

relativo a la utilización de los medios de transporte, con una utilización mayoritaria del vehículo privado por parte de los hombres ocupados, mientras que las mujeres, los niños y los mayores suelen hacer un mayor uso del transporte público y de los modos no motorizados.

Con todo, un elemento altamente condicionante de la movilidad es la tenencia del permiso de conducir y, especialmente, la disponibilidad de vehículo privado, situación en la que solamente se encuentra la mitad de la población del ámbito barcelonés. Por tanto, el modelo de movilidad no solamente se configura a partir de las características territoriales y de la oferta de infraestructuras y servicios de transporte existentes, sino también por los rasgos personales de cada individuo y de cada colectivo.

- 1 Esta cifra tiene en cuenta todos los desplazamientos que se producen en la Regió Metropolitana de Barcelona, ya sean efectuados por personas residentes o por no residentes dentro de este ámbito. Con la excepción de los casos en los cuales se especifica lo contrario, a lo largo del artículo se ha desestimado el análisis de los desplazamientos realizados por las personas no residentes en la Regió Metropolitana, por el hecho de ser un porcentaje muy poco significativo con respecto al conjunto de movimientos registrados en toda la zona, aproximadamente un 1% del total.
- 2 Los datos de población corresponden al año 2006; los datos de las empresas corresponden al año 2002 y hacen referencia a la suma total de entidades empresariales según su régimen jurídico (IAE): persona física, sociedad anónima, sociedad limitada, comunidad de bienes, sociedad cooperativa y otros. Fuente: IDESCAT [en línea]. <<http://www.idescat.net>> [2008].
- 3 Aparte de la Regió Metropolitana de Barcelona, los otros ámbitos territoriales que se han tenido en cuenta en la realización del estudio son Comarques Gironines, Comarques Centrals, el Camp de Tarragona, Terres de l'Ebre, Terres de Ponent y el Alt Pirineu i Aran.
- 4 La conurbación central barcelonesa está formada por los municipios de Badalona, Barcelona, l'Hospitalet de Llobregat, Santa Coloma de Gramenet y Sant Adrià de Besòs.
- 5 Aquí se hace referencia a la velocidad real que, además de tener en cuenta la velocidad tecnológica que puede conseguir el medio de transporte, incluye todos y cada uno de los tiempos y las distancias que intervienen en el trayecto (MIRALLES-GUASCH, Carme. *Usos del temps i mobilitat*. Barcelona: Ajuntament de Barcelona, 2006, p. 44).

LA MOVILIDAD COTIDIANA EN LAS COMARQUES GIRONINES

Obdúlia Gutiérrez

1. Los desplazamientos de los gerundenses

En los últimos años, el ámbito de las Comarques Gironines ha sido uno de los ámbitos catalanes que más han crecido en población. Se ha pasado de 567.552 habitantes en 2001 a 673.351 en 2006, un crecimiento del 18,6%, más de

6 puntos por encima de la media de Cataluña (12,16%). Este incremento de población, junto con las frecuentemente enunciadas causas del aumento de la movilidad de las personas en todas las esferas de la vida y en todas las franjas de edad, ha comportado unos índices de movilidad cada vez más elevados¹.

Hasta ahora, la movilidad por motivos de trabajo y estudio se había analizado a partir de los datos extraídos de los censos y padrones de población y viviendas del Instituto Nacional de Estadística, que solamente recogen los desplazamientos por motivos de trabajo y estudios de los mayores de 16 años. Aunque ya existe una buena serie que va desde 1981 (la primera vez que se introduce en Cataluña la pregunta sobre el lugar de trabajo o de estudio) hasta el 2001, el análisis de la movilidad se ha reducido a una parte de los desplazamientos totales, y no la más importante, al menos en términos cuantitativos, como se verá más adelante.

La ampliación de la Encuesta de Movilidad Cotidiana 2006 (EMC) en toda Cataluña permite disponer por primera vez en las Comarques Gironines de una muestra muy amplia que, además de actualizar la información, extiende el campo de análisis y aporta información importante sobre el tipo de movimiento que se produce, sobre cómo y dónde se produce y sobre las características de la población que lo realiza. La falta de datos comparables reduce el análisis a una primera descripción de la situación de partida. Esperemos que en próximas ediciones la EMC también considere las Comarques Gironines y se pueda contar con más elementos de estudio que permitan marcar las evoluciones dentro del mismo ámbito y compararlas con las de los otros territorios.

Una primera extrapolación de la muestra en las Comarques Gironines indica que el 91,5% de la población (de 4 años de edad en adelante) sale cada día de casa y realiza algún tipo de desplazamiento en día laborable. Como la población de análisis es de 643.963 individuos, esto representa un volumen de más de 588.000 personas que se desplazan. Por lo tanto, la población no móvil es únicamente de 54.981 personas.

Cada persona realiza más de un movimiento diario y el número de desplazamientos totales se eleva a 2.049.407, lo que supone una media de 3,48 desplazamientos por individuo móvil en día laborable y de 3,18 si se tiene en cuenta toda la población de 4 años en adelante. Un dato que está por debajo de la media catalana (3,38), muy marcada por la alta movilidad de la Regió Metropolitana de Barcelona.

Estas cifras experimentan un descenso cuando se trata de días festivos, con un 76,9% de desplazados. En números absolutos estamos hablando de 1.447.875 desplazamientos, una reducción del 29,3%

en relación con los de los días laborables. Aunque disminuye sensiblemente el número de desplazamientos, no ocurre lo mismo con el número de individuos móviles, que pasa a ser de 495.451, sólo un 15,9% menos que en días laborables. En resumen supone, por lo tanto, una reducción de la media desplazamiento/persona/día, que es de 2,92 en cuanto a los individuos móviles y de 2,25 con respecto a la población total.

