

Treball *de* redacció

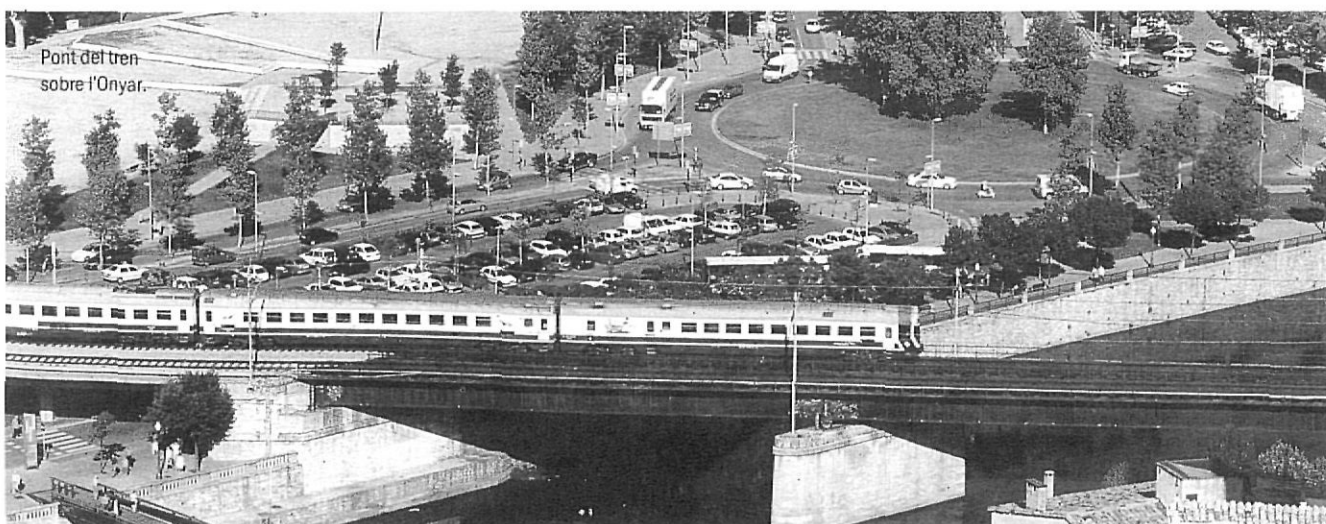
La mobilitat a les comarques de Girona: cap al col·lapse circulatori?

text: *Miguel Solana Solana*

fotos: *Jordi S. Carrera*



La carretera de Barcelona, a l'Avellaneda.



Dins la nostra societat la mobilitat cada cop és més present en la vida quotidiana de les persones. I amb una forta tendència a l'alça. Als desplaçaments per motius de treball o d'estudi s'ha d'afegir una àmplia mobilitat del conjunt de la població i que s'efectua per les més variades causes: anar a comprar, al cine o al teatre, fer sortides de cap de setmana, anar a festes o espectacles esportius, visitar amics i familiars, etc. La llista podria ser molt llarga. L'increment del nivell de renda, que ha comportat un creixement molt notable en la motorització de la població, juntament amb la millora —especialment en les últimes dècades— de les infraestructures viàries i de comunicació, són dos elements que se situen al darrere d'aquest increment de la mobilitat.

Però també hi ha d'altres elements de fons que convé apuntar i que explicarien l'augment, que fins a cert punt podríem qualificar d'explosiu, de la mobilitat quotidiana a Catalunya i, més concretament, a les comarques de Girona els últims anys.

