

LA MOBILITAT OBLIGADA A L'HOSPITALET, SEGONS EL PADRÓ DEL 1981

XAVIER ROSELLÓ I MOLINARI

Doctor enginyer industrial i llicenciat en Ciències Econòmiques

1. PRESENTACIÓ

El terme «mobilitat obligada», anomenada també «mobilitat recurrent», s'ha anat consolidant a mesura que s'ha fet palesa la necessitat de planificar el transport, tant pel que fa a les inversions com pel que fa a l'explotació.

A les aglomeracions urbanes, els problemes de les hores punta són motivats fonamentalment per aquells desplaçaments que es produeixen diàriament en un interval d'horari força estret i causat, lògicament, pels viatgers que es desplacen al treball i, en una mesura inferior, a l'estudi. Aquests dos motius, doncs, són els únics que presenten una periodicitat diària. Això els fa els responsables més directes dels problemes de transport i de trànsit. Són els constituents de la «mobilitat obligada».

Per això, en voler copsar el fenomen dels desplaçaments urbans, hom va centrar-se d'antuvi en els que eren motivats pel treball o per l'estudi, i, hores d'ara, han esdevingut els més coneguts.

Més endavant va veure's que l'adquisició de la informació sobre la mobilitat obligada podia conjuminar-se fàcilment amb les operacions padronals o censals. N'hi havia prou d'afegir, al full del padró, una o dues columnes més, on es demanava al ciutadà l'adreça de l'indret on treballava o estudiava, en el cas que ho fes, i quin mitjà o mitjans de transport feia servir per adreçar-s'hi. Aquest sistema reduïa considerablement els costos de l'operació car, gràcies a les economies d'escala que es generaven, tots els costos d'edició, distribució i recollida de formularis eren

compartits entre els diversos agents interessats en alguna de les respostes del full.

La primera experiència en aquest sentit al nostre país va tenir per escenari la província de Barcelona, durant el padró del 1975. A una proporció de la població, a més del full del padró, se li repartia un full annex que contenia les preguntes abans esmentades. D'aquesta manera va aconseguir-se una mostra prou significativa, que rondava el 20 %, dels hàbits de transport de la població activa.

L'any 1981 va repetir-se l'experiència, atès l'èxit de l'anterior. Però ara se n'amplià tant l'àmbit, que comprenia tota Catalunya, com la mostra, que es feia coincidir amb la població sencera. Fa prop d'un any que els resultats d'aquella enquesta s'han fet disponibles.

La present comunicació recull les xifres obtingudes de l'explotació de les dues enquestes, tant la del 1981, en la qual s'entra amb més profunditat, com la del 1975, que s'utilitza com a referència. En els primers capítols, la comunicació s'estén en la distribució de viatges segons els motius dels desplaçaments, mentre que els darrers es refereixen a l'anàlisi del repartiment entre modes de transport.

2. LES MAGNITUDS AGREGADES

Les primeres dades que es presenten en aquest capítol són més agregades, i es refereixen a la migració diària per motiu de treball i estudi entre el municipi de l'Hospitalet i la resta del país.

Al llarg del present capítol es farà la presentació de les xifres, seguint la disposició que segueix:

	L'Hospitalet	Exterior	Total
L'Hospitalet	Desplaçament amb origen L'Hospitalet i destinació L'Hospitalet	Desplaçament amb origen L'Hospitalet i destinació exterior	Desplaçaments amb origen L'Hospitalet i destinació qualsevol
Exterior	Desplaçament amb origen exterior i destinació L'Hospitalet	—	Desplaçaments amb origen exterior i destinació L'Hospitalet
Total	Desplaçaments amb origen qualsevol i destinació L'Hospitalet	Desplaçaments amb origen L'Hospitalet i destinació exterior	Total desplaçaments amb origen o destinació L'Hospitalet

Així, el conjunt d'actius, treballadors i estudiants, per l'any 1981 segueix la distribució següent:

Distribució dels actius

	L'Hospitalet	Exterior	Total
L'Hospitalet	88.112	65.550	153.662
Exterior	28.636	—	28.636
Total	116.748	65.550	182.298

Si hom vol considerar per separat els col·lectius de treballadors i estudiants, les xifres són les següents:

Distribució dels treballadors:

	L'Hospitalet	Exterior	Total
L'Hospitalet	30.017	55.748	85.765
Exterior	23.585	—	23.585
Total	53.602	55.748	109.350