1.1. ¿Qué motiva los desplazamientos?

Dos grandes categorías diferencian la movilidad: la motivada por la ocupación, que durante mucho tiempo se ha denominado movilidad cotidiana obligada (por motivos de trabajo o estudio), y un grupo más amplio que incluye todas las otras motivaciones bajo el epígrafe de movilidad personal. En la tabla siguiente puede verse la distribución de los desplazamientos de los gerundenses en función del motivo del desplazamiento.

La movilidad ocupacional, pese a lo que podría parecer por el hecho de ser uno de los movimientos diarios más predecibles y con un grado de recurrencia más importante, no es la que origina el número más elevado de desplazamientos (otra cosa sería el número de individuos que se mueven). Se sitúa visiblemente por debajo de la movilidad personal, con un 46,6% de los desplazamientos si también se contabilizan los regresos a casa.

Por otro lado, la movilidad personal corresponde al 53,4% de los movimientos, distribuidos difusamente en función de los diversos motivos que los pueden ocasionar. Hay que destacar sin embargo, sin tener en cuenta la vuelta, la movilidad que comporta el ir a comprar, específicamente cuando se ha de hacer cotidianamente (7,1%), que es casi equiparable incluso con la movilidad que se produce por motivos de estudio. Otro grupo importante es la movilidad por «ocio/paseo/visitas a amigos o familiares», que, considerada en conjunto, corresponde a un 10,7% de los desplazamientos en días laborables. Finalmente, el epígrafe «acompañar a personas» acumula también un porcentaje destacable, un 4,2% de los flujos, que habría que relacionar en buena parte con la dependencia de los movimientos escolares que se producen.

La movilidad personal, sin embargo, alcanza unos porcentajes más elevados en sábados y días festivos, evidentemente, cuando acapara el 89,8% del total frente a un 10,2% de movimientos relacionados con la ocupación. En estos días, las salidas por motivos de «ocio/paseo/visitas a amigos o familiares» agrupan el 30% y las compras, cotidianas o no, llegan al 9,3%. En números absolutos esto quiere decir, por ejemplo, que el volumen de desplazamientos por motivos de ocio y diversión o por ir a pasear se duplica con relación al que se produce en días laborables.

La mayoría de los desplazamientos comporta un movimiento de vuelta al lugar de origen. Este hecho marca la pendularidad de los movimientos: la vuelta a casa supone más del 47% de todos los desplazamientos, tanto en días laborables como en días festivos. En cuanto a los motivos personales, en días laborables un 87,2% de los desplazamientos van acompañados de un movimiento de vuelta. Este porcentaje es del 91, 5% cuando se trata de días festivos. En el caso de los motivos ocupacionales, los porcentajes se sitúan en el 89,3% y el 92,6% respectivamente. Esto demuestra que existe un alto grado de retorno en todos los desplazamientos que se producen, con un porcentaje algo más elevado en cuanto a los desplazamientos que se generan por motivo ocupacional y en día festivo.

1.2. Adónde se producen los desplazamientos: la autocontención municipal y la autocontención del ámbito territorial

Que los municipios han dejado de ser unidades básicas funcionales en las que se producen las principales relaciones de la vida cotidiana hace ya tiempo que se sabe y se está analizando. Ahora bien, otra cosa es el nivel de aceleración que ha sufrido este fenómeno en la última década, con todas sus causas e implicaciones. Puede afirmarse que es la primera vez que se dispone de una información sobre las Comarques Gironines que, como se ha señalado anteriormente, permite cuantificar este fenómeno más allá de la movilidad por motivos de trabajo o de estudio.

Así, según la EMC 2006, del total de desplazamientos realizados por la población gironesa, 1.372.826 tienen origen y destino en el mismo municipio, es decir, se realizan sin salir del propio término.

Si calculamos los casos en los cuales el municipio de origen del desplazamiento coincide con el de residencia, obtenemos el grado de autocontención municipal. Este parámetro, junto con el grado de apertura, que es el opuesto, ha sido utilizado como indicador de las relaciones intermunicipales y de la superación funcional de los límites administrativos. En el caso de las Comarques Gironines la media de autocontención municipal en días laborables es del 65,8%, mientras que en días festivos se reduce al 55,7%, cifras que representan un importante volumen de flujos de relación intermunicipal. Un fenómeno que no ha parado de crecer en los últimos años a partir de la difusión sobre el territorio de la residencia, de los lugares de trabajo, de los servicios²...

Por otro lado, en números absolutos y para el total de las comarcas de Girona, se produce casi una equiparación en cuanto a la cantidad de desplazamientos que se efectúan fuera del municipio de residencia en días laborables y en días festivos:

701.767 y 640.883 respectivamente. Una consecuencia de este hecho sería una presión similar sobre la red viaria interurbana independientemente del día de la semana.

En cuanto a la autocontención global del ámbito territorial, el 96% de los movimientos efectuados en días laborables por la población residente tiene lugar dentro de las mismas Comarques Gironines, con pequeñas variaciones si se trata de movilidad ocupacional o personal. Pese a ello, hay que subrayar que los desplazamientos personales presentan una mayor tendencia a efectuarse dentro de este ámbito que los ocasionados por motivos de trabajo o por los estudios. En consecuencia, solamente un pequeño porcentaje de los desplazamientos realizados por los residentes de las comarcas de Girona —el 3,7%— son de conexión con algún otro territorio catalán, y un porcentaje casi simbólico con relación al total —el 0,3%— corresponde a los desplazamientos que efectúa la población gerundense totalmente fuera del ámbito. El aspecto que hace referencia a las relaciones de las Comarques Gironines con otros ámbitos territoriales se analiza más ampliamente en un apartado posterior.

