

El viatge de les paraules

Alfonso Sanz Alduán

Gea 21

O bé les paraules del viatge. De vegades convé aturar-se a reflexionar sobre la manera com anomenem les coses i sobre la identitat dels conceptes que donem per sabuts, els que utilitzem tan sovint que ens semblen obvis. És bo repensar les paraules, sobretot si tenim en compte fins a quin punt ens condicionen i ens lliguen, i sovint ni ens n'adonem.

No és que sigui una tasca fàcil. Cada paraula que articula el nostre pensament ens porta a un o diversos conceptes que l'emmarquen i l'expliquen. Cada paraula conté una història del pensament col·lectiu que evoluciona amb l'ús i amb la variació del context en què s'utilitza.

Seguir el viatge d'una paraula des del seu l'origen fins al destí provisional actual ens permet conèixer millor la manera com condiciona el nostre pensament i, per tant, la nostra acció. Les paraules no són neutrals en l'acció política, sinó que contenen ideologia, idees inscrites.

En aquestes pàgines vull fer una modesta excursió sobre tres termes que utilitzem amb freqüència en l'anomenat camp de la «mobilitat», però adverteixo que serà un recorregut poc erudit i de baix rigor històric o etimològic. En descàrrec meu, he de dir que la Real Academia Española va iniciar el mes passat el primer diccionari històric, una tasca titànica que, en el millor dels casos, s'acabarà d'aquí a quinze anys, quan s'acabin d'investigar les mutacions de 150.000 paraules que componen la llengua espanyola.

La breu excursió que proposo pot ajudar a comprendre quins canvis s'estan produint en el paisatge de la «mobilitat» i en la manera de fer front als problemes de «mobilitat», i quines paraules faciliten o llasten la transformació que exigeix la crisi actual d'aquesta activitat humana.

Mobilitat: alguna cosa més que trànsit

Convé fer una primera parada en el concepte de «mobilitat». En el *Diccionario de la Real Academia de la Lengua Española* la paraula «*movilidad*» apareix amb el significat de «qualitat de movable», és a dir, que té la qualitat de poder-se moure. En altres diccionaris apareix com a substantiu femení que indica la capacitat de poder-se moure.¹

Aquesta brevetat amb què es defineix acadèmicament contrasta amb l'expansió dels usos i significats que té. Des de la mobilitat laboral, que afecta els canvis en la localització dels llocs de treball, fins a la mobilitat com a sistema de desplaçaments, la paraula viatja amb rapidesa cap a un nou estatus semàntic.

Fa més de trenta anys que els tècnics del transport i l'urbanisme utilitzen el concepte de mobilitat a l'Estat espanyol, sobretot en l'àmbit urbà,² però poques vegades

¹ Clave. *Diccionario de uso del español actual*. Madrid: Ediciones SM, 1997.

² El 1972 el Col·legi Oficial d'Arquitectes de Catalunya i Balears va publicar a Barcelona una recopilació d'articles amb el títol *Movilidad urbana*.

Fa més de trenta anys que els tècnics del transport i l'urbanisme utilitzen el concepte de mobilitat a l'Estat espanyol, sobretot en l'àmbit urbà, però poques vegades se n'ha precisat el significat o la relació amb altres paraules com *transport*, *trànsit* o *circulació*

se n'ha precisat el significat o la relació amb altres paraules com *transport*, *trànsit* o *circulació*. Una part de les llavors del seu ús actual es va sembrar en el desenvolupament de les enquestes domiciliàries d'origen-destinació, que primer van ser enquestes de «transport» i després s'han conegut amb el nom d'enquestes de «mobilitat».³

Però ha estat aquests darrers anys que el concepte ha desbordat l'esfera tècnica i s'ha començat a incorporar al vocabulari dels agents socials i econòmics i, fins i tot, a la pràctica quotidiana, com a ampliació dels conceptes de *trànsit*, *circulació* i *transport* utilitzats anteriorment. Les regidories de trànsit o circulació d'alguns ajuntaments o els departaments de transports d'algunes administracions han donat pas a regidories de mobilitat o departaments de mobilitat i s'ha aprovat fins i tot la Llei de mobilitat, d'àmbit autonòmic.⁴

És evident que, en molts casos, només es tracta d'un canvi nominal que no suposa encara una transformació substancial dels enfocaments, les metodologies i l'estructura organitzativa de l'administració. Però també és evident que facilita aquesta transformació imprescindible per fer front als reptes ambientals i socials que susciten els desplaçaments de persones, vehicles i mercaderies, ja que la mobilitat no és res més que aquest sistema de desplaçaments. Tal com ara pretenc demostrar, el canvi del trànsit a la mobilitat té una profunda càrrega tècnica, social i política els resultats de la qual es podran observar sobretot a mitjà i llarg termini.

