

El viatge al treball a Barcelona i entorn⁽¹⁾

*Isabel Clos i Costa**

Résumé / Abstract / Resumen

Le trajet domicile-travail représente une partie très importante de la mobilité urbaine quotidienne: ses traits principaux dépendent des individualités de chaque ouvrier ou ouvrière et de la distribution spatiale des différentes activités urbaines (résidence, travail, services, loisirs). La distance parcourue, le temps investi et le moyen de transport utilisé pour le déplacement domicile-travail s'établissent en fonction du sexe par des raisons qui ne sont pas encore suffisamment claires.

Cet article analyse le trajet domicile-travail dans la Conurbation de Barcelone à partir des données extraites d'une enquête familiale faite en 1981. De la même façon qu'en d'autres aires métropolitaines de pays développés, les hommes ont des trajets domicile-travail plus longs que les femmes, et celles-ci font la plupart de leurs trajets à pied ou en moyens de transport publics. Le niveau de responsabilités familiales est, comme il a été prouvé en d'autres études, un élément qui contribue à expliquer que le taux d'incorporation féminine à la force de travail soit inférieur au masculin. Mais on ne peut pas tirer de conclusions sur une possible relation entre responsabilités familiales et le fait que le trajet domicile-travail soit plus court pour les femmes que pour les hommes.

* Llicenciada en geografia, Dpt. de Geografia, Universitat Autònoma de Barcelona.

(1) Aquest article recull els aspectes més destacats de la meua tesi de Master **The Journey to Work in the Conurbation of Barcelona**, presentada a Clark University (Worcester, Massachusetts, USA) l'octubre del 1985. Vull agrair molt sincerament l'ajuda i el suport de la Dra. **Susan Hanson** i del Departament de Geografia de la citada universitat.

The journey to work represents a very important part of daily urban mobility; it depends on both personal characteristics of every worker and spatial distribution of urban activities such as housing, work, services, and leisure. Distance, time, and mode of transportation involved in the trip from home to work differs according to sex, but the reasons for such differences are not yet clear.

Based on data drawn from a home interview conducted in 1981, this article analyses the journey to work in the Conurbation of Barcelona. Similarly to other metropolitan areas in developed countries, women have shorter worktrips and rely more than men on the use of public transit and on foot modes of transportation. The level of household responsibilities is, as shown in previous research, a reason for women's smaller participation in the paid labor force. However, there is no conclusive answer supporting any relationship between household responsibilities and women's shorter worktrips.

* * *

El viaje al trabajo representa una parte muy importante de la movilidad urbana diaria; sus características dependen tanto de las peculiaridades individuales de cada trabajador o trabajadora como de la distribución espacial de las actividades urbanas (residencia, trabajo, ocio, servicios). Distancia recorrida, tiempo invertido y medio de transporte utilizado en el desplazamiento casa-lugar de trabajo varían en función del sexo por razones todavía poco claras. Este artículo analiza el viaje al trabajo en la Conurbación de Barcelona a partir de los datos de una encuesta familiar realizada en 1981. Como en otras áreas metropolitanas del mundo desarrollado, los hombres emprenden viajes al trabajo más largos que las mujeres, a la vez que éstas realizan los viajes mayormente a pie o en transporte público. El nivel de responsabilidades domésticas es, como se ha demostrado en otros estudios, una razón para la menor incorporación de la mujer al trabajo fuera de casa. No obstante, no se demuestra que haya ninguna relación entre responsabilidades familiares y la menor separación casa-lugar de trabajo para las mujeres.

Introducció

El viatge al treball és un dels elements més importants per comprendre la mobilitat de la població en una àrea urbana, ja que representa una gran part dels desplaçaments totals que s'hi fan i perquè té caràcter de mobilitat obligada. Diversos estudis han demostrat que hi ha diferències substancials de comportament en el viatge al treball en funció del sexe, però les raons d'aquestes diferències encara no són clares. Per trobar les causes que poden explicar perquè el viatge al treball és més curt per a les dones, s'han estudiat les seves característiques (distància, temps i mitjà de transport) a la llum de diverses variables socio-demogràfiques i espacials: ingressos per-

sonals, mobilitat, característiques de la força de treball, responsabilitats domèstiques i distribució espacial de l'ocupació versus la residència.

