

Percepciones de la movilidad y participación ciudadana en la región metropolitana de Barcelona

Josep ESPLUGA TRENC & Àngel CEBOLLADA FRONTERA
& Carme MIRALLES-GUASH

Departamento de Sociología de la Universitat Autònoma de Barcelona & Departamento de Geografía de la Universitat Autònoma de Barcelona.

RESUMEN: En los últimos años se observa una tendencia creciente en las grandes ciudades españolas a trasladar población a sus periferias. Este fenómeno repercute en un incremento de la movilidad en toda el área de influencia de dicho sistema territorial, y, al mismo tiempo, tiene un impacto sobre las percepciones ciudadanas sobre la gestión municipal sobre estos temas. Aquí se presentan los resultados de dos estudios cualitativos realizados en la región metropolitana de Barcelona, con el objetivo de captar las percepciones, experiencias y expectativas ciudadanas respecto a la movilidad en transporte público y privado. Las principales técnicas de investigación utilizadas han sido diferentes variantes y diseños de grupos de discusión. Los resultados muestran cómo la gente experimenta crecientes dificultades de movilidad y desarrolla muy variadas estrategias para afrontarlas, ejerciendo cada vez mayor presión ante sus respectivos ayuntamientos. Todo ello configura una situación compleja que las administraciones públicas locales, en los casos estudiados, tratan de abordar mediante la introducción de ciertos procesos participativos de carácter esencialmente consultivo.

DESCRIPTORES: Movilidad urbana. Participación ciudadana. Gobernanza. Barcelona.

I. INTRODUCCIÓN

En este artículo se analizan algunos ensayos realizados en algunos municipios periféricos de la Región Metropolitana de Barcelona para gestionar las nuevas formas de movilidad cotidiana mediante intentos de incluir ciertos grados de participación ciudadana. En los últimos decenios, en este territorio, de forma pareja a los otros espacios metropolitanos españoles, se asiste a un imparable proceso de difusión

urbana en el que se redistribuye espacialmente tanto a la población como a las actividades económicas y a los servicios (NEL-LO, 2004). Es en este marco en que se produce un desplazamiento residencial desde los centros de las grandes ciudades hacia municipios situados en sus periferias cercanas¹. Este proceso transforma las características urbanas tradicionales de la ciudad compacta y compleja en cuanto a usos y funciones, de tal manera que se promueve la tendencia a una especialización funcional

Recibido: 20.11.2007. Revisado: 26.02.2008.
e-mail: josepluis.espluga@uab.cat, angel.cebollada@uab.cat, carme.miralles@uab.cat

Los autores quieren expresar su agradecimiento a los dos revisores anónimos, cuyos comentarios han contribuido a la mejora del presente texto, especialmente en cuanto a la sistematización de las descripciones metodológicas de los casos aquí expuestos.

¹ Si bien desde los años ochenta hasta finales de siglo XX los principales núcleos de la Región Metropolitana de Barcelona perdieron población en términos absolutos, los procesos inmigratorios de los últimos años ha parado esta tendencia y se observa una leve recuperación demográfica (NEL-LO, 2004) aunque en términos relativos los mayores porcentajes de crecimiento poblacional continúa dándose en los municipios periféricos.

del suelo distribuyendo en áreas especializadas la residencia, los espacios de ocio, los polígonos industriales, los centros comerciales, etc. (LÓPEZ DE LUCIO, 1993) siguiendo, además un crecimiento en baja densidad, elemento que supone una ocupación creciente del suelo (MUÑOZ, 2005) y una dificultad añadida de implantación de servicios (RUEDA, 2006). Asimismo, según INDOVINA (1998), el espacio metropolitano puede definirse como una constelación de interrelaciones entre diferentes pueblos y ciudades que forman parte del mismo sistema territorial y que constituyen, por tanto, la “ciudad real” de la población (CASTAÑER & *al.*, 2001): los ciudadanos residen, trabajan, compran y se divierten en municipios diferentes y distanciados unos de los otros. Este hecho se refleja claramente en la constante pérdida de autocontención de los municipios (NELLO & *al.*, 2002) y en el aumento constante de los flujos de desplazamientos cotidianos entre las distintas partes que componen este nuevo y gran espacio urbano (MIRALLES, 2002).

Este proceso de profunda transformación urbana tiene, a nivel local, importantes repercusiones. Así, en los municipios localizados en las periferias metropolitanas que se especializan en la función residencial, la llegada continua de efectivos demográficos suele superar con creces su capacidad para absorber nueva población. Sus infraestructuras de transporte y urbanísticas, así como sus servicios públicos y privados (sanitarios, educativos, administrativos, etc.), se ven sobrepasados por el acelerado incremento de demandas al que son sometidos (RUEDA, 2002). Esto ha generado numerosas nuevas problemáticas en la gestión municipal, entre otras cosas porque los servicios municipales se han revelado, de repente, infradimensionados para atender las necesidades de la nueva población por no haber planificado conjuntamente las actividades urbanas y las infraestructuras necesarias para ello (MIRALLES, 2006).

Además, este aumento de población ha tenido también un impacto importante en los hábitos y formas de vida locales (CEBOLLADA & *al.*, 2005), de tal manera que parte de la población “autóctona” tiende a percibir nuevas molestias (especialmente en el ámbito de la movilidad) y se da cuenta de que su municipio ha cambiado notablemente en poco

tiempo, lo cual genera inseguridades y crispaciones que los gobiernos locales procuran atender y resolver como pueden. Normalmente con dificultades, dados los pocos medios de todo tipo de que disponen.

2. LA GESTIÓN MUNICIPAL DE LA NUEVA COMPLEJIDAD

Durante años los poderes públicos y las administraciones locales han suministrado y gestionado los servicios que les competen de una forma predominantemente tecnocrática (BORJA & CASTELLS, 1998). No en vano, los modelos imperantes de democracia representativa y de organización interna de las instituciones públicas han facilitado que quien detenta el poder puede tomar decisiones sin demasiados contrapesos y, además, se le responsabiliza política y legalmente de hacerlo (SUBIRATS, 1999). En este contexto, para tomar las “mejores” decisiones los poderes públicos históricamente han buscado el asesoramiento de diversos tipos de expertos (ingenieros, abogados, técnicos ambientales, urbanistas, etc.), poseedores de métodos y técnicas capaces de proveer los conocimientos más “válidos” sobre la realidad en cuestión. En el campo de la gestión del territorio, numerosos equipos de arquitectos y urbanistas han elaborado planes de ordenación urbana y han asesorado a las administraciones públicas de carácter local en sus tareas de toma de decisiones. Unas decisiones que, normalmente, tienen grandes repercusiones sobre la vida de la población local y cuyos efectos se prolongan muchos años en el tiempo, pues los planes generales de ordenación urbana acostumbran a tener una vigencia de varios lustros.

