

Introducció

1. L'ús de l'espai

- 1.1. La mobilitat residencial: increment del nombre i la distància dels moviments
- 1.2. Les dinàmiques del poblament: el pas de la segona a la tercera fase del procés de metropolitanització
- 1.3. Les motivacions de la mobilitat residencial: preus i condicions de l'habitatge com a element inductor
- 1.4. La transformació en la localització de les activitats econòmiques: descentralització i terciarització selectiva

2. La mobilitat i el transport

- 2.1. La mobilitat obligada: especialització funcional, pèrdua de capacitat d'autocontenció i d'autosuficiència
- 2.2. La mobilitat per compres, serveis i lleure: més capacitat de tria per als ciutadans
- 2.3. L'ús dels mitjans de transport: disminució dels desplaçaments a peu, predomini del vehicle privat, contrastos territorials i diferenciació social
- 2.4. Els costos de la mobilitat: despeses relativament baixes, costos temporals a l'alça i distribució desigual

3. L'habitatge

- 3.1. El règim de tinença i l'accés a l'habitatge: predomini de la propietat, increment de l'endeutament i assequibilitat diferenciada
- 3.2. La tipologia de l'habitatge: predomini de l'habitatge plurifamiliar, ascens de l'unifamiliar i percepció canviant dels seus avantatges
- 3.3. Les característiques dels habitatges: modernitat del parc construït, increment del nivell de serveis i de la superfície disponible
- 3.4. La residència secundària: alta propensió a disposar-ne i freqüentació sovintejada

4. Referències bibliogràfiques

LES DINÀMIQUES TERRITORIALS A LA REGIÓ METROPOLITANA DE BARCELONA (1985-2006). Hipòtesis interpretatives

Introducció

El procés de metropolitanització —és a dir, el progressiu aprofundiment de la interdependència dels llocs— ha estat, sens dubte, una de les característiques més destacades de la transformació del territori català en les darreres dècades. Es tracta, com és sabut, d'un procés que afecta el conjunt de Catalunya, però que ha tingut la seva expressió més alta i característica a la ciutat de Barcelona i el seu entorn. A través d'aquest procés, s'han anat eixamplant més i més el territori que els ciutadans usen quotidianament, l'espai en el qual accedeixen als serveis, les conquestes del mercat laboral, així com els àmbits del sòl i de l'habitatge.

El caràcter complex del fenomen obliga a recórrer a fonts d'informació molt diverses per al seu coneixement i comprensió. En aquest context, l'Enquesta metropolitana sobre hàbits i condicions de vida de la població constitueix una de les bases de dades més riques de què disposem a l'hora d'analitzar l'evolució de la societat metropolitana en un període clau de la seva conformació i evolució. Iniciada l'any 1985 a partir d'un innovador disseny de la sociòloga Marina Subirats, que l'emparentava amb els *household surveys* de l'estadística anglosaxona, la font té una virtut principal: furnir un nombre molt considerable de variables en relació amb les llars i els individus que les conformen, variables que en d'altres casos cal obtenir a partir de fonts molt diverses amb els consegüents problemes de comparabilitat.

Així, l'Enquesta, realitzada amb una recurrència de cada cinc anys, ha permès, en les cinc edicions successives, conformar un sistema d'informació i uns models d'anàlisi de gran valor per a l'estudi del territori, la societat i l'economia catalanes. La seva riquesa es deriva, en primer lloc, de la tossuda voluntat de mantenir els trets essencials del qüestionari i les estratègies de disseny mostral, que han possibilitat l'obtenció d'una sèrie històrica amb pocs parangons no ja en el context català o peninsular, sinó també europeu. Així mateix, la progressiva extensió territorial de l'Enquesta (1985: àmbit de l'antiga Corporació Metropolitana; 1990: Regió Primera; 1995: Regió Metropolitana de Barcelona; 2000: província de Barcelo-

na; 2006: conjunt de Catalunya) ha permès d'anar abastant àmbits cada vegada més significatius i és també, en si mateixa, una mostra de l'extensió de les dinàmiques metropolitanas, així com de la de la seva assumptió per part de les institucions i la societat catalanes.

Com tota font d'informació, l'Enquesta presenta virtuts i limitacions. Des del punt de vista de l'anàlisi de les dinàmiques territorials, les principals virtuts són la possibilitat d'interrelacionar un conjunt de variables molt àmplies, referides tant a llars com a individus, sobre uns àmbits territorials extensos i per un període de temps perllongat. La principal limitació, per contra, procedeix de la dificultat d'obtenir resultats significatius per a àmbits circumscrits —a escala municipal o de barri—, a causa de les restriccions que imposa la grandària de la mostra.

L'anàlisi de les successives edicions de l'Enquesta ens ha permès anar confeint un seguit de models d'anàlisi i d'interpretacions dels quals, al llarg de les darreres dues dècades, s'han decantat un seguit d'hipòtesis. En la bibliografia que tanca aquest article, el lector trobarà la referència dels principals treballs on aquestes claus d'interpretació s'han anat debatent i formalitzant en relació amb les variables territorials. L'objectiu de les pàgines que segueixen és precisament enunciar de manera sucinta les que, al nostre parer i a la llum dels treballs de tants anys, poden resultar les principals hipòtesis interpretatives útils per a la lectura de les variables territorials contingudes en la darrera edició de l'Enquesta. Com es veurà, es tracta de les hipòtesis que s'han volgut comprovar o confutar en els tres articles successius, la coordinació dels quals ens va ser confiada. Aquests apartats, que versen sobre l'assentament de població i activitats el primer, la mobilitat quotidiana i el transport el segon, i l'habitatge el tercer, són obra, respectivament, dels geògrafs Joan Alberich, Laia Oliver i Carles Donat.

1. L'ús de l'espai

Les dades de l'Enquesta metropolitana aporten clàries en relació tant amb les permanències com amb els fluxos que articulen l'espai metropolità. Entre les

primeres, destaquen les informacions relatives a l'assentament residencial de la població, a la localització de les activitats econòmiques i a les característiques de l'habitatge, mentre que les dades relatives als fluxos tenen a veure amb la direcció i la intensitat de la mobilitat dels ciutadans, les seves motivacions i els mitjans de transport amb què se satisfan. Vegem, en primer lloc, quines són les principals hipòtesis interpretatives que resulten d'utilitat a l'hora d'interrogar la font en relació amb les permanències en l'ús de l'espai. Ens referirem a les qüestions relatives a la mobilitat residencial dels ciutadans, a la direcció i els canvis dels fluxos dominants de població amb els seus efectes sobre el poblament, així com a les tendències en la localització de les activitats econòmiques i la població ocupada.

1.1. La mobilitat residencial: increment del nombre i la distància dels moviments

La mobilitat residencial, és a dir, la manera com la població s'estableix sobre el territori i la propensió a romandre-hi, és sens dubte la primera qüestió que cal afrontar. Aquí, com a font d'informació, l'*Enquesta* és inferior en alguns aspectes que les dades censals, ja que aquestes permeten d'obtenir una imatge completa de l'assentament de la població, però en canvi les supera en altres aspectes, com per exemple a l'hora d'establir l'itinerari residencial dels ciutadans o les motivacions dels canvis de residència.