L'objectiu d'aquest article és analitzar el viatge al treball a Barcelona i uns quants municipis del seu entorn i relacionar les diferències que puguin sorgir en funció del sexe amb algunes de les variables esmentades més amunt. Per raons d'espai i de disponibilitat de dades, aquestes variables es limitaran a dues: la mobilitat i les responsabilitats domèstiques, que, d'altra banda, són les que han estat citades més sovint com a causa de diferències entre homes i dones en el seu viatge al treball. Tenint en compte que la segregació ocupacional és un fet molt present en les societats desenvolupades modernes, les diferències de comportament en la mobilitat per motius laborals poden tenir importants conseqüències en els plantejaments de planificació de l'ocupació. Si, d'una banda, variables com les responsabilitats domèstiques i la mobilitat fan que les dones hagin de treballar més a prop de casa que els homes i, d'altra banda, es vol que tots els treballadors en potència (homes i dones) tinguin les mateixes oportunitats d'accedir a una feina pagada, aleshores la distribució de llocs de treball adients per homes i per dones no pot ser la mateixa. Les feines «femenines» (que progressivament han d'anar augmentant en nombre i en varietat) han d'estar localitzades de forma més propera a les àrees de residència.

Antecedents

La mobilitat urbana relacionada amb el treball ha estat àmpliament estudiada en els països desenvolupats i sempre s'ha arribat a una mateixa conclusió: el viatge al treball és significativament diferent per a homes i per a dones, sigui quina sigui la variable escollida per caracteritzar-lo: la distància, el temps o el mitjà de transport. Diversos treballs han demostrat que el sexe és una variable socio-demogràfica explicativa de les diferències que s'observen en els models de desplaçament en general (PAS, 1982; HANSON i HANSON, 1981) i especialment en la llargada del viatge al treball. Encara que la distància entre casa i lloc de treball tendeix a créixer amb els anys en les ciutats dels països desenvolupats, anàlisis basades en dades procedents de diferents llocs i de diferents períodes han conclòs que les dones treballen més a prop de casa que els homes (BLACK i CONROY, 1977; ERICKSEN, 1977; ANDREWS, 1978; MADDEN, 1981; HOWE i O'CONNOR, 1982; i FAGNANI, 1983). Per explicar aquest fet s'ha suggerit l'anàlisi de diverses variables que caracteritzen els treballadors i les seves relacions amb l'entorn social (salari, tipus de família, localització del lloc de treball i de la vivenda). Per fonamentar l'anàlisi que volem conduir, n'examinarem dues: la mobilitat i les responsabilitats domèstiques.

Per mobilitat entenem la possibilitat d'accés de qualsevol persona a l'ús dels diferents mitjans de transport, tenint en compte que cada un dels mitjans de locomoció té una flexibilitat i una rapidesa de desplaçament que el caracteritza. En una àrea metropolitana, on la localització de l'ocupació tendeix a la dispersió, l'ús de cotxe propi en el viatge al treball té una importància creixent per poder formar part de la força de treball. Si analitzem els dos requisits fonamentals per poder anar a treba-

llar en cotxe, veiem com hi ha diferències importants en funció del sexe. En primer lloc, la proporció de dones amb carnet de conduir és inferior a la d'homes; en segon lloc, quan una família disposa d'un cotxe, la probabilitat que sigui la dona qui el faci servir per anar a treballar és menor que la de l'home (COUTRAS i FAGNANI, 1983). Aquests dos fets condicionen, per tant, el nivell de mobilitat de les dones a l'allunyar-les de l'accés al transport privat individual. En conseqüència, les dones que treballen fora de casa tenen una major tendència a fer servir mitjans de transport lents (a peu, en autobús, en metro o en tren) i tarden, doncs, més que els homes per cobrir una mateixa distància (GUILIANO, 1979; HANSON i HANSON, 1980; i GURIN, 1981). De totes maneres els estudis centrats en l'anàlisi del temps invertit de casa al lloc de treball (ERICKSEN, 1977; MADDEN, 1981; FAGNANI, 1983) han conclòs també que aquesta mesura de desplaçament és menor entre les dones. Només un estudi ha analitzat per la mateixa mostra de persones el temps i la distància al lloc de treball (HANSON i JOHNSTON, 1985) i els resultats demostren que les dues variables són menors per a les dones, però la distància ho és de forma més constant que el temps.

Una segona variable per analitzar les diferències en les pautes de desplaçament al treball en funció del sexe és el repartiment de papers d'homes i de dones dins la societat. En les societats industrials, les dones són les principals responsables de les tasques relacionades amb la família (tenir cura dels nens, anar a comprar, fer la neteja...) i el seu treball fora de casa es considera sovint en un segon pla, encara que sigui econòmicament necessari. Diversos investigadors en ciències socials han assenyalat que hi ha una relació directa entre nivell de responsabilitats domèstiques i nivell de participació femenina en la força de treball, relació segons la qual les condicions familiars (especificades a través de l'estat civil i el nombre i l'edat dels fills) afecten la probabilitat que una dona treballi fora de casa, però no que ho faci un home (ERICKSEN, 1977; HANSON i HANSON, 1980; i FAGNANI, 1983). El paper de la dona dins la família la porta a considerar que qualsevol activitat fora de casa l'allunya de les seves responsabilitats com a esposa i com a mare. Per tant, quan ha d'assumir el doble paper de treballadora dins i fora de casa ha de compatibilitzar les dues tasques i té una major tendència que els homes a intentar escurçar al màxim el temps destinat a l'ocupació fora de casa, reduint les hores treballades per dia o el temps destinat al viatge i al treball (ROBINSON et al., 1972)