El trasllat diari per motius de feina

Així, per donar una certa idea de la magnitud dels canvis que tenen lloc actualment només cal una

referència a algunes dades. L'any 1981, 26.271 persones que residien en un municipi de les comarques de Girona treballaven en un altre, és a dir, prop del 16% del total d'ocupats s'havien de desplaçar diàriament a un altre municipi a treballar. L'any 1996 ja eren 67.795 persones les que s'havien de traslladar diàriament per motius de feina, i el percentatge en aquell moment ja se situava al voltant del 40%. Segurament ara ja estarem fregant la xifra del 50%, una dada que els experts consideren com la barrera a partir de la qual la mobilitat de la població planteja importants problemes de sostenibilitat. Aquesta evolució corre paral·lela a la del conjunt de Catalunya, on s'ha passat del mig milió aproximat de persones que treballaven en un municipi diferent al de la seva residència l'any 1981, fins a prop del milió d'ocupats, segons les últimes dades disponibles, quinze anys després.

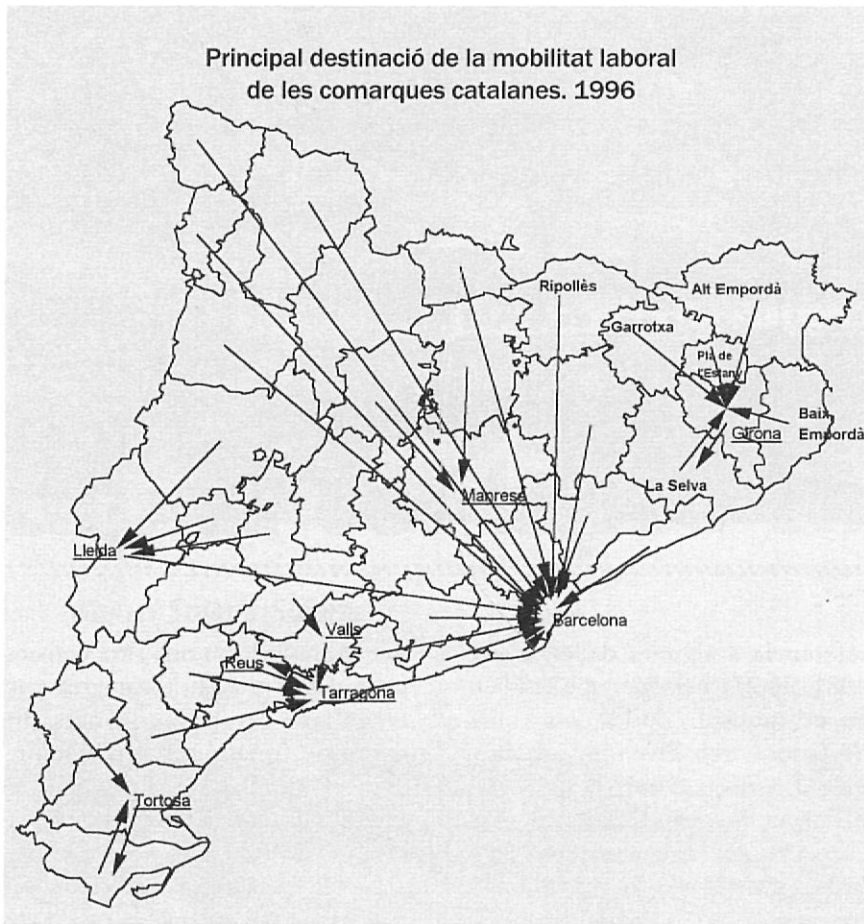
Però no només hi ha més mobilitat, sinó que les distàncies entre la residència i el lloc de treball augmenten. L'increment del nombre de persones que viuen en una comarca i treballen en una altra creix de manera continuada. Les dades de les comarques gironines mostren com a totes, sense excepció, en tan sols deu anys, des de 1986 a 1996, s'ha més que duplicat el nombre de persones

que es traslladen a una altra comarca o des d'una altra comarca per treballar. Per posar només un exemple igualment interessant, avui el nombre de gironins que viuen a la ciutat de Girona o la seva rodalia i que van habitualment a Barcelona a treballar és cada cop més gran. Encara que és una dada modesta, Barcelona se situava el 1996 com el tercer municipi de destinació de la població ocupada d'aquesta ciutat, amb 592 persones.

