

Aproximación a los procesos de exclusión social a partir de la relación entre el territorio y la movilidad cotidiana

Àngel Cebollada i Frontera

Universitat Autònoma de Barcelona. Departament de Geografia
08193 Bellaterra (Barcelona). Spain
angel.cebollada@uab.cat

Data de recepció: juliol del 2005

Data d'acceptació definitiva: octubre del 2006

Resumen

Este artículo analiza la relación existente entre la movilidad cotidiana y la exclusión social. El modelo de movilidad hegemónico basado en el uso del coche se revela como selectivo, puesto que su utilización es desigual según la adscripción social de los individuos. Mujeres, jóvenes e inmigrantes son tres de los colectivos con unos índices de motorización menores. La menor disponibilidad de vehículo privado reduce las posibilidades de uso de la ciudad a estos colectivos. En este contexto, las características del territorio urbano se revelan determinantes para extender la igualdad de oportunidades de uso de la ciudad. Se establecen tres categorías de territorio según su capacidad de inclusión social: incluyentes, semiincluyentes y excluyentes. Finalmente, la exclusión del mercado laboral resultado del déficit de accesibilidad ilustra la desigualdad de oportunidades de los colectivos menos motorizados y la importancia de las características urbanas en la búsqueda de mayores cotas de inclusión social.

Palabras clave: movilidad cotidiana, territorio urbano, exclusión social.

Resum. Aproximació als processos d'exclusió social a partir de la relació entre el territori i la mobilitat quotidiana

Aquest article analitza la relació existent entre la mobilitat quotidiana i l'exclusió social. El model de mobilitat hegemònic basat en l'ús del cotxe es mostra com una posició selectiva que la seva utilització és desigual segons l'adscripció social dels individus. Les dones, els joves i els immigrants són tres dels col·lectius amb uns índexs de motorització més baixos. La disponibilitat menor del vehicle privat redueix les possibilitats d'ús de la ciutat per part d'aquests col·lectius. En aquest context, les característiques del territori urbà esdevenen determinants per estendre la igualtat d'oportunitats d'ús de la ciutat. Segons la seva capacitat d'integració social, s'estableixen tres categories del territori: inclouent, semiinclouent i exclouent. Finalment, l'exclusió del mercat de treball resultant dels déficits en l'accessibilitat, il·lustra la desigualtat d'oportunitats dels col·lectius menys motoritzats i la importància de les característiques urbanes en la recerca de quotes més elevades d'integració social.

Paraules clau: mobilitat quotidiana, territori urbà, exclusió social.

Résumé. *Approche aux processus d'exclusion sociale en relation au rapport entre territoire et mobilité urbaine*

Cet article analyse le rapport existant entre la mobilité au quotidien et l'exclusion sociale. Le modèle de mobilité hégémonique qui se base en l'utilisation de la voiture se manifeste comme une position sélective autant que son utilisation est inégal selon l'adhésion sociale des individus; les femmes, les jeunes et les immigrants se trouvent parmi les collectifs avec un index plus bas de motorisation. La mineure disponibilité des véhicules privés réduit les possibilités en l'utilisation du village a ces collectifs. Dans ce contexte, les caractéristiques du territoire urbain se révèlent déterminantes afin d'étendre l'égalité d'opportunités en l'utilisation du village. Selon leur capacité d'intégration sociale, on peut établir trois catégories du territoire: incluent, demi-incluent et excluent. Finalement, l'exclusion du marché du travail résultante des déficits en l'accessibilité illustre l'inégalité d'opportunités des collectifs moins motorisés aussi que l'importance des caractéristiques urbaines à la recherche de plus grandes cotes d'intégration sociale.

Mots clé: mobilité au quotidien, territoire urbain, exclusion sociale.

Abstract. *An analysis of social exclusion processes from the relationships between space and daily mobility*

This article analyses the existing relationship between daily mobility and social exclusion. The hegemonic mobility model based on the use of the car proves to be discriminatory since its use varies according to the social group an individual belongs to; women, young adults and immigrants are the three social groups with the lowest car ownership rates. The relatively low rate of car ownership among these social groups means that their possibilities for making use of what the city offers are limited. In this context, urban territory characteristics prove to be determining factors to extend equality of opportunity for making use of the city. Three territorial categories are established according to their social integration capacity: inclusive, semi-inclusive and exclusive. Finally, labour market exclusion, the direct result of the lack of accessibility, illustrates the inequality of opportunity experienced by these groups with lower car ownership rates and the importance of urban characteristics in the search for higher levels of social integration.

Key words: daily mobility, urban territory, social exclusion.

Sumario

Introducción	Las percepciones de los excluidos del modelo de movilidad de su entorno urbano
Una primera aproximación a la exclusión	
La exclusión del modelo de movilidad	La exclusión del mercado de trabajo como ejemplo
El proceso hacia la exclusión social y el papel del territorio	Conclusiones
El territorio desigual: establecimiento de una tipología de áreas urbanas	Bibliografía

Introducción

La solución a las necesidades de movilidad cotidiana se basa en el uso hegemónico del vehículo privado. A menudo, esta opción convierte al coche en un instrumento imprescindible para acceder al conjunto del territorio urbano, pero el carácter selectivo del uso del automóvil obliga a plantearnos las consecuencias para la vida de los individuos que no disponen de él: ¿tienen garantizado el pleno derecho a la ciudad?, ¿disponen de las mismas oportunidades de acceso a los bienes y servicios urbanos?, ¿pierden oportunidades laborales? Algunos trabajos (Lucas, Grosvenor y Simpson, 2001; SEU, 2003) apuntan a que los colectivos con unos menores índices de motorización (como mujeres, jóvenes e inmigrantes) se ven desfavorecidos en el uso de la ciudad por la falta de oferta de un transporte alternativo al privado. De esta forma, partiendo de una negación inicial, no disponer de vehículo privado, se llega a una privación más amplia del acceso a trabajos, servicios y equipamientos urbanos.