1.3. ¿Cómo y cuándo se realizan estos desplazamientos?

Un elemento clave en el análisis de la movilidad es conocer en qué medio de transporte se producen los desplazamientos. Se considera un indicador principal de las pautas y del comportamiento de la población y de las infraestructuras de transporte existentes. Así, en las Comarques Gironines, un 41,6% de los desplazamientos de los gironeses en días laborables se realizan con modos no motorizados, lo que básicamente quiere decir a pie o, casi de una manera testimonial, en bicicleta. Este porcentaje puede considerarse bajo —la media catalana se sitúa en el 45,1%—, y más teniendo en cuenta, como se ha mencionado anteriormente, que un 65,8% de los desplazamientos (1.347.417) se realiza dentro del municipio de residencia, hecho que nos haría pensar más bien en un tipo de movilidad no motorizada, especialmente en ciudades pequeñas y medianas como las gironesas, en las que la posibilidad de realizar desplazamientos caminando o en bicicleta son más factibles por las distancias que se han de recorrer. Los problemas que genera este hecho —la congestión urbana, la falta de aparcamientos, los índices de accidentalidad, así como la preocupación por la reducción de emisiones de CO₂— hacen que muchas ciudades y pueblos estén introduciendo lentamente medidas concretas y planes de movilidad para favorecer los desplazamientos urbanos no motorizados.

En comparación con los desplazamientos a pie o en bicicleta, un 58,4% de los

viajes se efectúa con modos motorizados, entre los cuales destaca de manera absolutamente preponderante el transporte privado, con un 54%. Frente a este porcentaje, el transporte público solamente aporta el 4,4%, cuando la media catalana es de 40,6% y de 14,3% según un tipo de transporte u otro. En días festivos, los valores se distancian todavía más y el transporte privado acapara casi el 61% de todos los desplazamientos de los gerundenses, mientras que el transporte público se reduce a la mínima expresión, el 2,2%.

En este sentido son significativos los datos de la EMC de las Comarques Gironines, según los cuales el 76,4% de la población con edad de conducir tiene algún tipo de permiso de conducir y el 62,1% de la población total afirma tener vehículo propio. A esta información puede añadirse el grado de ocupación media del coche: 1,2 personas en día laborable y 1,35 en día festivo, hecho que sirve para subrayar la escasa eficiencia en el uso del vehículo privado.

Resulta evidente que las ciudades y los pueblos se han expandido y extendido por el territorio, con unas periferias que han ido configurándose como ensanches y otras formas de urbanización poco densas, como polígonos industriales y todo tipo de actividades y servicios. Las acciones cotidianas (trabajar, estudiar, comprar, divertirse, realizar gestiones...) se realizan independientemente del lugar de residencia y cada vez efectuando trayectos más largos.

Estos movimientos se apoyan en una red viaria, interurbana pero también urbana, diseñada prioritariamente para el coche. En definitiva, penaliza los desplazamientos no motorizados y resulta patente que los desplazamientos que se dejan de realizar a pie los capta mayoritariamente el vehículo privado. Son muchos los estudios que demuestran que la urbanización en baja densidad genera grandes problemas para el transporte público, que es incapaz de prestar servicio a territorios tan amplios y con población dispersa, lo mismo que sucede en general con los servicios públicos, que siempre necesitan una masa crítica importante para ser eficientes.

Como puede observarse en la tabla 2, de los 90.151 desplazamientos que se efectúan con servicio público los días laborables, el transporte escolar es el que aporta el peso más significativo, el 27,8% de este total. El autobús urbano contribuye con el 19,9% y el interurbano con el 15,9%. El tren de cercanías y el regional representan el 18,9% y 3,3% respectivamente (evidentemente, el grupo de desplazamientos que se efectúan en metro, tranvía y FGC —un 3,3% sumados—corresponde exclusivamente a los viajes que los gerundenses realizan fuera del ámbito de las Comarques Gironines).

No obstante, la evaluación del peso de la movilidad en transporte público puede quedar sesgada si no se tiene en cuenta también la oferta existente. Y desde este punto de vista, las Comarques Gironines disponen de una red de transporte público, de autobuses urbanos e interurbanos, de ferrocarriles regionales y de cercanías territorialmente desigual y que difícilmente cubre las necesidades cotidianas de movilidad. Así, la población gerundense encuestada manifiesta como primera causa del uso del transporte privado la falta de alternativa para desplazarse en transporte público. Por lo tanto, el costo más elevado que supone el transporte privado para sus usuarios (el gasto medio mensual expresado es de 96 euros para el coche y 20 euros para el transporte público), o la falta de aparcamientos y la congestión difícilmente pueden disuadir a muchos conductores de utilizar el vehículo privado.

El transporte público interurbano por carretera en las Comarques Gironines funciona en gran medida radialmente a partir de dos centros principales: Girona y Figueres (que por otro lado, son los dos únicos que están conectados eficientemente por ferrocarril, ya que la línea de Blanes es casi testimonial). Aparte de esta lógica radial, solamente el sistema urbano que se configura entre Palafrugell y Sant Feliu de Guíxols cuenta con una oferta de transporte público propia y significativa.