Distribució dels estudiants:

	L'Hospitalet	Exterior	Total
L'Hospitalet	58.095	9.802	67.897
Exterior	5.051	—	5.051
Total	63.146	9.802	72.948

Es desprenen força conclusions de les xifres exposades. D'antuvi, pot afirmar-se que de la població total censada a l'Hospitalet l'any 1981, que era de 294.033 habitants, n'hi havia 153.662 que eren actius, és a dir, un 52,3 %, aproximadament la meitat. Entre aquests actius, 85.765 són treballadors i 67.897 són estudiants. En conjunt, doncs, la població total pot encabir-se en els tres següents grups socio-econòmics:

Distribució per grups socio-econòmics:

Actius	52,3 %
Treballadors	29,2 %
Estudiants	23,1 %
No actius	47,7 %
TOTAL	100 %

Tornant als 85.765 treballadors de l'Hospitalet, la taula mostra que tan sols 30.017, un 35,0 %, troben el seu lloc de treball a la mateixa ciutat. L'altre 65,0 % ha de travessar els límits municipals per atènyer la feina.

Pel que fa als llocs de treball, dels 53.602 que n'hi ha, només els

30.017 abans esmentats són ocupats per hospitalencs, és a dir un 56,0 %. Això fa que diàriament es produeixin dos fluxos en sentit contrari: Cada matí, mentre 55.748 hospitalencs surten cap al seu lloc de treball, 23.585 treballadors d'altres municipis vénen a treballar a l'Hospitalet. La suma d'aquests dos fluxos que travessen els límits, 79.333 treballadors, és dues vegades i mitja més gran que la dels treballadors que romanen dins del municipi. Sembla, doncs, clar, que el grau d'integració amb el continu metropolità és prou significatiu, per concloure'n que l'Hospitalet funciona, de fet, com un element més d'aquest conjunt, car els lligams amb la resta són més forts que la seva mateixa cohesió interna. Dit altrament, per cada quatre treballadors que viuen o treballen a l'Hospitalet, només un viu i treballa a l'Hospitalet.

Els 68.897 estudiants observen unes pautes de desplaçament molt diferents que els treballadors, com ja era de preveure. Tan sols 9.802, un 14,4 %, estudien en un municipi diferent de l'Hospitalet. Les 63.146 places escolars són ocupades en un 8,0 % pels foranis.

3. LA SEVA EVOLUCIÓ EN EL QUINQUENNI 1975-1981

També es coneixen aquestes mateixes dades anteriors per l'any 1975, la qual cosa permet d'establir comparances entre tots dos períodes. Les taules adjuntes exposen els increments o decrements relatius que han sofert les diverses magnituds, expressats com a percentatges respecte de les xifres que van tenir lloc l'any 1975. Són els següents:

Població activa: Incrementos relatius

	L'Hospitalet	Exterior	Total
L'Hospitalet	4,9 %	-14,4 %	-4,3 %
Exterior	0,7 %	-	0,7 %
Total	3,8 %	-14,4 %	-3,6 %

Treballadors: Incrementos relatius.

	L'Hospitalet	Exterior	Total
L'Hospitalet	-14,8 %	-18,7 %	-17,4 %
Exterior	- 2,8 %	-	-2,8 %
Total	- 9,9 %	-18,7 %	-14,6 %

Estudiants: Incrementos relatius

	L'Hospitalet	Exterior	Total
L'Hospitalet	19,1 %	22,6 %	19,6 %
Exterior	20,9 %	-	20,9 %
Total	19,2 %	22,6 %	19,7 %

Es palesa que, mentre tots els percentatges dels treballadors baixen, tots els dels estudiants pugen. És a dir, durant el quinquenni ha minvat el nombre de treballadors en un 17,4 %, alhora que el d'estudiants creixia en un 19,6 %. La finalitat de la present comunicació no és sociològica i, per tant, hom no s'endinsarà en aquests terrenys. Tanmateix, la consistència de totes dues tendències, l'una a la baixa i l'altra a l'alça, sembla imputable en una gran mesura a l'atur. A més d'una conseqüència òbvia, com és la disminució del nombre de treballadors, sembla que l'atur en dóna lloc a una altra d'indirecta: l'augment dels estudiants, probablement motivat pel perllongament de l'edat escolar, més que no pas per l'eixamplament del col·lectiu.

