

# PAPERS 51 TRANSFORMACIONES TERRITORIALES EN EL ÁREA METROPOLITANA DE BARCELONA

## UNA VISIÓN A PARTIR DE LA ENCUESTA DE CONDICIONES DE VIDA Y HÁBITOS DE LA POBLACIÓN

### PRESENTACIÓN

La Encuesta de condiciones de vida y hábitos de la población de Cataluña 2006 ha sido la quinta edición de uno de las recopilaciones de datos más exhaustivas que dan el pulso de la evolución de la sociedad catalana. A lo largo de dos décadas, la Encuesta ha conservado un mismo cuerpo principal de preguntas y una misma metodología, que se han ido adaptando al crecimiento de la base territorial de estudio, desde la conurbación de Barcelona hasta Cataluña.

En ocasión de la quinta edición, se considera que la Encuesta ha alcanzado un grado de madurez que permite hacer análisis de los diferentes temas en clave evolutiva: ya no se trata sólo de dar los datos resultantes de 2006, sino que se pueden analizar como etapa final de una secuencia que, para algunas áreas, se inició en 1985.

Después de la primera difusión de los datos de la *Encuesta* que se hizo con la publicación digital de los Resultados Sintéticos a tres escalas diferentes: Cataluña; Barcelona: ciudad, región metropolitana y provincia; y Área Metropolitana de Barcelona (véase la web [www.enquestadecondicionsdevida.cat](http://www.enquestadecondicionsdevida.cat)), el número de PAPERS que tenéis entre manos —y el posterior— reúne los análisis e interpretaciones de la Región Metropolitana de Barcelona a partir de los datos recogidos en esta edición de la Encuesta de condiciones de vida y hábitos de la población y en las anteriores, especialmente las ediciones de 1995, 2000 y 2006.

El primero es un artículo introductorio sobre la historia y la metodología de la Encuesta de condiciones de vida y hábitos de la población, un proyecto concebido a mediados de la década de 1980 como un instrumento de recogida periódica de información con el objetivo de facilitar datos para el análisis de la realidad social catalana. En él se detallan las diferentes etapas de construcción de la muestra así como las variables que se deben tener en cuenta, de manera que quedan suficientemente claros los posibles ámbitos temáticos de análisis.

En el segundo artículo, Oriol Nel·lo analiza el proceso de metropolitización del territorio catalán a partir de la interpretación de los datos que la *Encuesta* proporciona en relación con el uso del

espacio, la movilidad de las personas y la vivienda. Enuncia las principales hipótesis interpretativas que proporcionan las claves para entender la evolución del territorio metropolitano y el ensanchamiento del espacio que los ciudadanos usan cotidianamente en el acceso a los servicios y al mercado de trabajo así como en los ámbitos de los usos del suelo y de la vivienda.

A continuación hay tres artículos que, a partir de los datos de la *Encuesta*, analizan el uso del espacio, la vivienda y la movilidad para contribuir al dibujo de los diferentes modelos territoriales que conviven en la Región Metropolitana de Barcelona. Joan Alberich centra su artículo en el análisis de las pautas de asentamiento de la población a lo largo del tiempo y en los cambios en la localización de las actividades productivas, para acabar definiendo los patrones territoriales que derivan de la interrelación de ambos factores —poblamiento y empleo.

Carles Donat analiza las necesidades residenciales de la población como uno de los elementos que determinan la calidad de vida de los ciudadanos y condicionan su distribución territorial. Parte de distintos aspectos relacionados con la vivienda —régimen de tenencia y condiciones de acceso; tipos de vivienda; características físicas como por ejemplo la superficie, la antigüedad y los servicios de que dispone; percepción de la población en relación con su propia vivienda; y segunda residencia— para señalar los desajustes territoriales y las diferencias entre algunos grupos sociales.

En su artículo, Laia Oliver hace una radiografía de la movilidad de los residentes en la Región Metropolitana de Barcelona con el objetivo de explicar cuáles son los principales motivos que generan desplazamientos de población (laborales, compras, tiempo libre) y de qué manera la gente satisface la necesidad de trasladarse (medios de transporte, tiempo invertido, costes) en función de las características personales (sexo, edad y nivel profesional, entre otros) y del entorno (acceso al transporte público, distancia entre residencia y puesto de trabajo, facilidades del vehículo privado).

### LA ENCUESTA DE CONDICIONES DE VIDA Y HÁBITOS DE LA POBLACIÓN

Instituto de Estudios Regionales y Metropolitanos de Barcelona

### Introducción

La Encuesta de condiciones de vida y hábitos de la población (ECVHP) es un proyecto consolidado de análisis de la realidad social que se realiza cada cinco años desde 1985 en un ámbito territorial de creciente dimensión: desde la conurbación de Barcelona hasta el conjunto de Cataluña. En sus planteamientos iniciales, la ECVHP ya se concibió como la primera etapa de un proyecto de futuro: se hablaba de la «primera» encuesta metropolitana y se expresaba el deseo de que tuviera continuidad periódica. A lo largo de 20 años, se han realizado cinco ediciones de la *Encuesta*, con los mismos objetivos y la misma metodología, garantizando así la comparabilidad de resultados.

Se trata de una encuesta que se concibe como un instrumento de recogida de información periódica sobre distintos ámbitos de la vida cotidiana de la población. En este sentido, su finalidad es aportar datos y elementos de análisis sobre las dinámicas sociales y territoriales y también, gracias a la serie de datos disponibles actualmente, sobre las transformaciones que se producen en estos ámbitos. En sus 20 años de historia, la ECVHP se ha consolidado como una de las principales fuentes de datos de la región de Barcelona y ahora y por primera vez, con la quinta edición, se posee información precisa y homogénea sobre el conjunto de la sociedad catalana. Las características de su diseño muestral y de sus contenidos permiten introducir una mirada socioterritorial que a menudo se deja de lado.

De manera sintética, los objetivos de la *Encuesta* se pueden resumir en tres enunciados:

1. Conocer y analizar las condiciones de vida y los hábitos de la población, las tendencias evolutivas de las formas de vida y de los fenómenos sociales e identificar los factores que intervienen en los cambios sociales.
2. Determinar las diferencias en las condiciones de vida y los hábitos de la población en función del territorio de residencia y extraer sus rasgos socioterritoriales distintivos.

3. Identificar los grupos sociales, sus características y los factores que condicionan su formación, así como analizar los tipos de desigualdades sociales existentes y las tendencias de convergencia o divergencia que se observan en sus formas de vida.

Uno de los aspectos más relevantes de la evolución de la *Encuesta* ha sido la capacidad de mantener los objetivos y los criterios de investigación a pesar de que el territorio de estudio se haya ampliado en cada edición. Sin embargo, a lo largo de las cinco ediciones, se han incorporado pequeños cambios técnicos, metodológicos y de contenido, que se han acompañado de los trabajos necesarios para conservar las series temporales de los datos.

Los resultados obtenidos con la ECVHP son mayoritariamente de tipo objetivo y tienen un marcado carácter estructural. Se trata de una información esencial, ya que complementa las fuentes de información existentes para el territorio de análisis y, en muchos casos, constituye la única información disponible.

## 1. Historia

La primera edición de la ECVHP se realizó en el año 1985 y fue impulsada y financiada por la Corporación Metropolitana de Barcelona (CMB),<sup>1</sup> en colaboración con la Universidad Autónoma de Barcelona y el Centro para el Desarrollo de la Economía Social. El Instituto de Estudios Metropolitanos de Barcelona<sup>2</sup> —que se había creado sólo un año antes— lideró en esta ocasión, y en todas las posteriores ediciones, la dirección metodológica y del trabajo de campo, así como el tratamiento y el análisis de los datos. En esta primera edición, el territorio de análisis era la ciudad de Barcelona y los 26 municipios de la CMB.

A partir de la segunda edición, el impulso y la financiación del proyecto fueron asumidos por la Mancomunidad de Municipios del Área Metropolitana de Barcelona y la Diputación de Barcelona. En el año 1990 el territorio de análisis era el conjunto de las comarcas de la Región I (Baix Llobregat, Barcelonès, Maresme, Vallès Occidental y Vallès Oriental), territorio que en 1995 se amplió a la Región Metropolitana de Barcelona (RMB) con la incorporación de las comarcas de Alt Penedès y Garraf y que, en el año 2000, ya incluía todos los municipios de la provincia de Barcelona.

En la edición de 2006, la Generalitat de Cataluña, a través del Instituto de Estadística de Cataluña (Idescat), se añadió al impulso y a la financiación del proyecto, que ha pasado a ser estadística oficial y a estar incluido en el Plan estadístico de Cataluña. Por otro lado, el territorio de análisis ha protagonizado su ampliación más ambiciosa puesto que

abarca todos los municipios de Cataluña (véanse los distintos ámbitos territoriales de referencia en la figura 1).

Las sucesivas ampliaciones territoriales mencionadas se han producido siempre por agregación de territorios a la muestra, lo que conlleva un incremento considerable de las personas entrevistadas en las diferentes ediciones. Así pues, de las 4.912 entrevistas que se realizaron en la primera edición del año 1985, en la última edición del proyecto se ha pasado a una muestra de 10.397 individuos.

La evolución histórica de la *Encuesta* también se refleja en las distintas denominaciones que el proyecto ha adoptado a lo largo de su existencia. En 1985 se presentó con el nombre de *Encuesta metropolitana sobre condiciones de vida y hábitos de la población*, que posteriormente se sustituyó por *Encuesta de la Región Metropolitana de Barcelona* (1990 y 1995), *Encuesta de la Región de Barcelona* (2000) y *Encuesta de condiciones de vida y hábitos de la población de Cataluña*, en función del territorio estudiado.

## 2. Metodología<sup>3</sup>

Las características técnicas y metodológicas de la *Encuesta de condiciones de vida y hábitos de la población de Cataluña* de 2006 mantienen los mismos objetivos y criterios de investigación que las anteriores ediciones. Las modificaciones incorporadas en esta quinta edición no alteran la comparabilidad de los datos y dan continuidad a la serie temporal que se inició en el año 1985. Los cambios metodológicos más relevantes hacen referencia a la ampliación del ámbito territorial de la población a todos los municipios de Cataluña, a la construcción de la muestra y a la inclusión de nuevos elementos en el contenido temático. Las características técnicas de las diferentes ediciones se recogen en la ficha técnica que se presenta más adelante. Los rasgos metodológicos de la edición de 2006 son, en resumen, los que se exponen a continuación.

**Unidades de análisis.** El universo estadístico es la población de 16 años en adelante que reside en Cataluña<sup>4</sup> (6.049.414 personas). La unidad de recogida de información es el individuo, aunque la información que se recoge en el cuestionario también permite conocer algunas características elementales de carácter socioeconómico de cada una de las personas que reside en el hogar de la persona entrevistada así como algunas características de los mismos hogares.

**Ámbito territorial.** El diseño muestral aporta representatividad estadística, con un nivel de error aceptable, para distintos ámbitos territoriales que pueden ser tratados como submuestras independientes. Estos territorios son: Cataluña, los

ámbitos territoriales del Plan estadístico, la provincia de Barcelona, la Región Metropolitana de Barcelona y Barcelona ciudad.

**Efectivos de la muestra y margen de error.** Se han realizado un total de 10.397 entrevistas en todo el territorio de Cataluña. Con este tamaño muestral, si se considera que el nivel de confianza es del 95,5%, el error muestral es de  $\pm 0,72\%$  para los datos globales.

**Ámbitos temáticos.** La ECVHP recoge casi todos los elementos que configuran las formas de vida de la población, que se estructuran en los siguientes temas: estructura social, formas de convivencia, niveles educativos, situación en el mercado de trabajo y condiciones laborales y profesionales, adscripción y transmisión lingüística, hábitos culturales y actividades de ocio, uso y percepción del territorio, nivel de renta y recursos, condiciones de la vivienda y del equipamiento doméstico, movilidad, hábitos de consumo, relaciones sociales y niveles de asociacionismo.

En cada edición se ha revisado el cuestionario con la intención de incorporar nuevos aspectos sociales que no aparecían en la encuesta anterior y, en cada caso, se ha valorado la relevancia que tiene la comparabilidad de los datos en el proyecto. En la última edición, hay que destacar la introducción de preguntas relacionadas con la inmigración, el uso de nuevas tecnologías y el estado de salud de los encuestados.

La recogida de datos se ha realizado mediante un cuestionario en formato impreso que contenía información sobre casi 200 variables, que los encuestadores han administrado a la población seleccionada como muestra a través de entrevistas presenciales. La mayoría de las preguntas del cuestionario son de tipo precodificado, aunque también incluye alguna pregunta abierta. La duración de la entrevista se sitúa en una media de 45-50 minutos.

**Trabajo de campo.** Esta fase del proyecto ha sido realizada por un equipo del Instituto de Estudios Regionales y Metropolitanos de Barcelona entre los meses de septiembre de 2005 y octubre de 2006. En todo momento, el diseño de la organización del trabajo de campo y la formación de los encuestadores, así como el nivel de control alcanzado (supervisión del 100% de los cuestionarios, control a domicilio del 25% de las entrevistas realizadas, codificación previa sobre papel y depuración de la base de datos) han permitido minimizar los errores en los procesos de recogida de información, codificación y grabación de los datos. Todo ello garantiza, por lo tanto, una gran fiabilidad de los datos obtenidos.

**Procesamiento de los datos.** El tratamiento de la información obtenida se realiza mediante el software Statistical Product and Service Solutions (SPSS).

## 2.1. La construcción de la muestra

El diseño de la muestra para la ECVHP 2006 parte de la necesidad de conjugar la ampliación territorial al conjunto de Cataluña con el mantenimiento de la significatividad estadística de los territorios de estudio de las anteriores ediciones, lo que ha supuesto aumentar en más del 50% los efectivos incluidos en la muestra. La ECVHP prevé un muestreo aleatorio estratificado no proporcional de la población de Cataluña de 16 años en adelante. La elección de este tipo de muestreo se justifica básicamente por criterios de precisión, comparado con otros métodos, y porque capta la heterogeneidad social que caracteriza a la población que es objeto de estudio. El objetivo consiste precisamente en poder expresar mejor la diversidad de la realidad social de Cataluña en relación con las condiciones de vida y los hábitos de la población.

A lo largo de las cinco ediciones de la ECVHP, se ha mantenido básicamente la misma metodología de construcción de la muestra, de manera que las variaciones más importantes se han producido sobre todo en relación con la necesidad de adaptarla a los cambios del marco territorial de estudio, que se ha ido ampliando hasta tomar todo Cataluña en consideración.

Así pues, la muestra estratificada se construye siguiendo los pasos siguientes:

*Etapa 1.* Construcción de estratos de población homogéneos, a partir de características sociales, económicas, culturales, demográficas y territoriales que identifican las secciones censales del Censo de población de 2001. Se obtienen mediante la aplicación de dos técnicas de análisis multivariable independientes y complementarias: análisis factorial de componentes principales y análisis de clasificación automática.

*Etapa 2.* Determinación del tamaño de la muestra según el volumen de población total y la estimación de su variabilidad.

*Etapa 3.* Distribución de la muestra entre los estratos prefijados, siguiendo el criterio de afijación óptima de Neyman, y asignación proporcional de los individuos que corresponden a cada sección censal del estrato. De esta manera se garantiza el cumplimiento de la aleatoriedad de la muestra en la elección de un individuo que pertenece a una sección censal determinada, proceso que se realiza a partir de las personas registradas en el Padrón de habitantes actualizado a enero de 2005.

*Etapa 4.* Ponderación a posteriori de la muestra con tal de garantizar que está dimensionada proporcionalmente a la población que representa, mediante un proceso de restitución del valor real de las frecuencias ponderando su peso en el conjunto de la población de Cataluña de 16 años en adelante.

*Etapa 5.* Elevación de la muestra para expresar los datos que se obtienen en magnitudes poblacionales.

La edición de 2006 de la ECVHP es la que incorpora más novedades en el procedimiento de diseño muestral, sobre todo a causa de las implicaciones derivadas de la ampliación territorial al conjunto de Cataluña. Las modificaciones más destacables son:

- a) El ámbito territorial se ha extendido al conjunto de Cataluña y, por primera vez, el umbral mínimo de edad de la población que forma el universo estadístico del cual se extrae la muestra es 16 años y no 18, como en las ediciones anteriores.
- b) En el proceso de construcción y de análisis de los estratos se han utilizado datos del Censo de población,<sup>5</sup> aumentando considerablemente el conjunto de variables poblacionales utilizadas para caracterizar las secciones censales.
- c) Debido a la gran extensión del territorio objeto de estudio, se ha optado por concentrar la muestra territorialmente para optimizar recursos en la fase de trabajo de campo, mediante un proceso que garantiza la aleatoriedad y la representatividad de la muestra.
- d) El tamaño de la muestra se ha ampliado para facilitar análisis específicos de determinados ámbitos territoriales y/o colectivos sociales.
- e) Por primera vez se ha aplicado un factor de elevación para expresar los datos muestrales en términos de valores absolutos poblacionales.

## 3. Lectura y análisis de los datos

El resultado final de la *Encuesta de condiciones de vida y hábitos de la población* ha sido, en todas las ediciones, una gran base de datos con información detallada sobre las características de las condiciones de vida y los hábitos personales y sociales de los habitantes de los distintos subámbitos territoriales definidos dentro de Cataluña. A partir de las preguntas formuladas a las personas entrevistadas y de las variables que se extraen directamente de ellas, se pueden analizar distintos aspectos, tanto estructurales como de evolución temporal, de la realidad social de Cataluña. En concreto, la ECVHP plantea entre 159 y 196 preguntas a los entrevistados, según la edición, que se pueden clasificar en función del sujeto de quien se recogen los datos y del tema (véase la tabla 1).

Tal como se ha indicado en el apartado de construcción de la muestra, uno de los objetivos del diseño muestral es garantizar la representatividad a diferentes escalas territoriales de manera que se pueda desagregar la muestra en unidades territoriales más reducidas. Así se permite la realización de análisis más cuidadosos de estas áreas territoriales y también la comparación con el resto de las ediciones.

Las líneas de análisis que se pueden desarrollar a partir de los datos de cada una de las ediciones de la ECVHP —que desde 1990 permite abordar los

procesos evolutivos de muchas variables que la conforman— se basan en tres agrupaciones de la información: grupos sociales, cuestiones sociales específicas y temas socioterritoriales. Los análisis basados en los grupos sociales abordan los problemas de colectivos concretos, como la gente mayor, los jóvenes, las mujeres y, en la última edición, los inmigrantes. En los análisis de cuestiones sociales concretas, la información hace referencia a temas como la vivienda, la movilidad, el mercado de trabajo, los hábitos culturales y lingüísticos, y los usos del tiempo, entre otros aspectos. Los análisis socioterritoriales permiten, por un lado, hacer una radiografía de los territorios predefinidos en la muestra —en algunos casos, como Barcelona y la Primera corona metropolitana, a lo largo de un período de 20 años— y, por el otro, a veces permiten cruzar la variable territorial con un grupo o un aspecto social para profundizar en cuestiones más específicas en las que el componente territorial es relevante como, por ejemplo, el comportamiento diferenciado de los jóvenes metropolitanos en función del lugar de residencia o las actitudes de la población en relación con la vivienda.

A escala de todo Cataluña, y puesto que la edición del 2006 ha sido la primera que se ha hecho en todo el territorio, los análisis se limitan necesariamente a hacer una radiografía de la realidad, con la posibilidad de segmentar la población en función de parámetros como el género, la edad, el nivel de estudios, la categoría socioprofesional, el origen de la población o su lugar de residencia, pero no se pueden hacer comparativas temporales.

Respecto a la Región Metropolitana de Barcelona, se puede hacer una lectura mucho más rica y compleja de los datos, ya que la *Encuesta* ha recogido información de esta región desde la edición de 1995 y, respecto a algunas partes de este territorio, desde 1985. Por lo tanto, se puede analizar la evolución de los últimos diez años de la RMB en todos los aspectos y, en algunos casos, detallar los subámbitos socioterritoriales que se han distinguido tradicionalmente: Barcelona, la Primera corona metropolitana y la Segunda corona metropolitana.

1 La CMB era el organismo administrativo que agrupaba Barcelona y los 26 municipios de su entorno. Se creó en el año 1974 y fue suprimido por las leyes territoriales de 1987.

2 Desde el año 2000, Instituto de Estudios Regionales y Metropolitanos de Barcelona (IERMB).

3 Más información sobre el proceso de diseño de la encuesta, la construcción de la muestra y la recogida de datos en *Metodologies i Recerques*, núm. 1 (marzo 2008), revista editada por el Instituto de Estudios Regionales y Metropolitanos de Barcelona.

4 El hecho de que en las anteriores ediciones el universo estadístico fuera la población de 18 años en adelante obliga a hacer unos ajustes estadísticos cuando se hacen análisis de evolución en el tiempo.

5 Hasta esta edición, la muestra siempre se había construido a partir de datos del censo electoral.

## LAS DINÁMICAS TERRITORIALES EN LA REGIÓN METROPOLITANA DE BARCELONA (1985-2006). Hipótesis interpretativas

Oriol Nel·lo

### Introducción

El proceso de metropolización —es decir, la profundización progresiva de la interdependencia de los lugares— ha sido, sin duda, una de las características más destacadas de la transformación del territorio catalán en las últimas décadas. Se trata, como es sabido, de un proceso que afecta al conjunto de Cataluña, pero que ha tenido su expresión principal y más característica en la ciudad de Barcelona y su entorno. A través de este proceso, se han ido ampliando cada vez más el territorio que los ciudadanos utilizan de manera cotidiana, el espacio en el que acceden a los servicios, las cuencas del mercado laboral, así como los ámbitos del suelo y de la vivienda.

El carácter complejo del fenómeno obliga a recurrir a fuentes de información muy distintas para su conocimiento y comprensión. En este contexto, la Encuesta metropolitana sobre hábitos y condiciones de vida de la población constituye una de las bases de datos más ricas de las que disponemos para analizar la evolución de la sociedad metropolitana en un período clave de su conformación y evolución. Iniciada en el año 1985, a partir de un innovador diseño de la socióloga Marina Subirats que la emparentaba con los *household surveys* de la estadística anglosajona, la fuente tiene una virtud principal: suministrar una cantidad muy considerable de variables en relación con los hogares y los individuos que los conforman, variables que en otros casos hay que obtener a partir de fuentes muy distintas, con los consiguientes problemas de comparabilidad.

Así, la *Encuesta*, realizada desde sus inicios con una recurrencia de cada cinco años, ha permitido, en sus cinco ediciones sucesivas, conformar un sistema de información y unos modelos de análisis de gran valor para el estudio del territorio, la sociedad y la economía catalanes. Su riqueza deriva, en primer lugar, de la obstinada voluntad de mantener los rasgos esenciales del cuestionario y las estrategias de diseño muestral, que han posibilitado la obtención de una serie histórica con pocos parangones no sólo en el contexto catalán o peninsular, sino también en el europeo. Asimismo, su progresiva extensión territorial (1985: ámbito de la antigua Corporación Metropolitana; 1990: región primera; 1995: Región Metropolitana de Barcelona; 2000: provincia de Barcelona; 2006: conjunto de Cataluña) ha permitido llegar a ámbitos cada vez más significativos y es también, por sí misma, una muestra de la

extensión de las dinámicas metropolitanas, así como de su asunción por parte de las instituciones y la sociedad catalanas.

Como todas las fuentes de información, la *Encuesta* metropolitana presenta virtudes y limitaciones. Desde el punto de vista del análisis de las dinámicas territoriales, las principales virtudes son la posibilidad de interrelacionar un conjunto de variables muy amplias, referidas tanto a hogares como a individuos, sobre unos ámbitos territoriales y por un período de tiempo prolongado. La principal limitación, por el contrario, procede de la dificultad de obtener resultados significativos para ámbitos circunscritos —al nivel de municipio o de barrio—, debido a las restricciones que el tamaño de la muestra impone.

El análisis de las sucesivas ediciones de la *Encuesta* nos ha permitido ir confeccionando una serie de modelos de análisis y de interpretaciones de los que, en el transcurso de las últimas dos décadas, se han decantado una serie de hipótesis. En la bibliografía que cierra el presente artículo el lector hallará la referencia de los principales trabajos en los que estas claves de interpretación se han ido debatiendo y formalizando en relación con las variables territoriales. El objetivo de las páginas siguientes es precisamente enunciar de manera sucinta las que, en nuestra opinión y a la luz de los trabajos de tantos años, pueden ser las principales hipótesis interpretativas, útiles para la lectura de las variables territoriales contenidas en la última edición de la *Encuesta*. Como se verá, se trata de las hipótesis que se han querido comprobar o confutar en los tres artículos sucesivos, cuya coordinación nos fue confiada. Estos apartados, que tratan sobre el asentamiento de población y actividades el primero, la movilidad cotidiana y el transporte el segundo, y la vivienda el tercero, son obra, respectivamente, de los geógrafos Joan Alberich, Laia Oliver y Carles Donat.

### 1. El uso del espacio

Los datos de la *Encuesta* metropolitana aportan aclaraciones tanto en relación con las permanencias como con los flujos que articulan el espacio metropolitano. Entre las primeras destacan las informaciones relativas al asentamiento residencial de la población, la localización de las actividades económicas y las características de la vivienda, mientras que los datos relativos a los flujos tienen que ver con la dirección y la intensidad de la movilidad de los ciudadanos, sus motivaciones y los medios de transporte con los que se satisface. Veamos, en primer lugar, cuáles son las principales hipótesis interpretativas que resultan de utilidad al interrogar a la fuente en relación con las permanencias en el uso del espacio. Nos referiremos a las cuestiones relativas a la movilidad residencial de los ciudadanos, la dirección

y los cambios de los flujos dominantes de población con sus efectos sobre el poblamiento, así como a las tendencias en la localización de las actividades económicas y la población empleada.

#### 1.1. La movilidad residencial: incremento de la cantidad y la distancia de los movimientos

La movilidad residencial, es decir, la forma como la población se establece sobre el territorio y la propensión de ésta a permanecer en él es, sin duda, la primera cuestión que debe afrontarse. Aquí, como fuente de información, la *Encuesta* es inferior en algunos aspectos a los datos censales, ya que éstos permiten obtener una imagen completa del asentamiento de la población, pero en cambio los supera en otros aspectos, como por ejemplo al establecer el itinerario residencial de los ciudadanos o las motivaciones de los cambios de residencia.

Así, en los últimos 20 años, ha podido constatarse que el proceso de metropolización se ha visto acompañado de una propensión cada vez más alta a la movilidad residencial. De este modo, la estabilidad en el lugar de residencia, que había sido uno de los rasgos definitorios del poblamiento en Cataluña en contraste con otros países, ha ido debilitándose, de forma que en el año 2000 ya se detectaba que más de un tercio de los encuestados en la Región Metropolitana había cambiado de lugar de residencia en los últimos 15 años. Desde entonces, se ha producido todavía un nuevo salto de la movilidad residencial, hasta el punto de que la mitad de la población metropolitana puede encontrarse ahora en esta condición. Ahora bien, este incremento de la propensión a cambiar de residencia debe relacionarse con el cambio de los patrones familiares, la evolución del ciclo inmobiliario y también con la irrupción, desde 1996, de la inmigración extranjera. Así pues, no se trata de un fenómeno exclusivamente metropolitano y está presente en el conjunto de Cataluña.

Lo que, en cambio, denota un incremento de la integración territorial es la tendencia al aumento de la distancia en los cambios de residencia. Así, los datos de la *Encuesta* relativos al itinerario residencial de la población<sup>1</sup> muestran que, cada vez con mayor frecuencia, cambiar de residencia implica, igualmente, cambiar de municipio, hasta el punto de que para los llegados a su domicilio entre los años 2000 y 2006, en casi dos de cada cinco casos el cambio de residencia ha implicado el traslado a un nuevo municipio. Habría que discernir aquí, de nuevo, el impacto de la inmigración extranjera, para la cual el cambio de domicilio ha representado en muchos casos no sólo un cambio de municipio, sino también de país. Asimismo, la tendencia de fondo ya se anunciaba en las ediciones anteriores de la *Encuesta*: la integración del territorio metropolitano y la



mejora de las infraestructuras comportan que los ciudadanos consideren ámbitos cada vez más amplios del mercado de la vivienda en el momento de satisfacer sus necesidades residenciales. Como veremos, esta propensión a moverse a mayor distancia tiene también una relación directa con la situación del mercado inmobiliario y las variaciones territoriales de los precios.

## 1.2. Las dinámicas del poblamiento: el paso de la segunda a la tercera fase del proceso de metropolitanaización

Le *Encuesta* permite conocer no sólo la propensión de la población a cambiar de residencia, sino que también aporta informaciones relevantes acerca de cuáles son las direcciones dominantes de los flujos de población sobre el territorio metropolitano. Hay que decir que los datos de la *Encuesta* tienen que ser complementados aquí por informaciones censales, ya que por sí mismos no permiten determinar las dinámicas de crecimiento de la población de cada territorio ni el cálculo de saldos migratorios. Asimismo, su interés radica, de nuevo, en su capacidad de proporcionar informaciones acerca del itinerario residencial de la población.

Así, a partir de la constatación del porcentaje de población llegada a cada ámbito a lo largo de las distintas ediciones, la *Encuesta* ha permitido confirmar la tendencia dominante durante muchos años en la evolución del poblamiento metropolitano: la descentralización de la población desde el centro metropolitano hacia los ámbitos de su entorno. Esta tendencia, fruto de la presencia de migraciones intrametropolitanas que han dado saldos consistentemente positivos a favor de las coronas metropolitanas y en detrimento de la ciudad y los ámbitos centrales, ha sido acompañada, sin embargo, por un segundo fenómeno: la pérdida de peso relativo (y, en muchos casos, de población en términos absolutos) de las principales ciudades en beneficio de los municipios más pequeños y de poblamiento más disperso. Así, en las primeras ediciones de la *Encuesta*, se constataba claramente que los flujos de población tenían como dirección dominante desde el centro hacia el entorno metropolitano y desde las poblaciones más grandes hacia las más pequeñas. La conjunción de estos dos fenómenos, que, como se verá después, se hallan estrechamente relacionados con la evolución del mercado de la vivienda, se corresponde a lo que hemos denominado la segunda fase del proceso de metropolitanaización en España. Una fase que, en las principales ciudades, se extendió entre los años 1975 y 1996 y se caracterizó por la descentralización y la dispersión de la población sobre el territorio, en contraste con la acusada tendencia hacia la concentración del poblamiento

propia de los primeros estadios del proceso de metropolitanaización, que llegó a su momento culminante entre 1960 y 1975.