Pero a principios del siglo XXI vivimos una época en la que los gobiernos de todos los niveles se ven obligados a esforzarse para reaccionar de manera eficaz en un entorno cada vez más complejo, incierto y dinámico. En todos los países democráticos se observa que la legitimidad de las instituciones públicas tiende a deteriorarse poco a poco ante una ciudadanía cada vez más reflexiva y crítica, con nuevos valores que no pueden ser satisfechos con la simple provisión tecnocrática de servicios públicos (FONT, 2000). En este sentido, se revela necesario reconocer y aceptar la complejidad como un elemento intrínseco al

proceso político y avanzar en la articulación de sistemas de gobierno que tengan en cuenta la existencia de una pluralidad de intereses y de múltiples percepciones sobre la realidad (BRUGUÉ & GOMA, 1998), y de una ciudadanía formada y exigente que no se conforma con el tradicional rol de espectador administrado sino que pretende influir en aquello que cree que le afecta, y que, además, se percibe con todo el derecho moral de hacerlo. En la región metropolitana de Barcelona durante la última década se han implementado diversos tipos de procedimientos encaminados a introducir participación ciudadana en la gestión política local. Si bien ayuntamientos de municipios grandes como Barcelona, Badalona, Rubí, Terrassa, Sant Cugat o L'Hospitalet de Llobregat han llevado a cabo experiencias realmente innovadoras en este campo, la situación suele ser diferente en los municipios pequeños y periféricos del área metropolitana, que cuentan con condiciones más bien adversas a la hora de introducir participación ciudadana. En primer lugar, hay que tener en cuenta que la exigencia natural ciudadana de abundantes servicios y de calidad topa con las restricciones presupuestarias de los pequeños municipios, los cuales disponen de recursos más bien escasos. En segundo lugar, la reducida dimensión del municipio facilita la proximidad y la posibilidad de relaciones más directas entre la población y sus representantes políticos locales, lo cual tiene ventajas, pero también puede dificultar la realización óptima de ciertos procesos de diálogo en el que un cierto anonimato o relaciones más impersonales pueden ser una ventaja (DGPC, 2007). Por todo ello, los casos que aquí se explican tienen la particularidad de ser relativamente atípicos, ya que se trata de dos municipios de reducido tamaño situados en la periferia metropolitana de Barcelona.

Los ayuntamientos de los municipios de las periferias de las grandes capitales, han visto crecer su población en pocos años y se encuentran con nuevas problemáticas ante las cuales los métodos de gestión tecnocrática tradicionales no parecen capaces de ofrecer las soluciones requeridas (ENTRENA DURÁN, 2005). La introducción de una masa importante de nuevos residentes en una población previamente consolidada genera dinámicas sociales poco previsibles y difíciles de detectar por los poderes públicos locales, especialmente si éstos están compuestos por personas que residen desde hace

mucho tiempo en el mismo municipio (desde “siempre”). Unas dinámicas que tienen uno de sus principales puntos de fricción en la movilidad. Estos municipios periféricos se enfrentan a la gestión de una movilidad cotidiana de los ciudadanos que cada vez deviene más compleja, tanto si se trata de desplazamientos en transporte público, en coche privado, en bicicleta o a pie. Esta complejidad se sustenta en un mayor número de personas que deben desplazarse (parejo al aumento demográfico del municipio) junto a un mayor número de desplazamientos que cada individuo ha de realizar debido a la separación funcional del territorio. Los datos de la Encuesta de Movilidad Cotidiana de la Región Metropolitana de Barcelona muestran este hecho: si el número de desplazamientos en un día laborable era, en 1996, de 1,84 por individuo, este promedio alcanzaba en 2006 los 3,41 desplazamientos/individuo (ATM 1997 y ATM 2007).

Para dar respuestas a esta problemática, los poderes públicos cuentan con diversos instrumentos de la gestión administrativa y de la planificación urbanística y de movilidad, pero se encuentran con el dilema de cómo hacerlo sin generar demasiados conflictos sociales que pueden minar su credibilidad. Hay que tener en cuenta que la ordenación urbana está vinculada a muchos intereses económicos y afecta de maneras diferentes a la vida cotidiana de toda la población que habita en el territorio en cuestión, por lo que las decisiones que se tomen al respecto inevitablemente generarán expectativas contrapuestas entre dicha población. Frente a esta creciente complejidad algunos ayuntamientos, conscientes de sus limitaciones de análisis, han optado por realizar estudios diagnósticos previos que contemplen algún tipo de participación ciudadana que les diera elementos interpretativos clave para la posterior gestión de su territorio municipal. En el presente texto se describe cómo dos municipios concretos han intentado afrontar esta nueva complejidad incorporando instrumentos sociológicos y testando procesos que tienden hacia la inclusión de participación pública.

3. ÁREA DE ESTUDIO Y METODOLOGÍA

Los dos casos aquí presentados tienen lugar en dos municipios periféricos de la Región

