato es significativamente más elevado que la media catalana (71,3%) y tiene implicaciones diversas sobre el tiempo, las distancias recorridas y los modos de transporte utilizados, como veremos más adelante. Pero también está relacionado con las características socioeconómicas del territorio, la estructura del poblamiento y la localización de los lugares de trabajo. Por un lado, y en general en el ámbito de Ponent, el protagonismo del sector agrario —que tiende a establecer inmediatez entre residencia y lugar de trabajo— explica la existencia de los elevados grados de autocontención. Otro de los motivos de la notable autocontención sería la relativa concentración de servicios y lugares de trabajo en pocos centros, generalmente las cabeceras de comarca. Los datos reflejan también el notable grado de atracción que genera la capitalidad de la ciudad de Lleida y la menor capacidad de las otras capitales y núcleos para generar autocontención en las comarcas vecinas.

Los días festivos, en cambio, los desplazamientos intermunicipales, aunque son menos importantes en número, suponen una movilidad con mayor distancia y se produce lo que podríamos denominar una «movilidad cruzada»: más movilidad en los días laborables pero que implica distancias bastante más cortas que en el conjunto catalán, mientras que durante los días festivos se realizan menos desplazamientos pero que comportan una mayor distancia (intermunicipales).

La relación que se establece entre el peso de los desplazamientos realizados dentro de un mismo municipio sobre el total de los desplazamientos muestra la idea de movilidad cruzada. La autocontención en el ámbito de Ponent en días laborables es de un 75,4%, y para el conjunto de Cataluña es de un 71,3%, mientras que los sábados y los festivos baja en el ámbito de Ponent al 64,4%, ligeramente por encima de la media catalana, del 64,2%.

Las relaciones de los desplazamientos intercomarcales de mayor magnitud se dan entre el Segrià y la Noguera en primer lugar, y entre el Segrià y el Pla d'Urgell en segundo lugar, tanto en días laborables como en días festivos. El resto de desplazamientos son de menor entidad.

6.2. El alcance territorial de los desplazamientos entre los distintos ámbitos

La relación que muestran los desplazamientos entre las Terres de Ponent y la Regió Metropolitana de Barcelona es mucho menos intensa

que la que la metrópoli establece con otros territorios, especialmente los más inmediatos: Comarques Gironines, Comarques Centrals y el Camp de Tarragona. El número de relaciones que se establecen entre el ámbito de Ponent y el ámbito metropolitano, unos 20.000 en días laborables en ambas direcciones, es unas cinco veces inferior a la media registrada en las comarcas inmediatas. La menor intensidad de relación con la metrópoli es compartida con Terres de l'Ebre y el Alt Pirineu i Aran, las áreas más alejadas e interiores de Cataluña.

Por otro lado hay que señalar que existe una notable relación de desplazamientos hacia el ámbito de fuera de Cataluña desde el ámbito de Ponent, cifrados en unos 7.000 desplazamientos en días laborables. La magnitud de los desplazamientos es comparable con el número de desplazamientos que se establece entre el ámbito de Ponent y el Alt Pirineu i Aran y el doble de las relaciones que se establecen con Terres de l'Ebre.

Posiblemente este elevado número de desplazamientos diarios fuera de Cataluña pueda ser explicado por la posición de frontera del ámbito de Ponent y la histórica intensa relación del territorio con la franja aragonesa. De hecho, es destacable que los desplazamientos hacia el exterior de Cataluña desde el ámbito de Ponent son significativamente más altos que en el resto de país en los días festivos, en los que se duplican los datos con respecto a los días laborables.

Como ya hemos comentado en el apartado 2, el peso de la movilidad relacionada con motivos ocupacionales es, en días laborables, relativamente más importante que el registrado en otros territorios, aunque los motivos personales continúan siendo los grandes protagonistas de la movilidad. El peso de los motivos personales aumenta cuando se trata de movimientos internos, es decir, realizados dentro del ámbito de Ponent, y curiosamente estos motivos protagonizan también una parte importante de las relaciones que se establecen con la metrópoli barcelonesa. Existe una marcada relación funcional de los motivos de desplazamientos entre las Terres de Ponent y el área metropolitana que encadena los desplazamientos ocupacionales con otros desplazamientos relacionados con motivos personales, de forma que el porcentaje de retorno a casa por motivos personales supera significativamente la suma de las idas ocupacionales.