En els darrers deu anys, s'han fet diversos estudis sobre la influència de les responsabilitats domèstiques en la llargada del viatge al treball i les conclusions a què s'ha arribat són força diferents. Molts estudis han assenyalat que les dones amb més responsabilitats domèstiques treballen més a prop de casa seva (ERICKSEN, 1977; MADDEN i WHITE, 1980; MADDEN, 1981; i FAGNANI, 1983), però no s'han dut a terme anàlisis estadístiques completes per demostrar els resultats. Recentment, HANSON i JOHNSTON (1985) ho han fet i les seves conclusions s'oposen a les anteriors. Fent servir dades referents a Baltimore (Maryland, Estats Units) han classificat les famílies en diversos nivells de responsabilitats domèstiques (a través de la presència i de l'edat dels fills i la presència d'adults que treballen o no) i no han

trobat cap relació estadísticament significativa pel subgrup femení entre distància i temps de casa al lloc de treball i el probable nivell de responsabilitats domèstiques.

En definitiva, doncs, l'impacte de les responsabilitats familiars és actualment una variable controvertida ja que, tot i que és clar que priva les dones de participar en ocupacions extra-domèstiques, no és clar que contribueixi a explicar la menor llargada dels seus viatges al treball.

El que s'ha exposat fins aquí sobre la influència dels nivells de mobilitat i responsabilitats domèstiques en la llargada del viatge al treball és el resultat d'estudis en ciutats i en àrees on la participació femenina en el treball assalariat és alta (42,5% als Estats Units (US Dep. of Labor, 1980) i 38,6% a la CEE (EUROSTAT, 1979)), on les dones estan sobre-representades en una gamma molt petita d'ocupacions, i on reben una paga menor pel mateix treball que els homes (61% del salari masculí als Estats Units, el 1980).

D'una primera anàlisi de la subpoblació treballadora femenina a Espanya en destaquen diferències importants. La participació femenina a la força de treball s'ha duplicat a Espanya entre 1950 i 1982, però només representa el 30% dels treballadors. Tot i que moltes dones s'han incorporat al conjunt de la població ocupada durant els anys setanta, la taxa d'activitat femenina el 1982 era del 27,8% mentre que la masculina era del 70,6% (INE, 1982). La proporció d'homes i de dones entre els treballadors és similar per als joves i per als solters, però hi ha grans diferències en la resta de grups d'edat (ALCOBENDAS, 1983). Donat que la meitat de les dones que treballen deixen la feina quan es casen, la taxa d'activitat entre les dones casades és només del 19,8% mentre que és un 51,5% per a les solteres (INE, 1982).

De forma similar a altres països desenvolupats, a Espanya les dones treballen en un espectre molt reduït de feines diferents. Si definim un treball femení com aquell on més de la meitat dels treballadors són dones, trobem que el 42,2% de les dones estan en aquest tipus de feines, que són, també, les més mal pagades (INE, 1979). El 1979, el 39,5% de les dones tenien un salari inferior a la mitjana de tots els treballadors, mentre que només el 3% es trobava entre les cinc categories més ben pagades. Com a mitjana, les dones guanyen el 25% menys que els homes, però això no és només conseqüència de la seva concentració en les ocupacions més mal pagades; és, també, el resultat de diferències de paga per una mateixa feina, diferències que tendeixen a créixer en la part alta de l'escala salarial (ALCOBENDAS, 1983).

Una altra característica de l'ocupació a Espanya, i especialment a l'Àrea Metropolitana de Barcelona, és la taxa d'atur, que incideix més fortament entre les dones. Des de la crisi econòmica del 70s, l'atur ha anat creixent i les possibilitats d'obtenir una feina són cada dia menors, però d'una manera més acusada per a les dones que per als homes (ALCOBENDAS, 1983). La dificultat de trobar un lloc de treball és la primera raó citada per les dones per justificar el fet de no treballar fora de casa («Encuesta sobre la Calidad de Vida», citat ALCOBENDAS, 1983, p.204). La segona raó és l'absència de guarderies i escoles bressol, la qual cosa corrobora resultats anteriors que citen les responsabilitats familiars com una influència per a la participació de les dones en la força de treball.