Ahora bien, los datos de la última edición de la *Encuesta* permiten constatar que estas tendencias, que habían sido dominantes durante sus primeras ediciones (1985, 1990 y 1995), han empezado a cambiar de forma notable. Así, la ciudad de Barcelona y el resto de grandes ciudades metropolitanas empiezan a repuntar como destino de la movilidad residencial. Esta tendencia parece explicarse, sobre todo, por la mayor propensión de la población inmigrada extranjera a asentarse en primer lugar en Barcelona y en las ciudades más grandes, antes que en el resto del territorio metropolitano. Así, la recentralización relativa del poblamiento metropolitano que se está produciendo —y que conocemos bien a través de datos censales— se explicaría sobre todo por el giro del ciclo demográfico que se ha producido desde 1996, con la entrada de importantes contingentes de población inmigrada extranjera. Los datos de la *Encuesta* vendrían a corroborar, pues, que en la Región Metropolitana de Barcelona, como en otras grandes ciudades españolas, se ha pasado de la segunda a la tercera fase del proceso de metropolitanaización: es decir, de un período (1975-1996) caracterizado por la presencia dominante de migraciones intrametropolitanas asociadas al mercado de la vivienda, a otro (desde 1996) en el que éstas conviven con migraciones internacionales asociadas, sobre todo, al mercado laboral. Si la dirección dominante de las primeras es, como se ha dicho, desde el centro hacia el entorno metropolitano y desde los municipios mayores hacia los más pequeños, las segundas tendrían como primer destino los municipios más grandes y más poblados.

A nuestro entender, una de las principales incógnitas que las sucesivas ediciones de la *Encuesta* tendrán que permitir aclarar en los años venideros es si los patrones de movilidad residencial de la población inmigrada terminarán convergiendo con los de la población autóctona. Es decir, si en el futuro la población nacida en el extranjero, que parece haberse instalado de modo preferente en las grandes ciudades en el momento de su llegada, tiende a irse asentando de una forma más homogénea sobre el conjunto del territorio metropolitano. Varios indicios así parecen apuntarlo, pero con los datos de la *Encuesta* de 2006 resultaría prematuro confirmarlo.

## 1.3. Las motivaciones de la movilidad residencial: los precios y las condiciones de la vivienda como elemento inductor

En el momento de analizar las motivaciones de la movilidad residencial de la población metropolitana, conviene en primer lugar avanzar las hipótesis

relativas a la propensión de la población a desplazarse según la edad, la renta y la formación. Así, las anteriores ediciones de la *Encuesta* han mostrado que, entre la población mayor de 18 años, la propensión a la movilidad residencial disminuye con la edad y se incrementa con la renta y la formación. El perfil de la persona que cambia de residencia en la Región Metropolitana es joven (entre 26 y 45 años) y con un nivel de renta y formación superior a la media. Ahora bien, en los últimos años este patrón ha ido haciéndose más complejo por la presencia de la población inmigrada extranjera, que tiene mayor propensión a la movilidad residencial que la autóctona. De nuevo, habrá que ver en el futuro si esta diferencia se debe al hecho de haberse producido en los años recientes la llegada de esta población a Cataluña y si en el futuro su comportamiento tenderá a converger con el de la población autóctona con similares características de edad, renta y formación.

Respecto a la motivación efectiva del cambio de residencia, se ha constatado que ésta, de forma muy mayoritaria, está asociada a las mismas condiciones de la vivienda y su entorno o a razones familiares (que en muchos casos denotan también falta de adecuación de la vivienda a las necesidades del hogar). En cambio, las motivaciones de carácter laboral han tenido un peso relativamente escaso. Esto es, sin duda, una muestra del carácter cada vez más integrado del mercado laboral a escala metropolitana, que hace innecesario el cambio de residencia en el momento en que se produce un cambio de trabajo, y de las expectativas de la población en relación con la mejora de las condiciones de la vivienda. De nuevo, la población inmigrada tiene aquí un comportamiento diferenciado, en el sentido de que las motivaciones laborales tienen un peso superior a las del conjunto de la población. De nuevo, también será preciso comprobar en el futuro si estos comportamientos tienden a confluir.

Finalmente, hay que constatar que las expectativas de un cambio de vivienda en el futuro inmediato han tendido a incrementarse. Si en la *Encuesta* de 2000 uno de cada cinco ciudadanos mayores de 18 años residente en Barcelona aspiraba a cambiar de residencia en los cinco años inmediatos, en la edición de 2006 lo esperaba uno de cada cuatro, y en el resto de los ámbitos metropolitanos, la evolución, con diferencias de matiz, era similar. Es muy probable que la próxima *Encuesta* nos muestre que desde el año 2006, la irrupción de la crisis económica, con sus efectos sobre el empleo, haya venido a frustrar la realización de estas expectativas y a atenuar la concepción de otras nuevas. Respecto a las aspiraciones de lugar de residencia, la población metropolitana muestra preferencia por instalarse, sobre todo, en el mismo barrio o la misma población. Sin embargo, la realidad del mercado inmobiliario ha obligado, como hemos visto, a

desplazamientos de mayor distancia, a menudo de carácter supramunicipal. El hecho de que la población con menor nivel de renta tenga más propensión al cambio de municipio en el momento de acceder a una nueva residencia vendría a confirmar la hipótesis de que buena parte de los desplazamientos a mayor distancia han estado impelidos por las condiciones del mercado inmobiliario.

#### 1.4. La transformación en la localización de las actividades económicas: descentralización y terciarización selectiva

Junto a los datos relativos al asentamiento residencial de la población, la *Encuesta* nos proporciona información sobre su actividad laboral y su lugar de trabajo, de tal manera que constituye una interesante fuente complementaria de los datos sobre la población empleada residente y los puestos de trabajo localizados procedentes de los registros censales. Así, en las sucesivas ediciones, la *Encuesta* ha permitido constatar las tendencias dominantes en la evolución de la economía metropolitana durante las últimas décadas: la progresiva terciarización del empleo, acompañada de la descentralización en la localización de la actividad.

Si se empieza el análisis a partir de la localización de la actividad económica, la primera constatación que emerge es el carácter extremadamente desigual en el reparto de los puestos de trabajo sobre el territorio metropolitano. Así, la ciudad de Barcelona ha ido manteniendo, a lo largo de los años, un porcentaje de puestos de trabajo localizados muy elevado, desproporcionado, como veremos, respecto al peso de la población empleada que reside en ella. En cambio, la Primera corona ha conocido históricamente un déficit de puestos de trabajo en relación con su población empleada y en la Segunda se ha originado una situación relativamente más equilibrada. Ahora bien, este carácter concentrado de la actividad ha ido moderándose a medida que el proceso de integración metropolitana se afirmaba: así, si en las primeras ediciones de la *Encuesta* la ciudad central contenía cinco de cada diez puestos de trabajo metropolitanos, en la última sólo albergaba a cuatro de cada diez. En correspondencia, el peso relativo de los puestos de trabajo de la Primera y, sobre todo, de la Segunda corona metropolitana ha ido creciendo.

Hay que señalar, asimismo, que a imagen de lo que ha sucedido con el poblamiento, la ganancia de peso relativo del entorno metropolitano no ha favorecido tanto a las principales ciudades como a los municipios más pequeños. Así, el conjunto de ciudades mayores de 100.000 habitantes —entre las que se cuentan, recordémoslo, localidades como Sabadell, Terrassa o Mataró— pierde, igual que Barcelona, peso relativo respecto a la

localización del empleo. De este modo, la *Encuesta* permite constatar que el proceso de descentralización de la actividad ha ido acompañado, como en el caso de la población, de cierta dispersión de puestos de trabajo sobre el conjunto del territorio metropolitano.

Una tendencia similar ha seguido la localización de la población empleada residente: Barcelona ha ido perdiendo peso relativo y el entorno lo ha ido ganando, hasta el punto de que en las últimas ediciones de la *Encuesta* el número de personas con empleo en la Segunda corona superaba ya el de la ciudad central. De esta forma, el peso de la población empleada residente se distribuía prácticamente a tercios entre Barcelona, la Primera corona y la Segunda. Es cierto, sin embargo, que el ritmo de pérdida de peso relativo de la ciudad central se ha frenado durante los últimos años, seguramente como efecto, también, del asentamiento de población inmigrada extranjera.

Finalmente, la *Encuesta* viene a corroborar, a través de los datos sobre el empleo, la transformación de la economía metropolitana, caracterizada por la progresiva terciarización y la pérdida de peso relativo del empleo industrial. Así, éste, que todavía concentraba uno de cada tres puestos de trabajo a principios de la década de los noventa, ha ido retrocediendo ante los servicios y, en las dos últimas ediciones de la *Encuesta*, ante el empleo en la construcción, que ha conocido un crecimiento extraordinario a caballo del ciclo inmobiliario alcista empezado en el año 1996. En consecuencia, en la última edición de la *Encuesta* dos de cada tres puestos de trabajo localizados en la Región Metropolitana correspondían al sector servicios. Es cierto, sin embargo, que se observan diferencias muy acentuadas en la estructura del empleo en cada uno de los ámbitos: si la terciarización de la ciudad central se halla en un estadio muy avanzado —cuatro de cada cinco puestos de trabajo en los servicios—, la industria mantiene una presencia muy importante en la Primera y, aún más, en la Segunda corona metropolitana.

## 2. La movilidad y el transporte

Los datos relativos al asentamiento de la población y la localización de los puestos de trabajo que acabamos de comentar nos muestran, en primer lugar, cómo el proceso de metropolitanización ha comportado una ampliación del territorio que puede considerarse integrado e interdependiente a efectos de mercado laboral y de vivienda; asimismo, los datos nos indican cómo la población y la actividad han tendido a descentralizarse y a dispersarse sobre este territorio. Pues bien, la ampliación del espacio metropolitano y la dispersión de actividades están relacionadas directamente con las

necesidades de movilidad de los ciudadanos. En este campo, la *Encuesta*, como fuente de información, tiene como virtud principal al permitir relacionar el conocimiento de la movilidad por motivos laborales, de estudios, de servicios y de ocio, así como las informaciones sobre los medios de transporte utilizados para satisfacerla, con las variables relativas a las condiciones de vida y los hábitos de los ciudadanos. Desde este punto de vista temático, la *Encuesta* es una fuente claramente más completa que las informaciones censales relativas a la movilidad obligada u otras encuestas específicas en materia de movilidad. Su limitación, en cambio, procede de la falta de representatividad de la muestra al llevar el análisis a la escala del municipio o el barrio concreto. Veremos, a continuación, las principales hipótesis interpretativas que, a la luz de las distintas ediciones de la *Encuesta*, pueden avanzarse en relación con la movilidad obligada, la movilidad por compras y ocio, los modos de transporte utilizados, los costes de la movilidad y su repercusión sobre la población según sus características.

### 2.1. La movilidad obligada: especialización funcional, pérdida de capacidad de autocontención y de autosuficiencia

Como se ha indicado en el apartado anterior, una de las características principales de la localización de los puestos de trabajo en el territorio metropolitano es su falta de correspondencia estricta con la población empleada residente. Esto ha llevado a avanzar la hipótesis de que la integración del territorio metropolitano podría estar comportando cierto proceso de especialización funcional, en el cual, a través del juego del mercado del suelo y la accesibilidad, determinados territorios se estarían especializando en usos económicos o residenciales en diferente proporción que otros. Ya hemos visto que los datos de la *Encuesta* permiten constatar que, por ejemplo, la cantidad de puestos de trabajo localizados en la ciudad de Barcelona supera ampliamente a la población empleada residente, mientras que la Primera corona conoce un déficit muy notable de puestos de trabajo en relación con su población empleada. La mejora de las infraestructuras de comunicación, que es al mismo tiempo causa y consecuencia de la integración territorial, ha permitido que esta especialización funcional se reproduzca también a escala municipal, es decir, que se produzca una falta de correspondencia entre la población empleada residente en cada municipio y los puestos de trabajo radicados en él. Esta falta de correspondencia en términos absolutos es todavía más amplia por la falta de adecuación entre las características de los puestos de trabajo ofertados en cada municipio y la capacidad de la población empleada residente local —por formación,

por cualificación y por disposición— de responder a ellos. La consecuencia de este conjunto de factores (ampliación del alcance del territorio metropolitano, dispersión de la población y la actividad, especialización funcional de los puestos) es la pérdida de capacidad de autocontención y autosuficiencia de los municipios en relación con la movilidad obligada que generan o atraen.

El nivel de autocontención, como es sabido, mide la capacidad de cada territorio, un municipio en nuestro caso, de contener en su interior la movilidad que genera. Pues bien, los datos de la *Encuesta* muestran que, a medida que se ha ido afianzando el proceso de metropolitanización, el nivel de autocontención ha caído de manera consistente: si en el año 1990 cerca del 65% de los ciudadanos metropolitanos empleados afirmaban que trabajaban en el propio municipio, en 1995 no llegaban al 60% y en 2006 representaban sólo el 47,6%. Esta caída del nivel de autocontención de casi 20 puntos porcentuales en 15 años, hasta el extremo de que ya es mayoría la población empleada que trabaja fuera del propio municipio, es seguramente una de las expresiones más altas y significativas del proceso de integración territorial que ha tenido lugar en el ámbito metropolitano de Barcelona. Sin embargo, los datos de la *Encuesta* nos permiten constatar la existencia de importantes diferencias territoriales, fruto, precisamente, de las especializaciones funcionales y de los distintos niveles de integración territorial: mientras que la ciudad de Barcelona retiene todavía a siete de cada diez ciudadanos con empleo, los municipios de la Primera corona sólo retienen una media de trece de cada diez; en la Segunda corona, la proporción sube a cuatro de cada diez y aún es más alta en el resto de la provincia de Barcelona y en las otras demarcaciones catalanas. Aun así, la caída de la autocontención laboral es tan radical que hoy, en el conjunto de Cataluña, más de la mitad de quienes trabajan lo hacen fuera de su municipio de residencia.

El dato complementario es la medida del nivel de autosuficiencia, es decir, la capacidad de cada municipio de proveer de empleados residentes a los puestos de trabajo localizados en su término. Pues bien, la evolución de los datos relativos a la autosuficiencia resulta análoga de la de la autocontención: el nivel de autosuficiencia de los municipios metropolitanos disminuye de manera clara. Es cierto, sin embargo, que el nivel de autosuficiencia es, en términos generales, superior al de autocontención, con la excepción de la ciudad de Barcelona. Aun así, en promedio, en el conjunto de los municipios de la Región Metropolitana sólo uno de cada dos puestos de trabajo está ocupado por una persona residente en el propio municipio.

## 2.2. La movilidad por compras, servicios y ocio: mayor capacidad de elección para los ciudadanos

En el campo de lo que se denominaba, seguramente de forma abusiva, «movilidad no obligada», es decir, los desplazamientos por motivos de compras, servicios y ocio, la *Encuesta* nos ofrece un nivel de información particularmente rico, y se convierte en un instrumento único por el alcance de sus informaciones, por la cantidad de variables con las que permite relacionarlas y por la extensión del territorio de referencia. Precisamente por estas razones, el análisis de este asunto puede alcanzar un nivel muy notable de precisión y matiz.

Como se sabe, las dinámicas metropolitanas someten la movilidad por motivos de compras, servicios y ocio a un conjunto de tensiones contradictorias. Por una parte, factores como la dispersión de la población sobre el territorio, el elevado número de desplazamientos intermunicipales por razones laborales o de estudio, el incremento del uso del vehículo privado, los cambios en la estructura del hogar o la creciente incorporación de la mujer al mercado laboral, parece que deberían comportar una reducción del número de actos de compra, un incremento de su importancia y su asociación con actividades de ocio. Todos estos factores predispondrían a una reducción del número y un incremento de la distancia en los desplazamientos asociados a estos motivos. Sin embargo, al mismo tiempo, el proceso de metropolitanización, con la mejora de las comunicaciones, el crecimiento de la población en áreas antes menos pobladas y el incremento y diversificación de los niveles de renta en el territorio metropolitano, ha permitido también una extensión territorial sin precedentes de la oferta y la demanda de servicios sobre el conjunto del territorio. Estos factores, pues, tienden a incrementar la movilidad hacia el comercio y actividades de ocio de proximidad.

Fruto de esta situación es la diversificación de comportamientos de los ciudadanos en su movilidad. Así, respecto a la movilidad por compra de alimentos (frescos y envasados), las últimas ediciones de la *Encuesta* muestran que los desplazamientos dirigidos al propio barrio o municipio son abrumadoramente predominantes y o bien crecen o se mantienen en estos niveles. Sin embargo, hay diferencias importantes en función del tamaño municipal y la proximidad al centro metropolitano: así, mientras que el municipio de Barcelona autocontiene la práctica totalidad de desplazamientos asociados a estos motivos, la proporción disminuye en los municipios de la Primera y, aún más, de la Segunda corona metropolitana. De todas formas, la capacidad de autocontener esta movilidad es más alta, en promedio, en todos los territorios metropolitanos que en el resto

de la provincia o en el resto de Cataluña. Es distinto, en cambio, el comportamiento para compras menos habituales, como las de vestido o calzado. Si, en el conjunto de la Región Metropolitana, la compra de alimentos se hace en el mismo municipio en más de ocho de cada diez casos, las compras de vestido y calzado generan una movilidad de mayor distancia y se satisfacen en el municipio en poco más de seis de cada diez casos. Aquí, además, la autocontención comercial tiende a disminuir y la capacidad de la ciudad de Barcelona de retener la propia demanda y de atraer la de fuera (sobre todo de la Primera corona) es muy destacada.

Los desplazamientos por motivos de ocio siguen una pauta similar. Las actividades más frecuentes y menos especializadas se satisfacen más cerca del lugar de residencia, mientras que las más esporádicas y privativas generan desplazamientos de mayor distancia. Así, la frecuentación de bares, restaurantes, discotecas y cines tiene lugar, en promedio, a mayor proximidad que la asistencia a teatros, museos y exposiciones, en los que el peso de la ciudad de Barcelona es muy destacado no sólo para los habitantes de la Primera corona, sino también para los de la Segunda y para el conjunto de la provincia. Hay que destacar, en este asunto, el elevado número de respuestas en las que los encuestados afirman utilizar el territorio «indistintamente», en función de sus preferencias. Es una nueva muestra de la integración del territorio metropolitano y de la forma en que ésta incrementa la capacidad de elección de los ciudadanos.

## 2.3. El uso de los medios de transporte: disminución de los desplazamientos a pie, predominio del vehículo privado, contrastes territoriales y diferenciación social

Como se ha visto, uno de los resultados más evidentes de la metropolitanización es el incremento de la distancia en los desplazamientos de la población por motivos laborales. Esta tendencia incide de manera directa en el reparto modal de la movilidad, es decir, en los medios que los ciudadanos utilizan para desplazarse. Así, las sucesivas ediciones de la *Encuesta* muestran de manera muy clara como a medida que se iba afirmando la integración territorial, el porcentaje de desplazamientos por motivos laborales que se realizan con medios mecánicos se incrementa de forma decidida: si a principios de la década de los noventa el 26,9% de los ciudadanos de la Región Metropolitana afirmaban desplazarse habitualmente al trabajo a pie o en bicicleta, 15 años después el porcentaje había descendido drásticamente al 18,4%. En cambio, la cuota de desplazamientos en vehículo privado subían del 43,6% al 52,7% y el transporte colectivo mantenía una cuota entre el 25 y el 26%.



Existen, sin embargo, notabilísimas diferencias entre los distintos ámbitos metropolitanos en lo que se refiere al reparto modal de la movilidad obligada: mientras que en la ciudad de Barcelona el transporte público se utiliza en cuatro de cada diez desplazamientos al trabajo, en la Primera corona su uso no llega a tres de cada diez y en la Segunda corona es, escasamente, de uno de cada diez. Estas diferencias se hallan asociadas, sobre todo, a la oferta de transporte público. Así, en la ciudad de Barcelona, la disminución de los desplazamientos a pie que se ha producido en los últimos 15 años no se ha traducido en un incremento del uso del vehículo privado, sino que, al contrario, éste disminuye levemente mientras que crece, de forma decidida, el uso del transporte colectivo. En el otro extremo, la Segunda corona metropolitana, donde el poblamiento y la actividad se han dispersado y la oferta de transporte colectivo es menor, la drástica caída de la movilidad a pie (de más de 13 puntos porcentuales) ha sido absorbida en su práctica totalidad por el incremento del uso del transporte. La Primera corona metropolitana tiene un comportamiento similar, pero la mayor presencia de transporte público supone que los desplazamientos con este medio tengan, como se ha visto, una presencia superior.

Estos contrastes territoriales en la movilidad están acompañados de una notable diferenciación social: las variables de género, edad y categoría socioprofesional comportan grandes diferencias en la utilización de los distintos medios de transporte. Así, en lo que respecta al género, en seis de cada diez casos las mujeres se desplazan al trabajo a pie o en transporte colectivo, mientras que más de seis de cada diez hombres lo hacen en vehículo privado. Respecto a la edad, el grupo que, en términos relativos, utiliza más el transporte privado es el de 25 a 44 años y quienes van más a pie son los mayores de 45 y, sobre todo, de 65 años. Finalmente, las categorías socioprofesionales altas son las que tienen más propensión a utilizar el vehículo privado, mientras que, de forma poco sorprendente, las bajas son las que en mayor proporción se desplazan a pie o en transporte colectivo. Así, respecto a los perfiles, los hombres, adultos, pertenecientes a categorías medias y altas serían los más propensos a la utilización del vehículo privado, mientras que las mujeres adultas y de categoría baja tendrían mayor inclinación a desplazarse a pie, y los jóvenes de categoría baja y media serían los más predispuestos a utilizar el transporte colectivo.

#### **2.4. Los costes de la movilidad: gastos relativamente bajos, costes temporales al alza y distribución desigual**

El incremento de las distancias recorridas, asociado a la pérdida de los niveles de autocontención y de autosuficiencia,

induce a prever un incremento de costes (temporales y monetarios) que los ciudadanos tienen que afrontar en materia de movilidad. Por otra parte, las diferencias en el acceso a los medios de transporte a las que acabamos de hacer referencia predispone a pensar que la distribución de estos costes se produce de manera desigual entre los ciudadanos, según su condición social. Los datos que la *Encuesta* suministra permiten verificar estas hipótesis.

En primer lugar, en lo que respecta a los costes temporales de la movilidad, hay que constatar que el tiempo que los ciudadanos de la Región Metropolitana de Barcelona emplean en desplazarse al trabajo (alrededor de 24,6 minutos de tiempo de desplazamiento en un sentido) es, en promedio, notablemente inferior al de otras realidades metropolitanas. Esta es una de las ventajas que se derivan de la densidad en la ocupación del territorio y del modelo de urbanización relativamente compacto que tradicionalmente ha caracterizado a la metrópoli barcelonesa. Ahora bien, el proceso de integración del territorio al que se ha ido haciendo referencia, con el incremento de la distancia media de los desplazamientos, comporta que en las sucesivas ediciones de la *Encuesta* sea claramente perceptible la tendencia al incremento del tiempo dedicado a la movilidad obligada. Así, entre 1990 y 2006 el tiempo medio de desplazamiento en la Región Metropolitana (en un sentido) habría pasado de 22,5 minutos a 24,6, con un incremento del 9,3%, aunque la momentánea mejora que se produjo entre 1990 y 1995 con la puesta en funcionamiento de las rondas de Barcelona y otras obras de infraestructura, permitió una disminución del tiempo medio de desplazamiento hasta los 21,4 minutos en el año 1995. Ahora bien, estos costes temporales de la movilidad tienen una distribución desigual en el territorio metropolitano. Los ciudadanos empleados residentes en Barcelona son quienes dedican más tiempo a llegar al trabajo: 28,3 minutos, debido, seguramente, al mayor peso del transporte colectivo y a pie en los desplazamientos. En cambio, los de la Primera y la Segunda corona metropolitana emplean sólo 25,8 y 20,4 minutos, respectivamente. Sin embargo, hay que tener en cuenta que la evolución de estos costes en tiempo ha sido también desigual en los últimos 15 años: si en el conjunto de la Región Metropolitana se han incrementado en un 9,3%, en la segunda corona metropolitana –es decir, el territorio que se ha integrado más tardíamente al proceso metropolitano– lo ha hecho en el 27,5%, mientras que en Barcelona y la primera corona crecían sólo el 12,3% y el 6,6% respectivamente.

Estas diferencias de los costes temporales de desplazamiento están en relación, ciertamente, con la distancia recorrida, pero, sobre todo, con el medio de transporte utilizado y es, en promedio,

mucho más alta para los usuarios de transporte colectivo que para quienes viajan en vehículo privado o a pie. Así, el tiempo medio de recorrido del viaje al trabajo en transporte colectivo (39,1 minutos) casi duplica el de quien lo hace con vehículo privado (22,1) y cuadruplica el de quien se desplaza a pie (10,8). No es de extrañar, pues, que en los territorios en los que el peso del transporte colectivo es más alto, como Barcelona, el tiempo medio de recorrido resulte también superior. Ahora bien, este mayor coste temporal de los desplazamientos se compensa en parte por sus menores costes monetarios. Así, el porcentaje de ciudadanos con empleo residentes en la Segunda corona con unos gastos de desplazamiento para ir a trabajar inferiores a 50 euros mensuales era, en el año 2006, de apenas el 50,4%, mientras que ascendía al 59,1% en la Primera corona metropolitana y al 64,1% en la ciudad de Barcelona.

Finalmente, la *Encuesta* permite constatar la hipótesis de que el reparto de estos costes entre los distintos grupos sociales varía de manera notable según el género, la edad y la categoría socioprofesional. Así, en promedio, las mujeres, los jóvenes, los viejos y quienes pertenecen a una categoría socioprofesional baja soportan, a igualdad de distancia recorrida, unos costes temporales de desplazamiento que resultan superiores a los que suelen emplear los hombres, los adultos y las categorías medias y altas. Ahora bien, estos últimos grupos –que son, como hemos visto, los más propensos a utilizar el vehículo privado– tienen que afrontar unos gastos monetarios más altos.

### **3. La vivienda**

El acceso, la tenencia, la tipología y las características de la vivienda son variables fundamentales en el funcionamiento de la sociedad metropolitana. Y lo son en un doble sentido: por una parte, constituyen un elemento determinante de las condiciones de vida de los individuos y las familias y, por otra, condicionan de forma decisiva la configuración de la ciudad y el uso del territorio. En los últimos 15 años, además, el mercado inmobiliario ha estado sometido a notables tensiones, con un ciclo de incremento generalizado de precios que se ha prolongado durante más de una década y ha incidido de forma contundente tanto sobre el patrimonio como en el endeudamiento de muchas familias.

La *Encuesta* nos suministra datos de gran utilidad para el conocimiento de la situación de la vivienda en el territorio metropolitano, cuya mayor virtualidad radica, de nuevo, en la posibilidad de interrelacionar variables muy diversas. A continuación se enuncian las principales hipótesis interpretativas que se derivan de la lectura de la *Encuesta* sobre cuatro aspectos: el régimen de tenencia



y el acceso a la vivienda principal, sus tipologías, sus características y, finalmente, las informaciones relativas a la residencia secundaria.

### 3.1. El régimen de tenencia y el acceso a la vivienda: predominio de la propiedad, incremento del endeudamiento y asequebilidad diferenciada

Como es bien sabido, una de las características principales del mercado de la vivienda en Cataluña y en España es el predominio abrumador de la propiedad como régimen de tenencia. Este rasgo ha conferido una notable rigidez al mercado inmobiliario residencial y, unido a la debilidad tradicional de las políticas de vivienda protegida o pública, ha sido considerado un impedimento para el acceso a la vivienda de los jóvenes y la población con pocos recursos. También es cierto, sin embargo, que el predominio de la propiedad ha permitido a un número muy elevado de las familias contar con un patrimonio propio. Las sucesivas ediciones de la *Encuesta* han permitido constatar cómo este régimen se iba extendiendo, dejando el alquiler y otras formas de tenencia en una situación casi marginal. Así, si a principios de la década de los noventa el 73% de los entrevistados vivía en familias propietarias de la vivienda en la que residían, la proporción había ascendido hasta el 84,6% en el año 2000. Sin embargo, a partir de 1996, la irrupción de población inmigrada extranjera con un nivel de recursos limitados, en coincidencia con el inicio del ciclo inmobiliario alcista, hacía prever un incremento del porcentaje de población que vive en régimen de alquiler. Así ha sido, efectivamente: en la última edición de la *Encuesta* el porcentaje de entrevistados que vive en propiedad ha descendido por primera vez, y se ha situado en el 81,8%. Esto se explica sobre todo por el hecho de que en el año 2006 casi seis de cada diez inmigrantes encuestados vivían de alquiler. En cambio, para la población autóctona, la tenencia en propiedad continuaba aumentando, hasta situarse en el 86,6%.

En esta circunstancia, el incremento acelerado de los precios de la vivienda que tuvo lugar entre 1996 y 2006, fruto, como es sabido, de la entrada de activos financieros desde los mercados bursátiles hacia el sector inmobiliario, tenía que comportar necesariamente un incremento de los costes de la vivienda para las familias. Los datos de la *Encuesta* relativos al gasto económico anual para la vivienda permiten detectar este incremento, pero no medir su alcance real. Esto es así, sobre todo, porque no contienen informaciones acerca de los costes de entrada, ni sobre los costes de transacción, ni de las condiciones de los préstamos que tienen que afrontar las familias en el momento de adquirir una vivienda. Así, los bajos tipos de interés que prevalecieron durante este período y la prolongación de los plazos de los préstamos han enmascarado sin duda,

a los ojos de la *Encuesta* los costes reales a los que las familias tienen que hacer frente. Sin embargo, como indicador del endeudamiento de los hogares, la *Encuesta* proporciona un dato particularmente relevante: entre 1995 y 2006 la proporción de individuos que vivían en familias con una hipoteca contratada fue superior al duplo: era del 14,1% de la población en 1995 y llegaba al 32% en 2006.