La diferenciació essencial entre trànsit i mobilitat és que el segon concepte amplia l'objecte d'estudi que tenia el primer. L'objecte d'estudi del trànsit era bàsicament la circulació de vehicles motoritzats; per contra, la mobilitat tracta del moviment de persones i mercaderies sense la jerarquia implícita del motor. Així emergeixen amb molta més força en l'anàlisi i en les proposicions les necessitats dels vianants, dels usuaris del transport col·lectiu o dels ciclistes.

Un tècnic de mobilitat, un enginyer de mobilitat, un regidor de mobilitat ja no han d'orientar la seva feina de la mateixa manera que ho feien i ho segueixen fent els enginyers de trànsit o els regidors de trànsit; ja no ha de «resoldre» els problemes de la circulació de vehicles, sinó que ha de garantir unes condicions adequades de mobi-



Anna Cabré

Els vianants també són mobilitat.

³ Les primeres enquestes domiciliàries origen-destinació dutes a terme a l'Estat espanyol, les de Barcelona i Madrid de 1974, no van utilitzar el terme *mobilitat*, però sí que es va utilitzar en l'explotació de la segona enquesta, duta a terme a Madrid el 1981, els resultats principals de la qual es van publicar sota l'expressiu títol de *Movilidad metropolitana* (Comissió de Planejament i Coordinació de l'Àrea Metropolitana de Madrid. Ministeri d'Obres Públiques i Urbanisme. Madrid, 1982).

⁴ Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat. Generalitat de Catalunya.

La incorporació de la perspectiva de gènere a l'anàlisi dels desplaçaments, acollida encara amb incomoditat i resistència per part d'alguns, restitueix normalitat al fet evident que les dones i els homes tenim un patró de mobilitat diferent

litat de les persones i les mercaderies, d'acord amb els criteris ambientals, socials i econòmics que s'estableixin.

I amb l'objecte d'estudi, el que aporta la mobilitat és un canvi radical del subjecte d'estudi. Els conductors dels vehicles són una part de la disciplina, però sobretot es revelen les necessitats diferencials d'una multitud de subjectes de la mobilitat. L'edat, el sexe, la classe social, el grup ètnic, la condició física o psíquica determinen problemes i solucions diverses que abans quedaven submergides sota el patró de mobilitat d'un conductor estàndard, o pretesament estàndard.

La mirada a través del parabrisa que caracteritza l'anàlisi del trànsit es transforma en una mirada múltiple i diversa. La incorporació de la perspectiva de gènere a l'anàlisi dels desplaçaments, acollida encara amb incomoditat i resistència per part d'alguns, restitueix normalitat al fet evident que les dones i els homes tenim un patró de mobilitat diferent.

També és «revolucionària», en termes metodològics i propositius, la incorporació de la mirada dels nens i nenes a la mobilitat. Atendre les necessitats de desplaçament autònom dels nens i nenes suposa reformar tots i cadascun dels supòsits en què es basa la construcció tradicional de l'enginyeria del trànsit. Una transformació que tindrà tanta o més repercussió que la que va tenir la sortida a l'escena pública, en les darreres dècades, de les persones amb discapacitats.

Dones, nens, gent gran, gent amb discapacitats, immigrants de cultures diverses, passatgers d'automòbils, etc. configuren un univers d'estudi i de demandes de mobilitat molt més ampli i divers que el que tradicionalment tenen en compte els estudis de trànsit.

Però l'evolució necessària de la disciplina no es queda en la definició d'un nou objecte i d'un nou subjecte d'estudi, sinó que es tradueix també en una ampliació dels mètodes d'anàlisi. Sembla obvi que, si han canviat l'objecte i el subjecte, calen nous instruments d'anàlisi i recopilació de dades. Per exemple, la mobilitat infantil no es pot analitzar exclusivament mitjançant els desplaçaments que fan els nens i nenes, sinó que cal tenir en compte la percepció del perill i del risc que tenen tant ells com els seus pares o tutors, que és determinant, i per tant calen mètodes que permetin analitzar aquestes percepcions del risc.