Tot i que la visió de la societat ha canviat a Espanya en els últims deu anys encara està molt estesa la idea que les dones casades s'han d'estar a casa i han d'actuar només com a mestresses de casa. Només el 38% dels caps de família (majoritàriament homes) estaven d'acord el 1979 que les dones casades podien treballar fora de casa si ho desitjaven (FIES, citat a ALCOBENDAS, 1983, p. 203)

En resum, se sap que la separació entre casa i lloc de treball és més petita per a les dones que per als homes tant si ho mesuren en distància com en temps. Se sap també que, per diferents mostres de treballadors, variables com la mobilitat i les responsabilitats domèstiques són explicacions raonables per a la menor llargada del viatge al treball de les dones. Donada la reestructuració de l'ocupació que es dona actualment a l'àrea de Barcelona, ens agradaria contribuir al millor coneixement dels aspectes bàsics del viatge al treball: la seva llargada (en distància i en temps) i el mitjà de transport que es fa servir. A més, ens agradaria dilucidar el paper d'algunes variables com a raons explicatives per les quals el viatge al treball sigui més curt per a les dones (si, en realitat, la nostra anàlisi ho conclou així). Donada la particular estructura de la força de treball femenina i per tal de contribuir en el debat que segueix actualment, voldríem estudiar específicament la influència de les responsabilitats familiars en la separació casa-lloc de treball.

Dades i metodologia

Per portar a terme l'anàlisi de les característiques del viatge al treball i la seva relació amb la mobilitat i les responsabilitats domèstiques dels treballadors, disposem d'una base de dades molt adequada ja que conté informació a nivell individual, no a nivell de grups o d'àrees. La possibilitat de treballar amb dades recollides per a cada individu ens permet posar en comú informació sobre desplaçaments i informació socio-demogràfica i estudiar així la influència en el viatge al treball de variables com el sexe, la mobilitat i les responsabilitats domèstiques.

La base de dades utilitzada s'ha extret de la *Encuesta Domiciliaria en la Conurbación de Barcelona* feta el 1981 a una mostra de 1191 famílies de Barcelona, Badalona, Cornellà, Esplugues, l'Hospitalet de Llobregat, Sant Adrià de Besòs, Sant Joan Despí, Sant Just Desvern i Santa Coloma de Gramenet. Inclou totes les persones que tenen almenys un viatge al treball (1060 persones, 796 homes i 264 dones) i dona informació sobre característiques dels viatges al treball, de la persona i de la família. La base de dades original no contenia una informació indispensable per a la nostra anàlisi: la distància recorreguda en cada viatge; per això ha estat incorporada amb les dades obtingudes de la Matriu de Transport Privat².

L'anàlisi estadística s'ha portat a terme a través de l'aplicació de dos tipus de test. Per estudiar les diferències en la distribució d'homes i de dones en subclasses, hem utilitzat el test de chi quadrat. I l'anàlisi de variància i el test de Student han estat

² La Matriu de Transport Privat dona les distàncies en hectòmetres pel recorregut de carrers mínims entre les 155 zones en què està dividida la Corporació Metropolitana de Barcelona. Em va ser facilitada per J. Almirall, del Servei de Transport de la CMB.

conduïts per valorar les diferències en les mitjanes de distància i de temps entre les diferents subclasses definides.

Anàlisi i resultats

L'anàlisi consta de dues parts. En primer lloc s'estudien les característiques generals del viatge al treball per poder respondre a la qüestió plantejada sobre diferències de comportament en funció del sexe. En segon lloc, s'estudien les variables exposades anteriorment com a possibles causes de les diferències entre homes i dones en el seu desplaçament de casa al lloc de treball.

En la línia dels resultats obtinguts per a estudis anteriors, les dades per a Barcelona confirmen que els homes es desplacen 1,2 km més que les dones per anar a treballar i tarden 4 minuts més (taula I). Com queda reflectit a la taula, les dues mesures tenen el mateix nivell de significança, és a dir, que les diferències en funció del sexe afecten de la mateixa manera el temps i la distància invertits en el viatge al treball quan es considera la població treballadora com un tot.

TAULA I

Distància i temps de casa al lloc de treball per sexes

	Homes N=796	Dones N=264
Distància (km)	8,4	7,2*
Temps (min)	30,6	26,6*

* Els valors de t són significants quan $p=01$

Quant a l'anàlisi dels mitjans de transport que s'utilitzen, hi ha també pautes diferents segons el sexe. Si dividim la totalitat dels treballadors d'acord amb el mitjà de locomoció que fan servir (cotxe, autobús, metro o a peu) el transport privat és el mitjà més utilitzat en el viatge al treball, seguit de prop pels viatges a peu (taula II). Aquest resultat ja no és cert, però, si dividim la mostra per sexes. La utilització prioritària dels transports públics per part de les dones és evident: 48,5% van a treballar en autobús o en metro, mentre que només un 35,7% dels homes ho fan amb aquests mitjans de transport. Cal destacar també que quasi una tercera part de les dones van a peu de casa a la feina mentre que això només és cert per un 20,7% dels homes. En part, les dones utilitzen més els mitjans de transport públic i van més a peu a treballar perquè tenen menys accés a la motorització. Dins de la població treballadora, tres de cada quatre homes tenen carnet de conduir, però només dues de cada cinc dones disposen d'aquest requisit bàsic per a una mobilitat més independent (CMB,1981)