Por el contrario, las relaciones que se establecen entre las Terres de Ponent, las Comarques Gironines y el Camp de Tarragona, también en días laborables, tienen un carácter más ocupacional y suponen en todos los casos más del 55% del conjunto de desplazamientos. Lo mismo sucede con las relaciones con lugares de fuera de Cataluña.

6.3. Distribución modal de los desplazamientos internos y de conexión

El 74,8% del total de desplazamientos efectuados por la población residente en el ámbito de Ponent en un día laborable y el 64,2% de los desplazamientos efectuados en sábado y festivo tienen el origen y el destino en la misma comarca de residencia. La comarca que presenta un grado más elevado de autocontención es el Segrià, tanto en días laborables como en días festivos. Por el contrario, la comarca que presenta una autocontención más baja es el Pla d'Urgell, que establece un buen número de relaciones con las comarcas vecinas, especialmente el Urgell y el Segrià.

Tal como hemos comentado en el punto 3, en Ponent se genera una notable ambivalencia con el modo de transporte utilizado en los desplazamientos, ya que por un lado, tienen un peso muy importante los modos de transporte no motorizados, pero por otro lado, se detecta de forma paralela un uso importante del vehículo privado. Es en los movimientos intramunicipales y también en los desplazamientos de corta distancia donde ganan de forma importante los modos no motorizados (47,9% de los desplazamientos realizados dentro del ámbito). El uso del transporte público se convierte en casi residual, especialmente dentro del ámbito. En cambio, el transporte público adquiere mucha importancia en las relaciones interterritoriales y en aquellas de más larga distancia. En la relación con el ámbito metropolitano, por ejemplo, el uso del transporte público supone un 23% del total de los desplazamientos que se generan en esta relación (ámbito de Ponent-ámbito metropolitano). Notable es también el uso del transporte público en la relación con las Comarcas Gironines (casi un 15%) y el Camp de Tarragona (12%). En estos últimos casos la existencia de un buen servicio explicaría los datos. Mucho más débil es el uso del transporte público en la relación con las Comarcas Centrales, el Alt Pirineu i Aran y fuera de Cataluña.

7. La dimensión subjetiva de la movilidad

7.1. Características generales

La población que no dispone de permiso de conducir representa en el ámbito de Ponent un 41,3% del total. Es una cifra destacable que todavía adquiere una dimensión social mayor cuando los servicios de transporte público no son eficientes en este ámbito, tal como ya hemos señalado.

7.2. La evaluación de los modos de transporte

Las evaluaciones de la movilidad en las Terres de Ponent solamente pueden interpretarse después de recordar el contexto territorial y, como ya hemos

visto, el uso mayoritario del transporte privado en los desplazamientos, aunque este aspecto ha de relacionarse con el déficit y la falta de servicio de transporte público. Esta situación ayuda a entender las evaluaciones siguientes:

- Transporte privado: los motivos a favor del transporte privado son mucho más abiertos-diversos en Cataluña que en las Terres de Ponent, aunque es significativo que no se den los mismos argumentos y/o prioridades. En el ámbito de Ponent los motivos básicos, teniendo en cuenta la premisa de partida, están relacionados con la falta o deficiencias del escaso transporte público. Más concretamente se apuntan como motivos más destacados que no existe alternativa de transporte público, con un 5,99; el confort o bienestar del transporte privado, con un 5,63, y el ahorro de tiempo en el desplazamiento, con un 5,62. No obstante, en el conjunto de Cataluña los motivos son muy diferentes: el ahorro de tiempo de desplazamiento, con un 5,96, en primer lugar; el que no existe alternativa de transporte público, con un 5,81, en segundo lugar, y tener que desplazarse por diversos motivos de forma consecutiva con un 5,74. Cabe destacar que el criterio del confort, que sí es citado en el caso del ámbito de Ponent, no figura en las evaluaciones en el resto de Cataluña. El confort en el ámbito de Ponent sí que se valora teniendo en cuenta las condiciones del clima más continental y las deficientes características de los transportes interurbanos.
- Con respecto a las evaluaciones del transporte público, la diferencia principal en los motivos citados en Cataluña, son «la congestión» o «el hecho de no encontrar aparcamiento» los motivos que aparecen en primer lugar, con un 5,89%, y que, en cambio, bajan a la tercera posición en las Terres de Ponent. También es significativo que en el ámbito de Ponent casi no se considere el valor de «menor tiempo de desplazamiento», situado en el último lugar en la evaluación, sin duda porque se considera ligado a la evaluación de las distancias demasiado grandes entre paradas y/o entre las estaciones. Así, en Cataluña el menor tiempo aparece en la evaluación en tercer lugar, con el 5,33, mientras que en las Terres de Ponent está al final, con un 3,99, a casi dos puntos. Hay que destacar la cuestión de la distancia de las redes de transporte público, casi inexistentes en la mayoría de los municipios porque son menores de los 20.000 habitantes, y en los existentes, de tipo interurbano, por una mayor distancia entre las paradas. De hecho parece que la falta de distancias correctas y también de fiabilidad y de puntualidad conforma la base de la falta de valoración del transporte público en el ámbito de Ponent, con unas evaluaciones de 4,97 y de 4,87%, respectivamente.

- Así pues, las evaluaciones que se realizan del transporte privado y público no sólo están relacionadas, sino que tienen condicionamientos cruzados. Como marco más general y comparativo entre los dos modos de transporte, hay que destacar también que las evaluaciones de los motivos por el uso —recordemos que minoritario en Ponent— del transporte público oscilan entre el máximo y el mínimo en un solo punto. Es una evaluación clara y que podemos denominar como «compacta» y coherente con las deficiencias anotadas. En el resto de Cataluña esta diferencia se amplía a dos puntos, también coherente con un mejor servicio público de transporte. Pero hemos de señalar también que, en cambio, la evaluación a favor de los motivos del uso del transporte privado son más abiertas y fluctúan entre 6 y 2,36, o sea, más de 3 puntos. Es como si al no tener más remedio que usar el transporte privado los motivos no están tan claros o tan compactos como en la evaluación del público. Así, una de las reflexiones posibles es que la mejora de los transportes públicos tiene un camino claro de cómo proceder a las mejoras necesarias.

8. Gasto declarado en coste de movilidad

El gasto mensual declarado por los usuarios de los distintos medios de transporte en el conjunto de Cataluña es de 473,7 millones de euros, distribuidos en 108,2 M€ en transporte público y 365,5 M€ en transporte privado. El gasto mensual medio declarado por los usuarios es de unos 25 euros en transporte público y de más de 100 euros en transporte privado. Hay que indicar que este gasto se calcula sobre la población usuaria del medio en cuestión, y por lo tanto es una ratio entre gasto total y población usuaria, y no una suma directa de las diferentes partidas.

En las Terres de Ponent se declara un gasto mensual de 18,65 euros de media en transporte público, que sube a 91,84 euros al referirnos al transporte privado. Como se puede observar, el desequilibrio vuelve a ilustrar los tipos de movilidad y los modos de transporte utilizados en los distintos ámbitos. Es destacable, en este sentido, que los ámbitos funcionales de Cataluña donde se declaran los gastos mensuales más bajos en transporte público son las Terres de Ponent y Terres de l'Ebre, áreas en las que los servicios de transporte público o bien son inexistentes o son deficientes.