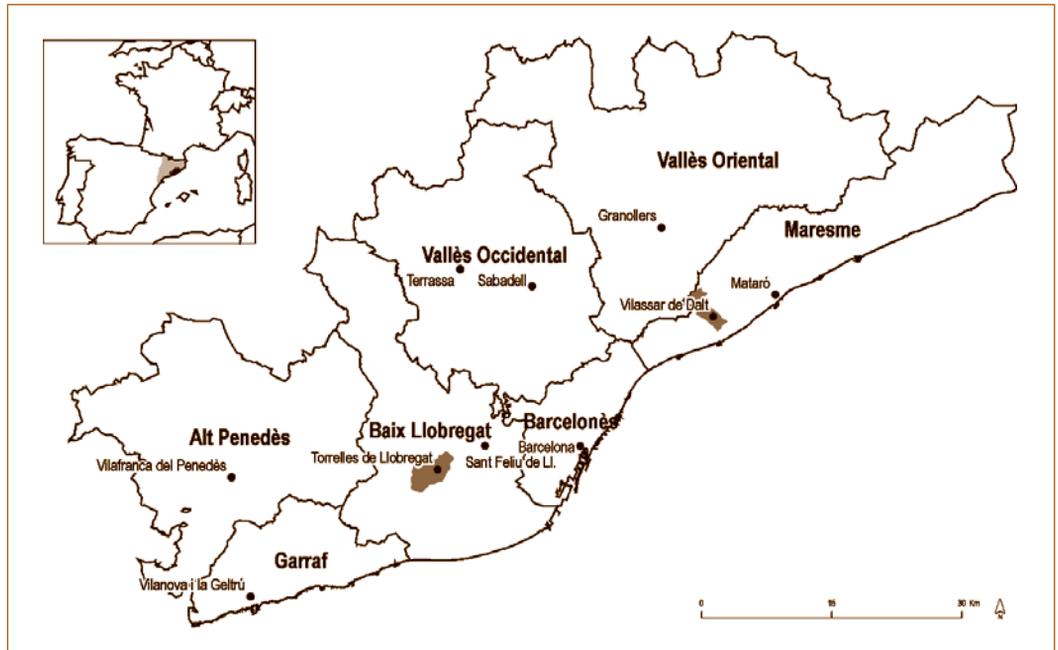


FIG. 1. Localización de los municipios de estudio

Fuente: Elaboración propia a partir de la base cartográfica del Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona.

Metropolitana de Barcelona: Vilassar de Dalt y Torrelles de Llobregat (ver FIG. 1).

3.1. Descripción de Vilassar de Dalt

Vilassar de Dalt es un municipio situado en la comarca del Maresme, a 30 km al noreste de la ciudad de Barcelona y que en los últimos 15 años ha pasado de 6.777 (1991) a 8.334 (2006) habitantes, con perspectivas de seguir creciendo durante el futuro próximo (su revisión del POUM prevé llegar hasta 10.000 habitantes en el año 2011). Este incremento se enmarca en los procesos de relocalización de población en el ámbito demográfico y está constituido por personas que abandonan la ciudad de Barcelona y que se instalan allí atraídos por unos precios algo menos caros en materia de viviendas y por una supuesta mejor calidad de vida y ambiental. Se observa que la mayor parte de estos nuevos residentes no habitan en el centro urbano propiamente dicho, sino en alguna de las cinco urbanizaciones existentes en su término municipal, y, además, suelen seguir realizando la mayoría de sus actividades laborales, comerciales o escolares

en su lugar de residencia anterior (normalmente Barcelona). Esto hace que continuamente necesiten hacer uso del transporte privado (coche) en sus desplazamientos, incluso para moverse por dentro del municipio. Por otro lado, Vilassar de Dalt está comunicado con Barcelona por una autopista de peaje y mediante un servicio de autobuses con una frecuencia de paso de 1 hora (INNOVA, 2000).

Como paso previo a la revisión del Plan General de Ordenación Urbana, el Ayuntamiento impulsó la realización de un estudio de las percepciones y expectativas de la población, con el objetivo de obtener una información de apoyo para el equipo de arquitectos y urbanistas encargado de dicha revisión. Hay que apuntar que los responsables del Ayuntamiento plantearon toda la operación como consultiva, no vinculante para la acción de gobierno.

3.2. Descripción de Torrelles de Llobregat

Torrelles de Llobregat es un municipio de la comarca del *Baix Llobregat*, situada al suroeste de la ciudad de Barcelona, de la cual

dista 25 kilómetros, que ha pasado de 2.352 habitantes a 4.861 entre los años 1991 y 2006, con perspectivas de seguir creciendo. Este incremento demográfico se encuadra en la misma lógica metropolitana que Vilassar de Dalt y está formado principalmente por personas que abandonan la ciudad de Barcelona en busca de una mejor calidad ambiental y de vida y una mejor relación calidad/precio en sus viviendas. Buena parte de esta población se ha instalado en las tres urbanizaciones que existen en su término municipal, de tal manera que en la actualidad la población se divide al 50% entre quienes residen en el centro urbano y quienes residen en las urbanizaciones. Este incremento demográfico ha comportado un intenso aumento de los desplazamientos (a todos los niveles y medios de transporte), con los consiguientes problemas de movilidad.

Las protestas de ciertos grupos de vecinos, principalmente residentes en urbanizaciones, por la percepción de los problemas asociados a la movilidad, provocaron el desconcierto de los políticos locales, y les llevaron al convencimiento de que las soluciones meramente tecnocráticas no lograrían desactivarlas. Ante esta situación, el Ayuntamiento decidió realizar un estudio sobre la percepción de la movilidad, con la finalidad de conocer las diferentes vivencias, puntos de vista, expectativas y propuestas de mejora existentes en el municipio. Este estudio consistió en un diagnóstico colectivo del estado de la movilidad realizado principalmente mediante la aplicación de técnicas de investigación social cualitativas, básicamente entrevistas en profundidad y grupos de discusión.

3.3. Metodología utilizada para estudiar las percepciones, experiencias y expectativas sobre la movilidad

En primer lugar, en ambos municipios se realizó un análisis de datos secundarios existentes sobre el municipio y su evolución reciente (estadísticos, documentales, etc.). Este análisis se completó con entrevistas exploratorias a personas clave de la población (de asociaciones, partidos políticos, etc.) con diferentes posiciones en la estructura social local y, previsiblemente, con diferentes experiencias y diferentes perspectivas de análisis sobre la movilidad. Se hicieron 20

entrevistas exploratorias en Vilassar de Dalt i 16 en Torrelles de Llobregat.