El problema principal del transporte público radica no tanto en la existencia de recorridos sino, básicamente, en las frecuencias de paso, que hacen que el autobús sea, en una gran parte de las conexiones, totalmente ineficiente para los desplazamientos cotidianos de la mayoría de la población. En este sentido, habrá que esperar la siguiente EMC del ámbito de Girona para ver la incidencia que puede estar teniendo la creación del Consorcio del Transporte público del área de Girona, ya que afecta a la zona donde se produce la concentración más elevada de desplazamientos dentro de las Comarques Gironines. El Consorcio, recién constituido en verano de 2006, tiene como finalidad coordinar el sistema de transporte público de viajeros en el ámbito de influencia más inmediato de Girona, formado por una parte importante de los municipios de las comarcas del Gironès, el Pla de l'Estany y la Selva. La creación de dicho consorcio ha supuesto una mejora en los recorridos y las frecuencias de paso de líneas ya existentes, urbanas e interurbanas, y la instauración de algunas rutas nuevas. El área se ha dividido en una zona central y seis zonas concéntricas que afectan hoy en día a un total de 46 municipios. La entidad, no obstante, todavía está trabajando en la elaboración de un sistema tarifario común y en las propuestas de coordinación relativas a la integración de los servicios ferroviarios en el sistema de transporte público colectivo.

En cuanto al transporte urbano, tal como se ha dicho, son pocas las ciudades que disponen de líneas urbanas de autobús: Girona y los municipios de su entorno inmediato, Blanes, Lloret de Mar, Figueres, Olot, Sant Feliu de Guíxols y Calonge. Fuera del servicio metropolitano de Girona, su incidencia en la movilidad total es más bien escasa.

En cuanto al ferrocarril, se dispone de tres líneas que afectan a las Comarques Gironines: Barcelona-Puigcerdà, Barcelona-Portbou, que funcionan con una lógica de escala regional o estatal-internacional, y el recorrido final de la línea que desde Barcelona recorre el Maresme hasta Maçanet-Massanes. Su función es cubrir principalmente los desplazamientos de conexión con otros ámbitos de la comunidad autónoma catalana, especialmente el metropolitano. La inexistencia de un tren de cercanías que preste servicio a la zona hace que el regional realice una doble función, aunque solamente cuatro estaciones se ven favorecidas por la parada del Cataluña Exprés, que es el que pasa con más frecuencia.

Es el ferrocarril, pues, el que hace que existan unos porcentajes mucho más altos en el uso del transporte público en los desplazamientos de conexión con otros ámbitos. En cuanto a estos flujos de relación con otros territorios, un 21,6% utiliza el transporte público, en comparación con el 3,7% correspondiente a los desplazamientos internos, como puede verse en la tabla siguiente. Evidentemente, el porcentaje más elevado, el 28,7% de fuera del ámbito de las Comarques Gironines (en números absolutos irrelevante en relación con el total) corresponde básicamente a los movimientos que permite toda la red de transportes de Barcelona.

La escasa oferta de transporte público favorece que el 95,2% de los desplazamientos de los gerundenses se caractericen por ser unimodales, es decir, utilizan un único medio de transporte, mientras que solamente un 3,9% son bimodales y un 0,9% trimodales o más. En el caso de los desplazamientos realizados con más de una etapa o multimodales, los que combinan el transporte privado con un modo no motorizado son los más frecuentes.

En días laborables, la movilidad ocupacional, como puede observarse en los gráficos siguientes, es la que hace un mayor uso de los modos motorizados. Un 63,1% de los desplazamientos por motivos de trabajo o estudios se efectúan en transporte privado y un 6,2% en transporte público, en comparación con el 46% y el 2,8%, respectivamente, que corresponden a los desplazamientos personales. Así, más de la mitad de los desplazamientos por motivos personales se realizan a pie.

Puede decirse que la movilidad por motivos personales responde

mayoritariamente a una lógica de proximidad —el 65,6% de los desplazamientos no motorizados obedecen a cuestiones personales—, mientras que los desplazamientos por motivos ocupacionales representan los viajes más largos. Básicamente, el lugar trabajo es el que ha sufrido una mayor disociación del lugar de residencia.

1.4. La dimensión horaria de los desplazamientos

Si se analiza la dimensión horaria, los desplazamientos en día laborable por motivos de compra cotidiana —uno de los motivos personales que, como se ha visto, ocasiona más viajes— son los que tienen de media menos duración: 12,3 minutos. En cambio, el acceso a los servicios de salud (médico/hospital) obliga a realizar unos desplazamientos más largos, de 22,5 minutos de media. Ir a trabajar estaría en una posición intermedia, con 15,9 minutos de media por desplazamiento.

La duración media de los desplazamientos en conjunto varía bastante en función de si se trata de movimientos que se realizan dentro del mismo municipio de residencia o si se tiene como destino otro municipio. En cuanto a los movimientos intermunicipales, la media en días laborables es de casi 25 minutos, mientras que en el caso de los movimientos intramunicipales esta media se reduce a la mitad, unos 12 minutos. En días festivos la población se permite realizar desplazamientos más largos y se pasa a 31,5 y 15,7 minutos según si son movimientos intermunicipales o intramunicipales. El incremento de los flujos intermunicipales comporta claramente un mayor gasto de tiempo, un costo añadido a las otras consecuencias negativas del fenómeno.

Otra consideración temporal hace referencia a la franja horaria en la que se produce el inicio de los desplazamientos. En días laborables, los flujos por motivos ocupacionales son los que generan las puntas más acusadas y, por lo tanto, más conflictivas a causa del uso mayoritario del transporte privado. Los gráficos siguientes muestran que de 7 a 9 h es el punto de máxima concentración de movimientos ocupacionales, que coincide con la entrada en el trabajo y en el lugar de estudio. En este momento se producen casi la mitad de todos los desplazamientos que se efectúan durante el día por este motivo (235.000 desplazamientos). De 14 a 16 h, pero ya de forma mucho más reducida (108.000 desplazamientos), es el otro momento más destacado de ida al lugar de trabajo o estudio. La vuelta a casa desde el motivo ocupacional tiene una distribución menos concentrada y se extiende más durante toda la tarde, aunque con unas puntas máximas de 13 a 14 h y de 17 a 18 h.