Aunque, como se decía, las informaciones sobre los costes absolutos para el acceso a la vivienda de las familias tienen que ser consideradas con cautela, resultan muy interesantes los datos referentes al esfuerzo económico relativo que la población residente en las distintas partes del territorio metropolitano tiene que realizar a fin de acceder a la vivienda. En efecto, la *Encuesta* tiene la virtud de permitir relacionar los ingresos familiares medios disponibles en cada territorio y el gasto medio que, en este mismo territorio, supone el pago de una hipoteca. Este ejercicio posibilita debatir la hipótesis sobre la existencia de varias capacidades de licitar en el mercado inmobiliario y, por tanto, de elegir lugar de residencia, según el territorio de origen y el nivel de renta media de la población. Así, en promedio, los habitantes de Barcelona que están adquiriendo una vivienda podrían acceder a otra con menor esfuerzo económico si optaran por ir a vivir a la Primera o a la Segunda corona metropolitana. Por el contrario, los habitantes de estos territorios, teniendo en cuenta su nivel de renta media y los valores medios de las hipotecas que se pagan, tendrían que hacer un esfuerzo superior al que realizan si quisieran desplazarse a residir en la capital. Hay que mencionar que la última edición de la *Encuesta* denota que los habitantes de la Segunda corona tendrían asimismo que realizar un esfuerzo suplementario si quisieran acceder a la Primera, cosa que no sucedía en anteriores ediciones. Es ésta, sin duda, una muestra de la tendencia de los precios de algunos municipios de la Primera corona metropolitana a converger con los de la ciudad central. Este mismo ejercicio sobre la asequebilidad relativa de la propiedad puede realizarse atendiendo a la dimensión de los municipios. Una y otra constatación nos permitirá comprobar que el mercado inmobiliario actúa al mismo tiempo como un motor y un filtro determinante al impulsar las dinámicas de descentralización y de dispersión de la población sobre el territorio debatidas más arriba.

Finalmente, los datos sobre el esfuerzo económico relacionado con la vivienda permiten constatar también que las dificultades para acceder a ella afectan de forma muy distinta a los diferentes grupos sociales. Así, a pesar de que el precio de la vivienda al que acceden es, en promedio, muy inferior, el pago de la hipoteca supone un porcentaje de los ingresos mucho más elevado para los inmigrantes que para los autóctonos, para las mujeres que para los hombres, para los jóvenes y los mayores

que para los adultos, y para los que pertenecen a familias de categoría baja que para quienes forman parte de hogares de categoría media o alta.

### 3.2. La tipología de la vivienda: predominio de la vivienda plurifamiliar, ascenso de la unifamiliar y percepción cambiante de sus ventajas

Los datos de la *Encuesta* relativos a la tipología de la vivienda permiten constatar la preeminencia de la vivienda plurifamiliar y el ascenso pronunciado que ha tenido en las últimas décadas la vivienda unifamiliar, aislada o entre medianeras. Este incremento se ha correspondido con las preferencias expresadas por la población, pero en los últimos años parece que se está produciendo una inflexión respecto a la percepción positiva de este tipo de vivienda.

En el año 2006, más de ocho de cada diez habitantes de la Región Metropolitana residían en pisos, en una proporción mucho más elevada que en otras grandes ciudades españolas y europeas. Sin embargo, a lo largo de las últimas ediciones de la *Encuesta* este porcentaje ha ido disminuyendo de manera continuada en beneficio de la vivienda unifamiliar, especialmente en el territorio de la Segunda corona. Aquí, en 2006, los datos permitían constatar que el 44,3% de los residentes llegados en los últimos 20 años vivían en unifamiliares, de manera que quienes residían en este tipo de vivienda representaban ya el 38,3% de la población encuestada en este ámbito. Eso mismo sucedía en relación con la dimensión de los municipios: el 69,7% de quienes se habían instalado en los últimos 20 años en un municipio menor de 10.000 habitantes de la provincia de Barcelona vivía en una vivienda unifamiliar. Así, la expansión de la vivienda unifamiliar y la proliferación de desarrollos de baja densidad han constituido, como es sabido, uno de los rasgos característicos de la evolución de una parte importante del territorio metropolitano durante el período cubierto por las informaciones de la *Encuesta*.

Esta evolución responde muy claramente a las preferencias expresadas mayoritariamente por la población: seis de cada diez encuestados indican que su vivienda ideal es unifamiliar. Más aún: cuatro de cada diez preferirían vivir, si pudieran, en una vivienda unifamiliar aislada, no sólo sin vecinos arriba o abajo, sino ni siquiera al otro lado de la pared medianera. Ahora bien, esta percepción abrumadoramente favorable a la vivienda unifamiliar parece estar modificándose. Así, entre las dos últimas ediciones de la *Encuesta* se ha producido una disminución notable de los partidarios de este tipo de residencia. Una disminución que se da entre los encuestados en todos los ámbitos metropolitanos, de todas las edades, géneros y categorías socioprofesionales,

pero que adquiere especial intensidad entre quienes pertenecen a las categorías socioprofesionales altas residentes en la Segunda corona. Es decir, precisamente allí donde la vivienda unifamiliar está más presente.

### 3.3. Las características de las viviendas: modernidad del parque construido, incremento del nivel de servicios y de la superficie disponible

La *Encuesta* permite también aproximarse a la cuestión de las características de las viviendas, y proporciona datos muy difíciles de obtener a través de otras fuentes respecto a la antigüedad del parque residencial, la superficie y las condiciones de la vivienda. En conjunto, los datos indican que, a pesar de subsistir algunas carencias importantes, las condiciones residenciales de la población metropolitana son muy aceptables. Ahora bien, hay que tener en cuenta que, por razones de diseño muestral, la *Encuesta* no llega a la población no empadronada o que se halla en situación administrativamente irregular, más expuesta que el resto a vivir en situaciones de infravivienda (por sobreocupación o por falta de algunos servicios básicos).

En primer lugar, en lo que respecta a la antigüedad del parque residencial, la *Encuesta* permite constatar su relativa modernidad: sólo uno de cada cinco encuestados reside en una vivienda construida antes del año 1960. En cambio, cerca de la mitad vive en viviendas construidas en el anterior período de expansión demográfica, entre 1960 y 1980. Sin embargo, se dan importantes diferencias entre los distintos territorios, en función del momento en que se han ido incorporando al proceso de metropolitanización: en Barcelona, aunque quienes habitan viviendas construidas en la década de los sesenta y los setenta son el grupo más numeroso, tienen un peso muy destacado quienes viven en inmuebles de más de 50 años (un 34,5%). En la Primera corona, en cambio, es donde la población que reside en viviendas del período 1960-1980 resulta relativamente más numerosa (55,9%). Finalmente, en la Segunda corona, en correspondencia con su desarrollo reciente, es donde una proporción más alta de encuestados habita viviendas construidas desde 1980 (40,7%).

Acerca de los equipamientos y servicios del hogar, la *Encuesta* muestra que, en su inmensa mayoría, las viviendas tienen cubiertas las necesidades más básicas. Así, más del 99% de los encuestados dicen que residen en una vivienda con agua caliente, váter dentro de casa y ducha o bañera. A pesar de ello, hay que hacer constar que una parte muy notable de la población encuestada (el 58,8%) señala que su vivienda padece algún inconveniente y que, en este campo, las sucesivas ediciones de la *Encuesta* han permitido constatar que, a medida que las

carencias de la vivienda se iban superando, la población expresaba otras nuevas, hasta el punto de que se puede afirmar que la satisfacción respecto a la propia vivienda está sometida a expectativas crecientes. Bien es verdad, sin embargo, que se observa el carácter recurrente de algunos problemas, como la falta de calefacción (en casi cuatro de cada diez casos) o de ascensor (en más de cuatro de cada diez casos), que en ciertas circunstancias pueden considerarse importantes. Estas carencias inciden de forma distinta sobre quienes viven en propiedad, que tienden a disponer de los servicios con más frecuencia, que en quienes viven de alquiler, con mayor propensión a tener menos servicios. Asimismo, hay que recordar en este asunto la cautela expresada más arriba sobre la dificultad de la *Encuesta* de captar parte de las situaciones de infravivienda.

Finalmente, los datos muestran también que la superficie media de la vivienda ha tendido a aumentar de forma continuada: si en el año 1995 no llegaba a los 89 m<sup>2</sup>, en 2005 superaba los 93 m<sup>2</sup>. Asimismo, la caída de la dimensión media de los hogares, de 3,5 a 3,1 miembros entre 1995 y 2005, ha comportado que la superficie per cápita también se haya incrementado hasta más de 35 m<sup>2</sup> de media en la Región Metropolitana (aunque el retraso en la disminución del número de miembros en el hogar que se ha producido entre los años 2000 y 2005 haya moderado la velocidad de este crecimiento). Ahora bien, se observan en este campo diferencias muy notables asociadas tanto al lugar de residencia como a las características de la población. Así, los hogares de categoría socioprofesional baja, los inmigrantes extracomunitarios, los jóvenes y quienes residen en Barcelona o, sobre todo, en la Primera corona metropolitana, tienden a disponer, de media, de mucha menos superficie per cápita que el resto.

### 3.4. La residencia secundaria

Uno de los rasgos más peculiares de la vivienda en Cataluña y en España es la alta presencia de vivienda secundaria, es decir, de viviendas que son utilizadas por sus propietarios durante una parte del año, normalmente durante vacaciones o fines de semana. Las informaciones más utilizadas sobre este fenómeno proceden del censo de viviendas. La *Encuesta* metropolitana proporciona, sin embargo, datos únicos de segunda residencia: propensión de los diversos grupos sociales a disponer de ella, localización y frecuentación.

En primer lugar, la *Encuesta* proporciona una noción de la disposición de segunda residencia: uno de cada cinco entrevistados afirma que vive en un hogar que dispone de ella, proporción que se ha mantenido muy estable en las últimas ediciones. Los residentes en Barcelona son los más propensos a tenerla, seguidos

de los residentes en la Primera corona y, a mucha distancia, por los de la Segunda corona. El acceso a la segunda residencia está relacionado directamente con la categoría socioeconómica, de tal manera que quienes viven en hogares de categoría alta tienen más del doble de posibilidades de disponer de ella que quienes son de categoría baja. Esto genera el efecto, hasta cierto punto paradójico, de que quienes disfrutan de mayor superficie media en la vivienda habitual son quienes tienen mayor probabilidad de disponer de una segunda residencia.

Respecto a su localización, las segundas residencias de la población que vive en la Región Metropolitana radican en casi siete de cada diez casos en Cataluña. Las principales áreas de destino son los municipios de la costa catalana (38,9%), el Pirineo y el Prepirineo (6,6%) y el resto de Cataluña (23,4%, en buena medida en la misma Región Metropolitana). Se observa, asimismo, la disposición de residencia secundaria en el resto de España (25,5%), que corresponde, en parte, a las propiedades de familias que participaron en el anterior gran movimiento migratorio. En la última edición se ha incrementado de manera sustantiva (hasta el 5,2%) la residencia secundaria en el extranjero, casi inexistente en ediciones anteriores y ahora en ascenso claro, debido, sin duda, al aumento de la presencia de inmigración extranjera que conserva vivienda en su país de origen. Estas localizaciones se distribuyen de manera desigual entre los distintos grupos sociales. Así, las categorías altas tienen más propensión a disponer de segunda residencia en municipios de la costa catalana y del Pirineo o Prepirineo. Este último destino, más distante y, con frecuencia, más costoso, es menos frecuente entre las categorías media y baja, que, en cambio, disponen de ella con mayor frecuencia en el mismo entorno metropolitano. La segunda residencia en el resto de España o en el extranjero está presente, sobre todo, entre las categorías bajas. El uso diferencial del territorio según el nivel de renta —que, como hemos visto, condiciona el acceso a la primera vivienda— se reproduce, pues, a otra escala en relación con la residencia secundaria.

Para terminar, la *Encuesta* nos proporciona datos sobre el asunto, siempre difícil de determinar, de la frecuentación de la segunda residencia. Así, los encuestados que disponen de residencia secundaria afirman pernoctar en ella unos 64 días al año, es decir, casi una sexta parte de su tiempo. De nuevo se observan diferencias notables acerca de los residentes en Barcelona, quienes afirman que pasan en ella más días (71) que los de la Primera (61) o la Segunda corona (55). En cualquier caso, se trataría de un nivel muy alto de frecuentación que puede suscitar, sin duda, reflexiones respecto a las bases fiscales de los entes

locales, así como su dotación de servicios e infraestructuras. De este modo, la residencia secundaria es una nueva muestra, asociada ahora a una movilidad de recurrencia más espaciada, de la extensión de las dinámicas metropolitanas y de la creciente integración del territorio catalán, con los retos y las oportunidades que se derivan de ella.

Estas son, a nuestro entender, las principales hipótesis interpretativas decantadas a lo largo de años de análisis, que pueden resultar de utilidad para la lectura de los datos de la *Encuesta* sobre los hábitos y condiciones de vida de la población de la Región Metropolitana de Barcelona y del conjunto de Cataluña.

1 Nos referimos siempre a la población que configura el universo de la *Encuesta*. Para más información sobre la muestra y su representatividad véanse los detalles metodológicos de la *Encuesta* en el primer artículo de este mismo número de *Papers*.

## EL USO DEL ESPACIO

Joan Alberich

### Introducción

La localización de la población y de las actividades productivas en el territorio son los dos elementos principales que explican el uso que los habitantes hacen del espacio metropolitano, ya sea a través de las permanencias —el asentamiento de población— como de su movilidad —la relación que se articula a partir de las diferentes localizaciones cotidianas (el lugar de residencia, el de trabajo, etc.).

Este artículo tiene como primer objetivo analizar, a partir de los datos de la Encuesta sobre condiciones de vida y hábitos de la población (ECVHP),<sup>1</sup> cuál ha sido la evolución reciente del asentamiento de la población en la Región Metropolitana de Barcelona y en el resto del territorio catalán para poder detectar las principales pautas de localización del poblamiento en nuestro país. Así, en el primer apartado se verá que se mantienen las pautas de descentralización y dispersión apuntadas en ediciones anteriores de la *Encuesta*, si bien el efecto de la llegada de población foránea —con unos comportamientos residenciales diferenciados— parece que condiciona la forma y la velocidad del proceso.

El segundo apartado del artículo analiza la distribución espacial del otro factor territorial anunciado, el de las actividades productivas, nuevamente desde una perspectiva evolutiva que permite entender la magnitud, la velocidad y la dirección de las transformaciones territoriales que se han producido en la Región Metropolitana de Barcelona y en Cataluña.

El último apartado pretende analizar cómo se interrelacionan ambos factores —poblamiento y ocupación— y cuáles son los patrones territoriales que se derivan de ellos. Así, desde el punto de vista del territorio, puede hablarse de la progresiva especialización funcional del espacio, hecho que implica, desde el punto de vista individual, el uso cada vez más extensivo del espacio y la ampliación del espacio de vida de la población.

### 1. La evolución de la movilidad residencial

Los datos de la edición del año 2006 de la *Encuesta* confirman algunas de las pautas ya apuntadas hace cinco años en materia de movilidad residencial. La principal conclusión que se deriva es que el mercado residencial metropolitano ha consolidado su dinamismo y su integración, como ya se había apuntado anteriormente, configurándose como un único espacio en el cual los individuos realizan migraciones intrametropolitanas cada vez con más independencia de si comportan o no un cambio en el municipio de residencia. Pese a esto, estos flujos tienen una direccionalidad bastante clara, que podríamos resumir gráficamente afirmando que se dirigen «de dentro hacia fuera y del grande hacia el pequeño», es decir, reforzando las dinámicas de desconcentración y dispersión de la población ya detectadas anteriormente.

Socialmente, los flujos son mayoritariamente protagonizados por población joven que busca, fuera del área central de la Región Metropolitana, vivienda a un precio más asequible para emprender y consolidar el proceso de emancipación, en algunos casos, y de formación de familia, en otros.

Finalmente, el otro colectivo que presenta una movilidad residencial importante es la población inmigrante si bien, en este caso, la territorialidad de los flujos apuntada no es tan clara, ya que tienden a concentrarse en los centros de las ciudades, donde el acceso a la vivienda por vía del alquiler —como vía de entrada en el mercado residencial— es más amplio. De este modo veremos que las migraciones intrametropolitanas asociadas al mercado de la vivienda —que afectan, sobre todo, a la población autóctona y tienen una dirección dominante, desde el núcleo de los sistemas urbanos hacia sus entornos— cambian con los efectos de las migraciones internacionales asociadas al mercado de trabajo, que se asientan en primer lugar en los principales núcleos urbanos.

En el contexto europeo, las sociedades catalana y española se caracterizan por una movilidad residencial bastante baja, con un bajo número de cambios de residencia a lo largo de la trayectoria vital de los individuos. Así, la tasa de movilidad residencial española se sitúa entre las más bajas del continente,

solamente comparable a la de otros países meridionales —como por ejemplo Italia, Grecia y Portugal— e Irlanda, y muy alejada de la variación residencial de la población de Estados Unidos. La explicación de este hecho es compleja y escapa al ámbito de la *Encuesta*. Sin embargo, es bueno recordar que los autores suelen asociarla a la estructura de edades de la población —como se verá, en términos generales, a más edad, menos movilidad—, el retraso en la emancipación y el régimen de tenencia de la vivienda —con un claro predominio de la propiedad por encima del alquiler.

Así, en este contexto, no es de extrañar que el 11,3% de la población de la Región Metropolitana de Barcelona no haya cambiado nunca de residencia, y que el 38,2% no se haya movido de lugar de residencia en los últimos 15 años. No obstante, la comparación con las anteriores ediciones de la *Encuesta* revela un cambio en la tendencia, marcada por la aceleración en el aumento de la movilidad residencial, que ya se apuntaba hace cinco años y ahora se confirma plenamente. Así, los resultados apuntan a que la mitad de la población metropolitana (el 50,4%) ha cambiado de residencia en los últimos quince años (entre 1990 y 2005), mientras que cinco años antes, este porcentaje solamente era del 38,2% (tabla 1).

A este salto cuantitativo de la movilidad residencial en la Región Metropolitana de Barcelona puede añadirse otro de carácter cualitativo, ya que realizar un cambio de vivienda implica, cada vez más, cambiar de municipio de residencia: mientras que en el año 2000 solamente un 12,6% de la población había cambiado de municipio durante los últimos 15 años, en 2006 el porcentaje se eleva hasta el 20,2% (tabla 2). Expresado en otros términos, esto significa que entre 1990 y 2006 era necesario que hubiese 2,5 cambios de vivienda para que se produjera un cambio de municipio y, si se acota el análisis a los últimos cinco años, solamente son necesarios 2,37.

La pregunta que cabe formular en este punto es si la Región Metropolitana de Barcelona presenta un grado de movilidad más elevado que el resto de ámbitos territoriales catalanes. La respuesta en este caso es negativa: los niveles de movilidad residencial —tanto si implica un cambio de municipio como si no— de la Región y del resto de Cataluña son similares en términos generales e, incluso, son ligeramente superiores en el territorio catalán no metropolitano.

La figura 1 muestra cuál es la relación entre el porcentaje de población residente en cada uno de los ámbitos catalanes estudiados y el de población que ha realizado un cambio residencial, según su carácter intramunicipal o intermunicipal. Hay que destacar, en primer lugar, la desproporción que se produce en Barcelona, que nos muestra la



elevada autocontención de la ciudad: pese a que allí reside el 23,4% de la población catalana, sus habitantes solamente realizan el 10,9% de los cambios municipales de residencia, al contrario de lo que se produce en la Segunda corona (24,7% y 35,6%, respectivamente). Para el conjunto de la Región Metropolitana de Barcelona se aprecia que la probabilidad de efectuar una migración de carácter intermunicipal es más elevada que en el resto del territorio catalán, incluso en el marco de la propia provincia de Barcelona.

Estos resultados esconden una cuestión temporal interesante. Los porcentajes de población que no ha cambiado nunca de vivienda o de municipio de residencia son similares. En cambio, entre la población que ha efectuado un cambio de vivienda o de residencia, se observa que existen diferencias claras en función del momento en el que se han producido estos cambios. Tal como se observa en la figura 2, puede afirmarse la existencia de una tendencia a la homogeneización de los patrones de conducta residencial entre los habitantes metropolitanos y los del resto del territorio catalán que rompe el desfase inicial marcado por una movilidad inicial más elevada en el caso metropolitano. Esta pauta, con el cambio de siglo, se iguala e incluso se invierte.

¿Estos resultados implican que el territorio catalán no metropolitano tiende a comportarse como tal en materia residencial? ¿Significan estos datos que la movilidad residencial de la Región Metropolitana de Barcelona desborda sus límites clásicos y tiende a expandirse en el territorio catalán por vía de la descentralización de la población? Probablemente todavía es pronto para poder confirmar con rotundidad esta hipótesis y habrá que esperar los resultados de las próximas ediciones de la *Encuesta*. Sí que es cierto, no obstante, que una movilidad residencial más elevada, sobre todo si implica más probabilidad de cambio de municipio, es característica de espacios funcionalmente integrados, y eso supone, en la práctica, un salto de escala de la ciudad tradicional y una ampliación del espacio de vida de sus residentes. Retomaremos estas ideas más adelante.

Si reducimos la escala de análisis y nos fijamos en lo que pasa en la Región Metropolitana, comprobamos que los diferentes ámbitos territoriales presentan comportamientos diferentes (tabla 1): el 57,9% de los residentes en la Segunda corona ha realizado un cambio residencial en los últimos 15 años, mientras que el porcentaje disminuye al 49,4% en la Primera corona y a solamente un 43,5% en Barcelona ciudad. De forma análoga, este mismo patrón se mantiene con respecto a los cambios residenciales que implican un cambio de municipio (tabla 2): los residentes en la Segunda corona son los que han realizado, proporcionalmente, más cambios

municipales de residencia (casi la mitad, el 49,2%, de los cambios residenciales realizados en los últimos quince años han significado un cambio de municipio), mientras que este porcentaje baja en el caso de los barceloneses (21,3%) y en la Primera corona (45,7%).

Esta constatación ya nos aporta alguna pista de la direccionalidad de los flujos de las migraciones intrametropolitanas, que se confirma con el análisis de los datos que se presentan en la tabla 3. A grandes rasgos, se aprecian dos características simultáneas y complementarias: los flujos migratorios se dirigen principalmente desde el centro hacia la periferia y desde los municipios más densos y poblados hacia los menos densos y más dispersos. Esto es, podemos afirmar que los flujos siguen una lógica territorial marcada por el criterio «de dentro hacia fuera y del municipio grande hacia el pequeño».

La tabla 3 nos muestra que más de la mitad (el 51%) de los cambios residenciales intermunicipales que se han producido en los últimos 15 años han tenido como destino la Segunda corona metropolitana; un tercio, la Primera corona, y la sexta parte restante, Barcelona. En términos de entradas y salidas, el saldo es claramente negativo en la ciudad central, prácticamente nulo en la Primera corona y netamente positivo en la Segunda.

En general se trata de unos valores parecidos a los de la anterior edición de la *Encuesta*, si bien se observa un ligero repunte de la ciudad de Barcelona como destino de los movimientos residenciales (del 11,8% de antes se pasa al citado 15,7%). El porqué de este repunte hay que buscarlo en el hecho de que la edición de la *Encuesta* de 2006 ya ha captado la importante oleada migratoria foránea que opta por asentarse, al menos en un primer momento, en la ciudad central como estrategia residencial.

Así, es ilustrativo que el 54,6% de la población que ha llegado a Barcelona en los últimos 15 años proviniese de fuera de Cataluña, un porcentaje muy superior al de las dos coronas metropolitanas (16,5% y 11%, respectivamente). Asimismo, si nos fijamos en el lugar de asentamiento de la población que ha llegado en los últimos cinco años, observamos que dos de cada cinco personas optan por residir inicialmente en las grandes ciudades, de manera que la ciudad de Barcelona es el primer lugar de residencia del 42% de los inmigrantes, seguida de las ciudades de más de 100.000 habitantes (24,0%) y de las de más de 50.000 habitantes (18,7%). Habrá que ver, en las siguientes ediciones de la *Encuesta*, si este importante colectivo de población inmigrante sigue los mismos patrones de movilidad residencial que la población nacida en el Estado español y tiende, también, a descentralizarse residencialmente.

Tal como se ha dicho, el segundo rasgo característico de las migraciones intermunicipales en la Región Metropolitana de Barcelona es su carácter predominantemente dispersador de la población. Lo demuestran los datos del número de habitantes del municipio de residencia (tabla 3): los municipios de menos de 50.000 habitantes, que representan poco más de una cuarta parte de la población metropolitana (27,5%), atraen casi la mitad (46,3%) de los cambios residenciales intermunicipales de los últimos años. También hay que destacar el rol de las ciudades medianas —entre 50.000 y 100.000 habitantes—, que representan casi el 15% de la población metropolitana y el 20% de los destinos de los cambios residenciales metropolitanos. En el otro extremo están los municipios de más de 100.000 habitantes —incluida Barcelona—, que aunque reúnen el 60% de la población, solamente atraen uno de cada tres desplazamientos intermunicipales.

Estas cifras son, a grandes rasgos, bastante parecidas a las de la anterior edición de la *Encuesta* (2000), aunque apuntan hacia un posible cambio de tendencia en el poblamiento metropolitano: la recentralización de la población como consecuencia del asentamiento de la población inmigrante en los centros urbanos. En efecto, las grandes ciudades continúan presentando un saldo negativo, pero menor que hace cinco años. Al mismo tiempo, las ciudades medianas refuerzan su peso relativo y disminuye el porcentaje de población que se instala en los municipios más pequeños. Un análisis más detallado de las pautas de movilidad según las características sociodemográficas de la población ha de permitirnos determinar la existencia o la inexistencia de más de un modelo migratorio. Lo veremos a continuación.

En términos de estructura de la población, el impacto de estas migraciones intermunicipales es notable: en el conjunto de la Región Metropolitana de Barcelona, el 40% de las personas que ha llegado en los últimos 15 años a su vivienda actual proviene de otro municipio, cifra que se eleva hasta el 49,2% —es decir, casi la mitad— en el caso de la Segunda corona.

Estas mismas cifras se pueden plantear en términos de autocontención residencial (el porcentaje de los que han cambiado de vivienda en los últimos 15 años y que se han quedado a vivir en el mismo municipio o ámbito en el que residían). A escala municipal, los datos muestran que casi dos de cada tres personas que han cambiado de vivienda en los últimos quince años residen en el mismo municipio que antes del cambio residencial. Ahora bien, territorialmente se observan diferencias, ya que la autocontención en la Primera corona es bastante más baja (57,3%). Se trata, en todos los casos, de valores superiores en el resto de Cataluña (76,5%), fruto, sin



duda, de la idea ya apuntada anteriormente según la cual el mercado de la vivienda metropolitana tiende a configurarse como un espacio único e integrado. Si en lugar de adoptar la escala municipal, nos fijamos en cada uno de los ámbitos estadísticos, se reproducen las mismas pautas territoriales pero, evidentemente, con unos valores más elevados: alrededor de tres de cada cuatro residentes en la Región Metropolitana de Barcelona que han cambiado de residencia en los últimos 15 años viven en la misma corona que antes, mientras que en el resto de Cataluña este valor se eleva a cuatro de cada cinco.

Hasta ahora se ha tratado a la población de la Región Metropolitana de Barcelona como un conjunto homogéneo, sin atender a las características sociodemográficas. Es el momento, pues, de plantearse si, tal como se ha apuntado, existen patrones de movilidad residencial diferentes entre la población metropolitana (tabla 4).

Una primera distinción importante hace referencia al origen geográfico del cabeza de familia, según si ha nacido o no en España. Los resultados no pueden ser más clarificadores, ya que la población inmigrada presenta una movilidad residencial mucho más elevada que la población española: nueve de cada diez inmigrantes ha cambiado de residencia en los últimos 15 años; en el caso de los españoles, la proporción es de uno de cada dos. Sin duda, hay que relacionar este hecho con la oleada migratoria reciente que se ha producido en nuestro país: puesto que se trata de movimientos bastante recientes —el 70,8% de los cambios residenciales de la población nacida en el extranjero se ha producido en los últimos cinco años—, la encuesta recoge, muy probablemente, el movimiento desde el país de origen hacia a la Región Metropolitana de Barcelona. Este hecho explica, por tanto, que más de la mitad (el 54,6%) de los cambios residenciales efectuados por población nacida fuera de el Estado español durante los últimos 15 años hayan significado un cambio de municipio de residencia (y, para la mayoría, podríamos decir que también un cambio de país), mientras que entre los españoles el porcentaje se reduce al 36,8%. Dicho de otro modo, aunque la población que no ha nacido en el Estado español solamente representa una de cada diez de las personas residentes en la Región Metropolitana de Barcelona entrevistadas, es la protagonista de casi uno de cada cuatro cambios de municipio de residencia.

Una segunda segmentación de la población metropolitana está relacionada con la categoría profesional del cabeza de familia: las clases elevadas son las que presentan una mayor movilidad residencial, con la particularidad de que ésta se limita prácticamente al municipio en el cual se reside, tendencia que comparten con los estratos intermedios de la sociedad. Contrariamente, la movilidad más reducida

de las clases bajas tiene un carácter más intermunicipal. Como se verá más adelante, la explicación de este hecho hay que buscarla en la motivación que impulsa a efectuar un cambio residencial, vinculada principalmente a aspectos económicos y de mejora de la vivienda, a los cuales los estratos socioeconómicos más bajos son más sensibles.

Otra variable importante a la hora de analizar la movilidad de la población es la que se refiere a la fase del ciclo vital, aspecto al cual podemos aproximarnos de manera indirecta a partir de la edad del cabeza de familia. Los resultados obtenidos no pueden ser más concluyentes: existe más movilidad residencial durante la juventud, fruto de la formación de pareja y de nuevos hogares a partir de la emancipación de la vivienda familiar. Así, la población con una edad comprendida entre 26 y 45 años representa un tercio de la población metropolitana y protagoniza tres de cada cinco movimientos, sin que se observe una propensión más elevada a cambiar de municipio. Contrariamente, las edades maduras se asocian a movilidades bajas vinculadas a situaciones residenciales ya consolidadas, con fuertes vínculos y redes relacionales —familiares, sociales, etc.— con el territorio en el que se reside. Eso explica que cuando se cambia de municipio en edades avanzadas, en la mayoría de los casos se trata de movilidad de carácter intramunicipal.

Finalmente, una última variable de segmentación relevante hace referencia al nivel de estudios alcanzado por la población. Los datos muestran que, a medida que aumenta el grado de instrucción, la probabilidad de realizar un movimiento residencial es mayor; aunque, en realidad, el comportamiento de esta variable está bastante condicionado por la estructura de edades de la población: por un efecto de generación, la población más joven es la que dispone de unos niveles formativos más elevados y, como se ha visto, es la que presenta una mayor propensión a realizar un movimiento residencial. Es interesante, sin embargo, comprobar que la probabilidad de realizar una migración intermunicipal no aumenta necesariamente de forma paralela al nivel de estudios, sino que las personas con estudios secundarios son las que presentan un valor más elevado en este sentido. Es una muestra más de que la decisión de realizar un cambio residencial tiene mucho que ver con términos de mejora de la vivienda y la facilidad económica para acceder a ella, y que la población más instruida, asociada a la clase acomodada, tiene más libertad de elección residencial.