TAULA II

Mitjans de transport utilitzats

	Total	%	Homes	%	Dones	%
Cotxe	351	33,1	306	38,4	45	17,0
Autobús	201	19,0	133	16,7	68	25,8
Metro	211	19,9	151	19,0	60	22,7
A peu	250	26,6	165	20,7	85	32,2
Altres	47	4,4	41	5,2	6	2,3
Totals	1060	100,0	796	100,0	264	100,0

El valor de chi quadrat entre homes i dones és significant quan $p = .01$

TAULA III

Distància i temps de casa al lloc de treball per mitjans de transport

	Homes			Dones		
	N	Dist.	Temps	N.	Dist.	Temps
Cotxe	306	9,2	28,4	45	8,4	24,9
Autobús	133	9,7	42,7	68	9,0	37,3
Metro	151	8,9	39,1	60	10,0	32,2**
A peu	165	4,7	14,9	85	2,8	13,6***
Altres	41	11,8	39,0	6	12,0	45,0
Valors F		26,1*	85,3*		26,8*	45,5*
Valors F (cotxe, autobús i metro) ..		0,66	36,0*		0,88	9,57*

El valor de chi quadrat és significant quan $p = .01$

* El valor de F és significant quan $p = .01$

** El valor de t és significant pel temps quan $p = .05$

*** El valor de t és significant per la distància quan $p = .05$

La transcendència d'aquestes diferències de comportament d'homes i de dones respecte el mitjà de transport que utilitzen pot ser molt gran, ja que l'elecció del vehicle per desplaçar-se depèn de la localització dels llocs de treball, la distribució de la xarxa de transports públics i l'accés a la motorització, elements que afecten de manera molt significativa la distància i el temps de casa al lloc de treball.

Efectivament, a la taula III podem observar les diferències en la distància i en el temps que s'esmercen entre el lloc de residència i el lloc de treball segons el mitjà de transport que s'utilitza, diferències estadísticament significatives en la majoria dels casos (vegeu els valors de F). L'anàlisi de la distància ens demostra que, tant per a homes com per a dones, els qui van a treballar a peu recorren distàncies molt

més curtes que la resta dels treballadors: les dones que van a peu cobreixen un terç de la distància que recorren la resta, i la proporció és de la meitat si analitzem els homes. Aquesta diferència es reflecteix també en el temps, encara que no de forma tan acusada. Si es comparen els mitjans de transport motoritzats, les diferències només són significatives en l'anàlisi del temps i es deuen al fet que aquells qui es desplacen en cotxe recorren les mateixes distàncies que el usuaris de metro i d'autobús, però en menys temps.

Analitzant cada un dels mitjans de transport en funció del sexe, podem concloure que, si bé les dones quasi sempre registren valors inferiors en temps i en distància, les diferències només són estadísticament significatives en dos casos: el temps pels usuaris del metro i la distància pels qui van a peu. Les dones recorren més quilòmetres que els homes quan van en metro, però tarden menys temps; això pot ser degut al fet que els homes, per la localització dels seus llocs de treball, utilitzen combinacions metro-autobús que resulten ser més lentes (i que no queden reflectides a les dades)

En resum, el mitjà de transport és un element clau per entendre les diferències que es donen entre homes i dones en la separació casa-lloc de treball. D'una banda, cada mitjà de locomoció té una velocitat pròpia i, d'altra banda, els treballadors es reparteixen de manera molt diferent en l'ús dels diversos mitjans de transport. Les dones es concentren en el grup de treballadors a peu, on es registren les distàncies i els temps més reduïts; els homes utilitzen majoritàriament l'automòbil, amb el qual recorren una distància superior i un temps inferior a la seva pròpia mitjana. De totes maneres cal tenir en compte altres elements que poden incidir de forma diferent en el comportament d'homes i de dones respecte al seu viatge al treball i que poden contribuir a explicar-ne les diferències d'una manera més satisfactòria.