En segundo lugar, se organizó una dinámica de grupos: 3 grupos de debate (que se reunieron dos veces cada uno) en Vilassar de Dalt, y 4 grupos de discusión (en el sentido clásico) en Torrelles de Llobregat. De manera más concreta:

- En Vilassar de Dalt se formaron 3 grupos de 8-10 personas cada uno, todas ellas residentes en el municipio y escogidas al azar. Uno de los grupos se hizo con personas residentes en el centro urbano, otro con residentes en urbanizaciones y un tercero mixto. Se procuró que en cada uno hubiera personas de diferentes sexos y edades. Las reuniones de grupo duraron entre dos y tres horas cada una. Los grupos se reunieron una primera vez para hablar con la máxima libertad posible sobre la movilidad y sus circunstancias, con el objetivo de hacer aflorar los diversos temas experimentados como más problemáticos por aquellas personas, así como diferentes puntos de vista desde los que encuadrarlos e interpretarlos. Además, el equipo investigador propuso a debate información proveniente del análisis de datos secundarios y de las entrevistas exploratorias. Dos semanas después de la primera reunión, los grupos se reunieron una segunda vez para poner en común diferentes propuestas de solución a las problemáticas planteadas con anterioridad, así como para valorar las ventajas y la desventajas de cada una de dichas propuestas. El objetivo era identificar sus preferencias y expectativas e interpretar a qué estaban dispuestos a renunciar y a qué no para conseguir una movilidad más sostenible.
- En Torrelles de Llobregat se organizaron 4 grupos de discusión, clasificados homogéneamente según sexo (mujeres y hombres) y lugar de residencia (centro y urbanizaciones), con personas residentes en el municipio escogidas al azar. Mediante los grupos de discusión se procuró que afloraran diferentes percepciones, temas, experiencias y expectativas sobre la movilidad. Posteriormente, se realizó una serie de entrevistas en profundidad (12) a ciertas tipologías de personas que no pudieron

asistir a los grupos de discusión por problemas de movilidad (como gente mayor que vive aislada, gente joven sin vehículo, etc.).

- En ambos casos, para reclutar a los participantes en los grupos se utilizó un procedimiento de selección aleatorio en base al listado de la guía telefónica local.

En tercer lugar, se analizó toda la información generada mediante las técnicas anteriores, con el objetivo de dibujar un mapa de la problemática de la movilidad y de las diversas percepciones ciudadanas existentes en los municipios, además de una valoración razonada de las diferentes propuestas de resolución. Tanto las entrevistas como los grupos se grabaron en audio y se transcribieron de manera literal para ser analizados. El análisis se basó en los procedimientos del *método comparativo constante* derivado de la *grounded theory* (STRAUSS, 1987).

Finalmente, se hizo una exposición de los resultados en asamblea pública, abierta a toda la población, con el objetivo de testar la reacción de las personas asistentes, dar opciones de réplica y recoger puntos de vista que todavía no hubieran sido detectados. A este acto asistieron unas 300 personas en Vilassar de Dalt y unas 150 personas en Torrelles de Llobregat.

4. PRINCIPALES RESULTADOS

A continuación se presentan algunos de los principales resultados de dichos estudios, con especial atención a las problemáticas relativas al uso del transporte público y del transporte privado comunes a los dos municipios analizados.

4.1. Percepciones generales sobre el municipio

En principio, los habitantes de estas dos localidades se muestran satisfechos con su municipio, valoran positivamente su posición geográfica en el sistema metropolitano de Barcelona y sus cualidades ambientales. Hay que apuntar que buena parte de esta población ha escogido voluntariamente el residir allí. No obstante, se detecta una percepción generalizada de que el pueblo

aumenta de población de manera más rápida de lo que lo hacen los servicios disponibles, lo que genera la expectativa de que estos serán cada vez más deficitarios. En este sentido, el crecimiento paulatino de población es contemplado con cierta preocupación, ya que contribuye a acelerar aquellos déficits y a cambiar el ambiente social del municipio (pérdida de “encanto”, encarecimiento de viviendas, aumento de colapsos circulatorios, etc.). Es por ello que los actuales residentes preferirían que el crecimiento tuviera un límite claro y próximo, cosa que por otro lado ven difícil, dados los fuertes intereses sociales, económicos y políticos implicados en la actual expansión urbanística.

“La escuela de aquí, cuando la inauguraron... ¡al curso siguiente ya se quedó pequeña! (...) Aumenta la población pero los servicios son los mismos. (...) Farmacia sólo es una, ¡una sola farmacia! Vayas a la hora que vayas... ¡está llena!” (Torrelles de Ll., Grupo Mujeres-Centro).

Los residentes en las urbanizaciones observan cómo aumenta su población y cómo muchas viviendas han pasado de ser una segunda residencia a convertirse en la principal o única de sus moradores. A diferencia de las décadas anteriores, actualmente las personas que se instalan en ellas ya no tienen tantas posibilidades de volver atrás (mientras que antes era gente que mantenía su vivienda principal en otro municipio, normalmente Barcelona, ahora la tendencia predominante señala a gente que la ha vendido, o bien jóvenes que, dada la dificultad para comprarse un piso por su cuenta, se instala en la segunda residencia que construyeron sus padres años atrás). Esta tendencia modifica sustancialmente las características y las necesidades de los habitantes de estas urbanizaciones, ya que ahora residen allí de manera permanente y tienen la expectativa de quedarse a largo plazo (a menudo han hecho un esfuerzo económico considerable para ello). Aún así, perciben que cada vez hay más déficits de movilidad, un obstáculo que menoscaba sus expectativas de calidad de vida.

—Y cola, cola en la rotonda, en la primera, eh...
—Yo he estado hoy mismo veinticinco minutos, hoy mismo, eh...

—¿Y la solución para eso cuál es? Levantarte más temprano cada vez... Sí.

—Claro.

—Si quieres llegar a la hora al trabajo... pues cada día te tienes que levantar más temprano. Sí.” (Torrelles de Ll., Grupo Mujeres-Urbanizaciones).

En general, los ciudadanos perciben que los Ayuntamientos se preocupan por la resolución de todas estas problemáticas, pero consideran que no lo tienen fácil a causa de la falta de recursos y de su dependencia de otras instituciones de carácter supramunicipal. También hay quien sugiere que, si las deficiencias de los servicios (especialmente de la movilidad, pero también de otros) continúan aumentando, en un futuro se pueden llegar a plantear el cambio de lugar de residencia.