Una primera aproximación a la exclusión

El término *exclusión* se refiere a que alguna cosa o alguien quedan *fuera* de algo, en contraposición a los que están *dentro*. Esta imagen de *dentro y fuera* en ciencias sociales la propuso Touraine (1991), para explicar una nueva realidad de las relaciones sociales que no se correspondía tanto con la de *arriba y abajo* característica de las sociedades industriales. La exclusión, en definitiva, permite explicar los procesos de fractura social que aparecen en las sociedades occidentales como consecuencia del retroceso del Estado de bienestar (Lemkow, Tejero y Torradabella, 2000).

Antes de proceder a desarrollar el concepto de exclusión, su relación con la movilidad y el proceso que se desencadena a partir de esta relación, se observará el reverso de este término, dada la confusión terminológica existente. En este sentido, cabe señalar el uso que se da a los conceptos de *integración e inclusión* como sinónimos, como la otra cara, la solución a la exclusión. Giner, Lamo y Torres (1998, p. 386) exponen la aceptación normativa de integración social aplicada «al proceso de incorporación o inclusión social [...] en condiciones de igualdad de derechos y obligaciones con la mayoría». Así, es común encontrar los dos términos conviviendo en un mismo texto para referirse a una misma situación (Subirats, 2004). No obstante, la integración presupone la existencia de valores compartidos por el conjunto de la comunidad, de relaciones e intercambios entre dos grupos y un alejamiento de la comunidad de origen y una aproximación progresiva a los valores de la sociedad de acogida. Asimismo, en numerosas ocasiones, la integración puede verse como una forma de asimilación (interpretada como una forma de sumisión), a pesar de ser ésta una idea ampliamente discutida (Khellil, 1997).

Por otro lado, la inclusión propone una extensión de la igualdad de oportunidades y la posibilidad de acceso a bienes, servicios y equipamientos sin necesidad de compartir otros lazos (Mayes, Bergham y Salais, 2001). En este

sentido, la Unión Europea, a partir de los objetivos sobre inclusión definidos en la cumbre de Niza en el año 2000, cuenta con un programa sobre «inclusión social y lucha contra la pobreza», que, entre otros objetivos, tiene el de «fomentar la cohesión social y la igualdad de oportunidades para todos a través de sistemas de protección social y políticas de inclusión social adecuadas, accesibles, viables desde el punto de vista financiero, adaptables y eficaces» (UE, 2006).

En el contexto de la exclusión que trata este artículo, parece más adecuado utilizar el concepto de *inclusión* en tanto que garantiza la igualdad de oportunidades al conjunto de personas, con independencia de la relación que establezcan con los diferentes medios de transporte.

La exclusión del modelo de movilidad

En movilidad, la aplicación del término *exclusión* se centrará en la existencia de colectivos que quedan fuera del modelo de movilidad hegemónico. Como ya es conocido y ampliamente desarrollado (Miralles, 2002; Dupuy, 2000; Orfeuill, 2000), nuestras ciudades y sus entornos metropolitanos se basan en el uso del vehículo privado como el principal elemento conector del conjunto del territorio. Así, los excluidos del modelo de movilidad hegemónico son aquellos individuos que no disponen de un vehículo privado para su quehacer diario.

A pesar del carácter preeminente otorgado al automóvil para la movilidad cotidiana, su uso no es universal, puesto que está sujeto, en primer lugar, a la posesión del carné de conducir y, en segundo, a la disponibilidad de un vehículo. Estas dos condiciones constituyen importantes restricciones que dificultan el uso del coche a determinados colectivos, los cuales conforman el grupo de excluidos de la movilidad. Mujeres, jóvenes e inmigrantes son tres ejemplos de colectivos con unas posibilidades menores de uso del vehículo privado.

La vinculación de las mujeres con el vehículo privado

La perspectiva de género es la más analizada y son numerosos los trabajos que señalan las diferencias entre mujeres y hombres en los hábitos de movilidad (Blumen, 1994; Díaz, 1995; Coutras, 1996; Miralles, 1998).

En referencia a la primera condición, para poder usar un vehículo privado, se observa que las mujeres tienen una menor posesión del carné de conducir. Según datos de 2003 de la DGT (2004), en España, de cada cien conductores 61 eran hombres y 39, mujeres. A pesar de que las distancias en su posesión se han reducido en las últimas décadas, lo cierto es que persisten las diferencias en todos los grupos de edades y perfiles profesionales. En el cuadro 1 puede observarse que éstas se mantienen en los grupos de edad más jóvenes, tomando como ejemplo el caso de los estudiantes universitarios.

Pero, asimismo, las mujeres también tienen una disponibilidad del vehículo menor que los hombres. Diversas fuentes indican que ellas son las usua-

Cuadro 1. Carné de conducir según género. Universidad Autónoma de Barcelona, 2004 (en %)

	Primer ciclo*	Segundo ciclo**
Hombres	57,5	79,0
Mujeres	37,8	70,6

* Estudiantes de primer ciclo (primer año y segundo año de carrera).

** Estudiantes de segundo ciclo (tercer año y cuarto año de carrera).

Fuente: Miralles (2004).

Cuadro 2. Movilidad cotidiana. Reparto modal según género. Región Metropolitana de Barcelona, 2001

	A pie	En transporte público	En transporte privado
Hombres	33,7%	22,9%	43,4%
Mujeres	42,7%	30,4%	26,9%

Fuente: ATM (2003).

Cuadro 3. Evolución de la localización del puesto de trabajo en el municipio de residencia según género. Región Metropolitana de Barcelona, 1995-2000 (en %)

Año	Hombres	Mujeres	Diferencia
1995	53,6	68,4	14,8
2000	44,9	62,7	17,8
Variación porcentual	-16,2	-8,3	—

Fuente: Giner (2002).

rias «secundarias» del coche en la esfera familiar, como resultado del reparto de los recursos domésticos (Sabaté, Rodríguez y Díaz, 1995; Adagio, 2001).