Així, al llarg dels darrers 20 anys, s'ha pogut constatar que el procés de metropolitanització ha anat acompanyat d'una propensió cada vegada més alta a la mobilitat residencial. D'aquesta manera, l'estabilitat en el lloc de residència, que havia estat un dels trets definitoris del poblament a Catalunya per contrast amb altres països, s'ha anat afeblint, de manera que l'any 2000 ja es detectava que més d'un terç dels enquestats a la Regió Metropolitana havia canviat de lloc de residència en els darrers 15 anys. De llavors ençà, s'ha produït encara un nou salt de la mobilitat residencial, fins al punt que la meitat de la població metropolitana es pot trobar ara en aquesta condició. Ara bé, aquest increment de la propensió a canviar de residència s'ha de relacionar amb el canvi dels patrons familiars, l'evolució del cicle immobiliari i també amb la irrupció, del 1996 ençà, de la immigració estrangera. Així doncs, no es tracta pas d'un fenomen exclusivament metropolità i és present en el conjunt de Catalunya.

El que, en canvi, denota un increment de la integració territorial és la tendència a l'augment de la distància en els canvis de residència. Així, les dades de l'*Enquesta* relatives a l'itinerari residencial de la població¹ mostren com cada vegada més el fet de canviar de residència implica canviar de municipi, fins al punt que per als arribats

al seu domicili entre l'any 2000 i l'any 2006, en gairebé dos de cada cinc casos el canvi de residència ha implicat el trasllat a un nou municipi. Altre cop, caldria discernir aquí l'impacte de la immigració estrangera, per a la qual el canvi de domicili ha representat en molts casos no ja un canvi de municipi, sinó de país. Tanmateix, la tendència de fons ja s'anunciava en les edicions anteriors de l'*Enquesta*: la integració del territori metropolità i la millora de les infraestructures fan que els ciutadans considerin àmbits cada vegada més amplis del mercat de l'habitatge a l'hora de satisfer llurs necessitats residencials. Com veurem, aquesta propensió a moure's a distàncies més grans té també una relació directa amb la situació del mercat immobiliari i les variacions territorials dels preus.

1.2. Les dinàmiques del poblament: el pas de la segona a la tercera fase del procés de metropolitanització

L'*Enquesta* permet de conèixer no només la propensió de la població a canviar de residència, sinó que també aporta informacions rellevants sobre quines són les direccions dominants dels fluxos de població sobre el territori metropolità. Val a dir que aquí les dades de l'*Enquesta* han de ser complementades amb informacions censals, ja que soles no permeten determinar les dinàmiques de creixement de la població de cada territori, ni fer el càlcul de saldos migratoris. Tanmateix, el seu interès rau, novament, en la capacitat de donar informacions sobre l'itinerari residencial de la població.

Així, a partir de la constatació del percentatge de població arribada en cada àmbit al llarg de les diverses edicions, l'*Enquesta* ha permès de confirmar allò que durant molts anys ha estat la tendència dominant en l'evolució del poblament metropolità: la descentralització de la població des del centre metropolità cap als àmbits del seu entorn. Aquesta tendència, fruit de la presència de migracions intrametropolitanes que han donat saldos consistentment positius a favor de les corones metropolitanes i en detriment de la ciutat i els àmbits centrals, ha anat acompanyada, tanmateix, d'un segon fenomen: la pèrdua de pes relatiu (i, en molts casos, de població en termes absoluts) de les principals ciutats en benefici dels municipis més petits i de poblament més dispers. Així, en les primeres edicions de l'*Enquesta*, es constatava clarament que la direcció dominant dels fluxos de població era des del centre cap a l'entorn metropolità i des de les poblacions més grans cap a les més menudes. Tal com després veurem, la conjunció d'aquests dos fenòmens es troba estretament relacionada amb l'evolució del mercat de l'habitatge i es correspon al que hem anomenat la segona fase del procés de metropolitanització a Espanya: una fase que, en les principals ciutats, es va estendre entre els anys 1975 i 1996 i es va caracteritzar per la descentralització i dispersió de la població sobre el territori, per contrast amb l'acusada tendència de concentració del poblament pròpia dels primers estadis del procés de metropolitanització, que havia arribat al punt àlgid entre el 1960 i el 1975.

1 Ens referim sempre a la població que configura l'univers de l'*Enquesta*. Per a més informació de la mostra i la seva representativitat, vegeu-ne els detalls metodològics al primer article d'aquest mateix número de *Papers*.

Ara bé, les dades de la darrera edició de l'*Enquesta* permeten constatar que aquestes tendències, que havien estat dominants durant les primeres edicions (1985, 1990 i 1995), han començat a canviar de manera asseynyalada. Així, la ciutat de Barcelona i la resta de grans ciutats metropolitanas comencen a repuntar com a destinació de la mobilitat residencial. Aquesta tendència sembla que s'explica, sobretot, gràcies a la propensió de la població immigrada estrangera a assentar-se en primer lloc a Barcelona i a les ciutats més grans que no pas en la resta del territori metropolità. Així, la recentralització relativa del poblament metropolità que s'està produint —i que coneixem bé a través de dades censals— s'explicaria sobretot gràcies al tombant del cicle demogràfic que ha tingut lloc del 1996 ençà, amb l'entrada d'importants contingents de població immigrada estrangera. Les dades de l'*Enquesta* corroborarien, doncs, que a la Regió Metropolitana de Barcelona, com en altres grans ciutats espanyoles, s'ha passat de la segona a la tercera fase del procés de metropolitanització, és a dir, d'un període (1975-1996) caracteritzat per la presència dominant de migracions intrametropolitanes associades al mercat de l'habitatge, a un altre (del 1996 ençà) en el qual aquestes migracions conviuen amb migracions internacionals associades sobretot al mercat laboral. Si bé la direcció dominant de les primeres és, com s'ha dit, des del centre cap a l'entorn metropolità i dels municipis més grans cap als més petits, les segones tindrien com a primera destinació els municipis més grans i poblats.

Al nostre entendre, una de les principals incògnites que les successives edicions de l'*Enquesta* hauran de permetre aclarir en els propers anys és si els patrons de mobilitat residencial de la població immigrada acabaran convergint amb els de la població autòctona. És a dir, si en el futur la població nascuda a l'estranger, que sembla haver-se instal·lat de manera preferent a les grans ciutats en el moment d'arribar, tendirà a assentar-se més homogeniament sobre el conjunt del territori metropolità. Diversos indicis així semblen apuntar-ho, però amb les dades de l'*Enquesta* de 2006 és prematur de confirmar-ho.

1.3. Les motivacions de la mobilitat residencial: preus i condicions de l'habitatge com a element inductor

A l'hora d'analitzar les motivacions de la mobilitat residencial de la població metropolitana, convé en primer lloc avançar les hipòtesis relatives a la propensió de la població a desplaçar-se segons edat, renda i formació. Així, les anteriors edicions de l'*Enquesta* han mostrat que, entre la població de més de 18 anys, la propensió a la mobilitat residencial disminueix amb l'edat i s'incrementa amb la renda i la formació. El perfil de la persona que canvia de residència a la Regió Metropolitana és jove (entre 26 i 45 anys) i amb un nivell de renda i formació superiors a la mitjana. Ara bé, en els darrers anys aquest patró s'ha fet més complex a causa de la

presència de la població immigrada estrangera que té més propensió a la mobilitat residencial que l'autòctona. Novament, caldrà veure en el futur si aquesta diferència es deu al fet d'haver-se produït en els primers anys d'arribada d'aquesta població a Catalunya i si el seu comportament tendirà a convergir amb el de la població autòctona de característiques d'edat, renda i formació similars.