Instruments i indicadors nous que, sovint, topen amb l'aparell conceptual de la planificació del trànsit i del transport, ja que, malauradament per a alguns, no responen a metàfores de la física com passa amb les teories del trànsit com a flux, sinó a coneixements vinculats a disciplines tan poc «enginyeroses» com la psicologia o la sociologia.

Finalment, un quart pla que es modifica amb el pas del trànsit a la mobilitat és el dels procediments d'intervenció, és a dir, les eines dels ciutadans, els tècnics i els polítics per establir polítiques de mobilitat. Enfront del monocultiu de les solucions basades en noves infraestructures i en l'oferta de més serveis i millors, que es desprèn de la perspectiva del trànsit, la mobilitat estén el seu instrumental de mesures sobretot cap al camp de la gestió de la demanda, és a dir, cap a la consideració que els desplaçaments (nombre i característiques) també són el resultat d'ordenació de les activitats, la regulació, les mentalitats i la gestió d'allò que és escàs.

Els plans d'empresa i els programes de camí escolar, que exploren solucions alternatives als desplaçaments quotidians, són exemples d'aquest nou enfocament en el tractament dels problemes de mobilitat. I també ho haurien de ser, des d'un punt de vista més global, els plans de mobilitat urbans, la metodologia dels quals hauria d'ampliar les mesures i les polítiques que porten a terme les administracions públiques amb relació a les que presentaven els estudis de trànsit clàssics.

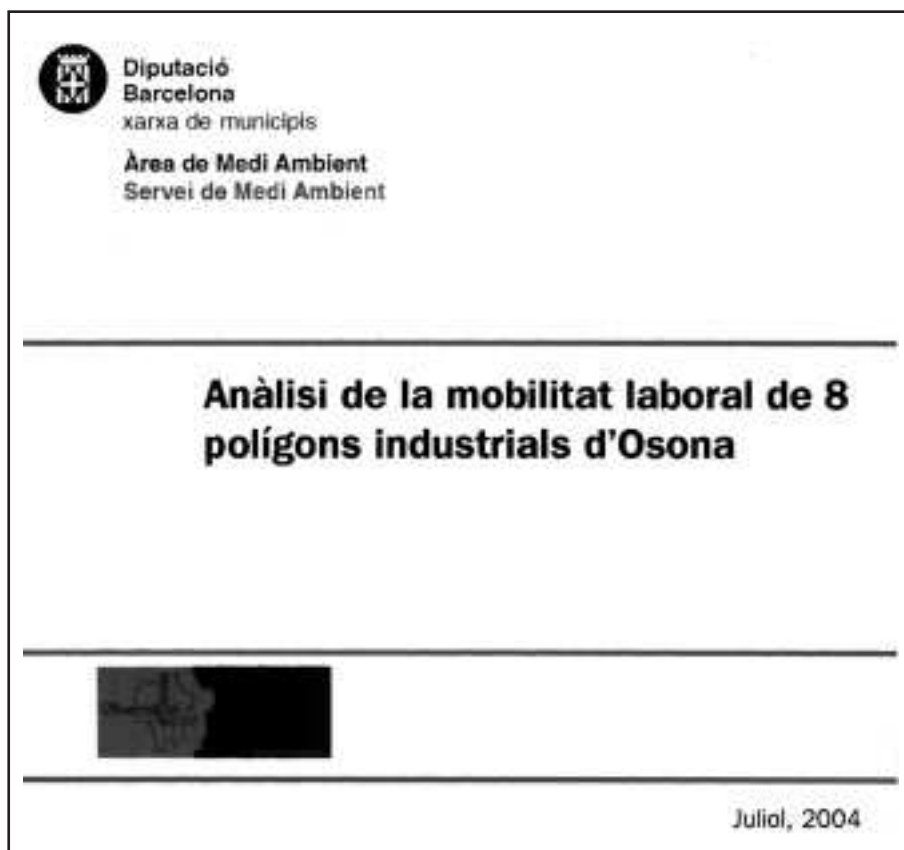
Els plans d'empresa i els programes de camí escolar, que exploren solucions alternatives als desplaçaments quotidians, són exemples d'aquest nou enfocament en el tractament dels problemes de mobilitat

Mobilitat obligada: un terme que cal desterrar

Tota aquesta reflexió sobre el bastiment que ha de sostenir la introducció del concepte de mobilitat és útil per entendre el paisatge de la segona parada d'aquesta excursió terminològica: el concepte de «mobilitat obligada».