Esta relación específica con el vehículo privado, hace que las pautas de movilidad femenina se apoyen en un mayor uso de los transportes públicos y de los desplazamientos a pie que las pautas masculinas. Los datos de la Encuesta de Movilidad Cotidiana para la Región Metropolitana de Barcelona (ATM, 2003) sirve de ejemplo de este hecho (véase el cuadro 2): mientras menos del 27 por ciento de las mujeres utiliza el coche para sus desplazamientos cotidianos, este porcentaje se eleva hasta el 43,4 por ciento en el caso de los hombres.

Las pautas de movilidad basadas en modos colectivos y no motorizados hacen que el uso del territorio por parte de las mujeres sea más próximo al área de residencia. El cuadro 3 muestra no sólo que las mujeres trabajan más cerca de su hogar que los hombres, sino que en los últimos años las diferencias según géneros aumentan: mientras la diferencia era, para el año 1995 y en la Región Metropolitana de Barcelona, del 14,8 por ciento, cinco años después ya alcanzaba el 17,8 por ciento.

La gradual incorporación de los jóvenes en el modelo de movilidad hegemónico

Los jóvenes constituyen el segundo ejemplo de colectivo relativamente excluido del modelo de movilidad. Como es conocido, hasta los dieciocho años no se adquiere la emancipación jurídica (García, 1990) y con ella la posibilidad de poseer el carné de conducir. A partir de esta edad, la incorporación en el modelo de movilidad hegemónico es un proceso gradual en el tiempo que forma parte del proceso de emancipación social de los jóvenes. Los datos existentes muestran que este proceso culmina a los treinta años, cuando se alcanzan los índices máximos de motorización (DGT, 2004).

Cabe señalar que los porcentajes de posesión del carné de conducir entre los jóvenes en España no sólo no aumentan, sino que en los últimos años se aprecia una leve tendencia a la baja, tal como se refleja en el cuadro 4. Estos datos evidencian la estabilización de los índices de motorización de los jóvenes, que probablemente se mantendrán, al menos a medio plazo.

El difícil acceso al carné de conducir de los inmigrantes

El tercer colectivo con tendencia a la exclusión que aquí se reseña lo constituyen los inmigrantes extracomunitarios con una lengua originaria no castellana, con la excepción de los ciudadanos procedentes del resto de la Unión Europea (UE). El proceso de integración europea conlleva que el carné de conducir sea compartido por el conjunto de estados miembros; esto significa que los ciudadanos que posean un carné de conducir expedido en cualquier país miembro será válido en el resto del territorio de la Unión.

En cambio, los ciudadanos extracomunitarios residentes en España que posean un carné de conducir de sus países de origen deberán obtenerlo de nuevo en el país de acogida¹. En este caso, el conocimiento y dominio de la lengua (o lenguas) de la sociedad de acogida será imprescindible para superar la prueba teórica del examen de conducir (Cebollada y Miralles, 2004).

Cuadro 4. Evolución de la proporción de tenencia de carné de conducir entre la población joven*. España 2001

Grupos de edad	1998	2002
De 18 a 20 años	30,2%	30,1%
De 21 a 24 años	62,1%	58,6%

* El porcentaje se refiere al total de población española de este grupo de edad.

Fuente: elaboración propia a partir de DGT (1999), DGT (2003) y datos del Instituto Nacional de Estadística sobre el padrón de 1 de enero de 1999 y de 1 de enero de 2003.

1. Con excepción de los carnés expedidos en los estados con acuerdos bilaterales de convalidación de carné de conducir con España.

Dada su posición social periférica, los inmigrantes perciben que la incorporación en el modelo de movilidad hegemónico es necesaria para su plena inclusión social. Esto hace que la adquisición del carné de conducir figure como una reivindicación central de este colectivo. Por este motivo, gran parte de los esfuerzos de las asociaciones de inmigrantes se dirigen en este sentido: desde la reivindicación para el canje de carnés hasta la organización de cursos para superar la prueba teórica (Cebollada, 2003).

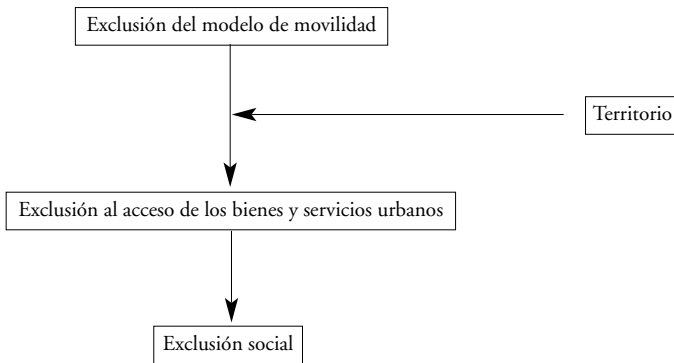
El proceso hacia la exclusión social y el papel del territorio

Pero la exclusión del modelo de movilidad hegemónico no traería más consecuencias si en el territorio se dieran alternativas de transporte capaces de competir en cobertura territorial y en horarios con el transporte privado. Al no ser así, esta situación inicial puede convertirse en el punto de partida de una cadena causal de sucesivas exclusiones. La secuencia puede resumirse de la siguiente forma:

- Exclusión del modelo de movilidad por no poder utilizar el vehículo privado en un territorio caracterizado por la falta de transporte público.
- Exclusión al acceso, uso y disfrute de los bienes y servicios urbanos (trabajo, sanidad, educación, ocio, etc.) debido al déficit de accesibilidad territorial expuesta en el punto anterior (Borja, 2004).
- Exclusión social entendida como el proceso de separación de un individuo o de un grupo de individuos respecto a las posibilidades laborales, económicas, políticas y culturales a la que otros sí tienen acceso y de las cuales disfrutaban (Giner y otros, 1998) y como el alejamiento total o parcial del campo de aplicación efectiva de los derechos del ser humano (Comisión Europea, 1994).