Los desplazamientos por motivos personales no generan puntas tan

acusadas. El inicio de estos movimientos se retrasa en relación con los motivos ocupacionales y marca un primer máximo entre las 9 y las 11 h (con unos 114.000 desplazamientos). Por la tarde se produce el momento más importante en cuanto al volumen total de estos flujos, con un máximo de 17 a 19 h (137.000 desplazamientos). La vuelta a casa desde el motivo personal puede decirse que utiliza las franjas horarias que quedan menos ocupadas y se trata de los desplazamientos que se alargan hasta más tarde, con un máximo por la tarde de 19 a 21 h.

El conjunto de todos los desplazamientos, ocupacionales y personales, de ida y vuelta, marca la franja de 7 h a 21 h, con concentraciones siempre en el entorno o por encima de los 100.000 movimientos. De 8 a 9 h, de 13 a 14 h y de 17 a 18 h son las horas con volúmenes mayores, especialmente la última hora de la tarde, que se alarga hasta las 20 h. Son también las horas más significativas y más problemáticas para la utilización del vehículo privado.

Hay que decir, no obstante, que estos comportamientos, vistos de manera general, son los que se repiten en el conjunto del territorio catalán, ya que los horarios laborales, escolares y comerciales son similares en toda la comunidad autónoma.

1.5. ¿Quién realiza los desplazamientos?

Las características de la población que se desplaza (el género, la edad o la situación profesional) son otras variables que en principio no han de tener un comportamiento diverso en las Comarques Gironines en relación con el del resto de Cataluña. En todo caso, en comparación con otros ámbitos, podrían existir pequeñas variaciones en función, por ejemplo, de las tasas de actividad de la población.

Todos los segmentos de población, teniendo en cuenta la móvil y la no móvil, están por encima de la media de 3 desplazamientos al día a excepción de la población de 65 años en adelante, es decir, de la población jubilada y pensionista. El resto de grupos se mueve entre los 3 y los 3,49 desplazamientos al día. Se observa que existe una mayor movilidad en el grupo de las mujeres de 30 a 64 años y en el de las niñas de 4 a 15 años. Pero, visto en conjunto, la media de desplazamientos diarios apenas varía entre hombres y mujeres: 3,16 y 3,20, respectivamente. Por otro lado y según la situación profesional, los activos ocupados y los estudiantes son los que efectúan de media más movimientos.

Los hombres son los que más se mueven por temas ocupacionales: el 53,1% de sus desplazamientos son debidos a esta causa. En cambio, las mujeres destinan

el 60% de los movimientos a temas personales, que alcanzan un 65,2% en la franja de los 30 a los 64 años de edad, lo que deja patente las diferencias por sexo en las tasas de actividad y una actividad más elevada de dedicación femenina a las tareas familiares. Por otro lado, la edad escolar y la de jubilación son las que menos acusan la diferencia de sexos (la primera por motivos ocupacionales y la segunda por motivos personales). De la misma manera, no se observa ninguna diferencia entre sexos en cuanto a la variable profesional (es decir, según si las personas están ocupadas o no).

Las diferencias son realmente significativas a la hora de analizar quién utiliza un modo de transporte u otro. Los hombres utilizan el transporte privado en un 60% de los desplazamientos, mientras que las mujeres solamente lo hacen en un 48,1%. En cualquiera de las franjas de edad establecidas, el hombre supera a la mujer en el uso de este modo de transporte. En cambio, la mujer se desplaza más con modos no motorizados y en transporte público. El único grupo femenino que supera la media masculina en el uso del vehículo privado es el de 16 a 20 años (60,1% de los movimientos). Las mujeres a partir de 65 años, el segmento de población que ha tenido menos acceso al permiso de conducir y al vehículo propio, son las que realizan más desplazamientos a pie (78,8%). En el otro extremo se sitúa el grupo masculino de 30 a 64 años, que solamente utiliza medios no motorizados en un 28,6% de los desplazamientos. El uso del transporte público tiene los porcentajes más elevados entre los escolares y estudiantes, especialmente de entre 4 y 15 años, y también entre las mujeres de 16 a 29 años.

2. Los desplazamientos y las relaciones territoriales

La información que se analiza en este apartado hace referencia, por un lado, al volumen y al carácter de los desplazamientos que relacionan las Comarques Gironines con los otros ámbitos territoriales de Cataluña y, por otro, con los movimientos que se efectúan dentro de la misma demarcación en el nivel de desagregación que permite la muestra, el comarcal.

El total de desplazamientos que se producen en el conjunto de este ámbito, independientemente del lugar de residencia de los protagonistas, es de 2.143.938 en día laborable, un 4,6% más que los realizados exclusivamente por los residentes gerundenses. En día festivo estos desplazamientos pasan a ser 1.764.649, un 21,9% más si se comparan también con los desplazamientos totales de la población gerundense, una diferencia en este caso mucho más destacable y que tiene que

ver con la atracción de este ámbito como espacio turístico y de ocio a escala de Cataluña.

Del total de flujos que tienen como base las Comarques Gironines, un 7,6% son de conexión con algún otro ámbito, es decir, tienen su origen o su destino en un ámbito territorial diferente. Este porcentaje se eleva al 17,6% en días festivos por el motivo que se ha mencionado anteriormente. Pero más allá de estos datos de carácter general, puede tener un cierto interés hacer un análisis más concreto de hacia dónde van y de dónde vienen estos movimientos, que es lo que veremos a continuación.