9. Notas de reflexión sobre los datos de la Encuesta de Movilidad en las Terres de Ponent

Movilidades diferenciales por las ciudades y pueblos de las Terres de Ponent

Como en el conjunto de Cataluña, la movilidad personal muestra un perfil bien diferente de la movilidad ocupacional. Ésta viene condicionada por los flujos del trabajo y de los estudiantes. La movilidad ocupacional presenta una forma de dos puntas al día: una muy alta a primera hora de la mañana y una más pequeña, la mitad de la otra, por la tarde. Pero podemos decir que la movilidad personal es mucho más «plana» y podemos añadir que más «lenta» y, en especial podemos decir también que ocupa más «tiempo», y añadimos seguramente que ocupa más espacio de nuestros pueblos y ciudades. Esto implica una menor tensión por la trama urbana de la que generan los flujos ocupacionales, con menores costes derivados de la congestión y de los efectos del tránsito denso, como son los accidentes y el estrés. Al mismo tiempo también ofrece, esta movilidad continua, plana y larga, con forma de dos curvas suaves, una mayor ocupación urbana y, en consecuencia, una mayor seguridad de los espacios públicos. Además hay que recordar que, en conjunto, la movilidad ocupacional es menor que la movilidad personal. Hacer visible esta forma más «cívica», más diaria y tranquila, de menor impacto que la movilidad ocupacional, antes mencionada como obligada, es una de las lecciones derivadas de la encuesta, y ofrece todo un conjunto de pistas para políticas de movilidad en las ciudades catalanas ligadas a la administración del tiempo en la ciudad/territorio.

El fuerte peso del transporte privado

Es destacable que varios datos de la encuesta muestran el bajo porcentaje de utilización del transporte público en el ámbito funcional del ámbito de Ponent. Este déficit se corresponde con la falta de redes y servicios de transporte público, hecho que está relacionado, también, con la estructura del territorio y con la débil presencia de núcleos urbanos de mayor tamaño.

Otra de las cuestiones que ilustra la encuesta es el notable peso de la movilidad no motorizada, incluso en itinerarios al trabajo o estudio, y una mayor utilización de la bicicleta que en el resto de Cataluña. Aunque son datos pequeños con respecto al total de la movilidad, son diferenciales respecto al conjunto de Cataluña y significativos en las Terres de Ponent. Esta movilidad, de volumen general algo inferior al resto de Cataluña, es intensa pero más «corta» en los días laborables, e implica distancias más largas en los días festivos. Es como si la fuerte presencia de la movilidad de proximidad, no motorizada, clara en días laborables, utilizando el desplazamiento a pie y en bicicleta, se contrapusiese a un movimiento más largo los fines de semana. Queremos insistir en que la falta de un sistema de transporte público, amplio y general en el ámbito funcional de las Terres de Ponent marca su movilidad. En este sentido queremos citar, como una buena práctica de movilidad, la

creación del Consorcio del Transporte Público de Lleida, creado entre el DPTOP de la Generalitat de Cataluña y los ayuntamientos del área de Lleida, y que da respuesta a algunos de los problemas de la movilidad anteriormente comentados y que cohesionan el ámbito espacial y el tiempo de los ciudadanos en el entorno de la ciudad de Lleida. La experiencia del Consorcio ofrece un instrumento de mejora de la movilidad en el conjunto del área funcional del ámbito de Ponent.

- 1 Estos datos son aplicables al 95,8% de los desplazamientos de la población no profesional de la movilidad, puesto que los profesionales realizan un 4,2% de los desplazamientos en Ponent, lo que representa una media de 16,43 desplazamientos al día.
- 2 Esta relación de encadenamiento de los desplazamientos, uno de ellos de vuelta a casa desde un motivo personal, será destacable en las relaciones entre el ámbito metropolitano y el ámbito de Ponent, como se verá más adelante.