Com es pot comprovar, les dades que s'agafen com a elements de referència són les relacionades amb la mobilitat laboral, que és l'única —a banda de la mobilitat quotidiana per estudis— sobre la qual es compta amb una sèrie estadística fiable i que permet copsar-ne l'evolució des de la dècada dels vuitanta. Però tot el conjunt de mobilitat, amb independència de la seva motivació o causa, segueix aquests trets d'increment continuat i, cada cop més, a una major distància.

El nou model residencial que s'imposa

El nou model residencial que s'estén al nostre país té poc a veure amb el que es va configurar durant gran part del segle XX: la concentració de la població, especialment en grans ciutats, i també en altres d'intermèdies. Des de fa unes



Font: elaboració pròpia a partir de les dades facilitades per la web de l'Institut d'Estadística de Catalunya a partir del padró de població de 1996.

dècades s'assisteix a un procés d'esponjament dels centres urbans més densificats i de sortida de població des de les ciutats cap a àrees menys denses i, a vegades, amb un major atractiu paisatgístic i de qualitat de vida. L'encariment del preu de l'habitatge a les principals ciutats també és un element a tenir en compte. El nou model que s'imposa a Europa i Catalunya és la «ciutat estesa» en l'espai –en altres paraules, la dispersió de la població sobre el territori–, una importació clara del model americà i que té la seva màxima expressió en la caòtica ciutat de Los Angeles.

En el cas de Catalunya, el debat i la preocupació a partir de la constatació del desenvolupament d'aquest nou model de poblament, així com dels problemes que comporta, ja s'ha iniciat a Barcelona i la seva àrea metropolitana. La pèrdua d'habitants del municipi de

Barcelona i dels municipis de la seva rodalia que localitzen la seva residència a les comarques veïnes no és seguit per una pèrdua paral·lela en la localització de

l'activitat econòmica. Això genera un increment del volum de població que cada dia s'ha de desplaçar a Barcelona a treballar.

El procés és més modest a Girona, a causa d'un volum i d'una densitat de la població més baixos, però no es troba en un estat incipient o més retardat. Les dades mostren que Girona i en conjunt tota la comarca del Gironès són àrees d'atracció de població ocupada, és a dir, concentren un major nombre de llocs de treball que de població resident, a diferència de la resta de les comarques gironines, on aquesta relació s'inverteix. I a més amb l'agreujaent que Girona i les seves comarques no disposen d'una xarxa de transport públic (bus, metro i ferrocarrils) tan potent i estructurada –malgrat les seves deficiències– com la que té Barcelona.

La proliferació de l'habitatge adossat o la cerca d'habitatge en petites ciutats i pobles són dues manifestacions clares d'aquest procés en els últims anys. A vegades

Carretera de Barcelona i enllaç amb l'autopista.



En deu anys s'ha més que duplicat el nombre de persones que es traslladen per treballar d'una comarca a l'altra.



Aparcament d'autocars.

els habitatges que es van comprar com a segona residència es «reconverteixen» en l'habitatge principal de la família. Si a això hi afegim la

motorització creixent de les famílies —que ens dona actualment una relació d'un cotxe per a cada dues persones a les comarques de Giro-

na—, la creixent activitat de les dones i la necessitat que té aquesta població dispersa territorialment de desplaçar-se amb l'objectiu de realitzar qualsevol mena d'activitat quotidiana, l'increment de la mobilitat, i consegüentment el caos en la xarxa viària, està servit.

La «llibertat» i els costos del nou model

La població guanya en llibertat. «Llibertat» de poder decidir allà on vol viure, sempre tenint en compte el nivell de riquesa i benestar de les famílies. Però els costos que comporta aquest model de localització de la població són també enormes, tant per a les persones com per al conjunt de la societat. Així, estudis efectuats recentment mostren com a les societats occidentals —i en aquest cas Catalunya no és cap excepció,

Els aparcaments de la Devesa.