Así, en resumen, si hubiese que dibujar un perfil de la población que ha realizado un cambio residencial en los últimos quince años, nos aproximaríamos bastante si afirmásemos que se trata de población joven, más instruida y acomodada

que la media y que, territorialmente, tiende a desconcentrarse y dispersarse. Forzosamente, habría no obstante que matizar que esta afirmación sólo sería cierta para una amplia mayoría de la población, la nacida en el Estado español. La población foránea presenta una dinámica migratoria particular: su movilidad es más elevada que la de la población nacida en el Estado y, al contrario de lo que sucede con este último grupo de población, tiende a localizarse en los núcleos urbanos.

La coexistencia de estas dos dinámicas nos hace plantear dos temas de interés para la propia realidad socioeconómica de las ciudades metropolitanas: en primer lugar, hay que preguntarse si esta tendencia de la inmigración foránea a localizarse en los núcleos urbanos de la población es solamente un efecto pasajero fruto de la reciente oleada inmigratoria y si, con el paso del tiempo, la población inmigrante seguirá los mismos pasos que la población española y tenderá a descentralizarse. La respuesta a esta pregunta es difícil de plantear con los datos actuales, si bien es cierto que la lógica de la cadena de vacantes del mercado de la vivienda puede hacérselo pensar.

El segundo tema, también muy interesante, es el de la diferenciación sociodemográfica de los protagonistas del flujo de entrada y de salida de población a las ciudades centrales en lo que respecta al filtraje: ¿cuáles son las diferencias entre los que emigran de la ciudad de Barcelona y los que llegan a ella? Los análisis realizados permiten confirmar la selección que el mercado de la vivienda ejerce sobre la población inmigrante y los efectos que ello puede tener sobre las estructuras sociodemográficas del poblamiento. Estos efectos no se han de interpretar necesariamente en clave negativa, sino como una oportunidad que puede contribuir a la homogeneización de los niveles de renta media entre los diferentes ámbitos territoriales de la Región Metropolitana.

Un elemento indispensable a la hora de analizar la movilidad residencial de la población hace referencia a la motivación que impulsa el movimiento migratorio. En este sentido, la encuesta no puede ser más concluyente: más de la mitad (el 50,5%) de los cambios de residencia de la población metropolitana que se han producido durante los últimos 15 años tienen que ver con cuestiones referentes a la vivienda y el entorno (tabla 5). En segundo lugar, existen los motivos familiares (38,0%) que, de hecho, también tienen una relación directa con las condiciones de la vivienda, y están vinculados con la falta de espacio causada por la llegada de nuevos miembros a la familia (hijos, personas mayores a las que hay que cuidar, etc.) o, al contrario, con el exceso de espacio (causado por la desaparición del cónyuge en el caso de la población de edad más avanzada).

Finalmente, los motivos laborales tienen poco protagonismo en la explicación de la movilidad residencial en la Región Metropolitana de Barcelona: según lo que indican los datos, el volumen de población que cambia de lugar de residencia para acercarse al lugar de trabajo es bastante bajo (8,1%), y aún lo es más si solamente se tiene en cuenta la población nacida en España (3,4%). Como se verá en otros artículos de este monográfico, este hecho tiene mucha importancia a la hora de explicar el aumento de la distancia entre lugar de trabajo y de residencia y, por tanto, del uso extensivo que los residentes hacen del territorio metropolitano. Como se acaba de entrever, esta visión general esconde, no obstante, un comportamiento diferente importante según el origen geográfico del cabeza de familia. En efecto, los motivos expuestos son válidos para los movimientos de los últimos 15 años de la población nacida en el Estado español —y, a causa de su peso relativo, para el conjunto de la población residente en la Región Metropolitana de Barcelona—, pero no para la población nacida en otro país: en este último caso, a pesar de que los motivos relacionados con la vivienda se mantienen en primera posición (43,8%), hay que destacar el aumento de los motivos laborales (30,3%). Sin duda, este dato indica que las migraciones internacionales tienen una motivación laboral: una parte importantísima de la población que ha llegado al Estado español durante los últimos 15 años lo ha hecho para trabajar y, por lo tanto, la encuesta recoge el hecho de que este cambio de residencia obedece a motivos laborales.

Hay tres factores que nos hacen pensar, sin embargo, que en un futuro próximo esta importancia de los motivos laborales en las migraciones residenciales de la población nacida en el extranjero tenderá a reducirse y a equipararse con la de la población nacida en el Estado español: en primer lugar, el freno que la oleada inmigratoria vive actualmente, que tiende a reducir los desplazamientos vinculados a la incorporación al mercado de trabajo; en segundo lugar, la importancia creciente del peso del reagrupamiento familiar en el conjunto de las migraciones internacionales que, obviamente, hará aumentar el porcentaje de cambios residenciales debidos a motivos familiares y de mejora de la vivienda (por la necesidad de espacio), y finalmente, en tercer lugar, hay que pensar que el asentamiento de la población inmigrante y la mejora de las condiciones de vida han de tender a homogeneizar las pautas de comportamiento residencial de la población con independencia de su origen geográfico.

La pregunta que hay que formular es si las motivaciones de cambio residencial en la Región Metropolitana de Barcelona son diferentes de las de la población del resto de Cataluña, con objeto de saber si existen mecanismos diferentes de

integración del espacio metropolitano. La figura 3 nos muestra que los motivos relacionados con el entorno y la vivienda son los principales factores explicativos de los movimientos residenciales en toda Cataluña. No obstante, hay que destacar dos hechos importantes: por un lado, la ciudad de Barcelona presenta el valor más bajo de todos los ámbitos territoriales analizados (37,9%) fruto de la mayor importancia de los motivos laborales ya apuntada anteriormente. Parece que esta tendencia se extiende, aunque de manera más diluida, a los municipios de la Primera corona. Otro aspecto que no se puede menospreciar es la elección residencial de los que han optado por trasladarse a vivir a la ciudad de Barcelona es el papel de las redes familiares y sociales, teniendo en cuenta que un 29,3% de la población inmigrante que llega a la capital catalana declara haberse trasladado a ella por este motivo.

Por otro lado, hay que resaltar que, tanto en la Segunda corona como en el resto de la provincia, en la mitad de los casos el cambio residencial está motivado por aspectos relacionados con la vivienda y el entorno. Sin duda, la principal causa hay que buscarla en el hecho de que, según la percepción colectiva, estas áreas ofrecen unas condiciones residenciales mejores a un precio más reducido. En este sentido, mientras que el precio de la vivienda es el principal motivo para trasladarse a vivir en la Primera corona metropolitana (31,8%), la mejora del entorno residencial es el principal motivo en el caso de la Segunda corona, con un porcentaje idéntico.

Así, puede concluirse que la vía residencial de la integración del espacio metropolitano obedece a motivos directamente relacionados con la vivienda y el entorno: la búsqueda de mejora de las condiciones —mayor superficie, acceso a la propiedad, entorno más agradable, etc.— a un costo más bajo. Y lo que territorialmente es tal vez más importante es que esta lógica no parece circunscribirse a la Región Metropolitana de Barcelona, sino que se extiende más allá de sus límites para abrazar el conjunto del territorio catalán.

Además de la motivación de los movimientos residenciales pasados, la encuesta también permite conocer las expectativas de cambio en un futuro inmediato (figura 4). Si se comparan los datos de la presente edición con los de la anterior, se observa un crecimiento en las expectativas de cambio residencial de la población metropolitana. Así, casi uno de cada cuatro residentes tiene previsto cambiar de domicilio, un valor superior al del resto de Cataluña.

Sin lugar a dudas, existen dos motores de cambio principales, que están relacionados, por un lado, con la estructura de edad de la población y, por otro, con el origen geográfico. En primer lugar, la llegada a edades maduras de las

generaciones nacidas durante el *baby boom* de las décadas de 1960 y 1970 en nuestro país determina que la etapa actual de su ciclo de vida esté marcada por el asentamiento, tanto de la situación residencial —cosa que explica el aumento de motivos como por ejemplo la mejora de la vivienda o del régimen de tenencia (hay que pensar que en términos de acceso a la propiedad)— como familiar —se detecta un aumento de los cambios motivados por la ampliación del número de miembros del hogar (vinculado, principalmente, al nacimiento de hijos). No es de extrañar, pues, que la población con una edad comprendida entre los 26 y 35 años sea la que tiene más intención de cambiar de vivienda en los próximos cinco años (tabla 6). En cambio, la formación de pareja y la emancipación del hogar familiar, que se da en edades más jóvenes, pierde peso relativo (del 51,5% del año 2000 se pasa al 44,7% cinco años más tarde). Finalmente, las edades avanzadas se asocian al deseo de permanencia en la vivienda actual.

El otro elemento que explica el aumento de la voluntad de la población de cambiar de residencia está relacionado con el incremento del peso relativo de la población nacida fuera del Estado español y su mayor disposición a cambiar de vivienda: mientras que esta población representa el 9,7% del total de la población, su peso relativo es el doble (18,2%) en la categoría de los que tienen previsto realizar un movimiento residencial en los próximos cinco años. Nuevamente, los motivos están relacionados con el asentamiento en el territorio —la ampliación de la familia, ya sea por la vía de la descendencia o del reagrupamiento familiar— y la mejora de las condiciones de vida (mejora de la vivienda y del régimen de tenencia). Éste es un deseo compartido por las categorías profesionales más bajas —en las que se concentra buena parte de la población inmigrante— que, en términos relativos, tiene más ganas de cambiar de vivienda.

Finalmente, sería conveniente hacer una mención sobre el lugar en el que la población desea ir a vivir: con independencia del lugar de residencia actual, la voluntad generalizada de los hogares metropolitanos es realizar una migración de corta distancia, de dimensión urbana, en un entorno cercano, ya sea en el mismo barrio de residencia, en un municipio cercano o, como mucho, en otro municipio del mismo ámbito territorial. Hay que destacar también que alrededor de un tercio de la población todavía no ha decidido dónde quiere trasladarse a vivir. Pese a esta voluntad de proximidad expresada, los datos sobre el cambio real de residencia apuntan, como hemos visto, a que a menudo esta migración implica una mayor distancia, con un cambio de ámbito de residencia importante y, con frecuencia, con una dimensión metropolitana.

## 2. Las transformaciones en la localización de las actividades económicas

Tal como pasa en el caso de la población, la localización de las actividades productivas en el territorio metropolitano sigue las mismas tendencias de descentralización y dispersión. Al mismo tiempo, se suma una tercera característica: la terciarización. En efecto, el peso de la ciudad de Barcelona en los lugares de trabajo y en la ocupación de la Región Metropolitana continúa disminuyendo, si bien, en este último caso, el crecimiento inducido por la llegada de población foránea parece haber frenado el fuerte descenso experimentado en los últimos quinquenios. Paralelamente, todo el territorio metropolitano, y especialmente la ciudad central, tiende a especializarse cada vez más en el sector de servicios, que ya supone dos de cada tres lugares de trabajo metropolitanos y ocupa una proporción idéntica de población activa.

Si la descentralización y la dispersión caracterizan la distribución territorial de la población en la Región Metropolitana de Barcelona, también son los elementos que explican la disposición de los lugares de trabajo en el territorio. En efecto, la figura 5 muestra que la ocupación localizada en la ciudad de Barcelona continúa perdiendo peso relativo en el conjunto de la Región Metropolitana (del 45% en 1995 al 40,6% en 2006), si bien con un ritmo muy inferior respecto al quinquenio anterior. La otra diferencia notable respecto al periodo 1995-2000 es que la consiguiente ganancia no es absorbida de la misma manera por las dos coronas metropolitanas: mientras que la Primera corona continúa aumentando su peso relativo (ya se localizan en ella uno de cada cuatro lugares de trabajo metropolitanos), la participación de la Segunda corona parece que se estanca entorno a uno de cada tres.

El fenómeno del desplazamiento de la actividad industrial desde el centro de los núcleos urbanos hacia los polígonos industriales en las afueras periurbanas es un hecho que se inició en la década de 1960 y se acentuó con la crisis económica desencadenada en 1973. Por tanto, se inicia mucho antes que las migraciones que caracterizan al actual proceso de metropolitanización del territorio catalán. Sin embargo, si es nuevo el alcance territorial de este proceso de descentralización, ya que, gracias al efecto de las infraestructuras de transporte —y el consiguiente aumento de la accesibilidad—, las empresas han podido establecerse en el territorio de una manera relativamente homogénea en función de la oferta de suelo urbanizable y sin estar tan sujetas a la necesidad de situarse cerca de la mano de obra. Pese a ello, el efecto de esta relocalización de la actividad industrial y residencial actúa en sentido contrario al de la misma ganancia de accesibilidad: mientras que ésta posibilita

la separación física cada vez mayor entre ambos elementos —oferta y demanda y, más concretamente, entre la población ocupada y los lugares de trabajo—, la extensión del territorio que resulta obliga a una movilidad mayor de los individuos y, por tanto, a la búsqueda de nuevas medidas para aumentar la accesibilidad de estos «nuevos» territorios.

Tal como pasaba en el caso de la población, este proceso de descentralización de la ocupación está acompañado de la dispersión: son los municipios más pequeños, por debajo de los 100.000 habitantes, los que experimentan un aumento más elevado de lugares de trabajo y pasan del 40,05% del año 2000 al 43,4% seis años más tarde, en detrimento de las ciudades más grandes —excluida Barcelona—, que pasan del 18% al 16%, respectivamente.

En lo que respecta a la composición del mercado de trabajo en la Región Metropolitana según el sector de actividad, se observa claramente un sesgo en función del lugar de localización: mientras que uno de cada dos lugares de trabajo del sector de servicios se concentra en la ciudad de Barcelona, la industria y la construcción tienden a concentrarse en la Segunda corona metropolitana. Esto obedece a dos caras de la misma moneda: la mayor oferta de suelo y el precio más asequible de estos territorios facilita, por un lado, la implantación de actividades industriales —a menudo en forma de polígonos de actividad económica— y, por otro lado, que se erijan como principales áreas de crecimiento residencial, tal como se ha visto en el apartado anterior (tablas 7 y 8).

Si en lugar de centrarnos en los territorios nos fijamos en los sectores de actividad económica, observamos que el predominio del sector de servicios está generalizado en el conjunto del territorio metropolitano e, incluso, aumenta su cuota respecto a los años anteriores: el 66,6% del año 2006 frente al 63,3% de diez años atrás. Territorialmente, esta progresiva terciarización de la actividad es mayor en la ciudad de Barcelona, donde cuatro de cada cinco lugares de trabajo corresponden a este sector.

Este aumento se produce en detrimento, sobre todo, del sector industrial, cuyo peso relativo continúa disminuyendo de manera continuada. Los datos de la tabla 8 también confirman el *boom* experimentado por el sector de la construcción los últimos años: entre 1995 y 2006 se multiplica por dos su cuota de mercado en el conjunto de la Región Metropolitana y casi por tres en la Segunda corona. No obstante, el actual momento de estancamiento del mercado de la vivienda, con la desaceleración inmobiliaria y la crisis económica, que reduce el límite crediticio de la banca, hacen augurar un estancamiento o, incluso, una reducción de la importancia del sector.

Como subgrupo de la población total, los datos relativos a la ocupación residente confirman la tendencia a la descentralización y, con respecto a los sectores de trabajo, a la terciarización. Con respecto al primer aspecto (figura 6), menos de uno de cada tres trabajadores de la Región Metropolitana reside en la ciudad de Barcelona (32,4%), cuando hace diez años la proporción era de dos de cada cinco (39,4%). Esto va acompañado, lógicamente, de los consiguientes aumentos de las dos coronas metropolitanas, en este caso sin excepciones. De todas formas, esta pérdida de peso relativo de la ciudad central es menor que la experimentada durante el quinquenio anterior (1995-2000), hecho atribuible a la tendencia que ya hemos comentado de crecimiento de la población foránea en las ciudades centrales.

Sectorialmente, este descenso del peso de los ocupados residentes en la capital catalana se hace notar en todas las actividades (tabla 9) excepto en la industria, que parece mantenerse en el entorno del 23% de la población ocupada del sector, si bien respecto al conjunto de la población ocupada de la ciudad solamente ocupa el 18,3% (tabla 10). Esta última tabla nos muestra la fuerte correlación existente entre la población ocupada residente en un ámbito territorial según el sector de actividad y los lugares de trabajo de este mismo sector que se localizan en él: en todos, y en gradación desde la ciudad central hacia las coronas metropolitanas, el sector de servicios es el predominante entre la población ocupada. Se observa entonces que la industria y la construcción ganan peso relativo a medida que nos alejamos de la ciudad central. En todos los ámbitos, la agricultura tiene una participación testimonial (entorno al 1%) en el conjunto de los lugares de trabajo y las ocupaciones de la población metropolitana.

## 3. La integración y especialización funcional del espacio

Los fenómenos de descentralización y dispersión de la población y de las actividades productivas en el territorio se han producido paralelamente en el tiempo y en el espacio, pero no necesariamente siguiendo un proceso convergente. La consecuencia de este hecho es el incremento de la movilidad y el uso cada vez más extensivo del territorio metropolitano, que implica una ampliación del espacio de vida de sus habitantes.

Los anteriores apartados han pretendido manifestar una serie de tendencias que se producen actualmente en la Región Metropolitana de Barcelona —y, por extensión, en el resto del territorio catalán— y que se pueden resumir brevemente de la siguiente manera:

— Se ha producido un fenómeno de desconcentración y dispersión de la población en el territorio: las ciudades

más grandes pierden población, fruto de las migraciones internas catalanas, en beneficio de los municipios más pequeños. Se produce así, una suburbanización residencial a través de la cual el entorno de las grandes ciudades se configura como un área de expansión residencial. Solamente la tendencia de la población nacida fuera del Estado español de establecerse en la ciudad central parece actuar de freno a esta dinámica.

— Paralelamente, se ha producido un proceso creciente de descentralización de la ocupación: la convivencia cada vez más difícil entre las actividades industriales y residenciales urbanas, y la necesidad creciente de espacios específicos para la industria (más amplios, accesibles y dotados de servicios y equipamientos) actúan seguramente como fuerzas centrífugas que tienden a impulsar el asentamiento de las actividades industriales fuera de los núcleos urbanos, especialmente en los municipios de la Primera y la Segunda corona metropolitana, hecho que se traduce en una pérdida de lugares de trabajo tanto en términos absolutos como relativos.

— Finalmente, ha habido, al mismo tiempo, un cambio en la base económica del país, con el paso de una economía basada en el sector industrial a una economía preeminentemente fundamentada en el sector terciario, que gana un peso relativo en todos los ámbitos territoriales analizados.

Pese a la coincidencia de estas descentralizaciones y la influencia que una tiene sobre la otra, no existe ninguna evidencia de un comportamiento convergente entre las dispersiones de la población y de la ocupación en el territorio. De hecho, uno de los elementos más característicos de este proceso es la creciente separación física entre el lugar de residencia y el lugar de trabajo.

Existen dos indicadores básicos que ilustran este hecho: los niveles de autocontención y de autosuficiencia laboral, es decir, la capacidad que tienen los municipios de retener su población ocupada y la capacidad de ocupar los lugares de trabajo del municipio con la población que allí reside.

La tabla 11 muestra la evolución de los niveles de autocontención y autosuficiencia a escala municipal según cada uno de los ámbitos territoriales analizados. El primer indicador nos permite apreciar que, por primera vez, más de la mitad de la población trabaja fuera del municipio de residencia, tanto si se analiza lo que se produce en la Región Metropolitana de Barcelona (47,6% de la población ocupada residente) como en el conjunto de Cataluña (49,5%). Si este valor no es más bajo es a causa del peso relativo de los trabajadores residentes en la ciudad de Barcelona que, pese al descenso experimentado, es, con mucho, el ámbito

territorial con un nivel de autocontención más elevado (72,2%). De hecho, el descenso es generalizado en todo el territorio catalán y, muy especialmente, en el territorio de la provincia de Barcelona que no forma parte de la Región Metropolitana —con caídas más elevadas que en las coronas metropolitanas—, hecho que nos confirma la expansión de las dinámicas metropolitanas más allá de sus fronteras clásicas.

Si analizamos los resultados teniendo en cuenta el indicador del número de habitantes del municipio, se observa que éste presenta una clara gradación: cuanto más población, más autocontención —hasta llegar a los niveles ya señalados de la ciudad de Barcelona. Así, mientras que en los municipios de menos de 10.000 habitantes, menos de uno de cada tres habitantes (29,4%) trabaja en su municipio, en los municipios de más de 10.000 habitantes, la proporción se eleva a dos de cada cinco (38,8%).

El segundo de los indicadores analizados, la autosuficiencia, sigue una tendencia similar al anterior: en la Región Metropolitana, uno de cada dos lugares de trabajo localizados en cada municipio está ocupado por población que no reside en el municipio. Nuevamente, la ciudad de Barcelona es el ámbito territorial que tiene un nivel más elevado, de manera que dos de cada tres lugares de trabajo los ocupan personas residentes en la ciudad. En el resto de territorios, el descenso es generalizado, y es más intenso en la Segunda corona y en el resto del territorio provincial. A escala municipal, el indicador sigue la misma tendencia que la autocontención: cuantos más habitantes tiene un municipio, más elevada es la proporción de lugares de trabajo ocupados por población residente. En este caso, la diferencia entre los municipios pequeños y grandes es más elevada: el 36,9% en el caso de los que tienen menos de 10.000 habitantes y el 59,2% en los que tienen más de 100.000.

Paralelamente, y fruto de este doble proceso de descentralización y dispersión del poblamiento y de las actividades productivas, se producen la fragmentación del territorio y la especialización de sus piezas: en el nuevo territorio disperso se introduce la discontinuidad, la distancia física entre los diferentes fragmentos especializados (urbanizaciones residenciales, polígonos de vivienda, enclaves industriales, universidades públicas o privadas, centros comerciales, etc.). En consecuencia, algunas partes del territorio tienden a especializarse como zonas residenciales, mientras que otras acogerán mayoritariamente actividad económica, hecho que da como resultado una especialización funcional a escala local.

Una buena medida de la especialización de los territorios es la relación entre el número de lugares de trabajo que existen y el número de personas ocupadas que residen en él, que se conoce como índice

de descentralización. Los resultados del indicador se han de interpretar de manera que, cuanto más próximo a la unidad esté el resultado, mayor equilibrio territorial existe (y, por lo tanto, menos descentralización). Un valor inferior a 0,3 puede interpretarse como una zona especializada residencialmente; al contrario, un valor mayor de 1,5 puede interpretarse como un centro de atracción de la movilidad, como región especializada económicamente.

La figura 7 muestra claramente cuál es el nivel de especialización de cada uno de los territorios. Se aprecia claramente que la ciudad de Barcelona es el único ámbito territorial que contiene un número más elevado de lugares de trabajo que de población ocupada residente. En el resto de ámbitos, la situación es la inversa, especialmente en la Primera corona metropolitana, que se configura como un espacio residencial importante. Este dato, combinado con la baja autocontención laboral municipal, confirma el importante papel de atracción de población trabajadora foránea de la ciudad de Barcelona.

Algunos autores definen esta nueva organización del espacio —que algunos han denominado *nueva territorialidad*— basándose en el funcionalismo, que parte de la idea de una organización territorial basada en la segregación de las diferentes actividades urbanas (residencia, trabajo y ocio) mediante su localización en espacios diferenciados entre los cuales tiene que haber una inmejorable red viaria. Las interpretaciones de las transformaciones territoriales reseñadas son todavía bastante contradictorias, sin duda a causa de la relativa proximidad de los cambios producidos. La consecuencia lógica de este nuevo modelo territorial sobre la vida cotidiana de las personas es clara: la ampliación de lo que se denomina *espacio de vida*, que se puede definir como la porción del territorio donde el individuo efectúa las actividades cotidianas —el trabajo, las compras, el ocio, etc.

En efecto, fruto de las nuevas pautas de localización residencial y laboral, el espacio de vida de la población metropolitana se amplía: cada vez existe más desvinculación entre el lugar de residencia y el lugar donde se desarrolla la vida cotidiana, con la consecuente pérdida del poder explicativo de la localización residencial en el comportamiento territorial de la población. La consecuencia final de este proceso es el aumento de la movilidad, tanto en términos cuantitativos —el número de desplazamientos— como cualitativos —el incremento de la distancia media.

#### 4. Conclusiones

La expansión de las dinámicas metropolitanizadoras del territorio catalán parecen un hecho incuestionable: los procesos de descentralización y de dispersión de la población y de las



actividades productivas, que siguen la lógica ya apuntada en anteriores ediciones de la encuesta «de dentro hacia fuera y del grande hacia el pequeño», se continúan manifestando en la Región Metropolitana de Barcelona y, lo que es más importante, tienden a expandirse fuera de sus fronteras clásicas.

Así, la tendencia de la ciudad central —Barcelona— de perder peso relativo en favor de las dos coronas metropolitanas en materia de población y lugares de trabajo se mantiene, y de esta tendencia comienzan a ser partícipes el resto de las comarcas de la provincia de Barcelona. La reflexión sobre este hecho es clara: ¿hay que pensar que Cataluña se configura cada vez más como una «ciudad-región», siguiendo lógicas territoriales de las diferentes ocupaciones y especializaciones del espacio cada vez de mayor alcance? Responder afirmativamente de manera rotunda a esta pregunta es quizás —al menos todavía— algo aventurado, pero con los datos de la encuesta sí que se puede concluir que, actualmente, el territorio catalán se caracterizaría por el hecho de estar formado por una realidad articulada en un conjunto de áreas urbanas funcionalmente muy relacionadas, interdependientes e integradas, aunque separadas espacialmente.

Lo que es evidente es que, más allá de la concepción espacial que implica el nuevo modelo territorial, las transformaciones descritas tienen un amplio reflejo en la vida cotidiana de las personas, que, a grandes rasgos, se caracteriza por un uso extensivo del territorio y la ampliación del espacio de vida, entendido como la porción del territorio en el que se realizan las actividades cotidianas. En efecto, por un lado, el lugar de residencia pierde cada vez más importancia a la hora de explicar el comportamiento territorial de la población y, por otro lado y en consecuencia, la movilidad cotidiana gana cada vez un mayor protagonismo en la configuración territorial del espacio.

1 Véase información sobre el contenido y la metodología de la Encuesta sobre condiciones de vida y hábitos de la población en el artículo introductorio de esta misma revista, que edita el Instituto de Estudios Regionales y Metropolitanos de Barcelona.

## LA VIVIENDA EN LA REGIÓN METROPOLITANA DE BARCELONA, 1995-2006

Carles Donat<sup>1</sup>

### Introducción

La vivienda es un elemento clave en el funcionamiento de una sociedad y en la definición de su estructura territorial.

Por un lado, la satisfacción de las necesidades residenciales básicas de la población resulta imprescindible para garantizar la cohesión social. La manera de satisfacerlas, con expectativas siempre crecientes, determina (y bastante) la calidad de vida de los ciudadanos. Por otro lado, como se trata de un bien al cual se accede mayoritariamente a través del mercado libre, las diferencias de ingresos de las familias y de precios en el espacio metropolitano hacen que la vivienda actúe como un motor y como un filtro poderosísimo en la distribución de los grupos sociales en el territorio.

Este artículo se propone analizar las principales cuestiones residenciales a partir de los datos que nos proporciona la Encuesta sobre condiciones de vida y hábitos de la población (ECVHP).<sup>2</sup> Así, hemos planteado un conjunto de hipótesis que se han estructurado en cinco apartados: en el primero nos preguntamos por el régimen de tenencia predominante y por las condiciones de acceso a la vivienda; en el segundo veremos cuáles son los tipos de vivienda predominantes y qué relación tienen con el modelo territorial; en el tercero profundizaremos en las características de las viviendas, tanto en lo que respecta a la superficie y antigüedad como en lo que respecta a los equipamientos y espacios de los que disponen; en el cuarto veremos la percepción que los ciudadanos tienen de la residencia en la que viven, analizando los principales inconvenientes que tiene; por último, en quinto lugar, nos centraremos en la residencia secundaria, para ver qué parte de la población posee una y dónde se sitúa.

Antes de comenzar, queremos poner de relieve que muchos de los temas que se tratan en este artículo están estrechamente relacionados con las dinámicas de asentamiento de la población en el territorio que se pueden encontrar en otros artículos de esta misma publicación. En efecto, la satisfacción de las necesidades de vivienda y, más concretamente, la manera en que lo hacen los mecanismos del mercado, permitirá profundizar en la hipótesis de que el mercado de la vivienda condiciona de tal manera el uso del territorio por parte de la población que se convierte en un elemento determinante en las dinámicas espaciales metropolitanas y en la distribución de los grupos sociales.

### 1. El régimen de tenencia y el acceso a la vivienda

Uno de los rasgos más característicos del mercado de la vivienda metropolitana, y del conjunto del Estado en general, es el peso que tiene la propiedad en él. En un contexto de un fuerte aumento de los precios, las condiciones de financiación de los préstamos hipotecarios han actuado como un elemento de contención del esfuerzo económico de los que han

adquirido una vivienda. Con todo, y en parte por este mismo motivo, los precios no han dejado de aumentar a unos ritmos nunca vistos en nuestra historia reciente, y han generado la espiral característica de las burbujas inmobiliarias. Las condiciones de acceso a una residencia de propiedad varían mucho en función de los ingresos de los grupos sociales y de las diferencias de precios entre Barcelona y las coronas metropolitanas. En consecuencia, el mercado de la vivienda actúa como un motor en la descentralización y dispersión de la población y en la distribución de los grupos sociales en el territorio.

El mercado inmobiliario español se caracteriza por el peso que tiene en él la propiedad como régimen de tenencia, un hecho que contrasta con la situación de otros países europeos de nuestro entorno. Esta situación, que podríamos calificar de excepcional, es el fruto de unas políticas públicas que desde hace algunas décadas han estado dirigidas, sobre todo, al acceso a la propiedad, tanto en el mercado libre como en el protegido. Así, actualmente, vivir en una vivienda de propiedad se ha convertido en un hábito cultural que predomina en las estrategias residenciales y en las condiciones de vida de la población.

Los datos de la *Encuesta* del año 2006 así lo confirman. En la tabla 1 se aprecia que la propiedad es el régimen de tenencia claramente predominante, tanto en la Región Metropolitana de Barcelona (81,8%) como en el resto de Cataluña (83,9%). Pero si analizamos la evolución, se observa que por primera vez en las ediciones de la *Encuesta* se produce un ligero descenso de la propiedad entre los entrevistados que viven en hogares del ámbito metropolitano (véase la figura 1): si en el año 1990 un 73% vivía en este régimen y en el año 2000 el porcentaje ya llegaba al 84,6%, en 2006 ha bajado 2,8 puntos, para situarse en el 81,8%. La principal causa de este cambio de tendencia se ha de buscar, seguramente, en la incidencia sobre el mercado de inmobiliario que han tenido los hogares en los que vive la población inmigrante (un 58,9% de la cual vive de alquiler y solamente un 37,4% en régimen de propiedad), y no en un cambio en las pautas residenciales. De hecho, entre la población nacida en España, la propiedad continúa la tendencia al aumento y se sitúa en 2006 en el 86,6%.