Des dels anys noranta s'ha estès en l'argot professional del transport aquest con-

Són «obligats» tant els desplaçaments a la feina o a l'escola com els que fem per anar a comprar, al metge o acompanyar els nens i nenes a l'escola



Hi ha mesures no infraestructurals, com els plans, que també són mobilitat.

cepte que designa el conjunt de desplaçaments motivats per la feina o els estudis i que es fan en una ciutat o en qualsevol altre àmbit espacial.

Es podria argumentar que és un terme instrumental, útil per descriure fenòmens i problemes particulars de la mobilitat, i que no pressuposa entrebancs o inconvenients. Malgrat això, no se'n fa un ús tan neutral o innocent. La mobilitat obligada és poc coherent amb el seu propi contingut semàntic i, tal com comprovarem més endavant, dóna protagonisme a aquesta part minoritària dels viatges diaris.

Són «obligats» tant els desplaçaments a la feina o a l'escola com els que fem per anar a comprar, al metge o acompanyar els nens i nenes a l'escola. A més, si el que es vol indicar és que són desplaçaments recurrents, que es fan sistemàticament tots els dies feiners de la setmana, l'univers reflectit estadísticament amb els viatges de feines i d'estudi tampoc no és unívoc: ni hi són tots, ni deixen de ser-hi. Ni tots els viatges a la feina i a estudiar es fan concentradament en el temps o són recurrents, ni tots els que generen altres motius són esporàdics i aliens a les hores punta.

Per demostrar quin és el veritable pes dels viatges motivats per la feina i pels estudis cal assenyalar, prèviament, que la metodologia de recollida de dades generalment tendeix a aquests desplaçaments. Entre els viatgers hi segueix havent classes; uns són de primera i els altres fan de polissons i no consten en el registre estadístic dels viatges. De fet, en l'esquema metodològic de molts estudis i enquestes de mobilitat hi ha viatges que no es reconeixen i viatgers que no existeixen.

Per exemple, els nens i nenes menors de 12, de 6, de 4 o de qualsevol altre nombre arbitrari d'anys no s'inclouen en els recomptes de moltes enquestes.⁵ D'aquesta manera no només es perd bona part de la coherència comparativa entre enquestes, sinó també una font molt rica d'informació.

Per fer-nos una idea de la importància d'aquest grup d'edat podem esmentar els resultats d'una enquesta domiciliària duta a terme a Menorca durant el 2004, en què

⁵ De cinc anys en les enquestes franceses segons el model normalitzat pel CERTU.

Per exemple, en l'enquesta nacional dels Estats Units de 2001 es van incloure per primera vegada els viatges dels ciutadans d'entre 0 i 4 anys. I també per primera vegada es va procurar reflectir minuciosament i amb precisió els viatges a peu



Anna Cabré

Desplaçament per anar a comprar: un altre tipus de mobilitat no prevista.

els menors de 12 anys, que s'havien exclòs de l'enquesta de l'any 2000, fan més d'un 13% del total de viatges diaris a l'illa. A més, la seva taxa de desplaçaments per persona i dia és fins i tot superior a la mitjana de tots els grups d'edat.⁶

Conèixer aspectes qualitius d'aquests viatges també reforça l'interès per no excloure'ls. Així, en la mateixa enquesta de Menorca es va registrar que el 45% dels desplaçaments de nens i nenes menors de 12 anys eren com a passatgers d'automòbil, cosa que descriu dramàticament una situació de doble dependència o dependència creuada entre els nens i els adults que els porten amb cotxe.

Aquesta tendència antiinfantil s'ha començat a corregir en els darrers anys també en altres països. Per exemple, en l'enquesta nacional dels Estats Units de 2001 es van incloure per primera vegada els viatges dels ciutadans d'entre 0 i 4 anys.⁷ I també per primera vegada es va procurar reflectir minuciosament i amb precisió els viatges a peu.

No només s'exclouen de moltes enquestes els viatges infantils, sinó també bona part dels que es fan a peu, amb el criteri també arbitrari que duren menys de cinc o deu minuts i que no tenen com a propòsit final arribar a la feina o a l'escola.⁸ Aquesta exclusió suposa eradicar de la «fotografia» de la mobilitat una part molt considerable dels desplaçaments, precisament els que generen l'agitació local dels barris i estableixen el pols de l'espai públic.