4.2. Sobre el transporte público

Los dos municipios estudiados tienen varios núcleos urbanos dispersos por su término municipal (urbanizaciones), lo cual obliga a muchas personas a desplazarse continuamente con medios de transporte privados (principalmente coches). Esta circunstancia, por una parte, genera considerables problemas circulatorios en las vías urbanas a determinadas franjas horarias y por otro constituye un fuerte obstáculo para la movilidad en bicicleta o a pie ya que el incremento de tráfico por unas vías urbanas y caminos vecinales no diseñadas para ello las ha convertido en demasiado peligrosas. Por todo ello, una de las demandas más reiteradas (sobre todo por los residentes en urbanizaciones segregadas del casco urbano) es la creación de un servicio de autobús urbano. En este sentido, en los grupos de discusión las referencias a microbuses son constantes, se argumenta que solucionaría los problemas de aislamiento de la gente que no dispone de vehículo privado, y que también mejoraría la movilidad de los residentes en el centro urbano.

“Porque... si tú organizas un sistema de microbuses que te comuniquen las urbanizaciones... Habría que ver que ... los que viven en las urbanizaciones... que no sólo fueran los abuelos que no pueden conducir, o las personas enfermas, o las personas que

simplemente no tienen coche, sino que incluso los que tienen coche dejen su coche y tomen el autobús. Eso daría vida a este servicio” (Torrelles de Llobregat; Grupo Hombres-Centro).

No obstante, los propios participantes en los grupos tienden a reconocer que la viabilidad de esta idea chocará en casi todos los casos con numerosos obstáculos, mayormente económicos.

—“Aquella sugerencia de aquella señora, que pedía un autobús para ir a Cabrils... sería muy bonito, eso, pero también se lo pasarán por detrás, eh.

—Bien, es que aquí la parte económica es muy importante, y si no ha de ser rentable... Si hubiera... Si nos dijeran ‘este servicio os costará por persona tanto...’, ep, dejémoslo estar.” (Vilassar de Dalt, Grupo 1-B).

De hecho, el tamaño y posibilidades de los dos municipios estudiados difícilmente permite que sus Ayuntamientos se hagan cargo del presupuesto de un servicio de transporte público de estas características. No obstante, se observa que se trata de un tema que, por diferentes motivos, ni los demandantes ni los ayuntamientos acostumbran a plantear en sus debidos términos, y se convierte con facilidad en un arma arrojadiza de considerable impacto social y político, sobre todo en periodos preelectorales.

Por otro lado, existe el debate de si la oferta debe responder a la demanda o de si la demanda debe inducirse a partir de la oferta. Es decir, a pesar de que se observa como poco viable, se plantea la posibilidad de que en un futuro un servicio de autobuses (o microbuses) pueda llegar a ser rentable, dado que puede generar hábito y crear la necesidad de su existencia.

“O que se haga una encuesta a todas las urbanizaciones para ver qué gente usaría el autobús... Pero claro, será una encuesta de hoy, pero el día de mañana no se sabe quién lo puede coger... Entonces, que empiecen con un autobús pequeño y bueno, si hay más demanda que se cambie y amplíe el servicio...” (Torrelles de Llobregat; Grupo Hombres-Urbanizaciones).

De todas formas, se reconoce que la ausencia de transporte público dentro del término municipal, especialmente con las

urbanizaciones puede estar generando problemas sociales importantes, unos problemas de exclusión social que se percibe que muy probablemente se incrementarán en un futuro próximo.

“Lo que pasa es que estamos acostumbrados al coche y... a mí si ahora me dicen si te hace falta transporte público, yo digo ‘¿para qué?’”.
 Estamos en una edad en la que los niños todavía son pequeños. Quizá cuando los niños sean mayores y nosotros seamos personas mayores sin coche... Esa es la gente que tiene problemas. Que realmente debe tener un problema gravísimo, porque con las pendientes que hay... caminando no vas a ir. Los niños, que si cada dos por tres salen ... a la discoteca o a... y hay que irlos a buscar ... yo aún los tengo pequeñitos, pero debe ser un problemazo, o si tienes una persona mayor que no tiene coche y depende de tí, pues otro problemazo, o si tu mujer no tiene carnet... A gente así yo creo que ... a mí no me pasa, pero alguna vez hablando con ellos... realmente pueden decir lo grave que es la situación aquí. Nosotros estamos acostumbrados a tener el coche en la puerta de casa, y con el coche pim pam para arriba y para abajo, y de momento no tengo problema. Pero claro...” (Torrelles de Llobregat; Hombres-Urbanizaciones).

Respecto al transporte público hacia otros municipios, en ambos casos sólo existe una línea de autobús interurbano que conecta con Barcelona y con alguna otra población comarcal. Por otro lado, ninguno de los dos municipios estudiados cuenta con transporte por tren. Se observa que, a menudo, la gente hace uso del autobús interurbano para acercarse hasta la parada de tren más cercana, donde, al ser servicios de cercanías, existe una frecuencia de paso de trenes bastante elevada, de cada 10 minutos en ambos casos.

Los datos recogidos permiten observar que mayoritariamente son las mujeres quienes mejor conocen las posibilidades que ofrece el escaso transporte público existente. De hecho, son sus principales usuarias, mientras que, en ambos municipios, los hombres suelen desconocer en mayor medida los temas relacionados con el transporte público, como horarios, frecuencia de paso, localización de las paradas, conectividad, precio de los billetes, etc. Se trata de un dato conocido, que aparece reiteradamente en los resultados de movilidad de la Encuesta Metropolitana de

Barcelona, que señala que las mujeres utilizan el transporte público en mucha mayor proporción que los hombres. La metodología cualitativa usada en estos estudios ha permitido observar que en sus discursos los hombres manifiestan con rotundidad su percepción de escasa calidad del transporte público, mientras que las mujeres, aunque también se quejan, lo hacen en otros términos, reconociendo que la calidad ha ido mejorando en los últimos años.

“Mi opinión es que, si realmente quieres aprovechar el transporte público, un transporte cada hora es excesivo. Quiero decir que tendría que ser cada media hora”. (Torrelles de Llobregat; Grupo Hombres-Centro)

—“El único problema que veo es que el autobús de aquí de Torrelles no enlaza con el tren. (...)

—Ahora van bastante bien, los autobuses. A no ser un día que pase algo... pero por regla general pasan bastante bien.” (Torrelles de Llobregat; Grupo Mujeres-Centro).

De hecho, si se analizan con detalle los discursos de mujeres y de hombres, se observa que éstos mencionan muy pocas experiencias directas con el transporte público, del cual sólo tienen una imagen tópica e indirecta, a diferencia de las mujeres que sí exponen sus experiencias prácticas al respecto.