La opción de vivir en propiedad tiene una traducción muy clara en el número de familias que han de hacer frente al pago de una hipoteca (aunque hay otros factores, como el alargamiento de los términos de amortización o el aumento de los cambios de residencia para mejorar la que se tenía, que también tienen una gran incidencia). Si nos centramos en los hogares que pagan hipoteca (véase la figura 1), en el año 1995 solamente un 14,1% de la población metropolitana vivía en familias que se encontraban en esta situación; en cambio, en el año 2000 ya llegaba al 23,3%, y en

el año 2006 aumentó hasta el 32%. Lógicamente, este porcentaje es más elevado en los territorios que presentan saldos positivos por las migraciones metropolitanas. Así, en la Segunda corona, que es el principal ámbito receptor, los que pagan hipoteca llegan al 40,9%, en la Primera corona, al 32,2%, y en Barcelona, que es el principal territorio emisor, se sitúan en el 22,4%. La expansión del hecho metropolitano más allá de las comarcas metropolitanas se refleja en el incremento de los que tienen la propiedad pendiente de pagar en el resto de la Provincia, que ha pasado de un 20,3% en el año 2000 a un 30,3% en 2006.

¿Cuál es el esfuerzo económico que supone para las familias el acceso a la vivienda en propiedad? Los datos de la *Encuesta* nos permiten aproximarnos a esta cuestión, ya que recogen información sobre el gasto anual medio que los hogares destinan al pago de la hipoteca y, también, sobre sus ingresos medios. Como se trata de valores medios, no se tiene en cuenta la diversidad de situaciones económicas que se da en los hogares. El análisis se centrará, pues, en la evolución temporal y en las diferencias entre ámbitos territoriales. Pese a las limitaciones, este enfoque nos permitirá ver que el mercado inmobiliario actúa, seguramente, como un motor de las migraciones metropolitanas que condiciona la distribución de los grupos sociales en el territorio.

Los residentes en la Región Metropolitana que han llegado a su municipio en los últimos 15 años pagan de media 6.532 euros anuales, un importe que crece hasta los 6.897 euros si tomamos en consideración a la población que ha llegado en los últimos cinco años (véase la tabla 2). Si se compara con los datos del año 2000 (5.442 euros anuales en precios corrientes), se observa que el gasto para pagar la vivienda ha aumentado un 26,7% en la Región Metropolitana. Esta variación sería muy inferior a la que se ha producido en los precios que, como nos indican otras fuentes, se habrían incrementado de media alrededor del 130%. Las diferencias se explican si tenemos en cuenta las condiciones de financiación de los créditos hipotecarios que, en un contexto de reducción de los tipos de interés y con el alargamiento de los plazos de amortización, habrían compensado parcialmente el fuerte crecimiento de los precios y habrían aligerado el aumento de las cuotas mensuales. Ello habría permitido comprar a un grupo de población que de otro no habría podido tener acceso a la propiedad. Esta situación, no obstante, se puede mirar desde otro punto de vista, ya que las condiciones financieras habrían permitido la compra de unas viviendas cada vez más sobrevaloradas, y habrían sido una de las principales causas de la fuerte subida de los precios.

Cuando se analiza la evolución del gasto para pagar la hipoteca por territorios, se observa que en la Primera corona

el aumento ha sido muy superior al de Barcelona y al de la Segunda corona (36,5%, 26,1% y 20,6%, respectivamente). Si en el año 2000 el gasto al cual tenía que hacer frente una persona residente en Barcelona para pagar una hipoteca era un 12% superior al de una persona residente en la Primera corona, en el año 2006 esta diferencia es solamente del 3,4%, es decir, el gasto entre la población de Barcelona y la de la Primera corona se estaría igualando. En 2006, el gasto medio de los que viven en la Primera corona habría superado incluso al de los de la Segunda corona (7.097 y 6.555 euros, respectivamente).

Para valorar el esfuerzo de las familias para acceder a la vivienda de propiedad también se han de tener en cuenta los ingresos de estos hogares. Como muestra la tabla 3, en 2006 los hogares metropolitanos que pagaban hipoteca tenían que destinar un 26,6% de los ingresos declarados para hacer frente al pago. Estos datos contrastan con las estimaciones del costo de acceso a la propiedad que tenemos de otras fuentes, que elevan el esfuerzo de los hogares a más de un tercio de la renta media disponible. Sin embargo, hay que tener en cuenta que los datos de la *Encuesta* no contienen información sobre el pago de entrada efectuado en la compra, ni sobre los costos de transacción.

No obstante, los datos de los que disponemos permiten analizar cuál ha sido la evolución del esfuerzo económico de los hogares. Así, si nos fijamos en la información que nos ofrece la *Encuesta*, pese a la fuerte subida de precios a la cual hacíamos referencia, el esfuerzo de las familias no habría variado tanto en relación con el año 2000, cuando los pagos suponían un 25,9% de los ingresos. Estos datos confirman lo que decíamos anteriormente, es decir, que las condiciones financieras hasta el año 2006 habrían sostenido el fuerte aumento de los precios, que se habrían trasladado de una forma moderada a los pagos mensuales de las familias, conteniendo así el esfuerzo de los hogares para acceder a una vivienda, aunque ello habría causado que se inflase la burbuja inmobiliaria.

Los datos de la *Encuesta* también nos permiten ver que el mercado residencial actúa como un poderoso impulsor del proceso de descentralización y dispersión del poblamiento sobre el espacio metropolitano, y como un condicionante en el asentamiento de los grupos sociales sobre el territorio. Tal como se puede ver en la tabla 3, en la que la accesibilidad se calcula con los ingresos y los precios medios, una familia de Barcelona que quisiera acceder a una vivienda de propiedad en la misma ciudad, tendría que destinar un 26,5% de los ingresos. Ahora bien, en el caso de que optase por situar la residencia en otros ámbitos, tendría que destinar menos: un 25,6% en la Primera corona y solamente un 23,7% en la Segunda. En el caso de los que viven en la Primera corona, el esfuerzo

medio, si se quieren quedar en el mismo territorio, es muy superior al que han de hacer los residentes en Barcelona o en la Segunda corona. En concreto, tendrían de dedicar a ello un 27,8% de la renta, mientras que los de la Segunda destinarían un 26,7%. Si quisieran irse a Barcelona, todavía tendrían de pagar más: un 28,8%.

Lo mismo ocurre si analizamos el costo medio de acceso a la vivienda en propiedad agrupando los ingresos de los hogares y los gastos para pagar la hipoteca según el número de habitantes de los municipios. Así, la población de Barcelona, con unas rentas medias más elevadas, tendría que realizar un esfuerzo inferior si quisiera ir a vivir a localidades de otras dimensiones. Los que viven en los municipios más pequeños (de menos de 10.000 habitantes) son, junto con las personas residentes en Barcelona, los que tendrían más posibilidad de elegir, ya que el costo de quedarse sería el más bajo (un 25,8%). Si se trasladaran a municipios de otras dimensiones (excepto Barcelona), el costo se reduciría aún más. En el caso de los habitantes de los municipios medianos-pequeños (de 10.000 a 49.999 habitantes) sucede lo mismo, es decir, después de los residentes en Barcelona y en los municipios pequeños, se encontrarían con las mejores posibilidades. Por último, los que se encuentran en la peor situación son los habitantes de las grandes localidades (de 100.000 a 300.000 habitantes), que tendrían que hacer de media el esfuerzo más elevado, tanto si se quedasen en ciudades de una misma dimensión como si optasen por ir a municipios más pequeños.

Estos datos confirman lo que ya se apuntaba en otras ediciones de la *Encuesta*, en las cuales se observaba que la población con ingresos medios y altos residente en las ciudades más grandes, puesto que tiene la posibilidad de elegir el lugar de residencia, podría tener propensión a trasladarse a municipios de dimensiones medias y pequeñas, donde podría acceder a una vivienda más nueva y de mayor superficie por el mismo precio. Los datos de la edición del 2006 ya muestran esta distribución de los grupos sociales: se observa que los que viven en municipios medianos y pequeños y que antes vivían en municipios grandes, no solamente han de realizar un esfuerzo inferior para hacer frente al pago sino que, además, son los que tienen más capacidad de elegir en el territorio metropolitano.

Las opciones de acceso a la propiedad también son muy diferentes entre los distintos grupos y colectivos sociales. La posibilidad de elegir residencia en el caso de los hogares encabezados por población de categorías profesionales bajas, por inmigrantes, por jóvenes y por mujeres, es particularmente limitada (véase la tabla 4). Las familias encabezadas por población de categorías profesionales altas ha de destinar solamente un 21,8% de la renta a pagar la hipoteca, mientras que las categorías medias han de destinar

un 25,2%, y las bajas, un 29,9%. La población inmigrante también ha de realizar un esfuerzo medio superior a la autóctona (30,6% y 26,2% de los ingresos, respectivamente), especialmente si ha nacido fuera de las fronteras de la Unión Europea de los 15. Otro factor determinante es la edad, sobre todo en el caso de los jóvenes, que han de dedicar de media un 32,6% de los ingresos, muy por encima del 24% de los hogares encabezados por personas de 25 a 44 años y del 23,4% de los hogares encabezados por personas de 45 a 64 años. Para cerrar este repaso sobre las diferencias sociales en el acceso a la propiedad, hay que destacar que las mujeres que son cabeza de familia son el colectivo que ha de hacer un mayor esfuerzo para comprar una vivienda, ya que han de destinar de media un 33,2% de los ingresos, mientras que los hombres solamente han de dedicar un 25,3%. Las diferencias de renta según el género serían, también en el mercado inmobiliario, un elemento discriminador para las mujeres.

Hemos resaltado que la información de la *Encuesta* presenta algunas limitaciones que no permiten evaluar cuestiones de gran importancia, como las diferencias en el plazo de los créditos entre los territorios estudiados, o la diversidad de situaciones en los ingresos de los hogares. Sin embargo, eso confirma el papel decisivo que tiene el mercado de la vivienda en la descentralización del poblamiento metropolitano y en la capacidad de los grupos sociales de asentarse y usar el territorio.

## 2. La tipología de la vivienda

La vivienda plurifamiliar es el modelo predominante en la Región Metropolitana (81,5%), aunque desde la década de 1980, paralelamente a las dinámicas de dispersión del poblamiento, las viviendas unifamiliares han ido aumentando. Éste es el tipo residencial preferido por la población metropolitana, aunque en el último período parece ser que los que viven en casas unifamiliares cada vez encuentran más inconvenientes (tabla 5).

La estructura urbana de la Región Metropolitana de Barcelona se caracteriza por la existencia de un sistema de ciudades de larga tradición histórica donde, junto con Barcelona, encontramos las de la antigua industrialización de la Segunda corona. Sobre esta base, los crecimientos poblacionales y urbanos producidos hasta la década de 1970, sobre todo en los municipios del continuo urbano barcelonés y en otras ciudades grandes y medianas, han seguido mayoritariamente un modelo de alta densidad, la denominada ciudad compacta. Tal como corresponde a este tipo de ciudad, la vivienda plurifamiliar es el modelo predominante. En el año 2006 un 81,5% de la población metropolitana vive en pisos, mientras que los otros tipos residenciales tienen un peso inferior: un

12,2% vive en casas unifamiliares en hilera y un 6,1% en casas unifamiliares aisladas (véase la tabla 5).

Sin embargo, las dinámicas de dispersión del poblamiento que se han producido en la Región Metropolitana durante las dos últimas décadas han comportado un fuerte aumento de las viviendas de baja densidad. Así, entre la población que ha llegado al municipio donde reside después del año 1985, se observa que un 27,1% vive en viviendas unifamiliares (un 15,6% en casas en hilera y un 11,5% en casas aisladas), mientras que si miramos los que llegaron con anterioridad, solamente un 16,9% vive en este tipo de alojamiento (véase la tabla 6). El incremento de las viviendas unifamiliares es especialmente intenso en la Segunda corona y en el resto de la provincia de Barcelona. En el caso de la Segunda corona, el 44,3% de los que llegaron después de 1985 habitan en viviendas unifamiliares (un 23,9% en casas en hilera y un 20,4% en casas aisladas). En el resto de la Provincia, que como se ha visto cada vez recibe más población metropolitana, este porcentaje llega al 50,8% (un 31,2% en casas en hilera y un 19,6% en casas aisladas). Sin embargo, no todos los municipios presentan el mismo modelo de urbanización en las últimas décadas. Tal como se observa en la tabla 6, las viviendas unifamiliares son claramente predominantes entre los que han llegado a un pueblo pequeño después de 1985, mientras que en las ciudades más grandes todavía predominan los que viven en pisos.

Este incremento de las residencias unifamiliares se corresponde con las preferencias que manifiesta la población cuando se le pregunta por su tipo de vivienda favorita. En el año 2006, un 60,2% de las personas residentes en la Región Metropolitana declara que su preferencia sería vivir en una vivienda unifamiliar (un 39,1% en casas aisladas y un 21,1% en casas en hilera), mientras que solamente un 30% muestra predilección por vivir en un piso. La preferencia por una vivienda unifamiliar es mayoritaria en ambos sexos (aunque menos en el caso de las mujeres), y entre la población de todas las categorías profesionales y de todos los niveles de estudios. Solamente las personas mayores y los residentes en Barcelona muestran una mayor preferencia por vivir en un piso.

Aunque en el año 2006 hay una clara preferencia por las viviendas unifamiliares, se observa que los inconvenientes y las carencias de este modelo residencial comienzan a ser percibidos y manifestados por la población. Al menos esto se puede interpretar cuando se constata que la preferencia por vivir en una vivienda unifamiliar ha bajado cinco puntos en relación con el año 2000. Esta caída, que ha sido generalizada en todos los ámbitos territoriales, en ambos sexos, en todos los grupos de edad y en todas las categorías profesionales, ha sido especialmente importante (alrededor de diez puntos) entre la población que vive en la Segunda

corona y entre las categorías profesionales elevadas, es decir, entre la población que tiene más tendencia a residir en viviendas unifamiliares. Parece como si el modelo de urbanización de baja densidad que iba ganando terreno desde la década de 1980 esté perdiendo peso entre la población, sobre todo entre la que vive allí. Y parece, en cambio, como si se volviesen a recuperar otros valores relacionados con la proximidad de los servicios, los equipamientos y los vecinos, más característicos del modelo de ciudad compacta.

## 3. Las características de las viviendas

Las viviendas de la población metropolitana son cada vez más grandes y de más calidad. Sin embargo, se observan diferencias importantes según la condición social, la edad, el lugar de nacimiento y el territorio de residencia de los ciudadanos. La población que habita en viviendas más antiguas y en régimen de alquiler continúa teniendo más carencias que los que viven en alojamientos nuevos y de propiedad.

La superficie media residencial de la que dispone la población metropolitana ha ido creciendo en las últimas décadas, como consecuencia del aumento de los tipos de vivienda unifamiliares. Si en el año 1995 el espacio era de 88,9 m<sup>2</sup> de media, en el año 2000 había llegado a los 91,9 m<sup>2</sup>, y en el año 2006 se sitúa ya en 93,1 m<sup>2</sup>.

Hasta el año 2000, paralelamente al incremento de la superficie, se había producido un descenso del número medio de personas por hogar, que había pasado de 3,5 en 1995 a 3,2 en el año 2000. En 2006, sin embargo, se observa una estabilización en el número de residentes, que se ha mantenido en 3,1 miembros. El envejecimiento de la población —con el consecuente aumento de hogares unipersonales— y el descenso de la fecundidad, rasgos que habían caracterizado la evolución de las unidades familiares hasta finales del siglo xx, han sido contrarrestados por la llegada de población inmigrante que, en general, habita en viviendas con una ocupación más elevada. Pese a ello, el incremento del espacio medio de los alojamientos al cual hacíamos referencia habría dado como resultado que en el último período todavía hubiese un ligero aumento de la superficie media per cápita, que ha pasado de 33,2 m<sup>2</sup> en el año 2000 a 35,4 m<sup>2</sup> en 2006.

Estos datos de carácter general esconden, no obstante, una gran diversidad. De hecho, tal como se puede ver en las tablas 7 y 8, la superficie es una cuestión en la cual se reflejan muchas de las diferencias sociales (en función de la edad, la categoría social y el origen geográfico) y territoriales en el entorno metropolitano. Si nos centramos en primer lugar en los ámbitos territoriales, observamos que a medida que nos alejamos del centro, la superficie media y la proporción de superficie que corresponde a cada uno de

los habitantes aumentan. Así, la población de la Primera corona es la que habita en viviendas más pequeñas (83,1 m<sup>2</sup>) y la que dispone de menos espacio per cápita (30,5 m<sup>2</sup>). Los que viven en Barcelona tienen algo más de espacio (85,4 m<sup>2</sup> de superficie media y 34,7 m<sup>2</sup> per cápita), aunque es el único ámbito en el que la superficie media se ha reducido en relación con el año 2000, en que era de 86,9 m<sup>2</sup>. La población que reside en la Segunda corona, donde hay más viviendas unifamiliares, disfruta de más espacio (109,3 m<sup>2</sup>) y de más superficie por persona (40,5 m<sup>2</sup>). Por último, la población del resto de Cataluña vive en inmuebles todavía más grandes (117,3 m<sup>2</sup>) y con una superficie por persona más elevada (43,2 m<sup>2</sup>).

Si atendemos a las diferencias en función de la categoría profesional del cabeza de familia de los hogares de la Región Metropolitana, podemos ver que las categorías elevadas habitan en viviendas mucho más grandes (120,8 m<sup>2</sup>) y tienen más superficie per cápita (43,2 m<sup>2</sup>) que las categorías profesionales intermedias (97,9 m<sup>2</sup> de superficie media y 37,1 m<sup>2</sup> per cápita, respectivamente) y las categorías bajas (79,8 m<sup>2</sup> y 30,8 m<sup>2</sup>, respectivamente).

Las diferencias también son significativas si observamos el origen geográfico del cabeza de familia. Las personas que han nacido a España tienen viviendas de 94,5 m<sup>2</sup> de media y disponen de 36,6 m<sup>2</sup> por persona, mientras que la población nacida fuera del Estado vive en espacios más pequeños (79,3 m<sup>2</sup>) y puede disfrutar de menos metros per cápita (24,8 m<sup>2</sup>). Cuando analizamos las condiciones de vida de la población inmigrante, hay que tener presente que hay grandes diferencias en función del área geográfica de la cual proceden. La población que ha nacido en los países de la Unión Europea de los 15 disfruta de unas viviendas más grandes (109,1 m<sup>2</sup>) que las del conjunto de la población autóctona, y también dispone de mucha más superficie per cápita (41,3 m<sup>2</sup>). En cambio, el espacio de los hogares donde vive la población procedente del resto del mundo y la disponibilidad de superficie por persona son mucho más bajos (76,04 m<sup>2</sup> de superficie media y 23 m<sup>2</sup> per cápita, respectivamente).

Por edades, las diferencias también son importantes, aunque no hay una correlación tan clara entre la superficie media y per cápita. La población dispone de más espacio durante la edad adulta (99,8 m<sup>2</sup> los de 40 a 49 años y 99,1 m<sup>2</sup> los de 50 a 59 años), mientras que el espacio es más reducido en el caso de los hogares donde residen los jóvenes, los jóvenes-adultos (94,2 m<sup>2</sup> los de 18 a 29 años y 87,8 m<sup>2</sup> los de 30 a 39) y las personas mayores (90,6 m<sup>2</sup> los de 70 a 79 años y 85,9 m<sup>2</sup> los de 80 años y más). Entre las personas mayores, no obstante, la superficie media por residente es mucho más elevada (47,9 m<sup>2</sup> entre los de 70 a 79

años y 49,7 m<sup>2</sup> entre los de 80 años y más) ya que, como hemos indicado, hay más hogares unipersonales. Una contradicción parecida se da entre los más jóvenes, aunque en este caso a la inversa, ya que viven en inmuebles más grandes de media pero son los que disfrutan de menos superficie per cápita (29,3 m<sup>2</sup> entre los de 18 a 29 años y 30,8 m<sup>2</sup> entre los de 30 a 39).

Otra de las características que la *Encuesta* permite analizar es la de los equipamientos y los espacios de los que disponen las viviendas. Se pueden distinguir dos grandes categorías: los equipamientos básicos y los que no están considerados como básicos (que, sin embargo, cada vez son más frecuentes en los hogares metropolitanos). Los datos de la tabla 9 muestran que casi toda la población de la Región Metropolitana dispone de los servicios más básicos: agua caliente, un 99,1%, váter dentro de casa, un 99,4%, y ducha o bañera, un 99,8%. En cambio, la disponibilidad de otros equipamientos y espacios como el jardín o patio, el aparcamiento dentro del edificio o el trastero, presentan diferencias notables según el territorio donde se reside, la edad del cabeza de familia, la categoría profesional y el lugar de nacimiento. Antes de analizar estas diferencias, hay que decir que, cuando se comparan los datos del 2006 con los de anteriores ediciones de la *Encuesta*, se constata que para todos los territorios y colectivos ha aumentado la disponibilidad de estos equipamientos y espacios. La única excepción sería la población nacida fuera de la Unión Europea de los 15, lo que nos indica que al mismo tiempo que han mejorado las condiciones residenciales del grueso de la población, en el caso de la población inmigrante, las condiciones residenciales han empeorado.

Tal como se observa en la tabla 9, en el año 2006, la población de la Segunda corona puede disfrutar más de jardín o patio, garaje o aparcamiento en el edificio y trastero que la de la Primera corona y, sobre todo, que la de Barcelona. Si nos centramos en la edad del cabeza de familia, vemos que cuantos más años tiene el cabeza de familia, se dispone proporcionalmente de más equipamientos, a excepción de los hogares encabezados por las personas mayores, que son las que disponen de menos equipamientos. Cuando observamos las diferencias según la categoría profesional, lógicamente las más altas son las que más disfrutan de estos equipamientos. Si tenemos en cuenta el lugar de nacimiento, la población nacida en Cataluña y en el resto de España tiene más disponibilidad de equipamientos que la población nacida en el extranjero. Aquí, de nuevo, queremos poner de relieve las grandes diferencias que se dan según el área geográfica de procedencia, ya que la población de la Unión Europea de los 15 es la que presenta una mayor propensión a tener jardín, garaje y trastero, y supera con creces a la población nacida

en España, mientras que la del resto del mundo es la que se encuentra en la peor situación.

Hay que dedicar una mención aparte a la disponibilidad de ascensor, ya que para determinados colectivos, como las personas mayores, se ha de considerar como un equipamiento básico. Solamente un 51,1% de los hogares encabezados por población de 65 años en adelante vive en un edificio con ascensor, mientras que la media de la Región Metropolitana se sitúa en el 55,2%. Vemos, pues, que las personas mayores tienen poca disponibilidad de ascensor, aunque se trata de la etapa del ciclo vital en la cual este equipamiento es más necesario. A escala territorial, las diferencias son bastante importantes y se han de relacionar con la presencia más elevada de tipos de viviendas plurifamiliares en los ámbitos centrales, tal como vemos más arriba. Así, casi tres cuartas partes de la población de Barcelona (71,4%) habitan en viviendas con ascensor, una proporción que disminuye en la Primera corona (55,1%) y, sobre todo, en la Segunda corona (39,9%).

Por último, es preciso notar que el régimen de tenencia es un elemento determinante del nivel de equipamientos y de los espacios, tanto en lo que hace referencia a los equipamientos más básicos (agua caliente, váter dentro de casa, ducha o bañera) como en el resto de equipamientos (calefacción, aire acondicionado, ascensor, jardín o patio, piscina, garaje...). Como se observa en la tabla 10, las viviendas de propiedad de la Región Metropolitana están mejor dotadas que las de alquiler. Hay que decir, sin embargo, que si se compara con los datos que recogía la *Encuesta* del año 2000, la presencia de todo tipo de equipamientos ha aumentado entre la población que vive de alquiler. No obstante, el hecho de que las viviendas de alquiler estén menos equipadas refleja lo que se comentaba más arriba: que el régimen de alquiler tiene, en términos generales, un papel residual en el mercado inmobiliario.

La *Encuesta* también nos aporta información sobre la antigüedad de las viviendas. Como puede verse en la tabla 11, solamente el 4,3% de la población metropolitana vive en edificios de antes de 1900, y la que vive en edificios construidos en los siguientes 50 años, es decir, entre 1901 y 1950, solamente representa el 8,6%. Los que viven en viviendas finalizadas en la década de 1950 ya representan, para sólo una década, un 6,8%. No obstante, el período durante el cual se construyeron más edificios se produce en los años siguientes, coincidiendo con el gran salto demográfico: casi la mitad de los residentes (44,8%) vive en inmuebles acabados de construir en las décadas de 1960 y 1970. En la década de 1980 y en la primera mitad de 1990, el ritmo de construcción de edificios se ralentizó en relación con las dos décadas anteriores,



aunque la población que habita en viviendas construidas durante este período también es bastante destacable (un 10,1% en edificios construidos entre 1981 y 1990 y un 5,8% en edificios construidos entre 1991 y 1995). Por último, también tenemos información sobre cuál ha sido la magnitud del período constructivo de los últimos diez años: el 12% de la población metropolitana habita en viviendas finalizadas entre los años 1996 y 2006.

Estos rasgos generales metropolitanos presentan diferencias importantes según el territorio al cual nos referimos. Así, la población de Barcelona es, lógicamente, la que más habita en viviendas construidas antes de 1900 (8,1%), un porcentaje mucho más elevado que el de las coronas metropolitanas. En Barcelona la antigüedad media de los edificios en los que habita la población es de 50 años, y en la Primera y en la Segunda corona es de 33 y 31 años, respectivamente. En la Primera corona es donde encontramos más población que habita en viviendas construidas en las décadas de 1960 y 1970 (55,9%), mientras que en la Segunda corona es donde hay más población que vive en edificios acabados de construir en años posteriores. Hay que destacar que un 18,5% de la población residente en la Segunda corona vive en inmuebles construidos en los últimos diez años. Por último, se observa que en el resto de Cataluña el año de edificación no está tan concentrado en un período (hay que tener en cuenta que estos datos agrupan tanto las ciudades más grandes como el resto del territorio catalán; en este sentido, se ha de tener presente que la evolución edificatoria de las principales ciudades catalanas sería más parecida a la de la Región Metropolitana de Barcelona). Por ejemplo, la población no metropolitana que reside en viviendas construidas en las décadas de 1960 y 1970 solamente representa el 29,7%, un valor que se sitúa muy por debajo del de los ámbitos metropolitanos. En cambio, el peso de los que viven en viviendas acabadas en la década de 1980 (15,9%) es muy superior al correspondiente en los ámbitos metropolitanos.

#### 4. La satisfacción respecto a la vivienda

Pese a la mejora generalizada de las condiciones de las viviendas, más de la mitad de la población metropolitana considera que el lugar donde vive tiene algún inconveniente. Las quejas por las deficiencias más básicas disminuyen (sobre todo las referidas a la falta de espacio), pero aumentan las quejas por falta de ascensor, especialmente en los ámbitos más centrales y donde la población del territorio metropolitano está más envejecida.

El 58,8% de la población de la Región Metropolitana de Barcelona considera que su vivienda tiene algún inconveniente, una

proporción bastante parecida a la obtenida en las ediciones de la *Encuesta* de los años 1995 y 2000. El problema al cual la población hace más referencia es la falta de espacio (la menciona un 11,8% de las personas entrevistadas), seguido de la falta de ascensor (10,3%), del ruido en la calle (6,3%) y de la humedad y el frío (4,7%).

Si la percepción de la existencia de algún inconveniente se ha mantenido constante en los últimos 15 años, no lo ha hecho, en cambio, el tipo de problemas a los que se refiere la población (véase la figura 2). Por ejemplo, la falta de espacio, pese a que todavía es el principal inconveniente, se ha ido reduciendo de una manera considerable (17,8% en 1995 y 11,8% en 2006). Este descenso se ha de relacionar con lo que comentábamos más arriba cuando hacíamos referencia al aumento de la superficie disponible per cápita. Los otros problemas en los cuales se observa un descenso son la humedad y el frío (6,4% en 1995 y 4,7% en 2006), y la falta de sol y luz (5,2% en 1995 y 3,5% en 2006). En cambio, hay inconvenientes que cada vez son más percibidos por la población, como la falta de ascensor (10,3% en 2006 y 6% en 1995), la falta de terraza, patio o balcón, y que la casa tenga demasiadas escaleras. De hecho, estos dos últimos inconvenientes no aparecían entre los inconvenientes más mencionados por las personas entrevistadas en el año 2000, y ahora han sido citados por un 2,7% y un 1,7% de la población, respectivamente. Parece como si a medida que mejorasen los servicios básicos, la población tuviese nuevas expectativas. En resumen, nos confirma lo que ya apuntábamos en ediciones anteriores de la *Encuesta*: en sociedades como la nuestra, la percepción y la satisfacción relacionadas con la vivienda (y el entorno urbano) están claramente sometidas a expectativas crecientes.

Sin embargo, algunas expectativas parecen ser cada vez más básicas para algunos colectivos, sobre todo el ascensor para las personas mayores, que como hemos visto más arriba es una de las principales carencias. Los inconvenientes y las expectativas tampoco son los mismos en todos los territorios metropolitanos ni en todos los grupos sociales. Además, la antigüedad o el régimen de tenencia también son factores determinantes en el nivel de satisfacción. Veámoslo.

Tal como muestra la tabla 12, las personas mayores son las que afirman más a menudo que no tienen ningún inconveniente con la vivienda (49,4%), y resaltan por encima del resto de grupos de edad el problema de la falta de ascensor (13%). La población adulta (de 45 a 64 años) también declara en un porcentaje elevado no tener ningún inconveniente (46,3%), lo que se puede relacionar con que dispone de más equipamientos y espacios, tal como hemos visto. La población joven-adulta (de 25 a

44 años), en cambio, es la que está más insatisfecha y solamente un 33,6% declara no tener ningún inconveniente. En este grupo de edad, la falta de espacio es el problema más citado (16,2%). Por último, la población más joven (de 18 a 24 años) es un colectivo que también está bastante satisfecho (un 41,4% declara no tener ningún inconveniente), y el principal problema es la falta de espacio (12,4%), seguramente porque un porcentaje muy elevado vive todavía en casa de los padres.

En relación con el origen geográfico, podemos ver que los que han nacido fuera de la UE-15 son los que afirman tener más inconvenientes (solamente un 30,8% no tiene ninguno). Los principales problemas son la falta de espacio (14,6%) y la falta de ascensor (14,8%), que están relacionados con las características de las viviendas donde viven, más pequeñas y más antiguas.

