

# Contribuye la proximidad a atenuar las diferencias sociales derivadas del transporte? Un estudio para la ciudad de Barcelona (España)

Grupo de trabajo: 08. Desigualdad, vulnerabilidad y exclusión social

AUTOR 1: Oriol Marquet Sardà

Email: oriol.marquet@uab.cat

AUTOR 2: Carme Miralles-Guasch

Email: carme.miralles@uab.cat

Universidad Autónoma de Barcelona (UAB), Departamento de geografía

Los efectos que el sistema de transporte tiene sobre el medioambiente y las condiciones de vida de los ciudadanos son un tema de máximo interés en un mundo crecientemente urbano. Yendo más allá de los efectos medioambientales, las nuevas tendencias en geografía del transporte reconocen el efecto potencialmente segregador que conlleva el actual sistema de movilidad (Hine, 2003).

Levitas et al. (2007) definen la exclusión social como *la falta o la negación de recursos, derechos, bienes o servicios, así como la incapacidad de participar en relaciones y actividades normales que están a disposición de la mayoría de la sociedad, ya sea en ámbitos económicos, sociales culturales o políticos*. Y para realizar todo este conjunto de actividades se requiere de políticas de transporte inclusivas. De esta forma, y aún teniendo en cuenta que la exclusión social es el final de un proceso en que participan muchos factores, el transporte puede jugar un papel importante en el grado de inclusión/exclusión de algunos grupos sociales. Aquellos sin acceso al sistema de transporte hegemónico se encuentran en una situación de desventaja, al no poder acceder con la misma facilidad a servicios o empleos. (Banister y Hall, 1981; Lucas, 2012).

Una de las soluciones propuestas, a éste y otros problemas derivados del actual sistema de transporte, ha sido la de racionalizar la ciudad, incrementando sus densidades su carácter compacto así como su accesibilidad. Con el objetivo de aumentar el uso de los medios de transporte más utilizables para la población: los no motorizados y los públicos. El principio de proximidad urbana se halla en el centro del discurso de este modelo de ciudad, puesto que se asume que, en un entorno denso con mixticidad de usos y con una alta oferta de servicios, las diferencias sociales derivadas del transporte se reducen (Banister, 2011).

Esta ponencia propone analizar los desplazamientos de proximidad en una ciudad compacta como Barcelona (España). El objetivo es testear la hipótesis de que la proximidad diluye las diferencias sociales provocadas por el transporte. Para hacerlo se recurre a la Encuesta de Movilidad Cuotidiana 2006, una extensa encuesta de movilidad con más de 27.000 encuestas localizadas en la ciudad de Barcelona, que permite un análisis suficiente como para poder observar los comportamientos dentro del ámbito de proximidad de diferentes grupos sociales.

Nuestra concepción de proximidad va más allá de la distancia topológica entre dos puntos, al incorporar el tiempo de desplazamiento como identificador de aquellos trayectos cotidianos que tienen lugar dentro de la escala local. Así, un desplazamiento de proximidad es definido por ser un trayecto con una duración igual o menor a los 10 minutos y que ha sido hecho mediante un medio no motorizado (Miralles y Marquet, 2012). Este tipo de desplazamientos recorren una distancia máxima de 600 metros adecuándose por tanto a la idea de escala local y proximidad.

A partir de esta definición básica de desplazamiento de proximidad, el estudio analiza como los diferentes grupos sociales, detallados por variables como género, edad, acceso al coche u ocupación, hacen uso de esta escala de proximidad.

## **Bibliografía:**

Banister, D. (2011). The trilogy of distance, speed and time. *Journal of Transport Geography*, 19(4), 950-959.

Banister, D., Hall, P., (1981). *Transport and public policy planning*. Mansell., London.

- Hine, J., (2003). Social exclusion and transport systems. *Transport Policy* 10, 263.
- Levitas, R., Pantazis, C., Fahmy, E., Gordon, D., Lloyd, E., Patsios, D., (2007). *The multi-dimensional analysis of social exclusion* Department of Sociology and School for Social Policy, Townsend Centre for the International Study of Poverty and Bristol Institute for Public Affairs. University of Bristol, Bristol.
- Lucas, K., (2012) Transport and social exclusion: Where are we now? *Transport Policy* 20, 105-113.
- Miralles-Guasch, C., Marquet, O. (2012) Microdesplazamientos, expresión de la ciudad compacta. Barcelona como ejemplo. en Carballa, A. M., Royé. D., Vila Vazquez, J.I. *Las ciudades y el sistema urbano, reflexiones en tiempos de crisis*. Galicia Norte de Portugal p.37-50.