Per fer-nos una idea del que suposa aquesta exclusió podem recordar que una persona que camina a una velocitat normal de 4,5 km/hora té un radi d'acció de 750 metres en deu minuts, és a dir, que pot accedir a qualsevol punt del seu barri i dels límits en aquest període. S'ha estimat que dues tercers parts dels desplaçaments a peu a l'Estat espanyol tenen aquesta durada.⁹

Amb tots aquests biaixos metodològics es reforça la preponderància d'un tipus de desplaçaments en detriment de la visió conjunta de la mobilitat, fins al punt que de

⁶ Fan una mitjana de 3,81 viatges/dia, mentre que la mitjana de tota la població és de 3,63 viatges/dia. *Mobilitat a Menorca: dades per a la reflexió. Explotació primària de les dades de l'Enquesta de Mobilitat Menorca 2004*. Menorca: OBSAM, Institut Menorquí d'Estudis, 2005.

⁷ Vegeu P. S. Hue, T. R. Reuscher. *Summary of Travel Trends. 2001 National Household Travel Survey*. Federal Highway Administration. US Department of Transportation, 2004.

⁸ L'única enquesta nacional duta a terme a l'Estat espanyol exclou els viatges a peu de menys de deu minuts. *Encuesta de Movilidad de las Personas Residentes en España. MOVILIA 2000*. Madrid: D. G. de Programació Econòmica. Ministeri de Foment, 2004.

⁹ Vegeu l'article d'A. Sanz «Pasos adelante. Ideas para recuperar el protagonismo del peatón en la movilidad» dins *Ingeniería y Territorio. Revista del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos*, núm. 69. Barcelona, 2004.

Utilitzar el terme *mobilitat obligada* com a categoria analítica suposa desaprofitar les virtuts del concepte de mobilitat que hem exposat abans, i retornar a l'estretor de mires del «trànsit»

vegades es fan visibles només aquests viatges. És el cas de les dades dels censos de població i habitatges de l'Institut Nacional d'Estadística, que només recullen els desplaçaments a la feina i d'estudis dels majors de 16 anys.¹⁰

Malgrat això, tal com hem dit més amunt, si es fa un recompte exhaustiu dels desplaçaments diaris, les proporcions de viatges amb motiu escolar o laboral se situen entre el 25 i el 40%, en funció de factors com l'ocupació i l'estructura per edats de la població.¹¹

Es pot argumentar que són els viatges més llargs i pertorbadors, els que generalment es fan amb el cotxe privat o els que generen les puntes horàries més conflictives, però és poc rigorós posar tothom dins el mateix sac, ja que els desplaçaments per motius de feina o d'estudis no són homogenis amb relació a la longitud del trajecte, al mode de transport o a l'horari.

En definitiva, podem dir que utilitzar el terme *mobilitat obligada* com a categoria analítica suposa desaprofitar les virtuts del concepte de mobilitat que hem exposat abans, i retornar a l'estretor de mires del «trànsit»: redueix l'objecte d'estudi, menys-té determinats subjectes de la mobilitat, aplica mètodes d'anàlisi que sobrevaloren alguns viatges i prepara solucions adreçades exclusivament a determinats usuaris o modes de transport.

Mobilitat sostenible: un concepte de moda que encara pot ser útil

Una darrera parada en el concepte de mobilitat sostenible pot servir per arrodonir aquesta excursió terminològica. Es tracta d'una estació que s'ha envellit ràpidament, tant perquè s'ha convertit en un concepte políticament correcte al qual tots els agents i les institucions socials, econòmiques i polítiques apel·len, com per les dificultats de precisar-ne el significat.

Des dels fabricants de cotxes i venedors de benzina fins als grups ecologistes, passant pels tècnics i polítics, tots utilitzen o utilitzem el terme com a afegit d'un discurs que en realitat presenta diferències enormes pel que fa a les propostes concretes.

Per a uns, la mobilitat sostenible consisteix que el tràfec de persones i mercaderies segueixi augmentant indefinidament, això sí, aprofitant al màxim els recursos energètics i materials necessaris i reduint-ne els impactes. Per als altres, en canvi, la mobilitat sostenible representa la necessitat de fer una reflexió sobre els límits de la nostra mobilitat, sobre els límits de les demandes de desplaçar-nos i desplaçar béns d'un lloc a l'altre, d'una punta a l'altra del planeta o d'un extrem a l'altre de la ciutat.