En general, en los dos casos estudiados, no existe ninguna comunicación mediante transporte público con la mayoría de los municipios vecinos. En este sentido, los participantes sugieren que sería interesante un servicio intermunicipal de transporte público coordinado con Ayuntamientos vecinos, aunque al mismo tiempo piensan que se trata de algo de difícil realización, principalmente por motivos políticos e institucionales.

“Yo soy foránea, hace ocho años que vivo en el pueblo y siempre me ha sorprendido que para ir a Cabrils o a Premià de Dalt tengas que ir a pie. Y a pie vamos todos, a no ser que vayas con tu coche. No hay una comunicación... Ninguno de los tres municipios se ha puesto de acuerdo para decir... por ejemplo, para poner un pequeño minibus para hacer los trayectos de un pueblo al otro. Estamos así.” (Vilassar de Dalt; Grupo 1-A).

Todas estas circunstancias configuran una situación de dificultad para las personas

dependientes (que no disponen de vehículo privado como niños, jóvenes, mujeres de determinada edad y extracción social, gente mayor, etc.), lo que convierte a sus familiares o conocidos en una especie de “taxistas” permanentes. En este sentido, se tiende a reclamar algún tipo de servicio público de transporte (a modo de taxi) financiado (total o parcialmente) por el Ayuntamiento, para paliar el aislamiento y las dificultades de movilidad de estas personas. Precisamente, este es el tipo de propuesta que los Ayuntamientos parecen más proclives a asumir.

4.3. Sobre el transporte privado

Entre las personas participantes en los procesos de investigación realizados existe la sensación de que, en general, se hace un uso excesivo del vehículo privado. Pero, al mismo tiempo, expresan la convicción de que en las circunstancias que viven es muy difícil no usarlo, en especial para la gente que vive en las urbanizaciones dispersas por el territorio. Además, existe la percepción general de que el tráfico ha empeorado considerablemente en los últimos pocos años, al mismo tiempo que se van complicando las medidas para regularlo (más semáforos, direcciones prohibidas, restricciones de aparcamiento, etc.).

“Quiero decir... se ha solucionado poniendo semáforos... que ahora se pone uno, ahora se pone otro... Cuando yo vine a este pueblo el único semáforo que había estaba en intermitente. Y ahora hay cuarenta mil. Pero los coches continúan pasando”. (Vilassar de Dalt; Grupo 1-A).

Las personas participantes en las sesiones de grupo reclaman actuaciones de los Ayuntamientos para mantener la calidad de vida en los respectivos municipios, y consideran que la regulación del tráfico rodado es un elemento fundamental para conseguirlo. También reconocen que haría falta una mayor colaboración ciudadana para resolver los problemas de tráfico y mejorar la movilidad. De todas maneras, en todos los grupos de discusión la gente es consciente de que cualquier cambio tendría que ir acompañado de medidas que facilitaran el cambio paulatino de los comportamientos y

rutinas adquiridas por los ciudadanos, lo cual perciben como algo muy difícil de hacer. En el fondo, parece que la gente se escuda en esta reclamación de mayor sensibilización ciudadana para, en cierto modo, justificar sus comportamientos poco sostenibles en materia de movilidad.

“Lo que pasa es que también están nuestros hábitos, cuidado. Que también una parte de la culpa de que el sistema público de transporte fracase es porque nosotros tenemos una querencia espantosa por el coche... Y yo me incluyo, eh. Y con mi familia no hago excepciones. A mi mujer le gusta más el coche que cualquier otra cosa. O sea, el solo hecho de esperarse quince minutos para hacer algo ya le parece que... (...) Y a lo mejor después los quince minutos los pasas dentro de tu coche en la caravana.” (Torrelles de Llobregat; Grupo Hombres-Centro).

Otro aspecto relacionado con la movilidad con transporte privado es el aparcamiento, cuestión que preocupa considerablemente a los ciudadanos de estos dos municipios, en especial por sus déficits presentes y, sobre todo, por sus percepciones futuras. Del mismo modo que respecto a la mayoría de servicios públicos, entre estas personas existe la percepción generalizada de que el aumento de población de los últimos años no se ha visto acompañado del incremento de plazas de aparcamiento, por lo que se tiende a reclamar a las autoridades públicas que obliguen (y vigilen de manera estricta) a las nuevas construcciones a incluir “suficientes” plazas de aparcamiento (en cualquier caso, más de una). Aunque también se comenta que tal cosa no será fácil a causa de los potentes intereses existentes en el mundo de la promoción inmobiliaria. Pero no hacerlo así se considera como una falta de previsión grave por parte de los poderes públicos locales.

“Los parkings que se han hecho están todos saturados. Se tendría que prever... Eso de Mig Món... como que, de hecho, el Ayuntamiento ya sabía que todo eso se iba a edificar, porque el Ayuntamiento es quien tiene los papeles en la mano... Entonces... Se tendría que prever un poco todo eso.” (Torrelles de Llobregat; Grupo Hombres-Centro).

En cualquier caso, hay que señalar la contradicción que supone exigir más plazas

de aparcamiento y al mismo tiempo apostar por la reducción del tráfico de coches, pues se trata probablemente de tendencias antagónicas, de modelos de movilidad contrapuestos. En este sentido, se echa en falta una mayor clarificación por parte de los ayuntamientos de su modelo de movilidad, así como de una acción pedagógica encaminada a abordar este tema sin promover malentendidos o falsas expectativas entre la población.

En los centros urbanos de los dos municipios estudiados, la escasez de plazas de aparcamiento contribuye a que los coches invadan sistemáticamente las aceras, con las consiguientes pérdidas de espacio urbano para los peatones. Las restricciones al aparcamiento (como las zonas azules o similares), a pesar de las protestas que siempre les acompañan, se observa que en el fondo son vistas favorablemente y bien aceptadas, ya que permiten tener una cierta seguridad de poder aparcar en el centro y zonas comerciales de los municipios. De todas formas, cuando se restringe el tráfico, los ciudadanos tienden a considerar imprescindible situar en el centro, o mejor en sus alrededores próximos, áreas de aparcamientos colectivos, ya que perciben que en caso contrario los habitantes de las urbanizaciones no se acercarán al centro y muchas de sus potencialidades (comercio, servicios públicos y privados, asociacionismo, patrimonio histórico y arquitectónico) no podrán ser desarrolladas de manera óptima.