Pel que fa a la motivació efectiva del canvi de residència, s'ha constatat que aquesta, molt majoritàriament, està associada a les mateixes condicions de l'habitatge i el seu entorn o a raons familiars (que en molts casos denoten també manca d'adequació de l'habitatge a les necessitats de la llar). En canvi, les motivacions de caràcter laboral hi han tingut un pes relativament escàs. Això és, sens dubte, una mostra del caràcter cada vegada més integrat del mercat laboral a escala metropolitana, que fa innecessari el canvi de residència quan es produeix un canvi de feina, i de les expectatives de la població en relació amb la millora de les condicions de l'habitatge. Novament, la població immigrada té aquí un comportament diferenciat, en el sentit que les motivacions laborals tenen un pes superior a les del conjunt de la població. També caldrà comprovar en el futur si aquests comportaments tendeixen a confluir.

Finalment, cal constatar que les expectatives d'un canvi d'habitatge en el futur immediat han tendit a incrementar-se. Si bé en l'*Enquesta* del 2000 un de cada cinc ciutadans de més de 18 anys resident a Barcelona aspirava a canviar de residència en els cinc anys immediats, en l'edició del 2006 ho esperava un de cada quatre, i l'evolució en la resta dels àmbits metropolitans, amb diferències de matís, era similar. És ben probable que la propera *Enquesta* ens mostri que de l'any 2006 ençà la irrupció de la crisi econòmica, amb els seus efectes sobre l'ocupació, hagi frustrat la realització d'aquestes expectatives i hagi temperat la concepció de les noves. Pel que fa a les aspiracions de lloc de residència, la població metropolitana mostra preferència per instal·lar-se, sobretot, en el mateix barri o la mateixa població. Tanmateix, la realitat del mercat immobiliari ha obligat, com hem vist, a fer desplaçaments de més distància, sovint de caràcter supramunicipal. El fet que la població amb un nivell de renda menor tingui més propensió al canvi de municipi en el moment d'accedir a una nova residència confirmaria la hipòtesi que bona part dels desplaçaments a més gran distància han estat impel·lits per les condicions del mercat immobiliari.

1.4. La transformació en la localització de les activitats econòmiques: descentralització i terciarització selectiva

Al costat de les dades relatives a l'assentament residencial de la població, l'*Enquesta* ens proporciona informació sobre la seva activitat laboral i el seu lloc de treball, de tal manera que constitueix una interessant font com-

plementària de les dades sobre la població ocupada resident i els llocs de treball localitzats procedents del registres censals. Així, al llarg de les successives edicions, l'*Enquesta* ha permès de constatar les tendències dominants en l'evolució de l'economia metropolitana durant les darreres dècades: la progressiva terciarització de l'ocupació, acompanyada de la descentralització en la localització de l'activitat.

Si s'inicia l'anàlisi a partir de la localització de l'activitat econòmica, la primera constatació que emergeix és el caràcter extremadament desigual del repartiment dels llocs de treball sobre el territori metropolità. Així, la ciutat de Barcelona ha anat mantenint al llarg dels anys un percentatge de llocs de treball localitzats molt elevat, desproporcionat, com veurem, amb relació al pes de la població ocupada que hi resideix. En canvi, la Primera corona ha conegut, històricament, un dèficit de llocs de treball en relació amb la seva població ocupada i en la Segona hi ha hagut una situació relativament més equilibrada. Ara bé, aquest caràcter concentrat de l'activitat s'ha anat temperant a mesura que el procés d'integració metropolitana s'afermava. Així, si bé en les primeres edicions de l'*Enquesta* la ciutat central contenia cinc de cada deu llocs de treball metropolitans, en la darrera ja només n'hostatjava quatre de cada deu. En correspondència, el pes relatiu dels llocs de treball de la Primera i, sobretot, de la Segona corona metropolitana ha anat creixent.

Cal fer notar, així mateix, que a imatge del que ha ocorregut amb el poblament, el guany de pes relatiu de l'entorn metropolità no ha afavorit tant les principals ciutats com els municipis més petits. Així, el conjunt de ciutats de més de 100.000 habitants —entre les quals es compten, recordem-ho, localitats com Sabadell, Terrassa o Mataró— perden, igual que Barcelona, pes relatiu pel que fa a la localització de l'ocupació. D'aquesta manera, l'*Enquesta* permet constatar que el procés de descentralització de l'activitat ha anat acompanyat, com en el cas de la població, d'una certa dispersió de llocs de treball sobre el conjunt del territori metropolità.

Una tendència similar ha seguit la localització de la població ocupada resident: Barcelona ha anat perdent pes relatiu i l'entorn n'ha anat guanyant, fins al punt que en les darreres edicions de l'*Enquesta* el nombre d'ocupats de la Segona corona superava ja el de la ciutat central. D'aquesta manera, el pes dels ocupats residents es distribuïen pràcticament a terços iguals entre Barcelona, la Primera corona i la Segona. Bé és veritat, tanmateix, que el ritme de pèrdua de pes relatiu de la ciutat central s'ha frenat durant els darrers anys, segurament com a efecte, també, de l'assentament de població immigrada estrangera.

Finalment, l'*Enquesta* corrobora, a través de les dades sobre l'ocupació, la transformació de l'economia metropolitana, caracteritzada per la progressiva terciarització

i la pèrdua de pes relatiu de l'ocupació industrial. Així, aquesta, que encara concentrava un de cada tres llocs de treball a l'inici de la dècada dels noranta, ha anat retrocedint davant els serveis i, en les dues darreres edicions de l'*Enquesta*, davant de l'ocupació a la construcció, que ha conegut un creixement extraordinari a cavall del cicle immobiliari alcista iniciat l'any 1996. En conseqüència, l'any 2006 dos de cada tres llocs de treball localitzats a la Regió Metropolitana corresponien al sector serveis. Amb tot, s'observen diferències molt assenyalades entre l'estructura de l'ocupació en cada un dels àmbits: si bé la terciarització de la ciutat central es troba en un estadi molt avançat —quatre de cada cinc llocs de treball són del sector serveis—, la indústria manté una presència molt important a la Primera i, encara més, a la Segona corona metropolitana.

2. La mobilitat i el transport

Les dades relatives a l'assentament de la població i la localització dels llocs de treball que acabem de comentar ens mostren, en primer lloc, com el procés de metropolitanització ha comportat un eixamplament del territori que es pot considerar integrat i interdependent a efectes del mercat laboral i de l'habitatge; així mateix, les dades ens indiquen com la població i l'activitat s'han tendit a descentralitzar i a dispersar sobre aquest territori. Doncs bé, l'eixamplament de l'espai metropolità i la dispersió d'activitats estan directament relacionats amb les necessitats de mobilitat dels ciutadans. En aquest camp, l'*Enquesta*, com a font d'informació, té com a virtut principal permetre relacionar el coneixement de la mobilitat per motius laborals, d'estudi, de serveis i de lleure, així com les informacions sobre els mitjans de transport utilitzats per satisfer-la, amb les variables relatives a les condicions de vida i hàbits dels ciutadans. Des d'aquest punt de vista temàtic, l'*Enquesta* és una font clarament més completa que les informacions censals relatives a la mobilitat obligada o altres enquestes específiques en matèria de mobilitat. La seva limitació, en canvi, procedeix de la manca de representativitat de la mostra a l'hora de portar l'anàlisi a l'escala del municipi o barri concret. Veurem, tot seguit, les principals hipòtesis interpretatives que, a la llum de les diverses edicions de l'*Enquesta*, es poden avançar amb relació a la mobilitat obligada, la mobilitat per compres i lleure, els modes de transport utilitzats, els costos de la mobilitat i la seva repercussió sobre la població segons la seves característiques.