No obstante, el paso entre el primer y el segundo puntos se relativiza a partir de las características urbanas de cada área (véase el cuadro 5). Para Healey, el territorio interviene de manera importante en la generación de exclusión (o inclusión) social, puesto que constituye el «*locus of access to relational resources*»; la falta de oportunidades en un entorno urbano concreto para acceder a bienes y servicios, pues contribuye a la exclusión (Sanderson, 2000, p. 131). A nuestro entender, la oferta de transporte y la multifuncionalidad son las dos características básicas que intervienen en la modulación del nivel de exclusión.

El carácter democrático y no discriminatorio del *transporte público de uso colectivo* permite reducir la dependencia de los individuos respecto al automóvil. Pero la distinta oferta de su servicio en el territorio dibuja una desigualdad de oportunidades de acceder a bienes y servicios según áreas urbanas. ¿Cómo podrá utilizarse el transporte público en un lugar donde no haya oferta o ésta se reduzca a unos pocos destinos y frecuencias? Sanderson (2000) señala que la desregulación del transporte de autobús local en el Reino Unido

Cuadro 5. Intervención del territorio en la cadena causal de la exclusión.


Fuente: elaboración propia.

contribuyó al aumento de la exclusión social, al dificultar el acceso a los servicios en las áreas que perdieron oferta de transporte público.

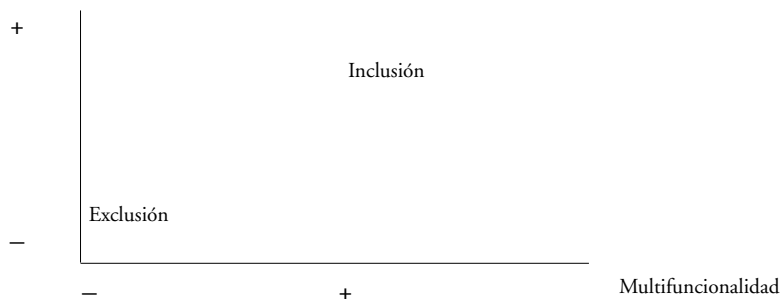
Las posibilidades de establecer un nivel de oferta de transporte público alto se relaciona directamente con la densidad de población (Fouchier, 1997) y la estructura y la morfología urbanas. De esta manera, las áreas con bajas densidades y estructuras difusas (elementos que suelen coincidir en una misma área) no pueden ser cubiertas con sistemas de transporte público de alta capacidad. Hall (1996) relaciona el fracaso del BART (Bay Area Rapid Transit) en la bahía de San Francisco con una estructura urbana difusa y de baja densidad.

La segunda característica territorial con un importante papel en la modulación de la exclusión es la *multifuncionalidad*. La creación de proximidad, definida como producto principal de la diversidad de funciones en una misma área, facilita a los individuos realizar los desplazamientos en modos no motorizados, principalmente a pie. Puesto que caminar es la forma más común de moverse entre los humanos y no requiere de ninguna habilidad especial, el territorio que sea accesible andando facilitará la accesibilidad de sus residentes (Estevan y Sanz, 1996).

En definitiva, se puede considerar que la combinación de oferta de transporte público y de multifuncionalidad graduará las posibilidades de acceder a bienes y servicios de los colectivos excluidos del modelo de movilidad (véase el cuadro 6). Así, una pobre oferta de transporte público en un territorio altamente monofuncional facilitará el desarrollo de procesos de exclusión al uso de la ciudad para los colectivos desmotorizados. Por el contrario, la combinación de una elevada oferta de transporte público con una elevada multifuncionalidad ofrecerá mayores posibilidades de acceso a bienes y servicios al conjunto de ciudadanos. De esta manera, cada área urbana facilitará o dificultará el uso y disfrute de la ciudad de sus residentes a partir de los dos elementos descritos ahora.

Cuadro 6. Generación de procesos de exclusión social según tipo de territorio.

Oferta de transporte colectivo



Fuente: elaboración propia.

De una forma simplificada, pueden establecerse tres áreas tipo según su capacidad de inclusión o exclusión: áreas incluyentes, áreas semiincluyentes y áreas excluyentes.

El territorio desigual: establecimiento de una tipología de áreas urbanas²

Las áreas tipo tienen como objetivo clasificar genéricamente los distintos espacios que conforman los sistemas urbanos según su capacidad de inclusión de los colectivos excluidos del modelo de movilidad. Así, estas áreas se definen a partir de los dos tipos de estrategia de movilidad que es posible establecer: autónomas o dependientes. Por estrategia *autónoma* de movilidad se entiende aquellos desplazamientos que se realizan sin necesidad de recurrir al vehículo privado. Por el contrario, la *dependiente* será aquella que debe realizarse en coche, que, en el caso de los excluidos del modelo de movilidad, significará depender de una tercera persona que asuma el papel de conductora (Cebollada, 2003).

Cada una de estas áreas tipo lleva unas determinadas características urbanas, unas pautas de movilidad y unos modelos de vida asociados (Kaufmann, 2000), tal como puede observarse en el cuadro 7. A continuación, se exponen sus rasgos más importantes.

La primera área tipo descrita aquí se ha definido como *incluyente*. Por lo que se refiere a sus rasgos urbanos, se caracteriza por su elevada oferta de trans-

2. Las áreas urbanas se han establecido a partir del nivel de oferta de transporte público de uso colectivo en el sistema urbano de Sabadell, en la región metropolitana de Barcelona. Para informarse sobre la metodología de trabajo utilizada, puede consultarse Cebollada (2003).

Cuadro 7. Formas de desplazamiento según territorios.