2.1. Las relaciones de las Comarques Gironines con el resto de Cataluña

Los ámbitos con más relación con Comarques Gironines son perfectamente previsibles si tomamos como base el funcionamiento de la Cataluña actual. Así, como puede observarse las figuras 8, 9 y 10, hay que destacar la importancia de la Regió Metropolitana de Barcelona, que centraliza el 90% de los desplazamientos externos vinculados con las Comarques Gironines. Muy por debajo quedan las Comarques Centrals que, pese a ello, sobresalen en relación con el resto de ámbitos de la comunidad autónoma catalana. Las relaciones con este espacio, favorecidas por el eje transversal, es previsible que vayan adquiriendo un mayor peso en los próximos años, con la apertura del túnel de Bracons entre la Garrotxa y Osona.

La Regió Metropolitana de Barcelona y las Comarques Centrals sobresalen tanto en días laborables como en días festivos, pero en este último caso prácticamente se duplica el número de desplazamientos. Del resto de territorios, solamente en los pocos desplazamientos en relación con el ámbito de Ponent la movilidad en días laborables es superior a la de los días festivos. También se ha de destacar, pese a que se trata de un número reducido de desplazamientos, la relación de las Comarques Gironines con territorios de fuera de Cataluña, relación que oscila alrededor del 3% y del 5% del total de desplazamientos en días laborables y en días festivos respectivamente, unas cifras por encima de las de algunos ámbitos de la comunidad autónoma, hecho que se explica seguramente por los vínculos transfronterizos, que son muy fuertes en algunas de las comarcas implicadas.

En cuanto a los motivos de estos desplazamientos, en días laborables se pueden observar notables diferencias según los ámbitos territoriales. Existen unos porcentajes más importantes de desplazamientos motivados por razones laborales en las áreas física o funcionalmente más alejadas de las Comarques Gironines, es decir, Terres de l'Ebre y Ponent. En cambio, en cuanto a las áreas más próximas o bien conectadas

con Girona, existe o bien un equilibrio o bien una proporción más elevada de movimientos que son debidos a motivos personales.

Por otro lado, si se observan los mismos datos en días festivos, las diferencias entre los ámbitos quedan bastante matizados por el hecho de que la abrumadora mayoría de los desplazamientos que corresponden a motivos personales. Solamente en las Comarques Gironines (9,7%) y las Comarques Centrals (7,4%) los motivos laborales mantienen todavía una cierta relevancia, pero sin superar en ningún caso el 10% del total.

2.2. Los flujos comarcales

Los desplazamientos que realizan los gerundenses son mayoritariamente dentro de la misma comarca, tanto en días laborables como en días festivos. En el primer caso la autocontención siempre se encuentra por encima del 80% —y en bastantes casos se acerca al 90%—, y en el segundo caso se supera el 70% en todas las comarcas (el radio de los movimientos por motivos de ocio parece ser mayor). La mayor autocontención se observa en el Alt Empordà —hecho que probablemente se explica por unos mercados de trabajo comarcales muy bien definidos y por el peso de la economía agraria, así como por una buena oferta de ocio— y el menor grado de autocontención se registra en el Pla de l'Estany, una comarca muy vinculada a Girona ciudad y a sus dinámicas.

Otro dato de este mapa que puede tener un cierto interés es la diferencia de autocontención comarcal entre días laborables y festivos. La autocontención siempre es menor en días festivos, durante los cuales la gente se mueve más. En este sentido, el Gironès destaca porque tiene menos autocontención, hecho que quizás responda a las dinámicas características de áreas metropolitanas.

La autocontención municipal —es decir, cogiendo como ámbito de la autocontención el municipio y no la comarca— siempre es, lógicamente, más reducida que la comarcal. Todos los valores en día laborable están por debajo del 70%, a excepción de la Selva (71%), mientras que en día festivo no se supera el 60% de autocontención, excepto en el Ripollès (61,6%), y se reduce hasta el 46% en el Pla de l'Estany.

Teniendo en cuenta todos los desplazamientos identificados dentro de las Comarques Gironines, tanto de los residentes como de los no residentes, se observa que también la gran mayoría de desplazamientos se realizan dentro de los límites de la región, siempre por encima del 80% del total de los movimientos en días laborables. Ahora bien, las diferencias son cualitativamente significativas, ya que permiten intuir la importancia de un área urbana central que se va consolidando entre

el Gironès, el Pla de l'Estany y la Selva, y por eso los desplazamientos internos en estos casos son relativamente menores.

Este análisis se reafirma si se observa que los desplazamientos de conexión de las dos primeras comarcas con otras comarcas también son porcentualmente elevados. En cuanto a la Selva, el comentario ha de ser más exacto. Los datos dejan entrever la dualidad de este territorio, con una parte de llanura y de costa que presenta unos vínculos muy sólidos con la Regió Metropolitana de Barcelona, y otra parte de llanura y de interior que está más vinculada a Girona. La primera parte de esta afirmación también sirve para el Ripollès, que sobresale con un porcentaje significativo de desplazamientos fuera de las Comarques Gironines, hecho que corresponde a una tendencia muy conocida de recorrer hacia el sur el eje que abre el Ter.

La hipótesis del área urbana como fenómeno consolidado también se confirma si en el gráfico siguiente se observa el peso del Gironès en el total de los desplazamientos de las siete comarcas y teniendo en cuenta solamente los desplazamientos intercomarcales. Por un lado, en cuanto al total de desplazamientos, esta comarca representa poco más de uno de cada cuatro desplazamientos (26,3%) —una proporción similar a su peso poblacional—; por otro lado, en cuanto a los desplazamientos intercomarcales esta comarca acumula bastante más de un tercio (38,7%). Lo mismo sucede en el Pla de l'Estany, aunque tiene un total de desplazamientos mucho menor. En el resto de comarcas, estos porcentajes o bien no varían apenas o bien varían en sentido inverso a los del Gironès, ya que el porcentaje de desplazamientos intercomarcales queda bastante por debajo.