LA MOVILIDAD COTIDIANA EN EL ALT PIRINEU I ARAN

Antoni F. Tulla
Marta Pallarès-Blanch

Introducción

El Alt Pirineu i Aran presenta unas características extremas con relación al resto de ámbitos territoriales catalanes. Con una extensión de 5.775,6 km² representa el 17,99 % de la superficie total de Cataluña, mientras que la población del Alt Pirineu i Aran (69.325 habitantes en 2006) corresponde a sólo el 1,01% de todo el país. Cuando hablamos de movilidad, esta realidad plantea un gran contraste entre un territorio montuoso muy extenso y un poblamiento disperso, pero concentrado en pueblos y pequeñas ciudades de los valles principales y las vías de comunicación que transcurren paralelamente en ellos. El volumen de desplazamientos semanales (1,8 millones), aunque es reducido en números absolutos, se sitúa a más de un 15% por encima de la magnitud que le correspondería según la proporción de la población total. Ocurre algo semejante con el número de desplazamientos por persona cada semana. La media en Cataluña es de 22,62 desplazamientos por persona y semana, mientras que en el Alt Pirineu i Aran sube a 25,45, que representa un 12,5% más. Estas medias se elevan a 23,70 y 21,64, respectivamente, si no se tienen en cuenta los profesionales de la movilidad.

Nos encontramos, pues, con un área muy extensa en términos territoriales, con baja densidad de población (12 h./km²), en la que el poblamiento se ha concentrado en las capitales de comarca y los pueblos más grandes. En 2006, de los 77 municipios del ámbito, sólo había uno con más de 10.000 habitantes (La Seu d'Urgell, 12.533 h.), que representa

el 18,08% del total. Hay tres que tienen entre 5.000 y 10.000 habitantes, que contienen el 28,13% de la población. Hay 3 municipios de 2.000 a 5.000 habitantes (10,98%), 8 de 1.000 a 2.000 habitantes (16,73%) y 10 de 500 a 1.000 habitantes (11,43%). Estos 25 municipios de más de 500 habitantes, con un total de 59.154 habitantes actualmente, representan en conjunto el 85,33% de la población total. La tendencia a la concentración de la población ha aumentado especialmente desde la segunda mitad del siglo xx. De ese modo, 50 años atrás los 25 municipios de más de 500 habitantes del Alt Pirineu i Aran —sin las agregaciones de la década de los setenta— representaban el 50% de la población (Tulla, 1993). Actualmente, pues, los 52 municipios de menos de 500 habitantes únicamente concentran el 14,67% del total de la población. Podemos ver la distribución en la figura 1.

Así, en esta parte del Pirineo encontramos algún término municipal muy extenso, como por ejemplo Tremp (302,8 km²), y otros muy pequeños, como la Seu d'Urgell (15,4 km²). Dada esa diversidad territorial, es difícil establecer comparaciones. Aun así, hay que tener en cuenta dos características generales de estas áreas de montaña con valles muy cerrados: a) independientemente de que la superficie municipal sea amplia, casi toda la población se concentra en el núcleo principal, y b) cuando el término municipal es muy pequeño, una parte de la población de los municipios contiguos se localiza en el umbral del municipio más poblado. Estos hechos corroboran la estructura concentrada de la población en los valles principales.

1. La movilidad cotidiana del Alt Pirineu i Aran dentro de Cataluña

La movilidad en el Alt Pirineu i Aran es la más alta, en sentido relativo, de los siete ámbitos territoriales de Cataluña, junto con la del Camp de Tarragona, a pesar del elevado envejecimiento de la población y de que la tasa de actividad es de las más bajas de Cataluña. Aunque la población del Alt Pirineu i Aran representa únicamente el 1,01% de la población en Cataluña, le corresponde el 1,11% de la movilidad cotidiana, el 1,08% en los días laborables y el 1,19% en los días festivos. Lo que significa que el porcentaje de desplazamientos con relación al total de Cataluña es un 9% más alto del que le correspondería en función del porcentaje de población.

En 2001, la tasa de actividad en el Alt Pirineu i Aran era únicamente del 55,71% mientras que en Cataluña era del 58,38%. Sin embargo, en 2006, la tasa de desempleo era del 8,32% en Cataluña y únicamente del 4,44% en el Alt Pirineu i Aran. En el mismo año, la tasa de actividad femenina era en el Alt Pirineu i Aran del 45,68% y en Cataluña del 48,33%. En 2005, la población de 65