Áreas urbanas	Forma de desplazamiento
Incluyentes	No motorizado y transporte de uso colectivo
Semiincluyentes	Vehículo privado y transporte de uso colectivo
Excluyentes	Vehículo privado
	Vehículo privado y no motorizado

Fuente: elaboración propia a partir de Kaufmann, 2000.

porte público, tanto por el número de operadores como de líneas y frecuencias, que hacen que sea el área más accesible del conjunto del sistema urbano donde se inserta. Además, presentan una morfología urbana compacta que reduce las distancias a recorrer para resolver los quehaceres cotidianos de la población. Finalmente, encontramos en ellas una cierta promiscuidad de funciones, puesto que conviven residencias, actividades terciarias e incluso ciertas actividades industriales. En definitiva, son los espacios construidos con anterioridad a la aparición del automóvil y de la implementación de la división funcional del espacio: se trata, pues, de los centros históricos y de los primeros ensanches urbanos, que, en palabras de Wiel (1999), constituyen la ciudad heredada.

Todos estos rasgos urbanos facilitan a los colectivos excluidos del modelo de movilidad el establecimiento de estrategias autónomas. Analicemos con más detalle las pautas de movilidad que se asocian a esta área.

Un primer rasgo hace referencia a la importante presencia de desplazamientos a pie. Se trata de viajes en el interior de la misma área y están asociados a recorridos de proximidad. Estos desplazamientos pueden realizarse porque el territorio alberga una diversidad suficiente de funciones, de forma que el acceso a la mayoría de actividades cotidianas (comercio, equipamientos sanitarios, trabajo, Administración pública, ocio, etc.) puede satisfacerse dentro de la misma área.

Asimismo, éstas son áreas urbanas donde las posibilidades de uso del transporte público son más elevadas. Cuando la distancia a recorrer aumenta y no puede realizarse el trayecto andando, se requiere un medio motorizado. Para estos trayectos, el transporte de uso colectivo cubre la mayor parte de las necesidades; únicamente no podrá recurrirse a él en ciertos viajes, cuando éstos sean hacia áreas sin oferta de transporte público, como es el caso de la mayoría de polígonos industriales (PIRMB, 2003). En el caso de estos trayectos, puede hablarse de una exclusión en destino, puesto que, en origen, las áreas incluyentes permiten el uso del transporte público hacia una gran diversidad de lugares.

Las *semiincluyentes* son la segunda área tipo descrita y se trata de una primera periferia respecto a las áreas incluyentes. En ellas ya se delatan ausencias en la oferta de transporte público y no se alcanza la diversidad de medios, líneas y frecuencias del caso anterior. A pesar de que suelen presentar una morfología urbana más o menos compacta, el número de funciones presentes es más reducido que en las áreas incluyentes.

En referencia a las estrategias de movilidad, esta área va asociada al uso de los transportes motorizados, principalmente privados, puesto que las distancias a recorrer dificultan los desplazamientos a pie. El uso del transporte público se reduce en relación con las áreas incluyentes, puesto que la oferta disminuye; se privilegia la conexión con las áreas centrales urbanas, mientras que el resto del territorio urbano queda desatendido.

De esta forma, aparece claramente la dependencia del automóvil en la mayoría de los desplazamientos con origen en esta área. Así, los residentes deberán establecer estrategias dependientes para satisfacer las necesidades de acceso a los bienes, a los equipamientos y a los servicios urbanos, excepto cuando no se localicen en las áreas centrales.

La tercera de las áreas tipo son las *excluyentes*, aquéllas que presentan un déficit de oferta de transporte público más acusado. Se caracterizan por su carácter periférico respecto del sistema urbano en el que se insertan. Estos espacios rara vez presentan una continuidad urbana construida con las áreas centrales compactas de la trama tradicional de la ciudad. Se trata, pues, de áreas suburbanas de baja densidad y altamente monofuncionales, de manera que ni pueden satisfacerse las necesidades cotidianas de la población en su interior, ni es posible cubrir este territorio con un sistema de transporte público de uso colectivo eficaz (Vuchic, 1999). Además, en ocasiones, estas áreas incluyen los núcleos tradicionales que recientemente tenían un carácter rural y con la expansión urbana se han integrado plenamente en el territorio metropolitano.

Estas áreas tipo son las que han protagonizado el crecimiento urbano de los últimos decenios, siguiendo las premisas de la especialización funcional, por un lado, y de la suburbanización, por otro (López de Lucio, 1993). El resultado ha sido el aumento de áreas urbanas dependientes del automóvil que enfatizan la cadena causal de la exclusión.

No obstante, en algunas de estas áreas tipo todavía tienen presencia algunos desplazamientos en modos no motorizados. Se trata de los antiguos núcleos rurales incorporados recientemente en sistemas urbanos más amplios, donde perviven estructuras sociales y modos de vida que posibilitan ciertos desplazamientos de proximidad (Espluga y Cebollada, 2004).

Las percepciones de los excluidos del modelo de movilidad de su entorno urbano

Las percepciones del entorno de residencia por parte de las personas excluidas del modelo de movilidad reafirman el papel desempeñado por el territorio para facilitar o impedir su plena inclusión social.

Para recoger dichas percepciones, se ha procedido a la realización de trabajo de campo cualitativo. En concreto, se realizaron treinta entrevistas en profundidad a personas sin permiso de conducir pertenecientes a los tres colectivos mencionados anteriormente (mujeres, jóvenes e inmigrantes), como ejemplo de grupos con posibilidades menores de uso del vehículo privado. Con este trabajo, se pretendía conocer las percepciones que tenían del territorio de resi-

dencia y el papel que desempeñaba éste en el desarrollo de la vida cotidiana de los habitantes sin acceso al vehículo privado.