4.4. Breves apuntes sobre otras cuestiones relevantes relacionadas con la movilidad

En los procesos de investigación cualitativa realizados se ha recogido información sobre otros temas relacionados directa o indirectamente con la movilidad, aunque aquí por motivos de espacio no se van a poder analizar convenientemente. Cuestiones como las dificultades de la movilidad a pie y los intentos por promoverla, la peatonalización de ciertas zonas y los conflictos sociales que comporta; los intentos, a menudo fallidos, de favorecer el uso de la bicicleta; el debate sobre el emplazamiento de espacios públicos y de equipamientos sociales; la problemática de la accesibilidad a la vivienda y el cambio de estructura social

que los nuevos residentes provocan en los barrios y municipios; la integración de las zonas industriales y la elevada movilidad que generan; la generación y gestión de residuos urbanos y su relación con la movilidad (aparecen, por ejemplo, casos de traslados habituales de basura doméstica de un municipio a otro); las estrategias de revalorización del patrimonio histórico y arquitectónico, así como del patrimonio natural; la movilidad por vías rurales; la importancia del tejido asociativo en la planificación urbana; el papel del comercio local en la generación de la movilidad, así como de los servicios sanitarios y educativos, etc. De todos estos ámbitos temáticos, se observan que hay dos que destacan por su especial impacto en la movilidad: el de la integración de los nuevos residentes en la sociedad local, y el del papel del comercio local en la vida social y en el diseño del modelo de movilidad. De hecho, en conjunto se trata de una temática que cuenta con una extensa agenda de investigación potencial, tal como se deduce de los datos aquí recogidos.

5. CONCLUSIONES

Los dos casos estudiados comparten ciertas peculiaridades. Se trata de dos municipios que han visto aumentar vertiginosamente su población incrementando paulatinamente su función residencial dentro del área metropolitana donde se localizan. Ambos municipios cuentan con una escasa provisión de transporte público más propia del contexto socioeconómico anterior caracterizado por un mayor nivel de autocontención municipal (de hecho, se observa que el servicio de autobuses actual sólo resuelve las necesidades de quien vive y trabaja en el propio municipio, pero difícilmente de quien trabaja fuera), y con unas infraestructuras viarias obsoletas para la situación actual. La mayoría de los nuevos residentes se instalan en urbanizaciones diseminadas por el término municipal, desde las cuales es difícil acceder al centro urbano en cualquier medio de transporte. Además, esta nueva población sigue realizando buena parte de sus actividades laborales, escolares y de ocio fuera del municipio, normalmente en sus lugares de origen, a donde se desplazan

diariamente por dichos motivos. Todo ello influye en que mantengan una escasa integración en sus nuevos municipios de residencia y que coexistan, al menos, dos modelos de vida en función del uso del territorio y de los distintos medios de transporte utilizados: el llamado *rural* y el denominado *californiano* o suburbano, en términos de KAUFMANN (2000). Mientras en el primer modelo, el entorno urbano inmediato continua siendo el escenario principal de la vida cotidiana, en el segundo caso la existencia de un entorno de residencia inmediato monofuncional y de baja densidad hace que el espacio donde se desarrolla la vida cotidiana se difumine en el conjunto del área metropolitana y la dependencia respecto al coche sea muy elevada. En este nuevo escenario urbano ya aparecen los primeros indicios de exclusión para aquellos residentes de las urbanizaciones que, por los motivos que sean, no disponen de vehículo privado y que ven disminuidas sus posibilidades de movilidad y, por tanto, de acceso a servicios básicos ciudadanos e incluso a su integración social en la comunidad, tal como autores como LUCAS & *al.* (2001) o PRESTON & RAJÉ (2007) e instituciones como el Social Exclusion Unit (SEU, 2003) ya han descrito para el caso británico. Podemos plantear que en las áreas metropolitanas españolas existen indicios claros, como los aquí aportados, de esta tendencia.

Así, nos encontramos con unos poderes públicos locales que, en poco tiempo, han visto aumentar los ciudadanos cuyos servicios e intereses han de administrar. Unos nuevos ciudadanos con nuevos modelos de vida y con nuevas problemáticas asociadas que en uno de los municipios estudiados representan el 50% de la población y en el otro el 40%, es decir, una masa crítica que puede llegar a tener una incidencia clave en la política local (mediante sus votos y sus medios de presión), aunque esta presión no sea todavía determinante porque la mayoría de ellos todavía se desentiende bastante de las cosas que pasan en el municipio en el que residen (a causa de su escaso interés/oportunidades por integrarse en la vida local). Pero se observa que, precisamente, uno de los temas por los que están dispuestos a hacer oír su voz y sus quejas es la movilidad. No es casual, ya que las dificultades de movilidad afectan de lleno

a su estilo de vida, fundamentado en una radical autonomía e independencia respecto a su entorno social próximo, posible gracias a sus continuos desplazamientos cotidianos fuera del municipio. En ambos casos, la movilidad se ha convertido en una de las problemáticas que perciben como de más urgente resolución, con el agravante de que cualquier medida a implementar necesita de mucho tiempo para ser llevada a la práctica, de grandes recursos económicos y ocasiona cambios urbanos importantes. Por ello, las reformas urbanísticas en este campo necesitan de un consenso social lo más amplio posible.

Pero en estos municipios, la falta de conocimiento sobre la nueva población y su escasa integración social en la vida local, hace que raramente existan las vías adecuadas para procurar aquel consenso. Los poderes públicos locales, a menudo se encuentran desconcertados ante las protestas esporádicas e ignorantes de sus dimensiones, así como de las características y puntos de vista de esta nueva población y su articulación con los de la población autóctona. Este puede ser el contexto en el que los ayuntamientos aquí presentados han decidido realizar un diagnóstico más o menos participativo de la situación de la movilidad en sus respectivos territorios. Es un contexto vivido con inseguridad e incertidumbre por parte de los gestores municipales, en el cual las soluciones tecnocráticas pueden funcionar pero también pueden generar mayores problemas (en forma de conflictos sociales). Estos ayuntamientos se han interesado por la participación ciudadana limitada (sólo a nivel consultivo, no vinculante) para así, entre otras cosas, poder hacer aflorar una diversidad de puntos de vista, así como intentar mitigar la aparición indiscriminada de conflictos y, además, tratar de legitimar sus actuaciones ante la población. Una población cada vez más exigente, más inquieta con los cambios que se producen a su alrededor y más dispuesta a hacer oír su voz incluso sin necesidad de formar parte de organizaciones formales, ni de utilizar las vías dispuestas por las instituciones para expresar sus discrepancias.