Los días festivos el número de flujos baja de manera importante, pero no varían tanto las características en relación con las de los días laborables. Si bien la media de los desplazamientos intracomarcales —internos— desciende del 85% al 79,3%, los diferentes comportamientos comarcales se mantienen bastante similares. Se constata la importancia del área urbana de Girona, así como de los vínculos de la Selva y el Ripollès con otros ámbitos territoriales. Pero en estas dos comarcas sí que existe una sutil diferencia con los días laborables, ya que en los desplazamientos de conexión tienen un mayor peso los que se realizan hacia otras comarcas de Girona que los que se realizan hacia otros ámbitos territoriales. Es decir, los datos relativos parecen indicar que en días festivos los ciudadanos de la Selva y el Ripollès son los que más tienden a moverse dentro de la misma región de Girona, mientras que el resto de comarcas «aprovechan» estos días para visitar otros ámbitos.

Los datos de la tabla 8, que expresa el cruce de todas las comarcas, consolidan también la idea del peso del área urbana de Girona. Sin tener que analizar las cifras en detalle, lo que se observa a grandes rasgos es el peso de la relación entre las comarcas implicadas en el área y la importancia del vínculo ocupacional por encima del personal. Pero también resulta evidente la atracción que ejerce el Gironès sobre el conjunto de comarcas, que siempre está muy por encima de la relación con cualquier otra comarca.

Desde fuera de la región de Girona, las principales comarcas de origen de los desplazamientos hacia esta región son también perfectamente previsibles: como puede observarse en la tabla 9, el peso de la Regió Metropolitana de Barcelona y la lógica de la proximidad son ineludibles. El Barcelonès, el Maresme y el Vallès Oriental confirman esto. Solamente los flujos procedentes del Vallès Occidental y de Osona parecen alterar parcialmente esta lógica, ya que existen más desplazamientos desde la primera región, más alejada, que desde la segunda. Sin lugar a dudas, la diferente potencia demográfica de una y otra y las diferencias de accesibilidad, que seguramente penalizan a Osona, dan respuesta a estos datos.

2.3. Los desplazamientos comarcales y los modos de transporte

Finalmente, una última perspectiva de análisis a escala comarcal es la de los modos de transporte utilizados. De los gráficos que pueden verse a continuación, el hecho que destaca por encima de todo es el predominio casi absoluto del transporte privado. A pesar de ello, existen diferencias relevantes entre comarcas, en buena parte derivadas de la estructura urbana y laboral.

En el caso de los desplazamientos intercomarcales y en días laborables, la movilidad es acaparadoramente privada, y se sitúa en todos los casos por encima del 80%, y la no motorizada es, lógicamente, testimonial. El transporte público solamente alcanza cifras significativas en el Alt Empordà y en el Gironès, donde la primacía de un centro urbano con una red importante de transporte público resulta más evidente. Probablemente el hecho diferencial determinante con relación a otras comarcas sea el servicio ferroviario, y por ello el porcentaje más alto de uso del transporte público entre dos comarcas es entre el Gironès y el Alt Empordà.

Tal vez la información más interesante que ofrecen estos datos es la indicación de una insuficiencia del transporte público con lógica metropolitana. Si no fuese porque este tipo de servicio no es satisfactorio, no se entendería que las intensas relaciones que se han visto entre el Gironès, el Pla de l'Estany y la Selva no den unos porcentajes de movilidad en transporte público mucho más elevados.

La tabla 10 permite confirmar esta afirmación, los desplazamientos entre otras comarcas son los que presentan unos porcentajes de uso del transporte público más elevados: Alt Empordà-Selva, Baix Empordà-Gironès (que dispone de una mejor frecuencia y cobertura de transporte público), Gironès-Garrotxa...

Los desplazamientos intracomarcales presentan, como es lógico, una relación bastante más equilibrada entre los diferentes modos de transporte. O dicho de otro modo, adquieren una gran importancia los desplazamientos no motorizados, como ir a pie. Son movimientos a menudo dentro de un mismo municipio y, por lo tanto, caminar o ir en bicicleta se convierten en maneras posibles y eficientes de desplazarse. En este caso, el modo que resulta más testimonial es el transporte público, ya que existen muy pocas redes —ninguna ferroviaria— de carácter o con lógica comarcal.

Por otro lado, en días festivos, el cambio más destacable es precisamente el descenso de la movilidad no motorizada. Seguramente esto también indica que los desplazamientos de fin de semana intramunicipales se realizan en un radio mayor, y parecería que en estos casos el transporte público pierde prácticamente toda su eficiencia.

3. Conclusión

La extrapolación de la muestra de la EMC 2006 ha permitido cuantificar el número de desplazamientos totales que efectúan los gerundenses, que superan los 2 millones en días laborables y los 1,4 millones en días festivos. Se obtiene así una media de 3,18 desplazamientos por persona y día, dato que está por debajo de la media catalana (3,38), muy marcada por la alta movilidad de la Regió Metropolitana de Barcelona. Pero los desplazamientos que tienen lugar en las Comarques Gironines son bastante más elevados si se contabilizan también los que realizan los no residentes. Estos suponen, en sábados y días festivos, un incremento de casi un 22%, hecho que se explica por la atracción del ámbito como espacio turístico y de ocio a escala de toda la comunidad autónoma catalana.