La segona variable que podem analitzar per conèixer millor el perquè de les diferències en la llargada del viatge al treball entre homes i dones és el nivell de responsabilitats domèstiques del treballador o de la treballadora. Les dades de què disposem inclouen informació que pot servir per explorar la relació entre aquestes variables i la participació femenina en el treball assalariat, per una banda, i les pautes de desplaçament per motius laborals, per altra. El nivell de responsabilitats domèstiques es pot mesurar a través de l'estat civil, del nombre d'adults i del nombre de nens a la família (distingint entre menors de 5 anys i nens entre 5 anys i 14 anys). Una important deficiència de les dades de base que faig servir és l'absència de la primera d'aquestes tres variables; no tenir l'estat civil de cada un dels treballadors ens impedeix de conèixer la seva situació relativa dins de la família i saber, per exemple, si una dona que viu en una família molt gran és en realitat la responsable de les tasques domèstiques i familiars. Com que l'edat mitjana de casament per a les dones a Espanya és 23,3 anys (ALCOBENDAS, 1983), podem fer servir l'edat com una variable alternativa a l'estat civil. Així doncs, considerarem que les dones incloses en el grup 25-44 anys i 45-65 anys tenen moltes probabilitats d'estar casades, mentre que les que tenen de 15 a 25 anys són molt probablement solteres.

La distribució de treballadors per edats presenta diferències substancials segons

el sexe (taula IV). La proporció d'homes i de dones és similar en les edats intermèdies, molt superior per les dones entre les menors de 25 anys i molt superior pels homes després dels 45 anys. Aquestes diferències es poden explicar en part a l'anàlitzar la relació entre participació en el treball i presència de nens menors de 15 anys. La presència de nens es concentra en el grup 25-45 anys (taula IV) i de forma molt desigual entre homes i dones: 73,8% dels homes i 57,9% de les dones tenen almenys un nen a casa. Aquestes xifres recolzen la hipòtesi que el grup 25-45 anys és el de joves casats amb fills i dóna suport a la idea que la presència de fills limita la participació de la dona en la força de treball, però no la de l'home.

TAULA IV

Treballadors segons sexe, edat i presència de fills

Grup d'edat	Homes				Dones			
	Total	%	Amb fills	%	Total	%	Amb fills	%
15-25	98	12,3	24	24,5	84	31,8	22	26,2
25-45	332	41,7	245	73,8	107	40,5	62	57,9
45-65	355	44,6	101	28,4	69	26,1	12	17,4
+ de 65	11	1,4	3	27,3	4	1,5	1	25,0
Totals	796	100,0	373	48,1	264	100,0	97	36,7

El valor de chi quadrat és significant entre homes i dones quan $p = .01$ tant pels totals com pels treballadors amb fills.

Dins del conjunt de treballadors entre 25 i 45 anys, el nombre de fills no sembla ser la raó de les diferències en la distància i el temps de casa al treball (taula V)³. En la línia dels resultats de HANSON i JOHNSTON (1985) les distàncies més curtes es donen pels treballadors (homes i dones) sense nens a la família. Si només tenim en compte les famílies amb fills, el temps emprat en el viatge al treball decreix significativament per a les dones quan augmenta el nombre de fills, tot i que la distància recorreguda creix. Les dones amb un fill són les que tarden més de casa al lloc de treball (fins i tot més que els seus homòlegs masculins) encara que la distància recorreguda és la més curta. Aquest creixement invers de distància i de temps en funció del nombre de fills pot tenir una explicació lligada al nivell econòmic i als mitjans de locomoció utilitzats; les dones amb més responsabilitats domèstiques pertanyen potser a nivells econòmics més elevats i, d'una banda, poden tenir ajuda a casa i, d'altra banda, poden accedir amb més facilitat a l'automòbil privat, que els permet recórrer grans distàncies en poc temps.

Fins aquí hem vist que la presència de nens en una família no té un efecte clar i constant en la distància i en el temps invertits en el viatge al treball. Tanmateix,

³ A la taula V, el subgrup «3 o més nens» només té 14 dones, un nombre molt petit per poder-ne inferir conclusions o per incloure'l en una anàlisi de variància. La meua anàlisi no tindrà doncs en compte aquest reduït grup de dones.

TAULA V

Distància i temps per nombre de fills pel grups 25-45 anys

N. fills	Homes				Dones			
	N	%	Dist.	Temps	N	%	Dist.	Temps
0	87	26,2	8,1	29,2	45	42,1	6,4	26,0
1	54	16,3	8,9	31,3	23	21,5	6,6	32,8
2	95	28,6	8,7	30,7	25	23,4	7,0	23,6
3 o més	96	28,9	9,4	31,9	14	13,1	8,4	16,6

la distància tendeix a créixer amb el nombre de fills per als homes i a decreïxer per a les dones; i les dones que treballen tenen en general una menor separació que els homes entre la casa i el lloc de treball. La diferència més significativa que apareix entre les dones, quan se subdivideixen d'acord amb el volum probable de temps necessari per tenir cura dels fills, és el seu nivell de participació en la força de treball.