Se entiende por entrevista un *proceso comunicativo* mediante el cual puede «extraerse» información de una persona, una información que se encuentra en su bibliografía, o sea, en el conjunto de las representaciones asociadas, a los acontecimientos vividos. Así, se genera un discurso con una cierta línea argumental (poco fragmentado y sin precodificar, a diferencia de lo que pasa con los cuestionarios) que permite, a las personas entrevistadas, describir experiencias y opiniones y narrar sobre la problemática con sus propias palabras.

Las entrevistas se llevaron a cabo a partir de la zonificación del sistema urbano de Sabadell en tres áreas creadas según criterios de accesibilidad en transporte público, para poder analizar las ventajas y las desventajas que eran percibidas por las personas desmotorizadas de sus entornos urbanos respectivos.

A partir de los discursos recogidos, se observa que las *personas residentes en las áreas inclusivas* tienden a valorar de forma positiva a las distintas características de su entorno urbano. El primer elemento percibido positivamente es la proximidad a un gran número de bienes y servicios urbanos, cosa que consideran que les facilita el desarrollo de la vida cotidiana, ya que no somete a sus habitantes a la dependencia del vehículo privado. Del mismo modo, la elevada oferta de transporte público que les da autonomía para sus desplazamientos también es un aspecto altamente valorado. En definitiva, los residentes ven como estas áreas constituyen su espacio de vida cotidiana: es allí donde pueden resolverse la mayor parte de sus necesidades, tales como trabajo, compras, ocio o acceso a servicios públicos, sin necesidad de recurrir a estrategias dependientes.

Los *residentes de las áreas semiincluyentes* comparten parcialmente algunas de las valoraciones expuestas anteriormente. El elemento más bien valorado es la proximidad a la oferta de transporte público de uso colectivo. Estos medios les permite desplazarse a las áreas inclusivas descritas anteriormente, donde habitualmente se localizan la mayoría de bienes y servicios. También aparece un nuevo elemento de valoración positiva en estas áreas tipo: el precio de la vivienda. En comparación a las áreas incluyentes, aquí la vivienda es más económica.

Para *los residentes en las áreas excluyentes*, las percepciones sobre su entorno urbano difieren notablemente respecto a la de los espacios incluyentes. En esta ocasión, se encuentran entremezcladas las relaciones positivas con las negativas. Respecto a las primeras, destaca el precio de la vivienda, generalmente más asequible, cuya valoración es compartida con los residentes de los espacios semiincluyentes. Otro elemento que aparece es la tranquilidad, algo que se puede relacionar con una visión romántica de un supuesto contacto con la naturaleza, de proximidad con el entorno natural, de unas localidades a las que se les otorga todavía un cierto aire rural.

Pero estos elementos de valoración positiva van acompañados de otros elementos de valoración negativa. Uno de ellos es la falta de diversidad de ofertas

de trabajo, servicios comerciales, de ocio y de vida social. Este hecho impide el desarrollo de las actividades cotidianas en el entorno urbano de residencia, de manera que gran parte de los quehaceres del día a día deben desarrollarse fuera. Así, la percepción de contacto con el entorno natural, de pertenencia a una pequeña comunidad local en la que todos sus miembros se conocen, no se traduce en el desarrollo de la vida cotidiana en este espacio, ni en un enriquecimiento de la vida colectiva, ni en la utilización del espacio público como lugar de encuentro y de relación entre vecinos.

Otro elemento de percepción negativa es la deficiente cobertura del transporte público de uso colectivo. Esta oferta exigua provoca que sus residentes se sientan atrapados en un entorno urbano del que no pueden salir de forma autónoma. Este hecho es percibido como un impedimento para su desarrollo personal y una forma de exclusión para participar de los bienes y de los servicios urbanos.

La exclusión del mercado de trabajo como ejemplo

La desigualdad de oportunidades laborales muestra la plasmación de las consecuencias de la exclusión del modelo de movilidad. Se toma como ejemplo el acceso al mercado de trabajo, puesto que esta actividad desempeña un papel central en la inclusión social de los individuos: les permite desarrollar su propia vida autónoma. No debe extrañar, pues, que, a menudo, se relacione el desempleo con la exclusión social (Espluga, Lemkow y Baltiérrez, 2004) y que Paugam (1996) considere la rotura con la vida laboral como una etapa inicial de la descalificación que conduce a la exclusión social.

Para los excluidos del modelo de movilidad, el punto de partida es la indisponibilidad de un vehículo propio para realizar los desplazamientos cotidianos. Esto significa que todos los individuos que se encuentran en esta situación, están en desventaja en cuanto a oportunidades laborales respecto a los que disponen de vehículo (Lucas, Grosvenor y Simpson, 2001). No obstante, más allá de este punto en común, existen notables diferencias en sus oportunidades laborales, según los espacios urbanos de residencia sean incluyentes, semiincluyentes o excluyentes.

Oportunidades laborales perdidas

Los resultados de nuestra investigación permiten considerar que es habitual que las personas que no disponen de un vehículo de forma cotidiana hayan perdido oportunidades de trabajo a lo largo de su vida laboral. Así, se observa que son los residentes en las áreas excluyentes los que más precisan del automóvil para acceder a los puestos de trabajo ante la falta de alternativas de transporte. La escasez de oferta, los horarios limitados o directamente la ausencia de transporte público imposibilitan llegar a los puestos de trabajo o volver de ellos. ¿Cómo trabajar en el sector del comercio si el último autobús con destino al área de residencia sale antes de la hora del cierre?

Pero también los puestos de trabajo localizados en áreas excluyentes, como polígonos industriales o áreas comerciales suburbanas, están fuera del alcance de los excluidos del modelo de movilidad. Conscientes de este hecho, numerosas ofertas laborales incluyen como requisito la «disponibilidad de vehículo propio». Asimismo, es frecuente que las empresas de trabajo temporal actúen de filtro en la selección de personal, marginando a aquellos individuos desmotorizados (Cebollada y Miralles, 2004).