La reflexión sobre las expectativas crecientes que hacíamos más arriba se refleja claramente en el nivel de satisfacción en función de la categoría profesional. En las tres categorías, el porcentaje de población que no tiene ningún inconveniente es casi idéntico, lo que contrasta con las diferencias que hay entre las viviendas donde residen. Es especialmente significativo ver que la falta de espacio es el problema más común en las categorías altas (un 14,1% así lo declara), aunque viven en inmuebles más grandes, con una superficie media de 120,8 m<sup>2</sup>, y disponen de 43,2 m<sup>2</sup> per cápita. En las categorías bajas, el principal problema es la falta de ascensor (12,6%), seguido muy de cerca por la falta de espacio (11,4%). La falta de espacio y el ruido son los inconvenientes más mencionados por las categorías medias (11,5% y 11,9%, respectivamente).

Más allá de las expectativas crecientes, si analizamos los datos por territorios (véase la tabla 13), observamos que, en consonancia con las características de las viviendas que se han mencionado, la población de Barcelona es la que más declara que tiene inconvenientes (solamente un 33,3% no tiene ninguno), seguida de la población de la Primera corona (41,7%), la de la Segunda corona (48,2%) y, por último, la población del resto de Cataluña (50,1%). El problema más citado en Barcelona es la falta de espacio (16,2%), seguido del ruido (13,3%). Los principales problemas en la Primera corona se han de relacionar, sobre todo, con la mayor presencia de un parque construido en la década de 1960 y 1970, en el cual la falta de ascensor (13,3%) y la falta de espacio (12,3%) son los principales inconvenientes.

La antigüedad de la vivienda y el régimen de tenencia también determinan, y en gran medida, el nivel de satisfacción. La población que reside en edificios más antiguos es la que afirma tener más

inconvenientes (solamente un 32,3% de los que habitan en viviendas construidas antes de 1960 dice que no tiene ninguno). También es bastante destacable la existencia de inconvenientes entre los que están en inmuebles acabados en las décadas de 1960 y 1970 (solamente un 39% no tiene), mientras que los que habitan en viviendas más nuevas, edificadas a partir de la década de 1980, son los que declaran estar más satisfechos (un 51% no tiene ningún inconveniente). Tanto en el caso de las personas que habitan en viviendas anteriores al 1960, como en el caso de los que viven en edificios construidos durante las décadas de 1960 y 1970, los dos principales problemas son la falta de espacio y de ascensor. Por último, nos referiremos al régimen de tenencia, que es el factor que más condiciona el nivel de satisfacción. Así, tal como muestra la tabla 14, de todos los colectivos que hemos visto, la población que vive de alquiler es la que declara tener más inconvenientes (solamente un 26,1% no tiene ninguno), mientras que la que vive en régimen de propiedad está más satisfecha (un 43,9% no tiene ningún inconveniente). Si nos centramos en los arrendatarios, se observa que los principales problemas son la falta de ascensor (13,6%) y la falta de espacio (13,2%) y, además, aparecen inconvenientes muy relacionados con las condiciones más básicas, como la humedad y el frío (9,8%).

## 5. La residencia secundaria

Una de las principales características del parque de viviendas en Cataluña y en España es la fuerte presencia de residencias secundarias. La *Encuesta* también permite analizar esta cuestión y, además, aporta información que no se puede obtener de ninguna otra fuente, como la relación entre el lugar de residencia habitual y el lugar donde se sitúa la segunda residencia, las características de los grupos sociales que disfrutan de ella, o la frecuentación.

Si nos centramos en los datos, hay que constatar en primer lugar que en 2006 uno de cada cinco habitantes de la Región Metropolitana (19,1%) tiene segunda residencia (véase la tabla 15). Se trata de un porcentaje que se ha mantenido prácticamente constante en los últimos 15 años. La población de Barcelona es la que más puede disfrutar de ello aunque, en los últimos cinco años, el porcentaje de población que tiene una segunda residencia ha bajado (30% en el año 2000 y 25% en 2006). A continuación están los residentes en la Primera corona, que en los últimos cinco años han aumentado la propensión a tener una residencia secundaria (16,1% en el año 2000 y 21,1% en 2006). La población de la Segunda corona y del resto de Cataluña es la que menos dispone de segunda residencia (11,9% y 12,1%, respectivamente).

Más que por ninguna otra característica social, la disponibilidad de segunda residencia está condicionada por la categoría profesional de la población. Como se puede ver en la figura 3, las categorías altas, que como hemos visto son las que disfrutan de las viviendas principales más confortables, son las que, además, disponen en mayor medida de segunda residencia (un 32,4% tiene una), mientras que las categorías profesionales medias y bajas tienen segunda residencia en unos porcentajes inferiores (20,3% y 13,7%, respectivamente).

Si analizamos la localización de las segundas residencias de la población metropolitana, hay que destacar el peso de las que se sitúan en la costa catalana (38,9%), seguidas de las del resto de Cataluña y el resto de España (23,4% y 25,5%, respectivamente). Las residencias secundarias que se encuentran en el Pirineo / Prepirineo y en el extranjero tienen menos peso (6,6% y 5,2%, respectivamente). Así pues, aproximadamente dos terceras partes de las residencias secundarias de la población de la Región Metropolitana se encuentran en Cataluña (68,9%), aunque, en los últimos años, la propensión a tenerlas en otras áreas geográficas ha crecido. Tal como se puede ver en la figura 4, solamente se han mantenido las del Pirineo y Prepirineo (6,6% el año 2000), mientras que las de la costa, sobre todo las del resto de Cataluña, han perdido peso (en el año 2000 el peso era del 42% y del 28,3%, respectivamente). En cambio, las residencias secundarias que se encuentran en el resto de España han aumentado (en el año 2000 había un 21,3%). Por último, también hay que destacar el incremento del número de residencias secundarias fuera de España que, con la llegada de población extranjera, han pasado de un 0,5% en el año 2000 a un 5,2% en 2006.

La localización de las segundas residencias de la población metropolitana está estrechamente relacionada con la categoría profesional. Las categorías altas tienden a tenerlas en Cataluña, especialmente en la costa y en el Pirineo y Prepirineo (véase tabla 16). Esta última localización, en cambio, parece ser demasiado costosa para las categorías profesionales bajas (solamente un 1,3% tiene la segunda residencia en el Pirineo y Prepirineo), que tienen las segundas residencias en mayor proporción en el resto de España (38,9%) y en el extranjero (9,7%). Con respecto a las clases medias, disponen de segundas residencias mayoritariamente en la costa catalana (42,8%), aunque el resto de Cataluña y de España también son opciones bastante representativas (25,4% y 22,7%, respectivamente). Parece ser que tener una residencia secundaria en Cataluña, especialmente en el Pirineo y Prepirineo, es más costoso que tenerla en el resto de España o en el extranjero. Así pues, uno de los factores que determinan el lugar donde se sitúa la segunda residencia es la categoría profesional de la

población. De esta manera, se reproducen unas pautas en el uso del espacio que nos recuerdan a las que comentábamos cuando analizábamos la distribución de los grupos sociales en el ámbito metropolitano.

Finalmente, la *Encuesta* ofrece datos sobre el período del año durante el cual se hace uso de la segunda residencia y permite calcular el número de días que la población va a ellas. Esta cuestión es de máximo interés para las administraciones locales, ya que nos da información sobre el hecho de que la población, pese a estar empadronada en unos municipios en los cuales paga los principales impuestos, disfruta de las infraestructuras y los servicios de otros municipios durante un período del año. Como se puede ver en la tabla 17, la población metropolitana que tiene segunda residencia afirma que se queda en ella una media de 64,3 días al año. La población de Barcelona hace un uso más intenso, ya que pasa en ella 71,4 noches de media, mientras que la población de la Primera y la Segunda corona pernoctan en la segunda residencia menos tiempo (60,7 y 55,4 noches, respectivamente).

De todo esto se deriva que uno de cada cinco residentes en la Región Metropolitana de Barcelona, los que tienen segunda residencia, pasan casi una quinta parte del año en municipios en los cuales no están empadronados. Estos datos ponen de relieve hasta qué punto la población metropolitana no solamente hace un uso cada vez más extensivo del espacio en los días laborables, sino también durante el tiempo libre y, además, con una alta frecuencia.

## 6. Conclusiones

La satisfacción de las necesidades de vivienda es un elemento imprescindible para el correcto funcionamiento de una sociedad tanto desde el punto de vista reproductivo como productivo. Estas necesidades son dinámicas y varían en función del contexto social e histórico al cual nos referimos. La manera en la que nuestra sociedad las satisface indica y condiciona al mismo tiempo el nivel de cohesión interna y el grado alcanzado en la igualdad de oportunidades de los ciudadanos, garantizando unos umbrales mínimos y redistribuyendo los beneficios que se derivan de los procesos de urbanización.

En el artículo que aquí concluimos, hemos intentado analizar los datos de la *Encuesta* sobre condiciones de vida y hábitos de la población relacionados con la vivienda teniendo en cuenta este enfoque. Para hacerlo, hemos dividido la exposición en cinco apartados: el régimen de tenencia de la vivienda y las condiciones de acceso, los tipos de viviendas, las características de las viviendas, el grado de satisfacción de la población y, finalmente, la residencia

secundaria. Además, en cada uno de los puntos se han destacado las principales diferencias y desajustes que se dan entre territorios y entre algunos colectivos y grupos sociales.

El primer elemento analizado ha sido el régimen de tenencia de las viviendas. Se ha visto que la propiedad es el régimen mayoritario y que en todas las ediciones de la *Encuesta* ha ido aumentando en la Región Metropolitana de Barcelona. Solamente en los últimos años se ha estabilizado, lo que se debe más a la llegada de población inmigrante, que vive mayoritariamente de alquiler, que a un cambio en la tendencia entre los hogares autóctonos. El peso que tiene la propiedad hace que el mercado residencial se caracterice por una fuerte rigidez, tanto en lo que respecta a la oferta de vivienda (pública y privada), como también a los hábitos culturales de la población, que al definir sus estrategias residenciales, priorizan la adquisición de una vivienda. En este contexto, si tenemos en cuenta la diferencia de precios entre los territorios metropolitanos y de ingresos entre los grupos sociales, el mercado de la vivienda actúa como un poderoso condicionante en la distribución de los grupos sociales en el territorio. Así, en términos generales, los que tienen posibilidad de elegir se desplazan desde los ámbitos más centrales hacia los más periféricos y de las ciudades más grandes hacia las medianas y pequeñas, donde pueden disfrutar de viviendas más nuevas y más grandes por el mismo precio. En el caso de los que tienen menos recursos, no solamente tienen limitado el acceso a una vivienda, sino también la posibilidad de elegir en el territorio metropolitano.

El segundo tema tratado ha sido el tipo de vivienda. Se ha visto que, tal como corresponde al modelo de ciudad compacta tradicional en los procesos de urbanización de nuestra sociedad, las viviendas en edificios plurifamiliares son predominantes (viven en ellos cuatro de cada cinco residentes en la Región Metropolitana). Sin embargo, durante las últimas dos décadas han ido aumentando los tipos de residencias de baja densidad (casas unifamiliares en hilera y aisladas), especialmente en la Segunda corona y en el resto de la provincia de Barcelona, donde casi uno de cada dos residentes que han llegado a su vivienda en este período vive en casas unifamiliares. Este aumento corresponde a las preferencias de la población, ya que seis de cada diez personas entrevistadas residentes en la Región Metropolitana declaran que les agrada vivir en una vivienda unifamiliar. Pese a ello, se observa que esta preferencia ha caído cinco puntos en relación con la *Encuesta* del año 2000 (diez puntos entre las categorías profesionales altas y entre los residentes en la Segunda corona). Parece, pues, como si el modelo de urbanización de baja densidad que iba ganando terreno estuviese perdiendo preferencia entre la población, especialmente entre la que

vive en ella, y parece, en cambio, como si se volviesen a recuperar otros valores relacionados con la proximidad de los servicios, los equipamientos y los vecinos, más característicos del modelo de ciudad compacta.

El tercer elemento estudiado ha sido las características de las viviendas. Se ha destacado que, en términos generales, son cada vez más grandes (93,1 m<sup>2</sup> de media) y de mejor calidad. Casi todas las viviendas ya disponen de los servicios básicos (agua caliente, váter dentro de casa, ducha o bañera) y, a excepción de las familias encabezadas por población inmigrante, en todos los hogares han aumentado los servicios y equipamientos que no son tan básicos (jardín o patio, aparcamiento dentro del edificio, trastero). Sin embargo, estos rasgos generales esconden una gran diversidad territorial, ya que a medida que nos alejamos del centro metropolitano, la población reside en viviendas más grandes, disfruta de más superficie per cápita, y, en general, la disponibilidad de espacios y equipamientos en la vivienda es más elevada. Igualmente, si prestamos atención a las diferencias sociales, hemos observado que los hogares encabezados por población de categorías profesionales altas, que sean hombres, nacidos en Cataluña, en el resto del Estado o en los países más desarrollados de la Unión Europea, disfrutaban de mejores condiciones —tanto de espacio como de equipamientos— que los hogares al frente de los cuales hay personas de categorías profesionales bajas, que sean mujeres o procedentes de países de más allá de la UE-15. Cuando hemos analizado las características de las viviendas según la edad del cabeza de familia se ha hecho visible uno de los principales desajustes existentes en el sistema residencial metropolitano. Así, se ha visto que la superficie media de las viviendas encabezadas por gente mayor es de las más elevadas aunque, en general, viven en ellas una o dos personas. Al mismo tiempo, este colectivo tiene poca disponibilidad de ascensor, aunque se trata de la etapa del ciclo vital en la cual este equipamiento es más necesario. Por último, también se ha visto que la población que habita en viviendas más antiguas y en régimen de alquiler continúa teniendo más carencias que los que habitan en viviendas nuevas y de propiedad, lo que confirma dos cosas: primero, el papel residual que, en términos generales, ha tenido este régimen de tenencia en el mercado inmobiliario, y en segundo lugar, la necesidad de incidir aún más en las políticas de rehabilitación.

En el cuarto apartado, estrechamente ligado al anterior, se ha analizado la satisfacción de la población con respecto a la vivienda donde vive. Así, se ha podido constatar que, pese a la mejora generalizada de sus condiciones, más de la mitad de la población considera que su vivienda tiene algún inconveniente. De hecho, esta proporción de insatisfechos

se ha mantenido relativamente constante desde las dos últimas ediciones de la *Encuesta*, lo que confirma que en sociedades como la nuestra, la percepción y la satisfacción relacionadas con la vivienda (y el entorno urbano) están claramente sometidas a expectativas crecientes. Si el nivel de satisfacción —o de insatisfacción— se ha mantenido estable, lo que sí que ha ido cambiando han sido los motivos por los cuales se quejan los ciudadanos. Así, hemos visto que han disminuido las quejas por las deficiencias más básicas (sobre todo por la falta de espacio), mientras que otros aspectos, como la falta de ascensor, han ido aumentando, especialmente en los ámbitos más centrales y donde la población del territorio metropolitano está más envejecida. También se ha constatado que, en relación con las características de las viviendas, la población que vive en los inmuebles más antiguos, la que vive en los edificios construidos durante la década de 1960 y 1970 y la que vive en régimen de alquiler son los que afirman tener más inconvenientes.

Se ha dedicado el último apartado a la residencia secundaria. Hemos visto que uno de cada cinco habitantes de la Región Metropolitana vive en hogares que disponen de ella y declara que la habita una media de 64,3 días al año. Las categorías profesionales altas y los que viven en Barcelona son los que más residencias secundarias tienen y los que las utilizan más. Así, los que tienen unas viviendas principales con mayor superficie y con mejores equipamientos son los que más disfrutan de las segundas residencias. Casi el 40% de las segundas residencias de la población metropolitana se encuentran en la costa catalana, que es la elección mayoritaria de las categorías profesionales altas y medias. A continuación están las que se encuentran en el resto de Cataluña (23,4%) y en el resto de España (25,5%), que es el lugar preferido por las categorías profesionales bajas. Las residencias secundarias situadas en el Pirineo y Prepirineo, donde las categorías altas son claramente predominantes, tienen menos peso. Por último, se ha destacado el aumento de las residencias secundarias que están en el extranjero, pertenecientes en la mayoría de los casos a población inmigrante. Cuando se ha analizado la localización de las residencias secundarias y el uso que se hace de ellas a lo largo del año, se ha destacado que se reproducen, a diferente escala, algunos de los principales procesos que se dan en la Región Metropolitana: el uso extensivo del territorio, no solamente en los días laborables, sino también en los días festivos, y la especialización de los grupos sociales en el uso del territorio.

1 El autor quiere agradecer los comentarios y sugerencias realizados por el geógrafo Oriol Nel·lo.

2 Véase información sobre el contenido y la metodología de la *Encuesta* sobre condiciones de vida y hábitos de la población en el artículo introductorio de esta misma revista, que edita el Instituto de Estudios Regionales y Metropolitanos de Barcelona.

## LA MOVILIDAD Y EL TRANSPORTE

Laia Oliver Frauca

### Introducción

La movilidad es una actividad que las personas realizan como medio que les permite llevar a cabo sus necesidades cotidianas, como ir al trabajo, adquirir distintos tipos de productos o disfrutar del ocio y del tiempo libre. Así pues, como reflejo de las actividades cotidianas de la población, las pautas de movilidad de las personas no sólo cambian en función de las actividades que motivan los distintos desplazamientos, sino que también varían en función del entorno territorial en el que se realizan, de tal modo que el lugar de residencia y la localización del lugar de trabajo, de los establecimientos comerciales y de los equipamientos sociales y culturales inciden directamente en la forma de moverse de la población. Al mismo tiempo, las pautas de movilidad de las personas también están muy condicionadas por la morfología urbana del lugar donde residen, por la red de infraestructuras viarias y ferroviarias de cada zona y por el nivel de oferta de servicios de transporte público o colectivo. Asimismo, las características sociodemográficas de cada individuo, como el sexo, la edad o la situación profesional, también son elementos que modulan las formas de desplazamiento de las personas.

Este artículo presenta un análisis de la movilidad de los residentes de la Región Metropolitana de Barcelona a partir de la Encuesta de condiciones de vida y hábitos de la población,<sup>1</sup> con el objetivo de explicar cuáles son los principales motivos que generan los desplazamientos de la población y de qué manera la gente satisface sus necesidades de desplazarse. Como en el informe presentado para el año 2000,<sup>2</sup> el artículo estructura su análisis en función de los distintos ámbitos geográficos que existen en la Región Metropolitana y en el resto de la provincia de Barcelona. Al mismo tiempo, también se añaden algunas consideraciones sobre los territorios del resto de Cataluña que incorpora la última edición de la *Encuesta*, correspondiente al año 2006.

El artículo ofrece un primer apartado sobre la movilidad laboral de las personas, en el que se incide en los efectos que la localización del lugar de trabajo y del medio de transporte utilizado para llegar al trabajo tiene sobre la movilidad. Estas cuestiones, al mismo tiempo, están relacionadas con la duración de la jornada laboral de cada individuo, un elemento que influye en la distancia y el tiempo que las personas están dispuestas a recorrer y a invertir para ir al trabajo. Seguidamente, el segundo apartado del artículo se centra en la movilidad para ir de compras y la movilidad relacionada con el ocio. Se estudian

los lugares donde la gente adquiere los distintos productos que necesita y donde realiza sus actividades durante el tiempo libre, como ir al cine, salir de bares, ir a las discotecas y pubs, comer en restaurantes, ir al teatro y visitar museos o exposiciones. Por otro lado, el apartado siguiente examina los temas vinculados con la movilidad desde la perspectiva de las características individuales de la población como unos factores que intervienen directamente en la forma de circular de las personas. El sexo, la edad y el nivel socioprofesional de cada individuo, así como su entorno familiar y la posibilidad de acceder a un vehículo privado, condicionan el lugar en el que las personas llevan a cabo sus actividades y también los medios de desplazamiento utilizados para ello. A continuación, el cuarto apartado estudia los aspectos relacionados con los costes derivados de la movilidad. En primer lugar, se analizan los gastos monetarios de las personas causados por su necesidad de desplazarse, sobre todo como resultado de las diferentes distancias recorridas y de los medios de transporte utilizados para llegar a destino. En segundo lugar, se observará la inversión en tiempo que requieren los viajes hasta el lugar de trabajo como un elemento que también influye en la cantidad de viajes que los trabajadores realizan diariamente desde su casa hasta el trabajo. Por último, el quinto apartado incide en la percepción que tienen los ciudadanos y ciudadanas sobre algunos de los principales problemas relacionados con el vehículo privado, como las dificultades para circular o encontrar aparcamiento y las agresiones al medio ambiente.

### 1. La movilidad laboral

Los datos recogidos para el año 2006 muestran que el mercado de trabajo tiende a ser cada vez más interdependiente. Durante los últimos años, la capacidad de autocontención laboral de los municipios ha seguido disminuyendo, con un aumento de la proporción de desplazamientos intermunicipales entre el domicilio de residencia y el lugar de trabajo. Eso ha conllevado un alargamiento de las distancias recorridas y un incremento de la dependencia del vehículo privado, ya que la mayoría de estos movimientos se producen en unos entornos donde hay poca oferta de servicios de transporte público o colectivo.

Tal como muestra la información recogida, las pautas de movilidad y el repartimiento modal de los desplazamientos efectuados por las personas presentan diferencias significativas según el ámbito territorial de residencia, el tamaño de los municipios, la localización del lugar de trabajo y el nivel de oferta de medios de transporte públicos o colectivos. Además, la duración de la jornada laboral también influye en la duración, la distancia y el número de viajes que se realizan entre el hogar y el trabajo, así como en el medio de transporte utilizado para desplazarse.

### 1.1. La incidencia de la localización del lugar de trabajo

El grado de autocontención laboral de los municipios de la Región Metropolitana de Barcelona ha ido disminuyendo progresivamente en el curso de los últimos años. Tal como se ha indicado anteriormente, el porcentaje de población ocupada que trabaja en su municipio de residencia ha experimentado un descenso continuado y, al mismo tiempo, han aumentado los desplazamientos por motivo laboral de carácter intermunicipal (tabla 1). Así pues, si en el año 2000 la proporción de población que vivía y trabajaba en el mismo municipio era del 52,4%, en el año 2006 este porcentaje se situaba en el 47,7% por el conjunto de la Región Metropolitana.

Con todo, estos datos ocultan unas diferencias territoriales importantes, sobre todo relacionadas con el tamaño de los municipios presentes en cada zona y el volumen de actividad económica que pueden generar en cada caso. De este modo, el espacio con una capacidad de autocontención laboral más elevada es la capital barcelonesa, con un 72,1% de los trabajadores que residen en la misma ciudad.

A pesar de ello, el porcentaje de población que vive y trabaja en la ciudad de Barcelona ha experimentado un ligero descenso desde el año 2000, y se sitúa 4,5 puntos por debajo de hace cinco años. Este descenso se explica por el aumento sostenido de los desplazamientos por motivo laboral que los residentes en Barcelona realizan hacia el resto del ámbito metropolitano. Actualmente, un 18,2% de los barceloneses se desplazan para ir a trabajar en otras localidades de la Región Metropolitana y generan unos flujos que tienden a concentrarse cada vez más en la Primera corona, en ligero detrimento de los viajes hacia los municipios situados en la Segunda corona. En cambio, más allá del ámbito metropolitano, se observa que el peso de los desplazamientos cuyo origen se sitúa en la ciudad central se mantiene a niveles muy bajos, sin que los movimientos hacia los municipios del resto de la provincia de Barcelona hayan experimentado cambios en una década. De este modo, el ámbito integrado por las comarcas del Anoia, el Bages, el Berguedà y Osona no han mejorado su reducida capacidad de atracción de trabajadores con domicilio en la capital barcelonesa. Al mismo tiempo, se ha producido un relativo descenso de los viajes por motivos laborales que los residentes en Barcelona hacen hacia el resto de Cataluña, que entre las ediciones de 2000 y de 2006 ha pasado del 0,6% al 0,2%.

Al contrario de lo que ocurre en la ciudad de Barcelona, las poblaciones de la Primera corona son las que tienen menos capacidad de autocontención laboral, debido a la proximidad de la capital metropolitana. En esta zona, la



proporción de personas ocupadas que viven y trabajan en su localidad ha pasado del 30,6% en 2000 al 29,1% en 2006 y se sitúa, por lo tanto, por debajo del número de trabajadores residentes en la Primera corona que se desplaza a diario a Barcelona. De esta manera, la capital barcelonesa ejerce su poder de atracción sobre este ámbito territorial, con un 30,3% de la población ocupada residente en la Primera corona metropolitana que va a trabajar a diario a Barcelona. Este porcentaje, al mismo tiempo, supera la cuota de individuos que hacen desplazamientos intermunicipales por motivos laborales dentro de la Primera corona metropolitana, aunque este último colectivo ha aumentado del 20,3% al 22,2% entre los años 2000 y 2006. Además, el peso de los viajes entre la Primera y la Segunda corona metropolitana también ha ido aumentando, de manera que si en el año 2000 el porcentaje era del 9,6%, en 2006 llegaba al 11,2%.

Paralelamente, en la Segunda corona metropolitana, el grado de autocontención laboral de los municipios también ha ido disminuyendo de forma importante. Se trata del espacio donde la movilidad intramunicipal padece una situación de retroceso más acentuada. En el año 2000, la proporción de personas que residían y trabajaban en la misma localidad se situaba en el 49,0%, mientras que en el año 2006 había bajado al 41,3% del total, casi ocho puntos por debajo de los datos de la anterior edición de la *Encuesta*. Entretanto, el resto de viajes se producen sobre todo entre los municipios de la misma Segunda corona, con un 30,8% del conjunto. A pesar de eso, el número de personas de este ámbito territorial cuyo trabajo se sitúa fuera de este ámbito ha crecido en los últimos años, sobre todo en Barcelona, donde actualmente trabaja el 10,6% de las personas ocupadas que viven en la Segunda corona.

Por otro lado, los datos recogidos en el resto de la provincia de Barcelona y el resto de Cataluña indican que la capacidad de autocontención laboral de los municipios aumenta a medida que crece la distancia respecto a la ciudad de Barcelona. Así pues, en las localidades del contorno provincial hay un 46,7% de población ocupada en su municipio de residencia, y esta cifra aumenta hasta el 55,2% en el resto del territorio catalán. Sin embargo, los datos muestran que en estos ámbitos las cuotas de trabajadores residentes en la misma localidad también han experimentado un descenso durante los últimos años, de manera que los flujos intermunicipales por motivos laborales han aumentado en el conjunto de Cataluña.

Otro factor que interviene en la capacidad de autocontención laboral de los municipios es su tamaño. Así pues, en el conjunto de Cataluña, se observa que las localidades con menos de 10.000 habitantes son las que retienen a menos personas ocupadas dentro del propio

municipio (el 29,4% del total), mientras que este porcentaje alcanza unos valores más elevados entre las localidades con más de 100.000 habitantes, donde el porcentaje de personas que trabajan en su localidad es de 38,8% (este porcentaje no incluye la ciudad de Barcelona).

## 1.2. El medio de transporte utilizado para ir al trabajo

El medio de transporte utilizado para ir al trabajo mantiene una estrecha relación con la localización del lugar de trabajo de la población (tabla 2). En este sentido, el incremento de la movilidad intermunicipal por motivos laborales y, por tanto, de la distancia entre el lugar de residencia y el lugar de trabajo, implica que cada vez haya más dependencia de los medios motorizados. En las zonas donde hay menos oferta de transporte público, esta dependencia recae cada vez más en el vehículo privado. En cambio, donde hay una red de transporte colectivo que ofrece una buena cobertura territorial y horaria, la proporción de personas que lo utilizan ha aumentado. Así pues, aunque ha aumentado el número absoluto de personas que utilizan el transporte público en las ciudades grandes y a lo largo de los principales ejes de comunicación que estructuran de forma radial el ámbito metropolitano (donde existe una oferta más o menos adecuada de servicios de transporte colectivo), fuera de estos itinerarios, la cantidad de trabajadores que se ven obligados a utilizar básicamente el vehículo privado aumenta.

Con todo, y a diferencia de la tendencia observada a finales de la década de los noventa, entre los años 2000 y 2006 se ha producido una ligera disminución del uso del vehículo privado en la Región Metropolitana de Barcelona, que ha pasado de ser utilizado por un 53,3% a un 52,7% de la población ocupada. Al mismo tiempo, se observa un aumento del uso de los servicios de transporte público, que antes utilizaba el 22,4% de los trabajadores y actualmente es utilizado por el 25,9% de las personas ocupadas de la Región. Sin embargo, el incremento de la movilidad laboral entre municipios se ha traducido en una disminución de las posibilidades de desplazarse con medios no motorizados, de modo que los movimientos a pie han disminuido del 21,3% al 18,4% en el conjunto del espacio metropolitano. Por tanto, aunque se observa una moderación de la circulación general en vehículo privado, el aumento de la proporción de personas cuyo trabajo se sitúa fuera del municipio de residencia hace que no haya disminuido la dependencia respecto a los medios motorizados, e incluso que ésta se haya intensificado en el curso de los últimos años.

Estas dinámicas, sin embargo, no se han producido por igual en todo el territorio. En la ciudad de Barcelona, la elevada oferta de transporte público hace que el uso del

vehículo privado haya experimentado un verdadero retroceso, pasando del 41,6% al 36,0%, de manera que la capital catalana se mantiene como el ámbito territorial donde las personas utilizan con más frecuencia este modo de desplazamiento para ir al trabajo. En cambio, en los otros ámbitos de la Región, no se ha producido este descenso. En el resto del espacio metropolitano, esta evolución se ha producido en sentido contrario: en la Primera corona metropolitana, el uso del vehículo privado ha pasado del 51,7% al 53,0% en los últimos años, y en la Segunda corona, el incremento ha sido del 65,4% al 67,4% del total. Este hecho, que se debe a que hay menos presencia de medios colectivos y al aumento de la distancia media de los desplazamientos para satisfacer las necesidades de movilidad laboral —sobre todo cuando se produce entre municipios distintos—, también se produce en el resto de la Provincia, donde el uso de medios privados alcanza el 71,5%.

En cambio, respecto al uso de los medios de transporte colectivos, sí que se ha registrado un aumento en todos los ámbitos territoriales, aunque sea distinto según las zonas. El lugar donde más se utilizan estos medios para circular es en la ciudad de Barcelona, donde un 42,4% de la población utiliza los servicios de transporte público para ir al trabajo, seguida por los residentes de la Primera corona metropolitana, donde la cuota de población ocupada que utiliza estos medios se sitúa en el 27,2% del total. Pero el incremento más importante de viajeros se ha producido en los municipios de la Segunda corona, donde han pasado del 8,0% al 10,0% a pesar de que se trata del espacio metropolitano con un porcentaje de utilización de estos servicios más bajo. En el resto de las comarcas de la provincia de Barcelona y en el resto del territorio catalán, la situación que se observa en la Segunda corona metropolitana se acentúa, lo que demuestra que el comportamiento modal de la población está condicionado por la oferta de infraestructuras y servicios de transporte público o colectivo.