2.1. La mobilitat obligada: especialització funcional, pèrdua de capacitat d'autocontenció i d'autosuficiència

Com s'ha dit en l'apartat anterior, una de les característiques principals de la localització dels llocs de treball en el territori metropolità és la seva manca de correspondència estricta amb la població ocupada resident.

Això és el que ha portat a avançar la hipòtesi que la integració del territori metropolità podria estar comportant un cert procés d'especialització funcional en el qual, a través del joc del mercat del sòl i l'accessibilitat, determinats territoris s'estarien especialitzant en usos econòmics o residencials en diversa proporció que d'altres. Ja hem vist que les dades de l'*Enquesta* permeten constatar que, per exemple, el nombre de llocs de treball localitzats a la ciutat de Barcelona supera àmpliament la població ocupada resident, mentre que a la Primera corona hi ha un dèficit molt notable de llocs de treball en relació amb els seus ocupats. La millora de les infraestructures de comunicació, que és alhora causa i conseqüència de la integració territorial, ha permès que aquesta especialització funcional es reproduïxi també a escala municipal, és a dir, que es produeixi una manca de correspondència entre la població ocupada resident en cada municipi i els llocs de treball que hi radiquen. Aquesta falta de correspondència en termes absoluts és encara més àmplia a causa de la manca d'adequació entre les característiques dels llocs de treball oferts en cada municipi i la capacitat de la població ocupada resident local —per formació, per qualificació o per disposició— de donar-hi resposta. La conseqüència d'aquest conjunt de factors (ampliació de l'abast del territori metropolità, dispersió de la població i l'activitat, especialització funcional dels llocs) és la pèrdua de la capacitat d'autocontenció i autosuficiència dels municipis en relació amb la mobilitat obligada que generen o atrauen.

El nivell d'autocontenció, com és sabut, mesura la capacitat de cada territori, un municipi en el nostre cas, de contenir a l'interior la mobilitat que genera. Doncs bé, les dades de l'*Enquesta* mostren com, a mesura que s'ha anat afermant el procés de metropolitanització, el nivell d'autocontenció ha caigut de manera consistent: si bé l'any 1990 prop del 65% dels ocupats metropolitans afirmaven que treballaven en el propi municipi, l'any 1995 no arribaven al 60% i el 2006 representaven només el 47,6%. Aquesta caiguda del nivell d'autocontenció de gairebé 20 punts percentuals en 15 anys, fins a l'extrem que ja són majoria els ocupats que treballen fora del propi municipi és, segurament, una de les expressions més altes i significatives del procés d'integració territorial que ha tingut lloc en l'àmbit metropolità de Barcelona. Tanmateix, les dades de l'*Enquesta* ens permeten constatar l'existència d'importants diferències territorials fruit, precisament, de les especialitzacions funcionals i dels diversos nivells d'integració territorial: mentre que la ciutat de Barcelona reté encara set de cada deu ocupats, els municipis de la Primera corona només en retenen de mitjana tres de cada deu; a la Segona corona la proporció puja a quatre de cada deu i encara és més alta a la resta de la província de Barcelona i a les altres demarcacions catalanes. Tot i així, la caiguda de l'autocontenció laboral és tan radical que avui en el conjunt de Catalunya més de la meitat dels qui treballen ho fan fora del seu municipi de residència.

La dada complementària és la mesura del nivell d'auto-suficiència, és a dir, la capacitat de cada municipi de proporcionar ocupats residents als llocs de treball localitzats dins del terme. Doncs bé, l'evolució de les dades relatives a l'auto-suficiència resulta anàloga a les de l'autocontenció: el nivell d'auto-suficiència dels municipis metropolitans disminueix de manera clara. Bé és veritat, tanmateix, que el nivell d'auto-suficiència és, en termes generals, superior al de l'autocontenció, amb l'excepció de la ciutat de Barcelona. Tot i així, de mitjana, en el conjunt dels municipis de la Regió Metropolitana només un de cada dos llocs de treball està ocupat per una persona resident al propi municipi.

2.2. La mobilitat per compres, serveis i lleure: més capacitat de tria per als ciutadans

En el camp d'allò que, segurament de manera abusiva, s'havia denominat «mobilitat no obligada», és a dir, els desplaçaments per motius de compres, serveis i lleure, l'*Enquesta* ens ofereix un nivell d'informació particularment ric, i esdevé un instrument únic gràcies a l'abast de les seves informacions, a la quantitat de variables amb què permet relacionar-les i a l'extensió del territori a què es refereix. Precisament per aquestes raons, l'anàlisi d'aquest tema pot assolir un nivell molt notable de precisió i matís.

Com és sabut, les dinàmiques metropolitanes sotmeten la mobilitat per motius de compres, serveis i lleure a un conjunt de tensions contradictòries. D'una banda, factors com la dispersió de la població sobre el territori, l'elevat nombre de desplaçaments intermunicipals per raons laborals o d'estudi, l'increment de l'ús del vehicle privat, els canvis en l'estructura de la llar o la creixent incorporació de la dona al mercat laboral, sembla que haurien de comportar una reducció del nombre d'actes de compra, un increment de la importància d'aquests i la seva associació amb activitats de lleure. Factors, tots, que predisposarien a una reducció del nombre i un increment de la distància dels desplaçaments associats a aquests motius. D'altra banda, però, el procés de metropolitanització, amb la millora de les comunicacions, el creixement de la població en àrees abans menys poblades o l'increment i la diversificació dels nivells de renda en el territori metropolità, ha permès una extensió territorial sense precedents de l'oferta i la demanda de serveis sobre el conjunt del territori. Aquests factors, doncs, tendeixen a incrementar la mobilitat envers el comerç i activitats de lleure de proximitat.

Fruit d'aquesta situació, s'ha produït la diversificació de comportaments dels ciutadans en la mobilitat. Així, pel que fa a la mobilitat per compres d'aliments (frescos i envasats) les darreres edicions de l'*Enquesta* mostren que els desplaçaments adreçats al propi barri o municipi són abassegadorament predominants i creixen o bé es mantenen en aquests nivells. Hi ha, tanmateix, diferències importants segons la grandària municipal i

la proximitat al centre metropolità: així, mentre que el municipi de Barcelona autoconté pràcticament tots els desplaçaments associats a aquests motius, la proporció disminueix en els municipis de la Primera i, encara més, de la Segona corona metropolitana. De tota manera, la capacitat d'autocontenir aquesta mobilitat és més alta, de mitjana, en tots els territoris metropolitans que no pas en la resta de la Província o la resta de Catalunya. Divers és, en canvi, el comportament per a compres menys habituals, com el vestit o el calçat. Si bé en el conjunt de la Regió Metropolitana, la compra d'aliments es fa en el mateix municipi en més de vuit de cada deu casos, les compres de vestit i calçat generen una mobilitat de més llarga distància i se satisfan en el municipi en poc més de sis de cada deu casos. Aquí, a més, l'autocontenció comercial té tendència a disminuir i la capacitat de la ciutat de Barcelona de retenir la pròpia demanda i d'atreure'n de fora (sobretot de la Primera corona) és molt destacada.