En l'àmbit de la planificació i del treball dels tècnics de la matèria, l'adjectiu *sostenible* també hauria de remodelar part de l'estructura de la disciplina, tal com he explicat més amunt amb relació al pas del trànsit a la mobilitat. Des del nostre punt de vista, la sostenibilitat obliga a reformular l'objecte d'estudi, els mètodes i els instruments d'anàlisi i les eines d'intervenció.

Pel que fa a l'objecte d'estudi, la sostenibilitat amplia l'angle de visió dels problemes de la mobilitat, i fa èmfasi en la relació dels desplaçaments i les seves conseqüències ambientals, tant les de caràcter més local (contaminació de l'aire, soroll,

¹⁰ En les enquestes de la regió metropolitana de Barcelona la consideració de la mobilitat s'estén als viatges laborals, per comprar i els d'oci. Carme Miralles i Àngel Cebollada, «Mobilitat laboral, per compres i lleure». *Enquesta de la regió de Barcelona 2000. Condicions de vida i hàbits de la població. Informe general*. Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona.

¹¹ La xifra inferior es reflecteix en les enquestes nacionals britàniques, en què els «*compulsory trips*» (*work, business and education*) representen una quarta part del total, com es diu a la pàgina 24 de *Focus on personal travel. 2005 Edition* (Regne Unit, Department of Transport, 2005). En les enquestes de les aglomeracions franceses, els viatges motivats per la feina i els estudis varien entre el 30 i el 40%: 31,6% a Bordeus, 38,9% a Tolosa (font: *Quelle est la mobilité quotidienne des personnes dans les agglomérations?*. Lió: CERTU, 2004). En l'enquesta domiciliaria de Menorca, la suma de viatges per motius laborals (26,60%) i d'estudis (13,65%) és aproximadament el 40% del total (font: *Mobilitat a Menorca: dades per a la reflexió. Explotació primària de les dades de l'Enquesta de Mobilitat Menorca 2004*. Menorca: OBSAM, Institut Menorquí d'Estudis, 2005).

La mobilitat sostenible s'ha de caracteritzar per la integració de processos de participació social en què es pugui escoltar la veu de tots, fins i tot la dels que normalment no estan ben representats en l'«opinió pública», com els nens i nenes o la gent gran



Agencia EFE

Problemes ambientals globals. El canvi climàtic també té a veure amb la mobilitat.

ocupació de sòl fèrtil, fragmentació del territori, etc.) com les de tipus global (canvi climàtic, biodiversitat, esgotament de recursos, etc.). Però, com sabem, la sostenibilitat no és només ambiental sinó també social i, consegüentment, obliga a considerar també les conseqüències socials del patró de desplaçaments: salut, convivència, autonomia dels diversos grups socials, etc.

Un cop hem admès aquesta expansió de les preocupacions vinculades a la mobilitat, és evident que també calen nous mètodes per integrar la informació ambiental i social dins l'estructura dels viatges. No es tracta d'afegir nous capítols decoratius, amb dades i anàlisis ambientals i socials, als plans de trànsit convencionals, sinó de desenvolupar metodologies que facilitin la comprensió del fenomen ambiental i social de la mobilitat. Els plans de mobilitat sostenible han de ser, per tant, documents concebuts des d'una perspectiva radicalment nova.



Antoni Paris

Sense espai públic es redueix el contacte veïnal i la socialització.

En aquest mateix sentit, la sostenibilitat té una exigència innovadora amb relació al subjecte d'estudi. No només es tracta d'acollir les necessitats del conjunt de la població, sinó que també cal escoltar-ne la veu. La mobilitat sostenible s'ha de caracteritzar per la integració de processos de participació social en què es pugui escoltar la veu de tots, fins i tot la dels que normalment no estan ben representats en l'«opinió pública», com els nens i nenes o la gent gran.

Per tant, la participació en els plans de mobilitat sostenible no ha de ser un nou capítol decoratiu per afegir als documents que exigeixen les administracions, sinó un element que modifiqui els procediments i les fases de treball. I podem dir el mateix de les mesures que sorgeixin del capítol de propostes, que només es podran posar en funcionament mitjançant els mecanismes corresponents d'informació i sensibilització social.

Com a conclusió, tal com està passant amb la nova cultura de l'aigua, cal una nova cultura de la mobilitat capaç de fer front als nous reptes socials i ambientals. En aquesta nova cultura, els conceptes i termes també tenen un paper significatiu, per això cal aprofitar-los en la direcció del canvi i evitar la temptació i la comoditat de seguir fent el mateix amb paraules diferents.