L'entrada de Girona pel sud.

encara que s'hi han fet pocs estudis centrats en aquesta àrea— la millora de la xarxa de comunicació que suposa una reducció, en principi, del temps de desplaçament es veu «compensada» per uns desplaçaments de major distància i, per tant, al final el temps que dediquen les persones a desplaçar-se diàriament cap al seu lloc de treball es manté invariable o fins i tot augmenta lleugerament. Les despeses en el desplaçament dels diversos membres de les famílies constitueixen cada cop un

capítol més important en l'estructura de despeses familiars.

També cal fer esment dels costos socials i mediambientals. No només s'incrementa el nombre d'accidents de trànsit, amb tots els costos econòmics però especialment humans i socials que comporten, sinó que el consum de recursos energètics, i per tant la pol·lució de l'aire, s'està incrementant en els nostres dies d'una manera exponencial. La sostenibilitat ecològica —un concepte que ha entrat amb força dins del llen-

guatge quotidià— està més que amenaçat amb aquest model de mobilitat. I és que gran part d'aquesta mobilitat s'efectua amb vehicle privat, mentre que el transport col·lectiu té un paper molt més secundari. Aquesta afirmació, que es pot fer per al conjunt de Catalunya, encara té més sentit per a les comarques i les poblacions de fora de l'àmbit metropolità de Barcelona, les quals compten amb un sistema de transport col·lectiu públic menys potent i amb menys recursos.

La manca d'atenció al transport públic

La manca d'inversió i d'atenció al transport col·lectiu —autobús, autocar, metro, ferrocarril, etc.—, per part d'una societat i uns poders públics que han prioritzat el transport privat mitjançant polítiques d'inversió molt més intenses en infraestructures viàries, l'ha desplaçat a una situació cada com més residual. Així, el 1996 del total de 194.136 desplaçaments entre la residència i el treball que s'efectuaven a les comarques gironines tan sols 6.481 eren desplaçaments en transport col·lectiu. Això representava un anèmic 3% del total —quan, per exemple, a l'àrea metropolitana de Barcelona se situava prop del 30%— enfront d'una primàcia absoluta del transport privat, amb el 67% dels desplaçaments. La resta, al voltant del 30%, són desplaçaments a peu o de gent que no es desplaça per treballar.

Però és que donada aquesta dispersió de la població no és fàcil planificar una bona infraestructura de transport col·lectiu que pugui cobrir unes àrees terri-

Potser tindrem més llibertat per moure'ns, però el dubte és: on ens quedarem aturats?

torials tan extenses, amb una oferta adequada de línies de transport i amb freqüències de pas abundants. Les possibles solucions, per tant, són complicades. I malgrat una decidida política de potenciació dels diferents mitjans de transport públic, les característiques de l'actual procés de poblament a les comarques gironines, amb una localització de la població tan dispersa i difosa territorialment, compliquen l'estructuració d'un sistema eficient de transport col·lectiu i n'augmenta els costos.

L'accés i la llibertat que proporcionen la possibilitat de moure's pel territori és un actiu guanyat en les últimes dècades i mostra el nivell de renda i de desenvolupament econòmic tan important que ha assolit la nostra societat. Però també s'ha de ser conscient dels costos personals i socials que com-



L'estació d'autobusos de Girona

El transport urbà de Girona.



porta aquesta explosió de la mobilitat quotidiana, fruit així mateix d'un nou model de poblament molt dispers en l'espai. El problema principal rau en el fet que quasi bé tota la mobilitat s'efectua en automòbil, mentre que el transport col·lectiu ha quedat relegat i marginat a un pla molt secundari. Trobar solucions no és fàcil, ja que la dispersió de la població i la necessitat de comptar amb una infraestructura de serveis públics eficient i eficaç és una opció amb uns costos elevats, però les polítiques públiques, de transport i urbanisme haurien de tenir en compte aquesta problemàtica, que es revela de manera molt clara a Girona i les seves comarques. Potser tindrem més llibertat per moure'ns, però el dubte és: on ens quedarem aturats?

Miguel Solana és geògraf del Departament de Geografia, UAB.