L'altra variable que podem utilitzar per analitzar la influència de les responsabilitats domèstiques en la distància i en el temps invertits en el viatge al treball és l'extensió de família, ja que el temps que es dedica a feines relacionades amb la casa augmenta amb el nombre de persones que hi viuen. La distribució dels treballadors d'acord amb l'extensió de la seva família és molt similar per a homes i per a dones (taula VI), encara que les dones estiguin lleugerament més representades en les famílies petites (fins a dues persones). La distància al lloc de treball creix molt clarament amb el nombre de persones de la família, però el temps representa moltes més irregularitats. Aquesta tendència, que contradiu resultats previs sobre la relació entre dimensió de la família i llargada del viatge al treball, pot estar relacionada amb la distribució espacial dels diferents tipus de famílies dins de la ciutat.

TAULA VI

Distància i temps segons l'extensió de la família

N. persones	Homes				Dones			
	N	%	Dist.	Temps	N	%	Dist.	Temps
1	0	1,0	5,3	22,3	5	1,9	4,7	22,0
2	97	12,2	7,1	28,9	47	17,8	6,0	26,5
3	174	21,9	8,0	30,1	56	21,2	6,6	27,7
4	237	29,8	9,2	32,9	67	25,4	6,8	26,4
5	158	19,8	8,2	29,1	58	22,0	8,3	23,5
6 o més	122	15,3	9,1	29,4	31	11,7	9,5	31,6

Aquest punt podria quedar més ben explicat si es fes una anàlisi que controlés la localització de les vivendes i que tingués en compte la divisió de la mostra segons l'estat civil. Un cop més, l'absència d'aquestes dades ens impedeix de saber la situació de cada família respecte de la localització de l'ocupació i de cada treballador, especialment les dones, respecte de les feines de la casa.

En resum, el paper de les responsabilitats domèstiques sobre les mesures de separació entre casa i lloc de treball és encara molt ambigu. Que la presència de nens limita la participació de les dones en la força de treball sembla prou clar amb l'anàlisi de les dades. Però per aquells que han escollit de treballar fora de cas, la presència de fills no sembla poder explicar les diferències entre homes i dones. Els resultats del nostre estudi recolzen investigacions fetes per HANSON i JOHNSTON (1985), on s'ha conclòs que no hi ha relacions significatives entre responsabilitats domèstiques i la menor llargada del viatge al treball de les dones. En realitat, i sense que hi hagi anàlisis estadístiques per confirmar-ho, la tendència de les nostres dades de distància al lloc de treball contradiu la idea que el nivell de responsabilitats domèstiques és una raó per a la menor llargada dels viatges al treball de les dones. Per la mostra de què disposem, el volum de feina relacionada amb la casa (mesurat a través de la presència de nens menors de 15 anys i a través del nombre de persones de la família) podria ser una explicació per un viatge al treball més llarg per a les dones. Però la major concentració de treballadores, tant en famílies petites com en famílies sense fills, és la causa que les dones tinguin una mitjana més petita que els homes en les mesures de distància i temps casa/lloc de treball. Donat que la base de dades no dona informació sobre l'estat civil i, per tant, sobre la situació de la dona davant de les feines de la casa, una raó per justificar la no-relació entre responsabilitats domèstiques i la menor llargada del viatge al treball de les dones pot provenir de l'estructura que té la família a Espanya. Les dones casades participen molt poc en la força de treball i, per tant, aquelles que treballen i viuen en famílies de molts nens o molta gent tenen força probabilitats de no ser les vertaderes responsables de les feines de casa.

Conclusions

L'anàlisi del viatge de casa al lloc de treball en els seus aspectes de distància recorreguda, temps invertit i mitjà de transport utilitzat ha estat àmpliament presentada en les pàgines anteriors, a la vegada que hem relacionat alguns d'aquests elements amb variables que caracteritzen els treballadors: el sexe, el seu nivell de mobilitat i el volum probable de responsabilitats domèstiques.

Els resultats confirmen els estudis anteriors conduïts en ciutats i àrees metropolitanes de països desenvolupats. En primer lloc, el viatge al treball és més curt per a les dones que per als homes, tant si ho mesurem en distància com en temps. En segon lloc, aquesta menor separació casa-lloc de treball per a les dones està clarament relacionada amb l'ús diferencial dels mitjans de transport segons el sexe. Donada la seva menor accessibilitat als cotxes (perquè no tenen carnet de conduir i per-

què tenen menys facilitat per usar un cotxe familiar) les dones es refien més del transport públic i fan més viatges a peu; la seva concentració en aquest darrer grup de treballadors, on es registren les menors distàncies i temps casa-lloc de treball, explica en part que la mitjana de desplaçament al treball sigui inferior a la dels homes.