En este contexto, el aumento de la movilidad intermunicipal por motivos laborales implica que los movimientos a pie se hayan reducido en toda la Región. En la ciudad de Barcelona, que tiene más capacidad de autocontención laboral, este descenso ha sido muy sutil. Los desplazamientos entre el domicilio de residencia y el lugar de trabajo que la población barcelonesa hace andando continúan casi en el mismo nivel de los últimos años: un 18,5% de las personas encuestadas. En el resto de ámbitos, sin embargo, la caída ha sido más notable. En la Primera corona, que ha pasado a ser la zona donde se hacen menos desplazamientos a pie, cogiendo así el relevo de la capital barcelonesa, los movimientos a pie han bajado del 20,6% al 17,2%. En la Segunda corona metropolitana también se ha producido un

descenso importante, ya que se ha pasado del 24,2% al 19,5% en los últimos años, una caída similar a la que se ha producido en el resto de la Provincia. A pesar de todo, ambos territorios se mantienen como los espacios donde hay más personas que se desplazan andando.

Un análisis más detallado de estas tendencias muestra que las pautas de desplazamiento de la población adoptan un comportamiento modal que está muy condicionado por el tamaño de los municipios y por la oferta de transporte público o colectivo de cada zona. En este sentido, se observa que en la ciudad de Barcelona las personas que trabajan en el mismo barrio en el que residen se desplazan a pie en el 78,2% de los casos, mientras que las personas que trabajan en otras partes de la ciudad sólo van andando en el 9,8% de los casos. En cambio, en los municipios de la Primera corona y la Segunda corona metropolitanas, que son más pequeños que la ciudad de Barcelona, hasta un 34,3% y un 33,0% de las personas que trabajan fuera de su barrio de residencia se dirigen al trabajo a pie. En el resto de la provincia de Barcelona y de Cataluña, estos porcentajes se sitúan ligeramente por debajo de estas cifras (el 27,8% y el 32,8% respectivamente).

Por otro lado, en la capital barcelonesa no sólo hay una cuota más elevada de población que viaja en medios motorizados, sino que, además, como en esta ciudad hay una mayor oferta de transporte público, también hay un porcentaje elevado de trabajadores que utilizan el transporte colectivo, especialmente cuando se dirigen fuera de su barrio de residencia. Así pues, mientras que el 31,7% de la población ocupada cuyo trabajo se sitúa en otros barrios utiliza el vehículo privado, el 57,7% utiliza los servicios del transporte público. Este porcentaje es muy superior al de los municipios de la Primera corona y la Segunda corona, donde sólo el 7,5% y el 4,3% de los usuarios del transporte colectivo lo utilizan para ir a trabajar fuera de su barrio. Por el contrario, los trabajadores de estas zonas que hacen el recorrido en vehículo privado alcanzan proporciones mucho más elevadas, con el 57,7% y el 60,5% del conjunto. Estos porcentajes sobre el uso del vehículo privado se mantienen fuera de la Región Metropolitana, donde la red de transporte colectivo es casi inexistente, especialmente fuera de la provincia de Barcelona.

Paralelamente, los viajes por motivos laborales de carácter intermunicipal también presentan una repartición modal distinta en función del lugar de origen y el lugar de destino de las personas ocupadas. Esta distribución está eminentemente condicionada por la estructura básicamente radial de la red de transporte público de la Región Metropolitana y del resto del territorio catalán. El centro nodal de esta red se

sitúa en Barcelona, desde donde se extienden las comunicaciones hacia el resto de la Región y del Principado. Por ello, los datos obtenidos a partir de la *Encuesta* muestran que el transporte público se utiliza principalmente para los desplazamientos cuyo origen o destino se sitúa en la capital barcelonesa, con una cuota muy superior a la de los movimientos que empiezan y terminan en otros municipios de la Región Metropolitana o del exterior. De esta manera, los residentes en la ciudad de Barcelona que se desplazan en transporte público para ir a trabajar fuera de su localidad corresponden al 38,1% y al 27,9%, según si se dirigen hacia la Primera corona o la Segunda corona metropolitanas. Estas cifras aumentan considerablemente en el caso de los viajes hechos en sentido contrario, con origen en la Primera corona o en la Segunda corona y que terminan en la capital barcelonesa, ya que para entrar en coche en Barcelona durante las horas punta y encontrar plaza para aparcar resulta mucho más difícil. Así pues, el 57,5% de las personas que viven en localidades de la Primera corona y que trabajan en Barcelona se dirigen al trabajo en transporte público, mientras que este porcentaje se sitúa en el 45,8% entre los que residen en la Segunda corona. En cambio, los servicios colectivos sólo absorben el 17,1% y el 23,8% de los viajes que se hacen entre distintos municipios de la Primera corona metropolitana o entre municipios de la Primera corona y la Segunda corona. El porcentaje disminuye todavía más cuando el origen de los viajes se sitúa en la Segunda corona o fuera del territorio metropolitano. En este último caso, la cuota de utilización de medios colectivos en el resto de la provincia de Barcelona y en el resto de Cataluña sólo es relativamente elevada en los desplazamientos hacia la capital catalana, con un 28,6% y un 44,4% de los casos.

La información obtenida a partir de las personas entrevistadas muestra, al contrario, que los trayectos en vehículo privado son especialmente importantes en el caso de los desplazamientos intermunicipales efectuados en las distintas coronas metropolitanas y entre ámbitos territoriales diferentes, que no empiezan ni terminan en la ciudad de Barcelona. Esta tendencia predomina sobre todo en las zonas que se encuentran más lejos del núcleo metropolitano, lo que refleja las desigualdades territoriales existentes en relación con la oferta de transporte público en el conjunto de la Región. Estas desigualdades están relacionadas, al mismo tiempo, con la morfología urbana de cada espacio, ya que la insuficiente densidad residencial fuera de la ciudad de Barcelona y de los municipios más consolidados hace que no resulte factible la oferta de transporte público para satisfacer la demanda de sus residentes, lo que hace todavía más difícil que la población pueda gozar de una frecuencia suficientemente elevada de

servicios. Esto favorece el incremento del uso del vehículo privado en los viajes perimetrales que se hacen dentro y fuera de la Región Metropolitana, e implica que el uso del transporte público es casi nulo más allá de esta zona. Así pues, un 78,3% de los movimientos que se hacen entre municipios de la Primera corona se efectúan en vehículo privado, un porcentaje que alcanza el 90,3% cuando el origen y el destino de los desplazamientos se sitúa en la Segunda corona. En el resto de la provincia de Barcelona y en el resto de Cataluña, estos porcentajes son un poco más elevados, de manera que el 91,2% y el 91,7% de las personas que se desplazan en el interior de estos ámbitos también se sirven del vehículo privado.

### 1.3. El lugar de trabajo y el medio de transporte utilizado según la jornada laboral

El tipo de jornada laboral que realiza la población incide directamente en la distancia que las personas están dispuestas a recorrer entre el hogar y el trabajo, así como en el tiempo que invierten en este desplazamiento. Así pues, la distancia y el tiempo utilizado para llegar al trabajo es directamente proporcional a la duración de la jornada laboral. Por tanto, las personas que trabajan a tiempo parcial tienden a tener el trabajo más cerca de su domicilio de residencia, mientras que las que trabajan a jornada completa suelen ser las que se trasladan más lejos del lugar donde viven (tabla 3).

Así pues, entre las personas de la Región Metropolitana que trabajan a tiempo completo, un 46,2% lo hace en su municipio de residencia y, en cambio, las personas que trabajan a tiempo parcial se quedan en su localidad en el 58,5% de los casos. Sin embargo, las principales diferencias se encuentran entre las personas que se desplazan fuera del ámbito territorial en el que viven, cuya mayoría trabaja a tiempo completo. En este sentido, los trabajadores a tiempo completo que viven en Barcelona y se dirigen fuera de su ciudad representan el 18,6% del total, mientras que los que están ocupados a media jornada fuera de su ámbito corresponden al 14,7% del conjunto. Estas diferencias se suavizan en la Primera corona metropolitana, donde hay una elevada proporción de personas de ambos colectivos que se dirige a Barcelona, como consecuencia de la gran capacidad de atracción que ejerce la capital catalana sobre los municipios de su entorno territorial. Sin embargo, las diferencias entre las personas que trabajan a jornada completa y las que trabajan a media jornada se acentúan a partir de la Segunda corona metropolitana. En este caso, los que trabajan a jornada completa se desplazan fuera de su ámbito en el 51,3% de los casos, mientras que los que trabajan a media jornada sólo lo hacen en el 37,7% de las ocasiones. Estas disparidades no sólo ocurren en el sentido

más amplio, sino que se incrementan a medida que aumentan las distancias entre el domicilio de residencia y el lugar de trabajo.

Por otro lado, el tipo de jornada laboral también condiciona el medio de transporte utilizado para ir al trabajo. Se observa que entre los trabajadores a tiempo completo predominan las personas que se desplazan en vehículo privado, mientras que los principales usuarios del transporte colectivo y la mayoría de las personas que van andando forman parte del grupo de los ocupados a tiempo parcial. En Barcelona, el 38,8% de los trabajadores a tiempo completo se desplazan en transporte privado, y las personas que trabajan a tiempo parcial sólo se sirven de este medio en el 17,0% de las ocasiones. En cambio, los que trabajan a jornada completa utilizan el transporte público en el 39,2% de los casos, y en el caso de los trabajadores ocupados a media jornada, el porcentaje de viajes en transporte público alcanza el 64,8% del total. De un modo similar, entre los habitantes de la Primera corona metropolitana, un 55,3% de los trabajadores a tiempo completo se desplazan al trabajo en vehículo privado y un 25,1% lo hace en transporte público, mientras que los trabajadores a tiempo parcial lo hacen en proporciones del 34,4% y el 45,1%, respectivamente. En la Segunda corona también hay diferencias en este sentido, no sólo en relación con los medios motorizados, sino también en relación con el hecho de ir andando, de manera que si un 17,7% de los trabajadores a tiempo completo van al trabajo andando, los que trabajan a tiempo parcial van andando en el 35,9% de los casos. Estas tendencias se mantienen en el resto de la Provincia y de la comunidad autónoma, aunque el porcentaje de usuarios de transporte público disminuye en ambos casos, debido a la oferta deficiente de este tipo de servicios.

## 2. La movilidad por compras y ocio

La movilidad por compras y ocio presenta unos comportamientos distintos según el motivo que genera los desplazamientos. Es decir, éstos cambian en función del tipo de actividad, sea ir a comprar, ir de tiendas, ir al cine, salir de bares, ir a las discotecas o pubs, comer en el restaurante, ver una obra de teatro o visitar un museo o una exposición. Otro factor que también influye es la frecuencia con la que se realizan estas actividades.

En este apartado, se observa que el lugar en el que se realizan las compras habituales de alimentos frescos y envasados, así como otros productos que se adquieren más esporádicamente, como los artículos de vestir y de calzado, varía en función del tamaño del municipio de residencia, que incide decisivamente en la capacidad de autocontención

comercial de cada localidad. Ello también condiciona el tipo de establecimiento en el que las personas obtienen los productos que necesitan, especialmente en el caso del sector de la alimentación.

Esta situación se reproduce de manera similar en relación con las actividades de ocio y de tiempo libre. Sin embargo, la existencia de sectores con un grado de especialización relativamente elevado, como el teatro, los museos y las exposiciones, hace que se incremente considerablemente la capacidad de atracción de las ciudades maduras y de la capital barcelonesa sobre el conjunto global de la población.

### 2.1. Ir de compras

Ir de compras es una actividad que varía según el tipo de bienes que las personas necesitan adquirir. La mayoría hace sus compras cerca de casa, pero la frecuencia con la que se adquieren los distintos productos también influye en las distancias que las personas deciden recorrer. De esta manera, la compra cotidiana de alimentos se suele hacer mucho más cerca del domicilio de residencia que la compra esporádica de artículos de vestir y de calzado. Este hecho se reproduce cuando se trata de ir de tiendas, ya que se trata de una actividad que suele asociarse con el tiempo libre de las personas.

a) *Alimentos.* Dentro del grupo de bienes que se adquieren con más frecuencia, los datos muestran que los desplazamientos efectuados para comprar alimentos envasados se han estabilizado durante los últimos años y se han consolidado las adquisiciones que se hacen en el mismo municipio de residencia (tabla 4). Así pues, en 1995 un 79,9% de la población adquiriría este tipo de productos en su localidad de residencia. Desde entonces, el porcentaje de movimientos intramunicipales por este motivo ha crecido hasta llegar al 84,7% en el año 2000 y al 84,2% en 2006. Aunque no se dispone de la misma secuencia temporal, la compra de alimentos frescos también sigue un modelo similar (tabla 5), y actualmente supone un 87,4% de los desplazamientos en la propia localidad.

Esta tendencia, sin embargo, no ha sido igual en toda la Región Metropolitana. En el caso de la ciudad de Barcelona, se ha experimentado un cierto aumento de las compras hechas en el municipio de residencia. En cambio, a medida que crece la distancia respecto a la capital catalana y se reduce el tamaño de los municipios, se observa que la proporción de compras efectuadas en cada localidad disminuye progresivamente, sobre todo en la Segunda corona metropolitana. En las poblaciones del resto de la provincia de Barcelona, se acentúa esta tendencia, de modo que los desplazamientos intramunicipales para comprar alimentos también han disminuido en los últimos tiempos, con un volumen

de compras que se sitúa justo por encima de las adquisiciones de alimentos que los habitantes de los municipios del resto de Cataluña hacen en su localidad.

A pesar de las distintas realidades territoriales y de que haya habido una ligera pérdida en la capacidad de autocontención comercial de los municipios fuera de la ciudad de Barcelona, los datos obtenidos en esta edición de la *Encuesta* indican que las compras de alimentos se continúan haciendo sobre todo cerca del domicilio. En la mayoría de los casos, los desplazamientos por este motivo se hacen en el mismo barrio de residencia, aunque se observa un ligero descenso en favor de las compras hechas en el centro del municipio, cuya proporción ha aumentado.

Por un lado, este hábito de comprar es una práctica que contribuye a fortalecer la cohesión del barrio o del municipio y, por el otro, permite que se realicen más desplazamientos no motorizados, ya que se acortan las distancias entre el domicilio de residencia y las distintas tiendas o centros comerciales. Por tanto, este hecho está estrechamente relacionado con el tipo de establecimiento en el que se compran los alimentos. Se observa un aumento de las compras de alimentos envasados en establecimientos de proximidad; en cambio, ha disminuido la proporción de personas que se dirigen a los grandes centros comerciales, que implica el uso casi obligatorio del vehículo privado.

b) *Artículos de vestir y de calzado.* Como se trata de productos que se adquieren más esporádicamente, los artículos de vestir y de calzado presentan un radio de compra habitual más amplio (tabla 6). A pesar de esto, el municipio de residencia continúa siendo la principal opción de destino para adquirir estos bienes de consumo, aunque en los últimos cinco años la capacidad de autocontención municipal haya disminuido más de siete puntos en el conjunto metropolitano, hasta situarse en un 57,8%.

Este descenso medio de las compras que se hacen en la misma localidad de residencia es fruto principalmente de la evolución que han experimentado los viajes que los habitantes de la Primera y, sobre todo, de la Segunda corona metropolitana hacen por este motivo. A pesar del aumento de las compras realizadas en el barrio de residencia de los habitantes de Barcelona y de la Primera corona metropolitana, en la Segunda corona la proporción de individuos que compran en su mismo barrio ha bajado significativamente, pasando del 21,5% al 16,3% en los últimos cinco años. Además, tanto en la Primera corona como en la Segunda corona también han disminuido mucho las proporciones de desplazamientos hacia el centro de los municipios: si en el año 2000 eran del 16,5% y el 27,0% del total, en 2006 pasaron al 11,8% y al 21,1%, respectivamente. Por un lado, esto indica



que se ha producido un aumento de la movilidad intermunicipal de la población residente en estos ámbitos territoriales, al mismo tiempo que se ha dado un aumento de la centralidad de los municipios más grandes. Es decir, se observa un aumento del poder de atracción de las ciudades maduras en ligero detrimento de la fuerza de atracción de la ciudad de Barcelona, que se sitúa 1,5 puntos por debajo del año 2000.

La comparación de los resultados obtenidos según los distintos motivos de compra indica que las distancias que las personas están dispuestas a recorrer son más grandes cuando se trata de comprar artículos de vestir y de calzado que cuando se trata de comprar alimentos frescos y envasados. Esto ocurre porque la gente se permite hacer desplazamientos más largos cuando quiere adquirir productos que se compran de vez en cuando, mientras que intenta minimizar la distancia y el tiempo de los desplazamientos cuando se trata de obtener bienes cotidianos y más frecuentes. Así pues, cuando se trata de comprar comestibles, el barrio de residencia adquiere un gran peso como lugar de destino; en cambio, cuando se trata de comprar artículos de ropa y de calzado hay un buen número de personas que decide desplazarse hacia el centro de la población.

c) *Ir de tiendas.* Cuando se trata de ir de tiendas, la distancia de los movimientos se amplía respecto al radio de compra (tabla 7). La mayoría de las personas suele desplazarse hasta el centro de su municipio, pero en menor proporción que cuando se va realmente a comprar. De esta manera, no sólo hay una cuota más alta de movimientos fuera del barrio de residencia, sino que el hecho de asociar el ir de tiendas con una actividad de ocio, como ir de paseo, significa que también hay un porcentaje más elevado de desplazamientos de carácter intermunicipal por este motivo. Además, el alcance de estos desplazamientos ha ido aumentando en los últimos tiempos, de manera que actualmente hay una proporción más elevada de viajes hacia otras localidades que hace cinco años, con un grado de autocontención municipal que ha bajado del 67,3% al 64,2% en el conjunto de la Región.

Sin embargo, en el interior de los municipios, las personas tienden a moverse dentro del barrio o a dirigirse al centro de la población. En los últimos años, el porcentaje correspondiente a este primer destino se ha estabilizado en el 30,8% en todo el bloque metropolitano; no obstante, los movimientos hacia el núcleo urbano han bajado del 30,5% al 25,7% del total, a favor de otros barrios u otros municipios que han ganado capacidad de atracción. De acuerdo con estas afirmaciones, en Barcelona la proporción de personas que circula en su barrio se mantiene prácticamente en los mismos niveles que los del año 2000, con un 48,9% del total;

y mientras que disminuye el número de personas que se dirigen hacia el centro de la ciudad, aumenta el número de personas que se dirigen a otros barrios de la capital, donde ha aumentado la oferta de establecimientos comerciales. Así pues, si el porcentaje de residentes que se dirigían al centro era del 30,4%, esta cuota corresponde actualmente al 24,6% de los ciudadanos. En cambio, la fuerza de atracción del centro urbano se acentúa en los municipios más alejados de Barcelona: en la Segunda corona metropolitana, un 31,4% de las personas escogen esta opción.

Esto indica que a medida que crece la distancia respecto a Barcelona hay más propensión a ir de tiendas fuera del barrio y en el centro del municipio. Al mismo tiempo, hay más tendencia a desplazarse hacia otras poblaciones. En este sentido, la ciudad de Barcelona ejerce un fuerte poder de atracción sobre las localidades de la Primera corona metropolitana, y actualmente capta al 24,2% de sus residentes. En cambio, entre los habitantes de la Segunda corona, hay más tendencia a desplazarse hacia otras ciudades maduras de su entorno, que atraen al 17,3% de la población. Esta fuerza de atracción de las ciudades maduras es todavía más elevada en el resto de la provincia de Barcelona y entre los municipios del resto de Cataluña, donde se sitúa ligeramente por encima de las personas que se desplazan hacia el centro de su propia localidad.

## 2.2. El ocio y el tiempo libre

La realización de actividades de ocio y tiempo libre sigue unas pautas de movilidad diferentes según la frecuencia con la que las personas llevan a cabo estas actividades y según su grado de especialización. Así pues, las actividades más habituales, como ir al cine, salir de bares, ir a discotecas y pubs o comer en el restaurante, se suelen hacer cerca de casa, mientras que las actividades más esporádicas y de carácter más especializado, como ir al teatro, visitar museos y exposiciones, acostumbran a generar desplazamientos más largos.

a) *El cine.* Ir al cine es una actividad que se realiza cada vez más en el propio barrio o en otros barrios del municipio, fuera del centro urbano (tabla 8). En Barcelona es donde hay más tendencia a quedarse en su propio barrio, debido a que hay más repartición de la oferta entre los distintos sectores de la ciudad. De esta manera, el 33,0% de los habitantes de Barcelona van al cine en el barrio donde viven, lo que supone un importante aumento respecto al año 2000, cuando esta cifra se situaba en el 19,4%. Al mismo tiempo, las personas que van a otros barrios de la capital también han aumentado significativamente (17,3% en 2000 y 26,6% en 2006). En cambio, se ha producido un gran descenso del número de personas que se dirigen al centro de la ciudad, pasando del 29,5% al

16,1% del total. En el resto del territorio metropolitano, sin embargo, las tendencias son distintas. Aunque el porcentaje de población que se queda en el barrio donde vive ha aumentado sensiblemente tanto en la Primera corona como en la Segunda corona, en ambos ámbitos hay una elevada proporción de personas que van al cine fuera de su localidad. En general, los residentes de la Primera corona se dirigen a Barcelona en el 26,8% de los casos, una cifra que es casi ocho puntos más elevada que hace cinco años, mientras que en la Segunda corona hay un 26,5% de la población que se dirige a las ciudades maduras de su ámbito, 0,5 puntos por encima del año 2000. Fuera de la Región Metropolitana, tanto en el resto de la provincia de Barcelona como en el resto de Cataluña, también se siguen estas pautas de comportamiento, y casi la mitad de la población se dirige a las ciudades más grandes de su entorno.

b) *Los bares, las discotecas y los pubs.* La frecuentación de bares, discotecas y pubs de la Región Metropolitana parece que se ha desplazado en los últimos cinco años: ha aumentado considerablemente la capacidad de autocontención municipal, que se ha traducido en una disminución de los desplazamientos fuera de la propia localidad (tabla 9). De esta manera, si en el año 2000 las personas que se quedaban en el municipio de residencia eran el 48,1%, en el año 2006 éstas representaban el 55,2% del conjunto. En este proceso, se ha registrado una tendencia a dirigirse más a menudo al barrio de residencia, de manera que el porcentaje de población que frecuenta los locales de su barrio es del 27,5%, una cifra que ha aumentado casi 10 puntos respecto al año 2000 en el conjunto de la Región. En este sentido, se observa que el 28,0% de los residentes de Barcelona se dirige al barrio donde vive, mientras que en la Primera y en la Segunda corona este destino atrae al 37,5% y al 16,7% de la población. A pesar de todo, en Barcelona también ha aumentado el porcentaje de personas que van a otros barrios de la ciudad, que actualmente corresponde al 28,5% del total.

Por otro lado, en la Primera y la Segunda corona metropolitanas se detectan cambios en relación con los volúmenes de flujos que se dirigen hacia Barcelona o las ciudades maduras de ambos ámbitos. Aunque entre los años 1995 y 2000 hubo un incremento del número de estos desplazamientos, durante los últimos años estos movimientos han bajado un poco. De esta manera, aunque conserva un grueso importante de clientes, el porcentaje de población de la Primera corona que viaja a la capital barcelonesa ha bajado al 21,9%, mientras que en la Segunda corona ha llegado al 7,5%. Esta tendencia se repite en el resto de la provincia de Barcelona a favor de los desplazamientos hacia el centro urbano de los municipios, cuya capacidad de atracción ha aumentado ligeramente en los ámbitos más alejados de la capital.



c) *Los restaurantes*. Aunque el 39,2% de la población afirma que va a comer en los restaurantes del mismo municipio de residencia, casi 8,5 puntos por encima del porcentaje de hace cinco años, esta práctica continúa mostrando unas pautas de movilidad muy irregulares en todo el territorio metropolitano. Cerca de la mitad de la población declara que no tiene un destino concreto (tabla 10). Así pues, aunque en Barcelona un 22,1% de la población se queda en su barrio de residencia y un 27,0% se dirige a otros barrios del mismo municipio, hasta un 31,1% de las personas encuestadas declaran que no se desplazan a un sitio fijo, aunque en el año 2000 este colectivo llegaba al 50,3% del conjunto.

En la Primera corona, hay que destacar el importante aumento de los desplazamientos hacia los restaurantes del mismo barrio de residencia, que han pasado del 6,1% al 20,8% en los últimos años, una cifra casi tres veces y media mayor. Se mantiene, sin embargo, en un 22,9% el porcentaje de la población que se dirige a Barcelona, lo que demuestra la gran capacidad de atracción que ejerce la capital sobre los municipios de su entorno. A pesar de esto, en este ámbito también hay un 35,6% de desplazamientos indefinidos que aunque han disminuido desde el año 2000, muestran la elevada inconcreción que también hay en este ámbito en relación con esta actividad. En la Segunda corona, en cambio, hay más movimientos hacia el centro urbano, con un 11,8% del total, aunque en esta zona es donde se registra más indefinición de movimientos, con un 61,7% de la población. Se trata, pues, de la única zona donde aumentan los desplazamientos con destino indefinido, con un aumento de más de 10 puntos desde el año 2000. Esta indefinición es incluso más elevada que en el resto de la provincia de Barcelona y de Cataluña, donde supera la mitad de la población.

d) *El teatro*. Cuando se trata de ir al teatro, Barcelona es el principal lugar de destino en la Región Metropolitana (tabla 11). La ciudad central atrae sobre todo a los habitantes de la Primera corona, un 81,8% de los cuales se dirigen hacia la capital barcelonesa, casi 11 puntos más que en el año 2000. Entre los residentes de la Segunda corona, Barcelona también es el principal lugar de destino, con un 53,8% del total. Con todo, esta opción es casi 11 puntos más baja que hace cinco años. Es decir, los teatros de la ciudad de Barcelona han ganado capacidad de atracción sobre los habitantes de la Primera corona, pero han pasado a ser una opción menos atractiva para los residentes de la Segunda corona.

Por otro lado, en la ciudad de Barcelona, el público se reparte equitativamente entre el centro urbano y el resto de barrios del municipio, con un 32,4% y un 32,2% en cada caso. Así pues, se observa un aumento del poder de atracción de los

teatros situados en los barrios, que en el 2000 sólo satisfacían al 16,7% de la audiencia, cuando el centro urbano acogía hasta el 42,9% de los espectadores.

Fuera del ámbito metropolitano, donde disminuye el tamaño de los municipios, se mantiene una cierta fuerza de atracción de los núcleos urbanos, aunque ésta se ha debilitado desde el año 2000. Sin embargo, a pesar de que hay más distancia entre las poblaciones de la zona y la capital catalana, también se observa una elevada proporción de desplazamientos hacia Barcelona: un 48,6% de los espectadores proceden del resto de la Provincia y un 24,9% del resto del territorio catalán. Hay, sin embargo un porcentaje importante de población que afirma que no tiene un destino preferente, sea fuera de la Región Metropolitana o dentro.

e) *Los museos y las exposiciones*. Los museos y las exposiciones que la población metropolitana visita con más frecuencia se sitúan básicamente en la ciudad de Barcelona (tabla 12). En la Primera corona metropolitana, sobre todo, un 70,2% de las personas visitan los museos y las exposiciones en la capital barcelonesa. Esta cifra se mantiene casi al mismo nivel que el del año 2000, aunque hay un ligero incremento de la población que realiza este tipo de actividades en la ciudad central. En el caso de los residentes de la Segunda corona metropolitana, también hay un porcentaje importante de población que se desplaza a Barcelona. Aunque representan una proporción de visitantes bastante más baja, han aumentado sensiblemente durante los últimos años y han llegado al 25,5%. Con todo, en la Segunda corona hay un porcentaje elevado de población que se dirige al centro o a otros barrios de su municipio (un 17,8% y un 21,6% respectivamente).

Por otro lado, en Barcelona todavía hay una cantidad considerable de personas que se dirigen al centro de la ciudad, aunque este destino ha perdido peso durante los últimos años a favor de los otros barrios de los municipios. De esta manera, aunque en 2000 había un 33,2% de los residentes que iban al centro, en el año 2006 eran el 26,6%. En cambio, la gente que va a otros barrios ha aumentado del 16,9% al 33,2% del total, pasando a ser el principal destino de los habitantes de la capital.

Fuera del ámbito metropolitano, Barcelona también es el principal destino, aunque la afluencia de personas hacia la capital disminuye a medida que aumenta la distancia respecto a la ciudad central (un 30,8% en la periferia provincial y un 11,5% en el resto de Cataluña). En cambio, a medida que aumenta la distancia respecto a Barcelona, la proporción de personas que declara que no tiene un destino concreto aumenta, de manera que este colectivo corresponde al 21,2% en la Primera corona y alcanza el 57,8% en los municipios de fuera de la Provincia.

### 3. La diferenciación social de la movilidad

Las características personales de cada individuo, el entorno familiar y la posibilidad de tener acceso diario al vehículo privado son factores que modulan las formas de desplazamiento de la población. El sexo, la edad y la categoría socioprofesional son, entre otros, algunos de los elementos que más intervienen en este sentido, ya que condicionan aspectos como las distancias que las personas recorren y los medios de transporte utilizados para satisfacer su demanda de movilidad. Junto con el contexto familiar, las posibilidades de acceder al vehículo privado y el hecho de tener un espacio para aparcar también tienen una gran influencia en el medio de transporte escogido para desplazarse, así como las distancias que los individuos están dispuestos a recorrer para llegar al trabajo o para realizar otras actividades cotidianas.

#### 3.1. La diferenciación social de la localización del lugar de trabajo

La localización del lugar de trabajo cambia de acuerdo con las características individuales de cada persona. De esta manera, a pesar del aumento de las distancias recorridas para llegar al trabajo, las mujeres y los trabajadores con un nivel profesional más elevado son los colectivos que continúan trabajando más cerca de casa, mientras que los hombres y las personas de categoría laboral media o baja son, en términos generales, los grupos de población que más se dirigen fuera del barrio y del municipio donde viven.

A pesar de la reducción generalizada de la capacidad de autocontención laboral del conjunto de los municipios de la Región Metropolitana, que supone una disminución de la proporción de personas ocupadas que viven y trabajan en el mismo municipio de residencia, los distintos colectivos sociales presentan comportamientos diferentes respecto a los desplazamientos que realizan para ir al trabajo, y se observan variaciones en función del sexo, la edad o la categoría profesional (tabla 13).