Els desplaçaments per motius d'oci segueixen una pauta similar. Les activitats més freqüents i menys especialitzades se satisfan més a prop del lloc de residència, mentre que les més esporàdiques i privatives generen desplaçaments de més llarga distància. Així, la freqüentació de bars, restaurants, discoteques i cinemes té lloc, bàsicament, a indrets més pròxims que no pas l'assistència a teatres, museus i exposicions, on el pes de la ciutat de Barcelona és molt destacat, no només per als habitants de la Primera corona, sinó també per als de la Segona i els del conjunt de la Província. Cal destacar, en aquest tema, l'elevat nombre de respostes en què els enquestats afirmen que utilitzen el territori «indistintament», en funció de les seves preferències. És una nova mostra de la integració del territori metropolità i de la manera que té aquesta d'incrementar la capacitat de tria dels ciutadans.

2.3. L'ús dels mitjans de transport: disminució dels desplaçaments a peu, predomini del vehicle privat, contrastos territorials i diferenciació social

Com s'ha vist, un dels resultats més evidents de la metropolitanització és l'increment de la distància en els desplaçaments de la població per motius laborals. Aquesta tendència incideix directament en el repartiment modal de la mobilitat, és a dir, en els mitjans que els ciutadans utilitzen per desplaçar-se. Així, les successives edicions de *l'Enquesta* mostren de manera ben clara que a mesura que s'anava afermant la integració territorial, el percentatge de desplaçaments per motius laborals que es realitzen amb mitjans mecànics s'incrementaven decididament: si bé a l'inici de la dècada dels noranta el 26,9% dels ciutadans de la Regió Metropolitana afirmaven que es desplaçaven habitualment a la feina a peu o amb bicicleta, 15 anys més tard el percentatge ha davallat dràsticament fins al 18,4%. En canvi, la quota de desplaçaments amb vehicle privat ha pujat del 43,6% al 52,7% i el transport col·lectiu ha mantingut una quota entre el 25 i el 26%.

Hi ha, tanmateix, notabilíssimes diferències entre els diversos àmbits metropolitans pel que fa al repartiment modal de la mobilitat obligada: mentre que a la ciutat de Barcelona el transport públic s'utilitza en quatre de cada deu desplaçaments cap a la feina, a la Primera corona no arriba a tres de cada deu i a la Segona corona és tot just d'un de cada deu. Aquestes diferències s'associen sobretot a l'oferta de transport públic. Així, a la ciutat de Barcelona, la disminució dels desplaçaments a peu que s'ha produït en els darrers 15 anys no s'ha traduït en un increment de l'ús del vehicle privat, ans al contrari, aquest disminueix lleument mentre creix de manera decidida l'ús del transport col·lectiu. A l'altre extrem, la Segona corona metropolitana, on el poblament i l'activitat s'han dispersat i l'oferta de transport col·lectiu és menor, la dràstica caiguda de la mobilitat a peu (de més de 13 punts percentuals) ha estat absorbida gairebé totalment per l'increment de l'ús del transport privat. La Primera corona metropolitana té un comportament similar, però el fet que hi hagi més transport públic fa que els desplaçaments amb aquest mitjà tinguin, com s'ha vist, una presència superior.

Aquests contrastos territorials en la mobilitat s'acompanyen d'una assenyalada diferenciació social: les variables de gènere, edat i categoria socioprofessional comporten grans diferències en la utilització dels diversos mitjans de transport. Així, pel que fa al gènere, en sis de cada deu casos les dones es desplacen a la feina a peu o amb transport col·lectiu, mentre que més de sis de cada deu homes ho fa amb vehicle privat. Pel que fa a l'edat, el grup que en termes relatius utilitza més el transport col·lectiu és el dels joves d'entre 18 i 25 anys, mentre que el que utilitza més el transport privat és el de 25 a 44 i els qui van més a peu són els majors de 45 anys i, sobretot, de 65 anys en endavant. Finalment, les categories socioprofessionals altes són les que tenen més propensió a utilitzar el vehicle privat, mentre que, de manera poc sorprenent, les baixes són les que es desplacen més a peu o amb transport col·lectiu. Així, pel que fa als perfils, els homes adults pertanyents a categories mitjanes i altes serien els més propensos a la utilització del vehicle privat, mentre que les dones adultes i de categoria baixa tindrien més inclinació a desplaçar-se a peu, i els joves de categoria baixa i mitjana serien els més predisposats a utilitzar el transport col·lectiu.

2.4. Els costos de la mobilitat: despeses relativament baixes, costos temporals a l'alça i distribució desigual

L'increment de les distàncies recorregudes associat a la pèrdua dels nivells d'autocontenció i autosuficiència indueixen a preveure un increment dels costos (temporal i monetari) que els ciutadans han d'afrontar en matèria de mobilitat. D'altra banda, les diferències en l'accés als mitjans de transport a la qual acabem de fer referència predisposa a pensar que la distribució d'aquests costos

es produeix de manera desigual entre els ciutadans, segons la seva condició social. Les dades que l'Enquesta forneix permeten de verificar aquestes hipòtesis.

En primer lloc, pel que fa als costos temporals de la mobilitat, cal constatar que el temps que els ciutadans de la Regió Metropolitana de Barcelona esmercen per desplaçar-se a la feina (al voltant de 24,6 minuts de temps de desplaçament en un sentit) és, de mitjana, notablement inferior al d'altres realitats metropolitanes. Aquest és un dels avantatges que es deriven de la densitat en l'ocupació del territori i del model d'urbanització relativament compacte que tradicionalment ha caracteritzat la metròpoli barcelonina. Ara bé, el procés d'integració del territori al qual s'ha anat fent referència, juntament amb l'increment de la distància mitjana dels desplaçaments, fa que en les successives edicions de l'Enquesta sigui clarament perceptible la tendència a l'increment del temps dedicat a la mobilitat obligada. Així, del 1990 al 2006 el temps mitjà de desplaçament a la Regió Metropolitana (en un sentit) hauria passat de 22,5 minuts a 24,6, amb un increment del 9,3%, tot i la momentània millora que es va produir entre el 1990 i el 1995 amb l'entrada en funcionament de les rondes de Barcelona i altres infraestructures, que van permetre disminuir el temps mitjà de desplaçament fins a 21,4 minuts l'any 1995. Ara bé, aquests costos temporals de la mobilitat tenen una distribució desigual en el territori metropolità. Els ocupats residents a Barcelona són els qui dediquen més temps a arribar a la feina (28,3 minuts) a causa, segurament, del pes més significatiu del transport col·lectiu i a peu en els desplaçaments. En canvi, els de la Primera i la Segona corona metropolitana hi esmercen només 25,8 i 20,4 minuts respectivament. Tanmateix, cal tenir en compte que l'evolució d'aquests costos en temps ha estat també desigual en els darrers 15 anys: si bé en el conjunt de la Regió Metropolitana s'han incrementat en un 9,3%, a la Segona corona metropolitana —és a dir, el territori que s'ha integrat més tard al procés metropolità— ho han fet en el 27,5%, mentre que a Barcelona i la Primera corona creixien només un 12,3% i un 6,6% respectivament.

Aquestes diferències dels costos temporals de desplaçament tenen relació amb la distància recorreguda, però sobretot amb el mitjà de transport utilitzat i són, de mitjana, molt més elevats per als usuaris de transport col·lectiu que per als qui viatgen amb vehicle privat o a peu. Així, el temps mitjà de recorregut cap a la feina amb transport col·lectiu (39,1 minuts) gairebé dobla el del qui ho fa amb vehicle privat (22,1) i quadruplica el del qui es desplaça a peu (10,8). No és d'estranyar, doncs, que en els territoris on el pes del transport col·lectiu és més alt, com Barcelona, el temps mitjà de recorregut resulti també superior. Ara bé, aquest cost temporal més elevat dels desplaçaments es compensa en part amb el menor cost monetari. Així, el percentatge d'ocupats residents a la Segona corona amb unes despeses de desplaçaments per anar a la feina inferiors a 50 € mensuals

era, l'any 2006, de tot just el 50,4%, i pujava al 59,1% a la Primera corona metropolitana i al 64,1% a la ciutat de Barcelona.