Mercado territorialmente limitado

Se observa que las personas excluidas del modelo de movilidad tienden a centrar la búsqueda de trabajo en un territorio accesible, dado que en las áreas incluyentes la diversidad de ofertas laborales es elevada, tanto para acceder andando como en transporte público de uso colectivo.

Por el contrario, en las áreas excluyentes, la oferta laboral en el entorno es menor: la monofuncionalidad no ofrece demasiadas opciones y la pobre cobertura de transporte público dificulta el acceso a trabajos localizados fuera de este entorno (Julià, 2002). De esta manera, si no pueden organizarse estrategias dependientes, se da una especialización productiva a partir de la (pobre) oferta laboral del entorno, con independencia de la formación o preferencia de la persona afectada.

Vulnerabilidad laboral

Las dificultades de acceso al lugar de trabajo sume a los miembros excluidos del modelo de movilidad en una vulnerabilidad laboral mayor que la de sus homónimos motorizados. En ocasiones, principalmente en las áreas excluyentes, se recurre a estrategias dependientes para llegar al lugar de trabajo: algún compañero residente en el mismo entorno urbano «acompaña» a la persona desmotorizada, pero cualquier cambio que afecte a la estrategia dependiente, como enfermedad del «conductor», cambio de turno..., le hace inalcanzable el lugar de trabajo.

En otras ocasiones, a pesar del uso de estrategias autónomas, un cambio en la ubicación de la actividad económica o de residencia también puede impedir llegar y, en consecuencia, perder el trabajo.

Estrategias de riesgo

La superación de la distancia entre la residencia y el lugar de actividad provoca que, en ocasiones, las personas excluidas deban asumir estrategias de riesgo, tanto para su seguridad personal como colectiva.

Una primera estrategia consiste en la necesidad de seguir itinerarios largos e inseguros, como realizar largas caminatas, superiores a media hora, por espacios sin la infraestructura adecuada para andar. Son itinerarios que cruzan vías con tráfico denso y que discurren por arcenes y cunetas. Además, al realizarse

mayormente por espacios suburbanos faltos de control social y en horas extremas de la jornada, provocan la percepción de inseguridad y riesgo, especialmente entre las mujeres.

Una segunda estrategia, que se da principalmente entre los inmigrantes con el carné de conducir de su país de origen, es el uso del coche como conductor, a pesar de no tener la licencia legal para hacerlo en España. El establecimiento de esta estrategia de riesgo, individual y colectiva, se establece por la imposibilidad de llegar a los puestos de trabajo en transporte público y por la imposibilidad de los inmigrantes de tejer estrategias dependientes con los compañeros «autóctonos» de la sociedad de acogida.

Conclusiones

En este artículo se ha querido resaltar las implicaciones sociales del modelo de movilidad hegemónico desde una perspectiva poco investigada todavía. En estas páginas, se ha subrayado que el vehículo privado, sobre el que se sustenta el actual modelo de movilidad, no favorece los procesos de inclusión social. Asimismo, se ha señalado que la disponibilidad cotidiana de usar el coche es diferente según colectivos. Mujeres, jóvenes e inmigrantes tienen desigual acceso social a este recurso y son los grupos más afectados por estos procesos de exclusión. Esta falta de automóvil es el primer eslabón de un proceso que conduce a situaciones de exclusión más amplias, restringe el uso de la ciudad y afecta a esferas centrales de la vida personal, como es la plena participación del mercado laboral.

Las características del territorio urbano se han revelado como un elemento de suma importancia para permitir o impedir el tránsito hacia formas de expulsión más generales. Un territorio que ofrezca alternativas de accesibilidad para los miembros de los colectivos sin disponibilidad de coche, les facilitará la participación en el mercado laboral, de los servicios y de los equipamientos urbanos. En sentido contrario, los espacios sin alternativas de desplazamiento al transporte privado impedirán el acceso a todo aquello que la ciudad ofrece, lo cual, en cierto modo, negará el derecho a la ciudadanía social (Marshall y Bottomore, 1998) a quien no disponga de vehículo.

De esta forma, la planificación del territorio urbano se revela también como una herramienta necesaria para implementar políticas sociales. Para ello, debe perseguir la plena accesibilidad para garantizar la igualdad de oportunidades del conjunto de individuos, con independencia de su adscripción social y su relación con los modos de transporte.

Bibliografía

- ATM (2003). *Enquesta de mobilitat quotidiana*. Barcelona: ATM (Autoritat del Transport Metropolità).
- BLUMEN, O. (1994). «Gender differences in the journey to work». *Urban Geography*, 15, p. 223-245.