En este sentido, las diferencias más notables se producen entre hombres y mujeres. Aunque las disparidades entre ambos colectivos se han ido acortando en los últimos años, las mujeres continúan siendo el grupo de población que más trabaja en el municipio de residencia, mientras que la mayoría de los desplazamientos que hacen los hombres son de carácter intermunicipal, que cubren distancias más largas para llegar al lugar de trabajo. Así pues, aunque el porcentaje de mujeres ocupadas en su localidad ha bajado del 62,7% al 55,8%, en el caso de los hombres esta cifra se sitúa actualmente en el 41,0%, cuando ya hace cinco años correspondía solamente al 45,0% del total. Además, las mujeres también son las que más trabajan en su propio domicilio

(un 2,7%). En cambio, hay muchos más hombres (un 12,4%) que mujeres que declaran que no tienen una localización de trabajo definida. Con todo, sorprende el incremento del porcentaje de personas de sexo femenino que se desplazan a Barcelona para ir a trabajar, pasando en el último quinquenio por delante de las de sexo masculino: antes, un 13,3% de los hombres y un 11,0% de las mujeres se dirigían a la capital; ahora los porcentajes son del 11,5% y el 15,3% respectivamente.

No parece, en cambio, que la edad sea una variable que esté estrechamente correlacionada con la distancia entre el domicilio de residencia y el lugar de trabajo. Así pues, no hay variaciones que dibujen una tendencia clara, aunque las personas más mayores son las que más suelen trabajar en su casa (un 11,1% del total) y las personas más jóvenes son las que más se desplazan a Barcelona, y alcanzan el 16,7% en el caso de las personas de 18 a 24 años y el 14,2% para la franja de 24 a 44 años.

La distancia entre la residencia y el lugar de trabajo sí que es un factor que está estrechamente relacionado con el nivel profesional de cada individuo. Las categorías profesionales superiores no sólo son las que más trabajan en su municipio de residencia, sino que también son las que registran un índice más elevado de ocupación en el propio barrio. Las categorías profesionales altas trabajan alrededor de su domicilio en el 15,5% de los casos, mientras que un 37,5% lo hace en otras partes de su municipio. En cambio, las personas que pertenecen a las categorías medias y bajas trabajan en su barrio en el 12,0% y el 12,2% de las ocasiones, y las que trabajan en otros puntos de su localidad corresponden al 31,7% y al 32,1%. Así pues, se demuestra que a medida que la situación laboral de las personas mejora, aumentan las posibilidades de escoger el lugar de residencia y de trabajo y, en consecuencia, de reducir las distancias que hay que recorrer para ir al trabajo. Es decir, tienen más posibilidades de escoger a favor del incremento de la proximidad.

Con todo, las personas que se sitúan en las categorías más altas también son las que tienen que viajar lejos más a menudo: un 1,0% de los trabajadores tienen que desplazarse fuera de Cataluña en momentos concretos o esporádicamente. Por otro lado, también hay que destacar la inconcreción del lugar de trabajo de las personas sin estudios, ya que una cuarta parte no tiene una localización laboral fija.

### 3.2. La diferenciación social del medio de transporte utilizado para ir al trabajo

La elección del medio de transporte utilizado para ir al trabajo también está influenciada por las características propias de cada individuo. Es decir, además del tamaño de los municipios,

de las características morfológicas del entorno urbano, de la distribución de las actividades en el territorio, del nivel de oferta de servicios de transporte público o colectivo y de la propia localización del domicilio de residencia y lugar de trabajo, las variables como el género, la edad y la categoría profesional tienen una clara incidencia en los medios de desplazamiento elegidos (tabla 14).

Para empezar, el medio de transporte utilizado para llegar al trabajo presenta importantes diferencias en función del género de las personas entrevistadas. Los hombres suelen tener más acceso al vehículo privado que las mujeres, sobre todo por cuestiones culturales asociadas a la asignación de roles masculinos y femeninos, tanto en sociedad como en familia. Un 23,2% de las mujeres se dirigen al trabajo andando, muy por encima del 14,7% de los hombres, ya que los hombres suelen efectuar trayectos más largos que, por tanto, requieren el uso de medios motorizados. Así pues, un 63,0% de los hombres se dirigen al trabajo en vehículo privado y un 18,4% lo hace en transporte público, mientras que entre las mujeres se observa una repartición más equilibrada entre ambas modalidades de desplazamiento: un 39,8% utiliza el transporte privado y un 35,3% el transporte público.

Aunque no se percibe una tendencia clara respecto a los distintos grupos de edad, se observa que las personas mayores de 65 años que todavía trabajan son las que más se desplazan andando al trabajo (el 29,4%). Aparte, los más jóvenes, cuya mayoría no tiene la posibilidad de obtener el carné de conducir o de adquirir un vehículo privado, son los que más circulan en transporte público, llegando al 28,8% del total.

Al mismo tiempo, la división de la población ocupada según la categoría profesional muestra pautas similares de movilidad para ir al trabajo, sobre todo en relación con los desplazamientos a pie, que varían entre el 17,5% de las categorías medias y el 19,4% de las más bajas. Sin embargo, el vehículo privado es una opción claramente más utilizada a medida que las personas mejoran su situación profesional, alcanzando el 58,1% entre los trabajadores más calificados. El transporte público, por tanto, es más utilizado por los colectivos con un nivel profesional bajo y medio (un 27,4% y un 26,5% respectivamente).

### 3.3. La influencia de la disponibilidad de vehículo privado y de garaje sobre la movilidad

La disponibilidad y, sobre todo, el número de vehículos disponibles en la unidad familiar son variables que influyen decisivamente en la elección del medio de transporte utilizado para ir al trabajo y a los lugares donde se realizan las distintas actividades cotidianas. De esta manera, el incremento del número de

vehículos presentes en el hogar repercute directamente en un uso más elevado de medios privados para desplazarse. Sin embargo, a parte de la cantidad de vehículos disponibles en casa, elegir un medio de transporte u otro también depende de la localización del lugar de residencia, de las distancias que hay que recorrer, del grado de oferta de servicios colectivos y de la disponibilidad de plaza de aparcamiento propia.

La disponibilidad de vehículo privado es un de los factores que más influyen cuando se trata de elegir el medio de transporte utilizado para desplazarse, tanto para ir al trabajo como para realizar otras actividades cotidianas. Actualmente, el 77,3% de la población de la Región Metropolitana vive en hogares que tienen coche y el 16,8% vive en hogares donde hay moto o motocicleta, de manera que la inmensa mayoría de las familias posee algún tipo de vehículo privado en casa. Estas cifras son sensiblemente más bajas que hace cinco años, pero esta evolución a la baja no ha sido igual en todos los sitios. En Barcelona, efectivamente, ha aumentado el porcentaje de hogares que no tienen coche (un 33,3% respecto al 29,3% del año 2000). Pero en la Primera corona y en la Segunda corona, las proporciones de hogares sin coche han cambiado en el sentido contrario y han bajado al 20,9% y al 13,9% en cada caso. Sin embargo, el ámbito territorial donde hay más hogares que tienen moto o motocicleta, con un 20,2% del total, es el de Barcelona, aunque haya disminuido la proporción de hogares que tienen vehículo privado.

De todas formas, la elección de los modos de desplazamiento no sólo depende de si se tiene vehículo privado o no, sino también del número de vehículos disponibles (tabla 15). En Barcelona, el ámbito territorial donde las familias tienen menos vehículos por casa, un 51,0% de los hogares poseen un coche, y un 13,8% tienen dos. Fuera de la ciudad central, a medida que aumenta la distancia respecto a la capital barcelonesa y disminuye la oferta de servicios de transporte público o colectivo, el porcentaje de hogares con más vehículos tiende a aumentar. Así pues, en la Primera corona, un 50,1% de los hogares tienen un único coche y un 23,8% tiene dos. En la Segunda corona, estos porcentajes son del 42,7% y del 33,4%, respectivamente. Además, en este último ámbito, también aumentan significativamente las unidades familiares que tienen un mínimo de tres coches, con un porcentaje que llega al 9,9%. Esta cifra alcanza valores todavía más elevados tanto en el resto de la provincia de Barcelona como en el resto de Cataluña.

Visto eso, se observa que las personas que viven en familias que no tienen coche son las que se desplazan más a menudo andando o en transporte público, mientras que a medida que aumenta el número de coches por hogar, aumenta la proporción de usuarios de vehículo

privado. Así pues, hay un 25,4% de las personas que viven en familias sin coche que van al trabajo a pie y un 57,8% lo hace en transporte público o colectivo. En cambio, sólo un 14,1% de estas personas utilizan el vehículo privado, generalmente como acompañante, con compañeros del trabajo o familiares. En los hogares donde hay coche, la proporción de personas que utiliza el vehículo privado para ir al trabajo aumenta hasta el 49,9% y las personas que van andando y en transporte público se reducen al 19,9% y al 27,1%, respectivamente. Estas proporciones son diferentes cuando las personas viven en hogares donde hay dos coches o tres, cuyos porcentajes de utilización de medios privados alcanzan el 70,2% y el 71,6% del total. Por tanto, además de la tenencia o no de vehículo privado, el número de coches disponibles por hogar es un factor determinante. Esto ocurre porque aunque se trata de un bien enmarcado en el conjunto de la unidad familiar, las circunstancias cotidianas conllevan en la mayoría de casos una utilización individual de cada uno de los vehículos, de manera que sólo está disponible para uno de los adultos que comparten la vivienda.

Sin embargo, el hecho de que haya una proporción importante de personas que viven en hogares con distintos vehículos y que se desplazan a pie o en transporte público indica que hay otros elementos, aparte de la posesión de vehículo privado y de la posibilidad de utilizarlo a diario, que intervienen cuando se trata de escoger el modo de desplazarse. Entre estos elementos, hay que tener en cuenta sobre todo las características morfológicas y funcionales del entorno urbano, que pueden ser favorables a trayectos más o menos largos, y la oferta de servicios de transporte colectivo. Por eso en Barcelona, donde hay una relativa mixtura de usos y actividades y donde existe una buena red de servicios de transporte público, un 6,4% de las personas que tienen tres o más coches en casa van andando al trabajo y un 26,2% lo hace en transporte público. En cambio, en la Segunda corona, donde los municipios son más pequeños y hay más proximidad entre las actividades, las personas de las familias que poseen tres o más vehículos se desplazan al trabajo a pie en un 18,6% de los casos. Al mismo tiempo, como hay deficiencias respecto a la oferta de transporte colectivo, estas personas se dirigen al trabajo en transporte público en un 4,8% de los casos solamente.

Aparte de la posibilidad de utilizar el coche a diario, el hecho de disponer de garaje también hace que las personas tiendan a utilizar con más frecuencia los medios privados, en comparación con las personas que no tienen plaza de aparcamiento propia. Actualmente, en la Región Metropolitana de Barcelona hay un 33,6% de los hogares con garaje en el edificio de residencia y un 19,0% tiene la plaza de aparcamiento en otro recinto. Entre las personas de la Región que afirman que

tienen un lugar para dejar el vehículo privado, un 59,7% utiliza este medio de transporte para ir al trabajo, un 17,4% va andando y un 19,7% utiliza el transporte colectivo. En cambio, las personas que no tienen garaje utilizan menos el vehículo privado para ir al trabajo: un 43,5% de las personas utilizan este medio de transporte, frente al 19,8% que va andando y al 34,0% que utiliza el transporte colectivo, absorbiendo una proporción de usuarios mucho más elevada que en el caso anterior. Estas diferencias se detectan sobre todo en Barcelona, que es la zona donde hay más problemas de aparcamiento de la Región Metropolitana. En este ámbito, las personas que tienen garaje utilizan el vehículo privado para ir al trabajo en un 42,8% de los casos; en cambio, las personas que no tienen garaje sólo se sirven del vehículo privado en un 29,5% de las ocasiones.

#### 4. Los costes de los desplazamientos

Los costes de los desplazamientos, tanto desde un punto de vista económico como temporal, están determinados por distintos factores, como la localización residencial, el lugar donde se realizan las distintas actividades cotidianas y el medio de transporte utilizado, pero también hay que tener en cuenta los aspectos individuales como el sexo, la edad y la categoría profesional de cada persona. Así pues, el tamaño de los municipios y el nivel de oferta de servicios de transporte público, que favorecen o dificultan el uso de modos de desplazamiento más baratos como ir andando o los medios colectivos, condicionan los gastos en movilidad de las personas. A su vez, estas circunstancias urbanas también son determinantes respecto al tiempo que hay que invertir para realizar los distintos trayectos. Además, las características personales de cada individuo también influyen, de manera que los hombres, la población de edad intermedia y la gente con una posición socioprofesional más alta son los colectivos que registran un volumen más elevado de gastos.

##### 4.1. Los gastos monetarios personales en transporte

Los gastos personales mensuales en transporte varían considerablemente en función del ámbito territorial (tabla 16). Por zonas, el lugar de la Región Metropolitana donde se concentra una mayor proporción de personas con un nivel elevado de gastos en transporte es la Segunda corona metropolitana, donde se registra el volumen más elevado de personas que gastan más de 50 € al mes. Entre este grupo, un 24,6% llega a los 100 € y un 16,0% alcanza los 200 € mensuales. En cambio, en Barcelona hay una proporción de población que sólo necesita un máximo de 20 € al mes (el 20,3% del total). Hay que decir, sin embargo, que Barcelona y la Segunda corona metropolitana son los

ámbitos donde hay más residentes que no tienen ningún tipo de gasto relacionado con el transporte y donde hay más disparidades económicas por este motivo. Así pues, en la Segunda corona, un 19,2% de las personas no tienen gastos, y en Barcelona, un 17,0%. En cambio, en la Primera corona, hay menos personas que no tienen gastos relacionados con el transporte: un 14,7% del total (tradicionalmente, había sido el ámbito con el porcentaje más elevado de población que no gastaba dinero para desplazarse).

Esta diferencia en los niveles de gasto se explica por la diversidad del tamaño de los municipios de cada zona y de la oferta de medios de transporte público de cada ámbito metropolitano, ya que son elementos que condicionan las pautas de movilidad de las personas. En las zonas donde predominan los municipios más pequeños, es fácil satisfacer las necesidades de movilidad andando, y donde hay una buena oferta de transporte colectivo es más fácil prescindir del vehículo privado, y en consecuencia desplazarse es más barato. Esto explica que en la Segunda corona metropolitana y en Barcelona se observen las proporciones más elevadas de gente sin gastos o con un volumen bajo de inversión en transporte. Por el contrario, a medida que crece la distancia respecto a la ciudad central, disminuye la oferta de transporte público y aumenta la dependencia del vehículo privado; por ello el ámbito donde desplazarse sale más caro es la Segunda corona metropolitana, como ocurre en el resto de la provincia de Barcelona y del territorio catalán.

Además, los gastos en transporte también varían en función de las características de cada individuo (tabla 17). Desde el punto de vista del género, los hombres suelen tener un nivel de gasto más elevado que las mujeres, de manera que las mujeres son mayoría en el colectivo que gasta un máximo de 50 € al mes (el 43,9% de las mujeres frente al 36,9% de los hombres). Además, el colectivo donde hay más personas sin gastos también es el de las mujeres (un 22,9% frente al 10,7% en el caso de los hombres). La edad también actúa en este sentido: las personas con un volumen bajo o nulo de gasto se sitúan entre las franjas de edad más avanzadas, sobre todo a partir de los 65 años, donde un 29,5% de las personas gastan menos de 20 € al mes en transporte y un 44,6% no tiene gastos. Las personas que invierten más dinero en transporte se encuentran en el grupo de edad de los 25 a los 44 años: un 28,4% invierte entre 51 y 100 € mensuales en desplazamientos, y un 17,8%, entre 100 € y 200 €.

Respecto a la categoría profesional de las personas entrevistadas, los datos muestran que los gastos personales en transporte aumentan en paralelo al nivel ocupacional de la población. La población que gasta más en transporte, por tanto, es la que tiene una situación profesional más



alta, mientras que los gastos se moderan y se sitúan en niveles más modestos entre las personas con posiciones profesionales medias y bajas. Por eso, las personas que gastan más de 100 € al mes se concentran entre las categorías profesionales más altas. En cambio, la mayoría de las personas que gastan como máximo 50 € mensuales ocupan posiciones más modestas. En este grupo también encontramos la mayoría de la gente que no tiene gastos de transporte, con un porcentaje del 21,3%.

#### 4.2. Los costes temporales de los desplazamientos laborales

Durante los últimos años, se ha producido un ligero aumento del tiempo medio que se invierte en los desplazamientos por motivo laboral. En la Región Metropolitana, el tiempo necesario para ir al trabajo ha pasado de 21,9 a 24,6 minutos. Sin embargo, se observan diferencias en función del ámbito territorial de residencia, del lugar donde se sitúa el trabajo y del medio de transporte utilizado para desplazarse. En primer lugar, los habitantes de Barcelona son los que siguen necesitando más tiempo para llegar al trabajo, con una media de 28,3 minutos, seguidos por los residentes en la Primera corona, que necesitan 25,8 minutos. En cambio, en la Segunda corona este tiempo se reduce a 20,4 minutos; y disminuye hasta los 16,3 y 15,3 minutos en el caso del resto de la Provincia y de Cataluña, donde los desplazamientos por motivo laboral duran menos (tabla 18).

Uno de los factores que más condicionan estas cifras es el medio de transporte utilizado para desplazarse, de manera que el aumento de los movimientos en transporte motorizado también ha hecho aumentar las medias temporales respecto al año 2000 (tabla 19). De esta manera, los individuos que se desplazan en vehículo privado necesitan un promedio de 22,1 minutos para ir de casa al trabajo. Los que se desplazan en transporte público requieren hasta 39,1 minutos, tratándose del modo de desplazamiento que implica viajes de más duración. En cambio, ir a pie o en bicicleta, puesto que está relacionado con trayectos entre lugares más cercanos, son los que registran tiempos de desplazamiento más bajos, con un promedio de 10,8 minutos para el conjunto metropolitano.

Estas pautas se repiten en todos los ámbitos de la Región. El transporte colectivo es el que conlleva trayectos de más duración en todas las zonas, si bien estos trayectos se acortan a medida que aumenta la proximidad con la capital barcelonesa, donde los viajes en transporte público bajan a 35,0 minutos de media puesto que hay más cobertura de la red de transporte público y más oferta de servicios de transporte colectivo. También contribuye a este resultado el hecho de que la mayoría de los viajes que se hacen en transporte público en este ámbito son de carácter intramunicipal, a diferencia del resto de los ámbitos metropolitanos.

Sucede lo contrario en el caso de los viajes en vehículo privado, que requieren más tiempo a medida que aumenta la proximidad con Barcelona y con las ciudades más pobladas. Así, debido a una mayor congestión del tráfico y a la dificultad para encontrar aparcamiento, los trayectos que se hacen con el vehículo propio necesitan una media de 28,2 minutos en la ciudad de Barcelona, mientras que el tiempo medio disminuye a los 19,5 minutos en la Segunda corona. Esta situación se repite en el caso de los desplazamientos a pie, que también requieren menos tiempo en la Segunda corona metropolitana, con 9,4 minutos de media, debido a que los municipios de este ámbito suelen ser más pequeños y por tanto se acortan las distancias intramunicipales que hay que recorrer.

En conclusión, el tiempo que las personas tardan en llegar al trabajo condiciona directamente el número de desplazamientos diarios que se hacen entre el domicilio de residencia y el lugar de trabajo, de manera que la cantidad de trayectos entre el hogar y el trabajo disminuye a medida que aumenta la duración del recorrido.

#### 5. La percepción de los problemas causados por los medios de transporte privado

Entre los problemas causados por el uso del vehículo privado, hay que destacar especialmente los que están relacionados con la intensidad de la circulación y las dificultades para encontrar aparcamiento. Al mismo tiempo, también preocupan las cuestiones referentes a la contaminación ambiental, tanto respecto a la emisión de gases y componentes sólidos en el aire, el agua y el suelo, como a la producción de ruido.

a) *La congestión del tráfico.* Actualmente, en la Región Metropolitana de Barcelona un 73,4% de la población convive con problemas de circulación en su barrio o en sus alrededores (tabla 20). Debido a este ligero aumento de la congestión del tráfico, hoy un 45,3% de los residentes de este territorio consideran que en su entorno hay bastantes o muchos problemas de circulación, mientras que un 28,1% considera que hay algunos problemas para circular en vehículo privado en los alrededores de su domicilio. Se observan, sin embargo, diferencias notables según el lugar de residencia. En Barcelona es donde hay más personas, el 56,8% del total, que consideran que en sus alrededores hay bastantes o muchos problemas de circulación, mientras que este colectivo disminuye a medida que aumenta la distancia respecto a la ciudad central, situándose en el 25,6% en los municipios de la provincia de Barcelona que quedan fuera del ámbito metropolitano. Por el contrario, los individuos que consideran

que no hay ningún problema o que hay pocos problemas de tráfico evolucionan en el sentido contrario, y pasan del 53,7% en los alrededores provinciales al 16,0% en la capital barcelonesa.

Paralelamente, el análisis de este fenómeno según el tamaño del municipio muestra que está estrechamente relacionado con el volumen de residentes de cada localidad. A medida que aumenta el número de habitantes, también aumentan las dificultades de circulación, y en consecuencia la congestión es mucho más elevada en las ciudades maduras. Por este motivo, la proporción de personas que viven en ciudades grandes y que consideran que en su barrio y en los alrededores más inmediatos hay bastantes o muchas dificultades para circular es del 49,8% y se sitúa sólo siete puntos por debajo de la ciudad de Barcelona. En cambio, en los municipios más pequeños, la proporción de personas que consideran que no hay ningún problema o que hay pocos problemas en sus alrededores aumenta, y alcanzan un máximo de 66,5% en los pueblos con menos de 10.000 habitantes. Con todo, las personas que declaran que hay poca congestión o que la congestión en su entorno es nula se ha reducido, tanto en los municipios pequeños como en las grandes ciudades, sobre todo en las ciudades intermedias, donde ha pasado del 23,8% al 17,2% del total.

b) *Las dificultades para encontrar aparcamiento.* Además de los inconvenientes para circular, la dificultad para encontrar aparcamiento es otra de las cuestiones que menciona una buena parte de la población (tabla 21). Esta opinión, que comparten la mayoría de los residentes de la Región Metropolitana, hace que el 66,0% del conjunto de sus habitantes consideren que en su barrio y en su entorno cercano hay bastantes o muchos problemas para dejar el vehículo, mientras que un 13,8% adicional declara que hay algunos problemas para hacerlo. Sin embargo, el porcentaje de personas más críticas ha disminuido en el curso de los últimos cinco años en casi 6,5 puntos.

Como se trata de un problema que se intensifica a medida que aumenta el volumen y la densidad de población, donde hay un mayor nivel de personas descontentas es en Barcelona: el 78,1% de los ciudadanos declara que encuentra bastantes o muchos problemas para aparcar y sólo un 7,3% afirma que no tiene ninguna dificultad o que tiene pocas dificultades para dejar el vehículo. En consecuencia, aunque se mantiene en niveles elevados, el incremento de la distancia respecto a la ciudad central conlleva que los índices de crítica se moderen. Así pues, en la Primera corona metropolitana, un 68,0% afirma convivir con más dificultades para encontrar aparcamiento, y este porcentaje se reduce al 52,8% en la Segunda corona y baja al 35,4% en el perímetro provincial.



Uno de los factores que contribuyen a ello es que, en estas zonas, los municipios son de dimensiones más pequeñas. En los pueblos con menos de 10.000 habitantes, sólo un 16,6% de la población tiene bastantes o muchas dificultades para aparcar, y el 65,2% no tiene ningún o casi ningún problema para dejar el coche. Pero cuando aumenta el tamaño de los municipios, los problemas crecen y se acentúan especialmente a partir de los 50.000 habitantes. De esta manera, en las ciudades intermedias hay un 70,0% de los residentes que se quejan rotundamente por este motivo, porcentaje que se sitúa a poca distancia del mismo colectivo barcelonés.

c) *La contaminación ambiental.* Además de los problemas para circular y para encontrar aparcamiento, una fracción importante de la población está preocupada por los niveles de polución (contaminación ambiental y acústica) del lugar donde vive, aunque ha disminuido del 37,6% en el 2000 al 33,7% en el 2006 en el conjunto metropolitano (tabla 22). En Barcelona, ha aumentado el número de personas que están preocupadas por este tema: un 32,9% considera que hay algunos problemas de contaminación y un 47,4% encuentra que hay bastantes o muchos problemas. Estas proporciones también presentan unos valores elevados en la Primera corona, con un 41,6% y un 32,5% en cada caso. A pesar de ello, el porcentaje de individuos más críticos ha disminuido durante los últimos años. En el resto del territorio metropolitano, la percepción de la situación medioambiental mejora, aunque donde se registra el descenso más importante respecto a los problemas de polución es fuera de la Región: sólo un 16,1% de las personas se consideran muy críticas respecto a este tema.

## 6. Conclusiones

Las pautas de movilidad de la población de la Región Metropolitana de Barcelona están estrechamente condicionadas por las actividades que motivan los desplazamientos, pero también por las características territoriales y urbanas del lugar de residencia y por las infraestructuras y los servicios de transporte existentes en cada lugar. Hay que añadir a estos factores las particularidades individuales y familiares de cada persona.

En este sentido, se observa que la difusión territorial de las actividades de tipo residencial y económico y la creciente interdependencia del mercado de trabajo de la Región han ido acompañadas de una disminución del grado de autocontención laboral de los municipios metropolitanos, con un aumento de los desplazamientos interurbanos y un alargamiento de los viajes entre el domicilio de residencia y el lugar de trabajo.

El incremento de la distancia entre el hogar y el trabajo deriva en una mayor dependencia de los medios de transporte

motorizados para llegar al trabajo. En las zonas donde hay una buena cobertura de la red de transporte público, como en la ciudad de Barcelona y en los principales núcleos urbanos, esto se ha traducido en un uso más habitual de estos medios. A pesar de ello, donde hay deficiencias en relación con este tipo de servicios, como en los municipios más pequeños y en las zonas de la periferia metropolitana, se ha producido un aumento porcentual del uso del vehículo privado.

Por otro lado, la duración de la jornada laboral también influye en la distancia, la duración y el número de desplazamientos que las personas están dispuestas a hacer entre el hogar y el trabajo, que tienden a ser más elevados cuando se trabaja a jornada completa que cuando se trabaja a tiempo parcial. Al mismo tiempo, el tipo de jornada que se realiza también condiciona la elección del medio de desplazamiento para llegar al trabajo, de manera que las personas que trabajan a jornada completa suelen utilizar más el vehículo privado, mientras que las personas que trabajan media jornada son las principales usuarias del transporte público y las que más van andando.

Además, las pautas de movilidad también cambian en función de otras actividades cotidianas, como comprar alimentos, adquirir artículos de vestir y de calzado, ir de tiendas o realizar actividades de ocio y de tiempo libre. Igual que en el caso de los desplazamientos por motivo laboral, las poblaciones más grandes (como la ciudad de Barcelona y las capitales comarcales) tienen más capacidad de autocontención municipal respecto a sus residentes y, al mismo tiempo, ejercen una mayor fuerza de atracción sobre los habitantes de las localidades de su entorno. Sin embargo, se observa que las actividades que se realizan más a menudo tienden a hacerse más cerca del domicilio de residencia —como, por ejemplo, obtener alimentos frescos y envasados, ir al cine, salir de bares, ir a la discoteca o a comer en restaurantes. En cambio, otras actividades que son más esporádicas, como comprar artículos de vestir y de calzado, ir al teatro o visitar museos y exposiciones, suelen realizarse más lejos de casa, con una proporción importante de desplazamientos hacia las ciudades maduras y la capital barcelonesa. De esta manera, las distancias que hay que recorrer implican que los medios de transporte utilizados sean diferentes según los casos, con un aumento de los movimientos a pie cuando estas actividades se realizan cerca del domicilio de residencia y un incremento de los desplazamientos motorizados (sobre todo en vehículo privado) cuando tienen lugar en puntos más lejanos.

También se observa una diferenciación social de la movilidad según las características individuales y el contexto familiar de cada persona. Las variables principales que intervienen en este sentido son el sexo, la edad y el nivel

socioprofesional de las personas entrevistadas, pero también influyen el hecho de poseer un vehículo privado, las posibilidades de acceso cotidiano y autónomo a este medio y el hecho de tener un lugar para aparcar. En este sentido, el porcentaje más elevado de uso del vehículo privado se produce entre los hombres y las personas de edad intermedia; y en cambio, el transporte público o colectivo lo utilizan más las mujeres, las personas más jóvenes y la gente de edad más avanzada. Al mismo tiempo, estas personas también son las que se desplazan más a menudo a pie. El nivel profesional influye relativamente poco en la intensidad del uso del vehículo privado y en la proporción de movimientos que se hacen a pie; en cambio, la circulación en transporte público o colectivo es bastante más frecuente entre las categorías profesionales más bajas.

Por otro lado, los costes de la movilidad han aumentado durante los últimos años, tanto desde un punto de vista económico como temporal. Los gastos monetarios originados por los desplazamientos de la población han aumentado considerablemente en los últimos años, ya que han aumentado las distancias recorridas y los movimientos en vehículo privado. A pesar de ello, en las zonas donde es más fácil desplazarse andando y en los ámbitos donde hay más oferta de servicios colectivos, los gastos en transporte se reducen significativamente. La duración del tiempo medio de los desplazamientos también ha aumentado sensiblemente en el conjunto de la Región, y es más elevada entre las personas que viven en el centro metropolitano y entre los pasajeros del transporte colectivo. En cambio, los movimientos andando son los que requieren menos inversión en tiempo, ya que están relacionados con trayectos más cortos. Además, la duración del viaje hasta el trabajo determina el número de desplazamientos diarios que se hacen entre el hogar y el lugar de trabajo, que son más numerosos a medida que disminuye el tiempo que se invierte en el trayecto.

En este contexto, la percepción de los problemas causados por el transporte privado varía según la zona. Estos problemas se relacionan, sobre todo, con una mayor o menor densidad del tránsito, con el hecho de tener un lugar para poder aparcar y con el nivel de contaminación ambiental de cada ámbito, de manera que se obtienen respuestas más críticas en la ciudad de Barcelona y en los municipios con más densidad de población.

1 Véase la información sobre el contenido y la metodología de la Encuesta de condiciones de vida y hábitos de la población en el artículo introductorio de esta misma revista, que edita el Instituto de Estudios Regionales y Metropolitanos de Barcelona.

2 GINER, S. *Encuesta de la Región de Barcelona 2000*. Barcelona: Instituto de Estudios Regionales y Metropolitanos de Barcelona, Mancomunidad de Municipios del Área Metropolitana de Barcelona y Diputación de Barcelona, 2002.