Tornant a l'anàlisi de la mobilitat, i aquest cop entrant en els detalls de la taula total, s'hi veu que el conjunt de desplaçaments obligats s'ha reduït en un 3,6 % durant l'esmentat període. Però mentre que els fluxos interns sofreixen una creixuda del 4,9 %, els hospitalenes que surten del municipi per treballar o estudiar minven en un 14,4 %. Tot s'esdevé, doncs, com si en el transcurs del quinquenni l'Hospitalet hagués augmentat lleugerament la capacitat de retenir dintre seu la seva població activa. No pot extreure's cap conclusió sobre la durabilitat d'aquesta ten-

dència, però si que pot afirmar-se que la manca de cohesió interna que s'apuntava a la fi del punt precedent, encara era més accentuada l'any 1975.

4. ELS LLIGAMS AMB L'EXTERIOR

Al capítol 2 s'ha vist que, diàriament, més de 65.000 hospitalencs, treballadors i estudiants, surten del seu municipi. On van? Això és el que s'ha tractat de reflectir a la taula annexa.

La taula suggereix els comentaris següents:

- a) De cada 5 migrants, 4 s'adreçen al municipi de Barcelona. I del 20 % restant, un 14,2 % troba la seva destinació en els diversos municipis del Baix Llobregat.
- b) El pes i la influència de Barcelona és abassegador, fins al punt que a Barcelona hi treballen i estudien més hospitalencs que treballadors al mateix Hospitalet: 52.000 enfront de 30.017.
- c) Dins de Barcelona, la Zona Franca, per la seva proximitat, n'absorbeix una bona part. Ella sola, amb més de 10.000 destinacions acull més hospitalencs que tot el Baix Llobregat.
- d) Els municipis de la Corporació Metropolitana que pertanyen al Besòs i al Vallès són pràcticament desconeguts des de l'Hospitalet. Tan sols hi va un 1,3 % de tots els migrants. És de notar que Badalona, ciutat quasi simètrica a l'Hospitalet i tercera de Catalunya en població, s'inclou en aquest paquet de ciutats virtualment ignorades.

5. L'ÚS DELS DIFERENTS MITJANS DE TRANSPORT EN ELS DESPLAÇAMENTS INTERIORS

El present capítol analitza amb quin mitjà de transport s'han realitzat els viatges que tenen l'inici i el final a l'Hospitalet. Atès que els desplaçaments intramunicipals són, en general, molt més curts en longitud i en durada que els intermunicipals, ha semblat escaient de tractar-los per separat car les xifres agregades haurien emmascarat diversos fenòmens que, altrament, queden palesos.

Pel que fa als viatges intramunicipals, objecte del present punt, és a dir, aquells que tenen tant l'origen com la destinació a l'interior de

Taula Núm. 1

Fluxos de l'Hospitalet a l'exterior

Zona de destinació	Flux		%	% acumulat
Zona Franca	10.656		16,3 %	
Resta de Barcelona	41.666		63,6 %	
Total Barcelona		52.322	79,8 %	79,8 %
Cornellà de Llobregat	1.910		2,9 %	
Esplugues de Llobregat	2.707		4,1 %	
El Prat de Llobregat	1.255		1,9 %	
Sant Boi de Llobregat	789		1,2 %	
St. Feliu Llob., St. Just Desvern, St. Joan Despí, Molins de Rei, Sta. Coloma de Cervelló, St. Vicenç dels Horts, el Papiol, Pallejà.	2.160		3,3 %	
Viladecans, St. Climent Gavà, Castelldefels	520		0,8 %	
Baix Llobregat		9.431	14,2 %	94,1 %
Montcada i Reixac, Ripollet, St. Cugat del Vallès, Cerdanyola	295		0,5 %	
St. Adrià de Besòs, Sta. Coloma de Gramenet, Badalona, Mongat, Tiana	533		0,8 %	
Resta Corporació Metropolitana		828	1,3 %	95,3 %
Resta de Catalunya		3.059	4,7 %	100 %
TOTAL		65.550	100 %	

l'Hospitalet, la distribució percentual entre mitjans de transport és com segueix:

Desplaçaments interiors. Repartiment entre mitjans

Mitjà	Nombre de desplaçaments	Percentatge	Variació percentual respecte de l'any 1975
A peu	74.453	84,6 %	+4,5 %
Transport públic	6.479	7,4 %	-5,2 %
Vehi. individual	7.100	8,0 %	+0,7 %
	88.032	100 %	0 %

En els desplaçaments interiors a la ciutat, doncs, l'ús dels mitjans mecanitzats és marginal: quasi tot es fa a peu. Cal tenir en compte que en aquest col·lectiu de 88.000 persones que ara s'examina hi ha només 30.000 treballadors i 58.000 estudiants. I encara, entre els estudiants, hi ha inclosos els escolars d'EGB, que majoritàriament assisteixen a escoles molt properes als seus domicilis. Es tracta, doncs, de desplaçaments que difícilment assoleixen el quilòmetre de longitud o el quart d'hora. Pel que fa als viatges mecanitzats, que en conjunt representen una mica més del 15 %, es reparteixen a parts sensiblement iguals entre el transport públic i el vehicle individual.

És significatiu de notar la variació que s'ha operat en l'ús dels diversos mitjans de transport des del 1975 fins al 1981. El transport públic s'ha reduït en 5,2 % respecte del total de viatges; mentre que pel 1975 representava un 12,6 % de tots els viatges interiors, el 1981 minva fins al 7,4 %, és a dir, un xic més de la meitat. La forta davallada s'explica, possiblement, per la conjunció de dos factors:

- D'una banda, la minva dels treballadors i l'augment dels estudiants fa que els desplaçaments interiors s'escurcin en longitud alhora que, qui els realitza, té un poder adquisitiu inferior.
- D'altra banda, i encara que lleument, ha crescut la taxa de motorització, que ha provocat algunes desercions del transport públic en favor del vehicle individual.

Les mateixes causes poden adduir-se per explicar l'augment de la marxa a peu, i l'inferior de l'ús del vehicle individual.

Desplaçaments interiors. Ús del transport públic

Mitjà	Nombre de desplaçaments	Percentatge	Variació percentual respecte de l'any 1975
Bus	4.729	73,0 %	-5,8 %
Metro	1.651	25,5 %	+6,4 %
Tren	99	1,5 %	+0,6 %
	6.479	100 %	0 %

També s'ha volgut entrar en el detall del transport públic, i el seu repartiment entre els tres mitjans que existeixen. Com era de preveure, l'ús de l'autobús urbà és del tot majoritari, car ell sol s'enduu un 73,0 % de tot aquest segment, però no deixa de ser sorprenent el 25,5 %, constituït per 1.651 persones, que diu utilitzar el Metro per només dins de l'Hospitalet. El Metro, doncs, amb un nombre d'estacions força limitat dins del terme municipal (Collblanc, Pubilla Cases, Can Vidalet i Can Boixeres), ha començat a desempenyar un paper en el transport públic. No s'ha inclòs en la llista l'estació de Santa Eulàlia, de la línia 1, car ella sola no pot ser utilitzada per als desplaçaments interiors.

El paper del tren, completament residual, i atès que només comprèn 99 persones, pot explicar-se parcialment per errors de resposta, de codificació i de tractament de l'enquesta.

En el quinquenni 1975-1981, dins del conjunt de la minva d'ús del transport públic, es produí un creixement relatiu del metro enfront de l'autobús urbà, probablement a causa de la prolongació de la línia 5 entre Pubilla Cases i Sant Ildefons.

6. L'ÚS DELS DIFERENTS MITJANS DE TRANSPORT EN ELS DESPLAÇAMENTS EXTERIORS

Els desplaçaments exteriors, és a dir, aquells amb un extrem dins del terme de l'Hospitalet i l'altre a l'exterior presenten, com ja era d'esperar, una distribució entre modes del tot diferent de la que s'ha vist en el punt precedent. És la que s'exposa tot seguit:

Desplaçaments exteriors. Repartiment entre mitjans

Mitjà	Nombre de desplaçaments	Percentatge	Variació percentual respecte de l'any 1975
A Peu	11.527	12,2 %	+3,5 %
Transport públic	50.156	53,3 %	-9,1 %
Vehicle individual	32.503	34,5 %	+5,6 %
	94.186	100 %	0 %

La proporció de viatges fets a peu no és, ni de bon tros, negligible com potser hom hauria pogut imaginar «a priori». Un 12,2 % ha de ser tingut en compte de totes passades, i probablement troba la seva explicació en el continu urbà que forma l'Hospitalet amb Barcelona i Esplugues i, en una mesura inferior, Cornellà de Llobregat. Collblanc per una banda i Sants per l'altra, sense solució de continuïtat, generen sens dubte viatges a peu d'una banda a l'altra. Anàlogament podria dir-se de Pubilla Cases i Can Serra, pel cantó de l'Hospitalet, i Can Vidalet pel cantó d'Esplugues.