- BORJA, J. (2004) *Los derechos en la globalización y el derecho a la ciudad*. Madrid: Fundación Alternativas.
- CEBOLLADA, A. (2003). *La ciutat de l'automòbil, un model urbà excel·lent. Sabadell com a exemple*. Tesis doctoral. Bellaterra (Cerdanyola del Vallès): Universitat Autònoma de Barcelona. Departament de Geografia.
- CEBOLLADA, A.; MIRALLES, C. (2004). «Mobility and urban transport in Metropolitan Barcelona: accessibility versus exclusion». *Ethnologia Europaea*, 34:2, p. 19-29.
- COMISSION EUROPEA (2004). *Politique sociale européenne, une voice à suivre pour l'union*. Livre Blanc. Luxemburgo.
- COUNTRAS, J. (1996). *Crise urbaine et espaces sexués*. Princeton: Princeton University Press.
- DGT (2003). *Censo de conductores*. Madrid. Disponible en: <www.dgt.es>.
- DIÁZ, M. Á. (1995). «Género y estructura urbana en los países occidentales». *Anales de Geografía de la Universidad Complutense*, 15, p. 267-279.
- DUPUY, G. (2000). «Automobilités: Quelles relations à l'espace?». En: BONNET, M.; DESJEU, D. (dirs.). *Les territoires de la mobilité*. París: PUF, p. 37-51.
- ESPLUGA, J.; LEMKOW, L.; BALTIÉRREZ, J. y otros (2004). *Atur juvenil, exclusió social i salut: Recerques, experiències i accions institucionals a Espanya*. Bellaterra (Cerdanyola del Vallès): Universitat Autònoma de Barcelona.
- ESPLUGA, J. L.; CEBOLLADA, A. (2004). «La gestión de la movilidad en municipios receptores de población: Algunos intentos de incluir la participación ciudadana», en FES. *Transformaciones globales: confianza y riesgo. VIII Congreso Español de Sociología*. Alicante: Universitat d'Alacant.
- ESTEVEAN, A.; SANZ, A. (1996). *Hacia la reconversión ecológica del transporte en España*. Madrid: Los libros de la Catarata.
- FOUCHIER, V. (1997). «Densité urbaine et mobilité; que sait-on, que peut-on faire? Le cas de la région parisienne». En: ATEC. *Mobilité dans un environnement durable. Congrès international francophone*. Versailles, del 28 al 30 de enero de 1997. París: Presses de l'école nationale des Ponts et chaussées, p. 21- 45.
- GARCÍA, S. (1990). *Interacció social y animación juvenil*. Madrid: Popular.
- GINER, S. (1998). *La societat catalana*. Barcelona: Institut d'Estadística de Catalunya. Generalitat de Catalunya.
- GINER, S.; LAMO DE LAMO, E.; TORRES (eds.) (1998). *Diccionario de sociología*. Madrid: Alianza
- HALL, P. (1996). *Ciudades del mañana. Historia del urbanismo*. Barcelona: Serbal. Original en inglés: *Cities of tomorrow*, 1988.
- JULIÀ, J. (2002). «La mobilitat al segle XX». En: VERGÉS, R. (ed.). *Infraestructures de transport i territori*. Barcelona: Diputació de Barcelona i Societat Catalana d'Ordenació del Territori, p. 25-42.
- KAUFMANN, V. (2000). *Mobilité quotidienne et dynamiques urbaines: La question du report modal*. Lausana: Presses polytechniques et universitaires romandes.
- KHELLIL, M. (1997). *Sociologie de l'integration*. París: Presses Universitaires de France.
- LEMKOW, L.; TEJERO, E.; TORRABADILLA, L. (2000). *Costos biogràfics en la lluita pel benestar*. Barcelona: Mediterrània.
- LOPEZ DE LUCIO, R. (1993). *Ciudad y urbanismo a finales del siglo XX*. València: Servei de Publicacions de la Universitat de València.
- LUCAS, K.; GROSVENOR, T.; SIMPSON, R. (2001). *Transport, the environment and the social exclusion*. Layerthorpe: Joseph Rowntree Foundation.

- MARSHALL, T. H.; BOTTOMORE, T. (1998). *Ciudadanía y clase social*. Madrid: Alianza. Edició original: *Citizenship an social class*. Londres: Pluto Press, 1992.
- MAYES, D. G.; BERGHAMAN, J.; SALAIS, R. (ed.) (2001). *Social exclusion and european policy*. Cheltenham: Edward Edgar Publishing Limited.
- MIRALLES, C. (1998). «La movilidad de las mujeres en la ciudad, un análisis desde la ecología urbana». *Ecología Política*, 15 p. 123-131.
- (1998). «De la casa a la fábrica. Movilidad y transporte en la Barcelona de entreguerras 1914-1939». En: OYÓN, J. L. (ed.). *Vida obrera en la Barcelona de entreguerras*. Barcelona: Centre de Cultura Contemporània, p. 159-202.
- (dir.) (2004). *Hàbits de mobilitat de la comunitat universitària de la UAB, 2004*. Bellaterra: Àrea de Logística i Medi Ambient de la UAB.
- OFICINA TÈCNICA DEL PLA D'IGUALTAT (2001). «La aproximación metodológica en el programa Adagio: una mirada transversal para una actuación transformadora». *Transformem les mirades per transformar les polítiques. Primeres jornades. 10 i 11 de maig de 2001. Politiques d'igualtat i mainstreaming en l'Administració local: el Programa Adagio*. Barcelona: Oficina Tècnica del Pla d'Igualtat. Diputació de Barcelona.
- ORFEUIL, J. P. (2000) «La mobilité locale: toujours plus hollín et plus vite». En: *Les territoires de la mobilité*. París: PUF, p. 53-67.
- PAUGAM, S. (1996). *A New Social Contract? Poverty and Social Exclusion: A sociological View*. EUI Working Papers. European University Institute, 96/37.
- PIRMB (2003). *Transport públic i treball*. Barcelona: Beta.
- SABATÉ, A.; RODRÍGUEZ, J. M.; DÍAZ, M. Á. (1995). *Mujeres, espacio y sociedad. Hacia una geografía del género*. Madrid: Síntesis.
- SANDERSON, I. (2000). «Access to Services». En: PERCY-SMITH, J. (ed.). *Policy Responses to Social Exclusion. Towards inclusion?* Berkshire: Open University Press, p. 130-147.
- SEU (2003). *Connections; Final Report on Transport and Social Exclusion*. Londres: Social Exclusion Unit. Oficina del Primer Ministro.
- SUBIRATS, J. (dir.) (2004). *Pobresa i exclusió social: Una anàlisi de la realitat espanyola i europea*. Madrid: Fundació “la Caixa”.
- TOURAINÉ, A. (1991). «Inégalités de la Société Industrielle, Exclusion». *Espirit*, p. 169.
- UNIÓN EUROPEA (2006). «Inclusión social y lucha contra la pobreza». En: *Fichas de síntesis legislativas*. Consultado en: <<http://europa.eu>>.
- VUCHIC, V. R. (1999). *Transportation for livable cities*. New Brunswick: Center for Urban Policy Research.
- WIEL, M. (1999). *La transition urbaine o le passage de la ville pédestre á la ville motorisée*. Sprimont: Mardaga.