Finalment, en contradicció amb algunes hipòtesis llançades en els darrers deu anys i en suport de les tesis de HANSON i JOHNSTON (1985), l'anàlisi del viatge al treball a Barcelona constata la inexistència d'una relació clara i constant entre nivell de responsabilitats domèstiques i separació casa-lloc de treball. La participació de les dones queda afectada de manera decisiva pel volum de feina derivada de la família i de la casa i per les actituds socials que tendeixen a condemnar la incorporació de les dones a les feines fora de casa. El subgrup de treballadores és, doncs, en realitat un conjunt de dones prèviament seleccionades, i aquest fet queda reflectit en les seves característiques com a força de treball i en el seu comportament en el viatge al treball.

Un altre factor molt important que influeix en la distància recorreguda en el viatge al treball i que no hem pogut analitzar per falta de dades la distribució espacial dels habitatges i dels llocs de treball dins la ciutat. D'una banda la distribució de residències és força homogènia si s'analitza dividint la població per sexes. D'altra banda, homes i dones treballen en ocupacions molt diferents i aquestes es localitzen de forma força desigual dins el teixit urbà. Si la població treballadora femenina es concentra fonamentalment en activitats terciàries (localitzades de forma dispersa o a les zones centrals on hi ha millors comunicacions), no seria aquest un factor decisiu per comprendre el seu menor desplaçament casa-lloc de treball i la seva dependència dels viatges a peu? És un element que caldria analitzar amb molt detall per poder implementar polítiques d'ocupació i de transport que donessin les mateixes oportunitats de treball a tota la població activa potencial.

BIBLIOGRAFIA

- ALCOBENDAS, P. (1983): *Datos sobre el Trabajo de la Mujer en España* Centro de Investigaciones Sociológicas, Madrid.
- ANDREWS, H.F. (1978): «Journey to Work Considerations in the Labor Force Participation of Married Women», *Regional Studies*, vol. 12, pp. 11-20.
- BLACK, J. and CONROY, M. (1977): «Accessibility Measures and the Social Evaluation of Urban Structures», *Environment and Planning A*, vol. 9, pp. 1013-1031.

- CORPORACIÓ METROPOLITANA DE BARCELONA (1981): *Encuesta domiciliaria en la Conurbación de Barcelona*.
- COUTRAS, J. AND FAGNANI, J. (1978): «Femmes et transport en milieu urbain», *International Journal of Urban and Regional Research*, pp.432-439.
- ERICKSEN, J.A. (1977): «An Analysis of the Journey to Work for Women», *Social Problems*, vol. 24, pp. 428-435.
- EUROSTAT (1979): *Enquête, par sondage sur les Forces de Travail, Communauté Economique Européene*.
- FAGNANI, J. (1983): «Women's Commuting Patterns in the Paris Region», *TESG*, vol. 74, n. 1, pp.12-24.
- GIULIANO, G. (1979): «Public Transportation and the Travel Needs of Women», *Traffic Quarterly*, vol. 33, pp. 607-616.
- GURIN, D.B. (1981): «Women Future Travel, Driving and Transit Use», *Psychology of Women Quarterly*, vol. 6, n. 1, pp. 72-83.
- HANSON, S. AND HANSON, P. (1980): «Gender and Urban Activity Patterns in Uppsala, Sweden», *Geographical Review*, vol. 70, pp. 291-299.
- HANSON, S. AND HANSON, P. (1981): the Travel-Activity Patterns of Urban Residents: Dimensions and Relationships to Sociodemographic Characteristics», *Economic Geography*, vol. 57, n. 4, pp. 347-392.
- HANSON, S. AND JOHNSTON, I. (1985): «Gender Differences in Work-Trip Lengths: Explanations and Implications», *Urban Geography*, en premsa.
- HOWE, A. and O'CONNOR, K. (1982): «Travel to Work and Labor Force Participation of Men and Women in Australian Metropolitan Area», *Professional Geographer*, vol. 34, pp. 50-64.
- INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA (1979): *Encuesta de Salarios*, Madrid.
- INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA (1982): *Encuesta de Población Activa*, 4o. trimestre, Madrid.
- MADDEN, J.F. (1981): «Why Women Work Closer to Home», *Urban Studies*, vol. 18, pp. 181-194.
- MADDEN, J.F. AND WHITE, M. (1980): «Spatial Implications of Increases in the Female Labor Force: a Theoretical and Empirical Synthesis», *Land Economics*, vol. 56, pp. 432-446.
- PAS, E.I. (1982): «Analysis of Relationships Between Daily Travel-Activity Behavior and Sociodemographic Characteristics», Durham (North Carolina).
- ROBINSON, J.P.; CONVERSE, P.E.; AND SZALAI, A. (1972): «Everyday life in twelve countries» in SZALAI, A. (ed.) *The Use of Time. Daily Activities of urban and suburban populations in twelve countries*, The Hague: Mouton, pp. 113-144.
- U.S. DEPARTAMENT OF LABOR (1980): *Perspectives on Working Women: a Databook*, U.S. Departament of Labor, Bureau of Labor Statistics.