La movilidad personal es la que motiva más desplazamientos, pero son los flujos por motivos ocupacionales los que generan las puntas más acusadas y más conflictivas, ya que se concentran en unas horas determinadas del día y utilizan mayoritariamente el transporte privado. En conjunto, más del 58% de los viajes que realizan los gerundenses en días laborables se efectúan con modos motorizados, con un peso totalmente preeminente del coche. El transporte público alcanza solamente el 4,4% del total, 10 puntos por debajo de la media de Cataluña. En días festivos, los valores son todavía más extremos.

Esta preeminencia del transporte privado en detrimento de los desplazamientos a pie y en transporte público es un hecho que está relacionado con la creciente dispersión urbana, que se ha hecho muy patente en la última década en las Comarques Gironines, y con una red de transporte público, de autobuses urbanos e interurbanos, de ferrocarriles regionales y de cercanías territorialmente desigual y que no cubre las necesidades cotidianas de movilidad. El transporte público solamente alcanza unos porcentajes de uso más significativos en los desplazamientos hacia otros ámbitos territoriales.

La Regió Metropolitana de Barcelona centraliza el 90% de los desplazamientos externos vinculados con las Comarques Gironines. El segundo ámbito que sobresale con relación al resto es las Comarques Centrals. Entre estos vínculos hay que destacar especialmente el número de desplazamientos que se producen en días festivos, que se llegan a duplicar en comparación a los que se producen en días laborables.

Finalmente, el análisis comarcal de los flujos hace evidente la atracción que ejerce el Gironès sobre el conjunto de comarcas del ámbito y refleja el alcance de un área urbana central que se va consolidando entre el Gironès, el Pla de l'Estany y un extremo de la Selva. Con relación a esta última comarca, los flujos reflejan la dualidad de este territorio, con una parte de llanura y de costa que presenta sólidos vínculos con la Regió Metropolitana de Barcelona, y con otra parte de llanura y de interior que se vincula directamente con Girona. El Ripollès sería la otra comarca que escaparía a esta atracción directa y mantendría también un porcentaje significativo de desplazamientos fuera del ámbito, recorriendo hacia el sur el eje que abre el río Ter.

Por otro lado, una información significativa que ofrecen los datos es la indicación de una insuficiencia del transporte público con lógica metropolitana, ya que se observan unos porcentajes bajísimos de uso de este modo de transporte en un espacio de intensas relaciones. En los desplazamientos intercomarcales, la movilidad es básicamente privada, por encima del 80%. Solamente en el Alt Empordà y el Gironès el transporte público alcanza cifras significativas, probablemente por el hecho diferencial del servicio ferroviario, que además hace que los porcentajes más elevados de uso del transporte público entre dos comarcas se dé entre el Alt Empordà y el Gironès.

LA MOVILIDAD COTIDIANA EN EL CAMP DE TARRAGONA

Joan Alberich González

1. El Camp de Tarragona. Territorio y procesos

La primera referencia que se encuentra acerca de esta denominación territorial es del año 1315, aunque hasta el año 1995, con la aprobación del Plan territorial de Cataluña (DPTOP, 1995), no se la reconoce legalmente como uno de los siete ámbitos que integran el territorio catalán, embriones de su futura división en veguerías.

Territorialmente, el Camp de Tarragona está formado por tres comarcas que en sentido estricto forman parte del Camp —Alt Camp, Baix Camp y Tarragonès— y las tres comarcas que le son vecinas —Baix Penedès, Priorat y Conca de Barberà— (figura 1). Su extensión total es de 2.997,7 km² (el 9,45% de la superficie del territorio catalán), y su población residente el 1 de enero de 2007, de 575.333 personas (el 8,0% de la población catalana).

Sin querer extendernos demasiado —no es el objetivo del trabajo—, podemos afirmar que la evolución demográfica y social del Camp de Tarragona se caracteriza por un doble proceso: uno podríamos llamarlo *cuantitativo* (en crecimiento de la población) y otro de carácter *cualitativo* (la metropolitanización y la integración funcional creciente de su territorio).

En efecto, desde el punto de vista cuantitativo, el hecho más destacable es el notable crecimiento demográfico que ha experimentado en los últimos años, que lo sitúa como el ámbito territorial catalán más dinámico de los siete: tomando como base el año 2000, el crecimiento de la población ha sido del 30,1%, muy superior al 15,1% del total de Cataluña, y sólo comparable al experimentado en las comarcas gerundenses, del 24,9%. En este sentido, hay que destacar que el ámbito metropolitano ha sido el área con menor crecimiento, sólo del 12,1%.

Estas cifras de crecimiento son reflejo de la dinámica catalana, caracterizada desde el inicio del siglo XXI por tres fenómenos complementarios que potencian el crecimiento de la población del Camp de Tarragona: en primer lugar, el repunte de la natalidad desde los niveles de fecundidad más bajos alcanzados a finales del siglo pasado, favorecido, sobre todo, por la llegada de las generaciones procedentes del *baby boom* a las edades reproductivas; en segundo lugar, el incremento de los flujos migratorios con el exterior de España, que ha propiciado un aumento de la presencia de población de nacionalidad extranjera (mientras que en el año 2000 era del 4,1% del total, en

- 1 Solamente en relación con los flujos laborales, en 1986 la población ocupada que trabajaba fuera de su municipio era del 29,3%, en 1991 del 35,6% y en 2001 del 45,7% (Grupo de Análisis y Planificación Territorial y Ambiental, 2005).
- 2 Sobre la difusión de la residencia entre ciudades y áreas urbanas y sobre la estructura económica y territorial de Comarques Gironines, véase Vicente y Gutiérrez (2004), Vicente (2003), Oliver (2000) y Cámara de Comercio de Girona (2003).