Con todo, se observa que no es fácil introducir en la gestión municipal niveles de participación ciudadana que vayan más allá de meros procesos consultivos y que afecten a

la toma de decisiones real. Incluso los propios gobernantes lo pueden percibir como un elemento problemático. A pesar de ello, en algunos municipios (no en los aquí estudiados) se están constituyendo foros de debate permanente de grupos ciudadanos sobre la movilidad, aunque siempre de carácter consultivo y rara vez vinculante (en la misma área de estudio se dan los casos de Sabadell, Mollet del Vallès o Barcelona, e incluso la propia Universidad Autónoma de Barcelona). Aún así, a pesar de la ausencia de creación de un órgano participativo

permanente, parece claro que este tipo de estudios cualitativos y semiparticipativos (o de participación limitada) pueden resultar de gran utilidad para los gobernantes locales porque les aporta una información insustituible para diseñar estrategias políticas a medio y largo plazo, así como para poder incluir de manera constructiva las presiones de ciertos grupos ciudadanos y, por supuesto, posibilitar a las instituciones el incluir los puntos de vista de quienes normalmente no tienen voz. Menos es nada, de momento.

BIBLIOGRAFÍA

- ATM (AUTORITAT DEL TRANSPORT METROPOLITÀ) (1997): *Enquesta de Mobilitat Quotidiana, 1996*, ATM, Barcelona.
- (2007): *Enquesta de Mobilitat Quotidiana, 2006*, ATM, Barcelona.
- BORJA, J. & M. CASTELLS (1998): *Local y global. La gestión de las ciudades en la era de la información*, Taurus, Madrid.
- BRUGUÉ, Q. & R. GOMÀ (1998): *Gobiernos locales y políticas públicas*, Ariel, Barcelona
- CASTAÑER, M. & J. VICENTE & G. BOIX (2001): *Áreas urbanas y movilidad laboral en España: Girona, 17 ny 18 de marzo de 2000*, Servei de Publicacions de la Universitat de Girona, Girona.
- CEBOLLADA, À. & J. ESPLUGA & D. POLO (2005): “La percepción del conflicto entre el espacio público y la movilidad en Mollet del Vallès (Barcelona)”, *Espacios públicos-Espacios privados. Un debate sobre el territorio*. XIX Congreso de Geógrafos Españoles, Santander, Universidad de Cantabria (publicación en CD).
- DGPC (DIRECCIÓ GENERAL DE PARTICIPACIÓ CIUTADANA) (2007): “Els municipis catalans i la participació. Breu apunt”, *Innovació Democràtica*, 2: 7-11, Direcció General de Participació Ciutadana, Generalitat de Catalunya.
- ENTRENA DURÁN, F. (2005): “Procesos de periurbanización y cambios en los modelos de ciudad”, *Papers, Revista de Sociología*, 78: 59-88, Servei de Publicacions de la UAB, Barcelona.
- FONT, J. (2000): *Ciudadanos y decisiones públicas*, Ariel, Barcelona.
- INDOVINA, F. (1998): “Algunes consideracions sobre la ‘ciutat difusa’”, *Documents d’Anàlisi Geogràfica*, 33: 21-32, Servei de Publicacions de la UAB, Barcelona.
- INNOVA (2000): *Auditoria ambiental del Baix Maresme*, Diputació de Barcelona, Mataró.
- KAUFMANN, V. (2000): *Mobilité quotidienne et dynamiques urbaines. La question du report modal*, Presses polytechniques et universitaires romandes, Lausanne.
- LÓPEZ DE LUCIO, R. (1993): *Ciudad y urbanismo a finales del siglo XX*, Servei de Publicacions de la Universitat de València, València.
- LUCAS, K. & T. GROSVENOR & R. SIMPSON (2001): *Transport, the environment and the social exclusion*, Joseph Rowntree Foundation, Layerthorpe.
- MIRALLES-GUASH, C. (2002): *Ciudad y transporte. El binomio imperfecto*, Ariel, Barcelona.
- (2006): “Una nueva cultura de la movilidad: la coordinación entre localización de actividades urbanas, infraestructuras y promoción del transporte público”, en A. TARROJA & R. CAMAGNI (coord.), *Una nueva cultura del territorio*, Diputació de Barcelona, Barcelona, 323-329.
- MUNOZ, F. (2005): *La producció residencial de baixa densitat*, Diputació de Barcelona, Barcelona.
- NEL-LO, O. (2004): “Las grandes ciudades españolas en el umbral del siglo XXI”, *Papers. Regió Metropolitana de Barcelona*, 42: 9-62, IERMB, Barcelona.
- & J. LÓPEZ & J. M. PIQUÉ (2002): “Las redes emergentes de articulación del territorio en la región de Barcelona: un análisis de la movilidad obligada, 1986-1996”, en J. SUBIRATS (coord.), *Redes, territorios y gobierno*, 201-221, Diputació de Barcelona
- PRESTON, J. & F. RAJE (2007): “Accessibility, mobility and transport-related social exclusion”, *Journal of Transport Geography*, 15, 3: 151-160.
- RUEDA, S. (2002): “Els costos ambientals dels models urbans dispersos”, *Papers. Regió Metropolitana de Barcelona*, 36: 73-104, IERMB, Barcelona.
- (2006): “La ciudad compacta y diversa frente a la urbanización difusa” en A. TARROJA & R. CAMAGNI (coord.), *Una nueva cultura del territorio*, 279-301, Diputació de Barcelona.
- SEU (2003): *Connections: Final Report on Transport and Social Exclusion*, Social Exclusion Unit; Office of the Prime Minister, Londres.
- STRAUSS, A. L. (1987): *Qualitative Analysis for Social Scientists*, Cambridge University Press, Cambridge.
- SUBIRATS, J. (ed.) (1999): *¿Existe sociedad civil en España? Responsabilidades colectivas y valores públicos*, Fundación Encuentro, Madrid.