El transport públic és qui, tanmateix, suporta més de la meitat dels desplaçaments que diàriament tenen lloc entre l'Hospitalet i l'exterior. La considerable utilització que es fa d'aquest mitjà contrasta amb els minsos percentatges que n'apareixien quan es tractava dels viatges interiors. A més, ara va per damunt del vehicle individual, mentre que aleshores anava per sota. L'explicació més plausible rau en la diferent oferta en un cas i en l'altre. Comparativament, la xarxa d'autobusos urbans, tant pel que fa al traçat de les línies com a les freqüències de pas, forneix un nivell de servei inferior en quantitat i qualitat al transport públic interurbà.

Com es distribueix la demanda d'aquest mode entre els diferents components, s'explica a la taula següent:

Desplaçaments exteriors. Ús del transport públic.

Mitjà	Nombre de desplaçaments	Percentatge	Variació percentual respecte de l'any 1975
Bus	16.576	33,1 %	-0,5 %
Metro	29.460	58,7 %	+1,8 %
Tren	4.120	8,2 %	-1,3 %
	50.156	100 %	0 %

El metro és el mitjà de transport més utilitzat en els desplaçaments interurbans, probablement a causa de la durada d'aquests desplaçaments, que el fa més idoni que no pas l'autobús.

El tren té un paper francament limitat, que no pot explicar-se pel traçat de les línies ni per la ubicació de les estacions. Així, dins del terme de l'Hospitalet, hi ha dues estacions de RENFE i dues més de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya, línia Catalans, coneguts popularment com el Carrilet. Les dites estacions, ultra ser accessibles des de molts barris, situen bé l'usuari en arribar a Barcelona. La baixa utilització, doncs, cal cercar-la en les freqüències de pas insuficients, molt per sota de l'autobús i del metro, que impedeixen l'usuari de fer-se una imatge del tren equiparable a la dels altres mitjans de transport públic.

Pot observar-se, d'altra banda, que dins del conjunt de modes públics, el guany relatiu que ha aconseguit el metro en el període 1975-1981 ha estat més en detriment del tren que no pas de l'autobús, car aquest darrer pràcticament ha mantingut la mateixa participació relativa.

7. LÍNIES DE RECERCA

Al llarg del capítol precedent s'ha fet una anàlisi més aviat lleugera del comportament de l'Hospitalet enfront de la resta de la conurbació metropolitana. En qualsevol cas, s'ha considerat el municipi com un tot.

Tanmateix, l'enquesta de mobilitat annexa al Padró és una font d'informació que la present comunicació no ha explotat sinó en una ínfima part. Així, l'Hospitalet de Llobregat està dividit en catorze zones, cada una de les quals pot assimilar-se a un barri o fins a una part d'aquest. Per manca de recursos, no s'ha pogut arribar a aital grau de detall. Resten, doncs, per respondre preguntes tals com:

- Quins són els barris més i menys autosuficients pel que fa a llocs de treball?
- Quins veïns de l'Hospitalet fan els desplaçaments més llargs per anar a treballar?
- Quines mancances presenta l'actual oferta de transport públic: metro, autobús interurbà, i, sobretot, autobús urbà?
- Què pot esperar-se del tren si se'l sap presentar al ciutadà com un mitjà capaç de satisfer la demanda de mobilitat obligada?
- Les inauguracions de metro previstes, en quina mesura resoldran problemes i en quina mesura no?
- Quina seria la xarxa d'autobusos urbans més adequada per a l'Hospitalet?

- Cal ampliar la xarxa viària per interconnectar alguns barris i quins són aquests?

L'enquesta sobre mobilitat obligada és capaç de respondre, o, si més no, de trobar bones aproximacions a les preguntes suara plantejades. Només cal saber-hi aprofundir.

AGRAÏMENTS

A la Direcció General de Transports, del Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya, per haver fornit la informació de base.