Finalment, l'Enquesta permet constatar la hipòtesi que el repartiment d'aquests costos entre els diversos grups socials varia de manera notable segons el gènere, l'edat i la categoria socioprofessional. Així, de mitjana, les dones, els joves, els vells i els qui pertanyen a una categoria socioprofessional baixa suporten, a igualtat de distància recorreguda, uns costos temporals de desplaçament que resulten superiors als que solen esmerçar els homes, els adults i les categories mitjanes i altes. Ara bé, aquests darrers grups —que són, com hem vist, els més propensos a utilitzar el vehicle privat— han de fer front a unes despeses monetàries més altes.

3. L'habitatge

L'accés, la tinença, la tipologia i les característiques de l'habitatge són variables fonamentals en el funcionament de la societat metropolitana. I ho són en un doble sentit: per una banda, constitueixen un element determinant de les condicions de vida dels individus i les famílies i, per l'altra, condicionen decisivament la configuració de la ciutat i l'ús del territori. En els darrers 15 anys, a més, el mercat immobiliari ha estat sotmès a notables tensions, amb un cicle d'increment generalitzat de preus que s'ha perllongat durant més d'una dècada i ha incidit de manera contundent tant sobre el patrimoni com sobre l'endeutament de moltes famílies.

L'Enquesta ens forneix dades de gran utilitat per al coneixement de la situació de l'habitatge en el territori metropolità, la virtut més important de les quals rau, altra vegada, en la possibilitat d'interrelacionar variables molt diverses. Tot seguit s'enuncien les principals hipòtesis interpretatives que es deriven de la lectura dels resultats de l'Enquesta sobre quatre aspectes: el règim de tinença i l'accés a l'habitatge principal, les seves tipologies, les seves característiques i, finalment, les informacions relatives a la residència secundària.

3.1. El règim de tinença i l'accés a l'habitatge: predomini de la propietat, increment de l'endeutament i assequibilitat diferenciada

Com és ben sabut, una de les característiques principals del mercat de l'habitatge a Catalunya i a Espanya és el predomini aclaparador de la propietat com a règim de tinença. Aquest tret ha conferit una notable rigidesa al mercat immobiliari residencial i, unit a la debilitat tradicional de les polítiques d'habitatge protegit o públic, ha estat considerat un impediment per a l'accés a l'habitatge dels joves i de la població amb pocs recursos. També és cert, tanmateix, que el predomini de la propietat ha permès a un nombre molt elevat de les famílies de comptar amb un patrimoni propi. Les successives edi-

cions de l'*Enquesta* han permès constatar com aquest règim s'anava estenent, tot deixant el lloguer i altres formes de tinença en una situació gairebé marginal. Així, si bé a l'inici de la dècada dels noranta el 73% dels entrevistats vivien en famílies propietàries de l'habitatge on residien, la proporció havia pujat fins al 84,6% l'any 2000. Tanmateix, a partir del 1996, la irrupció de població immigrada estrangera amb un nivell de recursos limitats, en coincidència amb l'inici del cicle immobiliari alcista, feia preveure un increment del percentatge de població que vivia en règim de lloguer. Així ha estat efectivament: en la darrera edició de l'*Enquesta* el percentatge d'entrevistats que viu en propietat ha davallat per primera vegada i s'ha situat al 81,8%. Això s'explica sobretot pel fet que l'any 2006 gairebé sis de cada deu immigrants enquestats vivien de lloguer. En canvi, per a la població autòctona, la tinença en propietat continuava augmentant, fins a situar-se al 86,6%.

En aquesta circumstància, l'increment accelerat dels preus de l'habitatge que va tenir lloc entre 1996 i 2006, fruit de l'entrada d'actius financers des dels mercats borsaris cap al sector immobiliari, havia de comportar necessàriament un increment dels costos de l'habitatge per a les famílies. Les dades de l'*Enquesta* relatives a la despesa econòmica anual per a habitatge permeten detectar aquest increment, però no mesurar-ne l'abast real. Això és així, sobretot, perquè no contenen informació sobre els costos d'entrada, ni sobre els costos de transacció, ni sobre les condicions dels préstecs als quals han de fer front les famílies a l'hora d'adquirir l'habitatge. Així, els baixos tipus d'interès prevalents durant aquest període i l'allargament dels terminis dels préstecs han emmascarat, sens dubte, els costos reals als quals les famílies s'enfronten. Tanmateix, com a indicador de l'endeutament de les llars, l'*Enquesta* proporciona una dada particularment rellevant: entre el 1995 i el 2006 la proporció d'individus que vivia en famílies amb una hipoteca contractada es va més que doblar: era del 14,1% el 1995 i arribava al 32% el 2006.

Tot i que les informacions sobre els costos absoluts per a l'accés a l'habitatge de les famílies han de ser considerades amb cautela, resulten molt interessants les dades referents a l'esforç econòmic relatiu que la població resident en les diverses parts del territori metropolità ha de realitzar per tal d'accedir a l'habitatge. En efecte, l'*Enquesta* té la virtut de permetre relacionar els ingressos familiars mitjans disponibles en cada territori i la despesa mitjana que en aquest mateix territori suposa el pagament d'una hipoteca. Aquest exercici possibilita debatre la hipòtesi sobre l'existència de diverses capacitats de licitar en el mercat immobiliari i, per tant, de triar lloc de residència, segons el territori d'origen i el nivell de renda mitjana de la població. Així, de mitjana, els habitants de Barcelona que estan adquirint un habitatge podrien accedir a un altre amb menor esforç econòmic si optessin per anar a viure a la Primera o a la Segona corona metropolitana. Per contra, els habitants d'aquests

territoris, tenint en compte el seu nivell de renda mitjana i els valors mitjans de les hipoteques que s'hi paguen, haurien de fer un esforç superior al que realitzen si volguessin desplaçar-se a residir a la capital. És d'esmentar que en la darrera edició de l'*Enquesta* es denota que els habitants de la Segona corona haurien de realitzar un esforç suplementari si volguessin accedir a la Primera, cosa que no succeïa en anteriors edicions. És aquesta, sens dubte, una mostra de la tendència dels preus d'alguns municipis de la Primera corona metropolitana a convergir amb els de la ciutat central. Aquest mateix exercici sobre l'assequibilitat relativa de la propietat es pot realitzar atenent a la grandària dels municipis. Una i altra constatació ens permetran de comprovar que el mercat immobiliari actua al mateix temps com a motor i filtre determinant a l'hora d'impulsar les dinàmiques de descentralització i de dispersió de la població sobre el territori debatudes més amunt.

Finalment, les dades sobre l'esforç econòmic relacionat amb l'habitatge permeten constatar també que les dificultats per accedir-hi afecten de manera molt diversa els diferents grups socials. Així, tot i que el preu de l'habitatge al qual accedeixen és, de mitjana, força inferior, el pagament de la hipoteca suposa un percentatge d'ingressos força més elevat per als immigrants que per als autòctons, per a les dones que per als homes, per als joves i la gent gran que per als adults, i per als que pertanyen a famílies de categoria socioprofessional baixa que per als que formen part de llars de categoria mitjana o alta.

3.2. La tipologia de l'habitatge: predomini de l'habitatge plurifamiliar, ascens de l'unifamiliar i percepció canviant dels seus avantatges

Les dades de l'*Enquesta* relatives a la tipologia de l'habitatge permeten constatar la preeminència de l'habitatge plurifamiliar i l'ascens assenyalat que han tingut en les darreres dècades l'habitatge unifamiliar, aïllat o entre mitgeres. Aquest increment s'ha correspost amb les preferències expressades per la població, però en els darrers anys sembla que s'està produint una inflexió pel que fa a la percepció positiva d'aquest tipus d'habitatge.

L'any 2006, més de vuit de cada deu habitants de la Regió Metropolitana residien en un pis, una proporció molt més elevada que en altres grans ciutats espanyoles i europees. Tanmateix, al llarg de les darreres edicions de l'*Enquesta* aquest percentatge ha anat disminuint de manera continuada en benefici de l'habitatge unifamiliar, especialment en el territori de la Segona corona. Aquí, l'any 2006, les dades permetien de constatar que el 44,3% dels residents arribats en els darrers 20 anys vivien en unifamiliars, de manera que els que residien en aquest tipus d'habitatge representaven ja el 38,3% de la població enquestada en aquest àmbit. Això mateix ocorria en relació amb la grandària dels municipis: el 69,7% dels qui s'havien instal·lat en els darrers 20 anys

en un municipi de menys de 10.000 habitants de la província de Barcelona vivien en un habitatge unifamiliar. Així, l'expansió de l'habitatge unifamiliar i la proliferació de desenvolupaments de baixa densitat han constituït, com és sabut, un dels trets característics de l'evolució d'una part important del territori metropolità durant el període cobert per les informacions de l'*Enquesta*.

Aquesta evolució respon ben clarament a les preferències expressades majoritàriament per la població: sis de cada deu enquestats indiquen que el seu habitatge ideal és unifamiliar. Més encara: quatre de cada deu enquestats preferirien viure, si poguessin, en un habitatge unifamiliar aïllat, no ja sense veïns a sobre o a sota, sinó ni tan sols a l'altre costat de la paret mitgera. Ara bé, aquesta percepció abassegadorament favorable de l'habitatge unifamiliar sembla que s'està modificant: en les dues darreres edicions de l'*Enquesta* s'ha produït una disminució assenyalada dels partidaris d'aquest tipus de residència. Una disminució que també ocorre entre els enquestats en tots els àmbits metropolitans, de totes les edats, gèneres i categories socioprofessionals, però que pren especial intensitat entre els que pertanyen a les categories socioprofessionals altes residents a la Segona corona. És a dir, precisament on l'habitatge unifamiliar es troba més present.

3.3. Les característiques dels habitatges: modernitat del parc construït, increment del nivell de serveis i de la superfície disponible

L'*Enquesta* permet també aproximar-se a la qüestió de les característiques dels habitatges, i proporciona dades molt difícils d'obtenir a través d'altres fonts respecte de l'antiguitat del parc residencial, la superfície i les condicions de l'habitatge. En conjunt, les dades indiquen que, tot i que encara hi ha algunes mancances importants, les condicions residencials de la població metropolitana són força acceptables. Ara bé, cal tenir en compte que, per raons de disseny mostral, l'*Enquesta* no abasta la població no empadronada o que es troba en situació administrativament irregular, més exposada que la resta a viure en situacions d'infrahabitatge (per sobreocupació o per manca d'alguns serveis bàsics).

En primer lloc, l'*Enquesta* permet constatar la relativa modernitat del parc residencial: només un de cada cinc enquestats resideix en un habitatge construït abans de l'any 1960. En canvi, prop de la meitat viu en un habitatge construït en l'anterior període d'expansió demogràfica, entre el 1960 i el 1980. Tanmateix, hi ha importants diferències entre els diversos territoris, en funció del moment en què s'han anat incorporant al procés de metropolitanització: a Barcelona, tot i que els qui viuen en habitatges construïts en la dècada dels seixanta i dels setanta són el grup més nombrós, tenen un pes molt destacat els qui resideixen en immobles de més de 50 anys (un 34,5%). A la Primera corona, en canvi, la població que viu en habitatges del període 1960-1980 resulta

relativament més nombrosa (55,9%). Finalment, a la Segona corona, en correspondència amb el seu desenvolupament recent, és on una proporció més alta d'enquestats viuen en habitatges construïts del 1980 ençà (40,7%).

Pel que fa als equipaments i serveis de la llar, l'*Enquesta* mostra que majoritàriament els habitatges tenen les necessitats més bàsiques cobertes. Així, més del 99% dels enquestats diuen que resideixen en un habitatge amb aigua calenta, vàter dins de casa i dutxa o banyera. Tot i això, cal fer constar que una part molt notable de la població enquestada (el 58,8%) assenyalava que el seu habitatge pateix algun inconvenient. En aquest camp, les successives edicions de l'*Enquesta* han permès de constatar que, a mesura que les mancances de l'habitatge se superen, la població n'expressa de noves, fins al punt que es pot afirmar que la satisfacció respecte del propi habitatge està sotmesa a expectatives creixents. Amb tot, també és veritat que s'observa el caràcter recurrent d'alguns problemes, com la falta de calefacció (en gairebé quatre de cada deu casos) o d'ascensor (més de quatre de cada deu casos) que, en certes circumstàncies, es poden considerar importants. Aquestes mancances incideixen de manera diferent sobre els qui viuen en propietat, que tendeixen a disposar més sovint dels serveis, que sobre els qui viuen de lloguer, amb més propensió a tenir-ne menys. Així mateix, cal recordar en aquest tema la cautela que esmentàvem més amunt sobre la dificultat de l'*Enquesta* de copsar part de les situacions d'infrahabitatge.

Finalment, les dades mostren també com la superfície mitjana de l'habitatge ha tendit a augmentar de manera continuada: si bé l'any 1995 no arribava als 89 m², el 2005 superava els 93 m². Així mateix, la caiguda de la grandària mitjana de la llar, de 3,5 a 3,1 membres entre el 1995 i el 2005, ha fet que la superfície per càpita també s'hagi incrementat fins a més de 35 m² de mitjana a la Regió Metropolitana (tot i que l'alentiment en la disminució del nombre de membres de la llar que s'ha produït entre els anys 2000 i 2005 hagi temperat la velocitat d'aquest creixement). Ara bé, s'observen en aquest camp diferències molt notables associades tant al lloc de residència com a les característiques de la població. D'aquesta manera, les llars de categoria socioprofessional baixa, els immigrants extracomunitaris, els joves i els qui resideixen a Barcelona o, sobretot, a la Primera corona metropolitana tendeixen a disposar, de mitjana, de força menys superfície per càpita que la resta.

3.4. La residència secundària: alta propensió a disposar-ne i freqüentació sovintejada

Un dels trets més peculiars de l'habitatge a Catalunya i a Espanya és l'alta presència d'habitatge secundari, és a dir, d'habitatges que s'utilitzen només durant una part de l'any, normalment durant les vacances o els caps de setmana. Les informacions més utilitzades sobre

aquest fenomen procedeixen del cens d'habitatges. L'Enquesta proporciona, però, dades úniques sobre segona residència: la propensió dels diversos grups socials a disposar-ne, la localització i la freqüentació.

En primer lloc, l'Enquesta dona una noció de la disposició de segona residència: un de cada cinc entrevistats afirma que viu en una llar que en disposa, proporció que s'ha mantingut força estable en les darreres edicions. Els residents a Barcelona són els més propensos a tenir-ne, seguits dels residents a la Primera corona i, a força distància, dels de la Segona corona. L'accés a la segona residència està directament relacionat amb la categoria socioeconòmica, de tal manera que els qui viuen en llars de categoria alta tenen més del doble de possibilitats de disposar-ne que els de categories baixes. Això genera l'efecte, fins a cert punt paradoxal, que aquells que gaudeixen de més superfície mitjana al primer habitatge són els que tenen una probabilitat més gran de disposar d'una segona residència.

Pel que fa a la localització, les segones residències de la població que viu a la Regió Metropolitana radiquen en gairebé set de cada deu casos a Catalunya. Les principals àrees de destinació són els municipis de la costa catalana (38,9%), dels Pirineus i Prepirineus (6,6%) i de la resta de Catalunya (23,4%, en bona mesura a la mateixa Regió Metropolitana). S'observa, així mateix, la disposició de residència secundària a la resta d'Espanya (25,5%), que correspon, en part, a les propietats de famílies que van participar en l'anterior gran moviment migratori. En la darrera edició s'ha incrementat de manera substantiva (fins a un 5,2%) la residència secundària a l'estranger, gairebé inexistent en edicions anteriors i ara en ascens clar, sens dubte a causa de l'augment d'immigració estrangera que conserva un habitatge al país d'origen. Aquestes localitzacions es dis-

tribueixen de manera desigual entre els diversos grups socials. Així, les categories altes tenen més propensió a disposar de segona residència en municipis de la costa catalana i dels Pirineus o Prepirineus. Aquesta darrera destinació, més distant i sovint més costosa, és menys freqüent entre les categories mitjanes i baixes que, en canvi, en disposen més sovint a l'entorn metropolità mateix. La segona residència a la resta d'Espanya o a l'estranger és present, sobretot, entre les categories baixes. L'ús diferencial del territori segons el nivell de renda que, com hem vist, condiciona l'accés al primer habitatge, es reproduïx també amb relació a la residència secundària.

Per acabar, l'Enquesta ens proporciona dades sobre el tema, sempre difícil de determinar, de la freqüentació de la segona residència. Així, els enquestats que disposen de residència secundària afirmen sojornar-hi uns 64 dies l'any, és a dir, gairebé una sisena part del seu temps. S'observen altre cop diferències notables entre els residents a Barcelona, que afirmen que hi passen més dies (71) que no pas els de la Primera (61) o la Segona corona (55). En qualsevol cas, es tractaria d'un nivell molt alt de freqüentació que pot suscitar, sens dubte, reflexions respecte de les bases fiscals dels ens locals, així com la seva dotació de serveis i d'infraestructures. D'aquesta manera, la residència secundària és una nova mostra, associada ara a una mobilitat de recurrència més espaiada, de l'extensió de les dinàmiques metropolitanes i de la creixent integració del territori català, amb els reptes i les oportunitats que se'n deriven.

Aquestes són, al nostre entendre, les principals hipòtesis interpretatives decantades al llarg d'anys d'anàlisi, que poden ser útils per a la lectura de les dades de l'Enquesta sobre els hàbits i condicions de vida de la població de la Regió Metropolitana de Barcelona i del conjunt de Catalunya.

4. Referències bibliogràfiques

ALBERICH, Joan. «L'ús de l'espai». *Papers. Regió Metropolitana de Barcelona*, núm. 51 (2010), p. 22-43.

DONAT, Carles. «L'habitatge de la Regió Metropolitana de Barcelona, 1995-2006». *Papers. Regió Metropolitana de Barcelona*, núm. 51 (2010), p. 44-61.

GINER, Salvador (dir.). «Enquesta de la Regió de Barcelona, 2000: primers resultats». *Papers. Regió Metropolitana de Barcelona*, núm. 34 (2001), p. 9-65.

IZQUIERDO, Maria Jesús; MIGUÉLEZ, Faustino; SUBIRATS, Marina. *Enquesta metropolitana 1986. Condicions de vida i hàbits de la població de l'àrea metropolitana de Barcelona*. Volum I: Informe general. Barcelona: Institut d'Estudis Metropolitans de Barcelona, 1987, 199 p.

MENDIZÁBAL, Enric. «L'espai de vida dels habitants de la regió metropolitana de Barcelona». A: SUBIRATS, Marina; LOZARES, Carlos (dir.). *Enquesta de la Regió Metropolitana de Barcelona 1990. Condicions de vida i hàbits de la població*. Volum 8. Barcelona: Institut d'Estudis Metropolitans de Barcelona, 1993.

MIRALLES, Carme; CEBOLLADA, Àngel. «La mobilitat laboral, de compres i lleure». A: GINER, Salvador (dir.). *Enquesta de la Regió de Barcelona, 2000*. Barcelona: Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona, 2002 (p. 41-68).

MIRALLES, Carme; DONAT, Carles; BARNADA, Jaume. «Habitatge i mobilitat residencial. Primeres dades de l'Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població de Catalunya, 2006». *Papers. Regió Metropolitana de Barcelona*, núm. 46 (2007), p. 8-80.

NEL·LO, Oriol (dir.). «Enquesta de la Regió Metropolitana de Barcelona (1995): primers resultats». *Papers. Regió Metropolitana de Barcelona*, núm. 25 (1996), p. 9-73.

NEL·LO, Oriol. «L'ús de l'espai». A: Salvador GINER (dir.). *Enquesta de la Regió de Barcelona, 2000*. Barcelona: Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona, 2002, p. 29-39.

NEL·LO, Oriol. «L'habitatge». A: Salvador GINER (dir.). *Enquesta de la Regió de Barcelona, 2000*. Barcelona: Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona, 2002, p. 71-83.

NEL·LO, Oriol. «Las grandes ciudades españolas en el umbral del siglo XXI». *Papers. Regió Metropolitana de Barcelona*, núm. 42 (2004), p. 9-62.

NEL·LO, Oriol; RECIO, Albert. «Els recursos, l'habitatge i el consum». A: NEL·LO, Oriol [et al.]. *La transformació de la societat metropolitana. Una lectura de l'Enquesta sobre les condicions*

de vida i hàbits de la població de la Regió Metropolitana de Barcelona (1985-1995). Barcelona: Institut d'Estudis Metropolitans de Barcelona, 1998, p. 109-134.

NEL·LO, Oriol; SUBIRATS, Marina. «Ús de l'espai, ús del temps». A: NEL·LO, Oriol [et al.]. *La transformació de la societat metropolitana. Una lectura de l'Enquesta sobre les condicions de vida i hàbits de la població de la Regió Metropolitana de Barcelona (1985-1995)*. Barcelona: Institut d'Estudis Metropolitans de Barcelona, 1998, p. 17-47.

OLIVER, Laia. «La mobilitat i el transport». *Papers. Regió Metropolitana de Barcelona*, núm. 51 (2010), p. 62-84.

PALLARÉS, Montserrat; RIERA, Pilar; FLORES, José Luis. «Característiques de l'habitatge, la mobilitat i la percepció del territori». A: SUBIRATS, Marina; LOZARES, Carlos (dir.). *Enquesta de la Regió Metropolitana de Barcelona 1990. Condicions de vida i hàbits de la població*. Volum 3. Barcelona, Institut d'Estudis Metropolitans de Barcelona, 1992.