



CARLA ALSINA MURO

KARINA MUÑOZ

LAURA

NEUS GAPDEVILA BALLEBÓ

PILAR CAPITÁN CORTÉS

RAFAELA CABALLERO PRIETO

IRÍDIA

FELISA PRADAS PLOU

SARA ORTIZ ESCALANTE

SILVIA ÁLVAREZ FERNÁNDEZ

ÁNGELES ACIEN VILCHES

PILAR BULLÓN HIDALGO

YOLI TRIANO

JOSEFA RAMOS BAEZA

GA LA DONA

FUNDACIÓ ÀMBIT PREVENCIÓ

SECRETARIA DE LA DONA DE CC.OO

COL·LECTIU PUNT 6

CRISTINA LÓPEZ GONZÁLEZ

CONCHI BRAOJOS

CRISTINA MORALES FERNÁNDEZ

ZENOBIA SABATÉ LOBÉ

NÚRIA SAUQUÉ PUJOL-XICOY

INÉS VALLEJO

TXELL OLIVELLA I SALINAS

ANTONIA GARCÍA COLOMA

SUSANA FLÓREZ FÉLEZ

LAURA LOZANO PINTOR

MAYTE

LIDIA VARES MALDONADO

MARTA FONSECA SALINAS

YOLI ROQUE AGUILERA

MERCÈ MEROÑO SALVADOR

ANA LÓPEZ BARRERA

NOCTURNAS

LA VIDA COTIDIANA DE LAS MUJERES QUE TRABAJAN DE NOCHE EN EL ÁREA METROPOLITANA DE BARCELONA



ÍNDICE

1 PRESENTACIÓN

2 LA NOCHE DESDE EL URBANISMO FEMINISTA

- 5 ● Los cuerpos de las mujeres en la planificación urbana y la noche
- 6 ● La planificación urbana de la noche
- 7 ● La percepción de seguridad y la movilidad

3 EL PROYECTO

- 12 ● El uso de la metodología de investigación-acción feminista participativa
- 13 ● Equipo de Investigación
 - 14 ● Fases del proyecto
 - 15 ● Fase 1: Colectivizamos el proyecto
 - 17 ● Fase 2: Describimos y analizamos la vida cotidiana diurna y nocturna
 - 18 ● Fase 3: Compartimos nuestra experiencia
 - 19 ● Fase 4: Continuamos trabajando hacia la acción
- 20 ● Herramientas participativas de análisis de la vida cotidiana diurna y nocturna
 - 21 ● Diálogos Individuales
 - 22 ● Recorrido exploratorio
 - 23 ● Red de la vida cotidiana diurna y nocturna
 - 25 ● Mapas de movilidad cotidiana
 - 26 ● Mapas corporales
 - 28 ● El video participativo
 - 30 ● Talleres de análisis y elaboración de propuestas

33 ● 4 RESULTADOS

- 33 ● El impacto del género en el trabajo nocturno
- 35 ● El impacto del trabajo nocturno en la vida cotidiana de las mujeres que trabajan de noche
 - 35 ● La movilidad nocturna en el Área Metropolitana de Barcelona
 - 42 ● La percepción de miedo y seguridad
 - 54 ● Efectos en las actividades de la vida cotidiana diurna
 - 55 ● Impacto en las relaciones personales, familiares y sociales
 - 56 ● Efectos biopsicosociales en la salud
 - 59 ● Las desigualdades de género en el ámbito laboral

63 ● 5 PROPUESTAS DE ACTUACIONES



1 PRESENTACIÓN

“Este proyecto es nuestra voz, ... porque por medio del proyecto la gente se va a enterar de lo que pasa, del machismo, del terror que da a veces trabajar de noche, la salud, que a veces nos enfermamos, que lo hacemos por falta económica, ...”

Nocturnas: *La vida cotidiana de las mujeres que trabajan de noche en el Área Metropolitana de Barcelona* es el informe de resultados de un proyecto de investigación-acción feminista participativa que hemos realizado entre 2015 y 2017 con mujeres que trabajan de noche en el Área Metropolitana de Barcelona (AMB). El objetivo del proyecto es visibilizar y analizar como el diseño y la planificación urbana en el AMB, sus ciudades y barrios afecta al desarrollo de la vida cotidiana de las mujeres que trabajan de noche.

Hemos utilizado la metodología de investigación-acción feminista participativa con el fin de que sea un proyecto colectivo, en su elaboración y en su autoría. El estudio se inspira en el trabajo conjunto que a lo largo de los años Col·lectiu Punt 6 ha desarrollado y que se ha alimentado de la experiencia de todas las mujeres que han participado en talleres, formaciones y procesos participativos. El proyecto se inicia como parte de la tesis doctoral¹ de una de las integrantes de Col·lectiu Punt 6, Sara Ortiz Escalante, pero se ha ideado con la aspiración de ser un proyecto colectivo y en red con otras organizaciones y grupos. Es por ello que se ha desarrollado en colaboración con la Fundació Àmbit Prevenió, la Secretaria de la Dona de CC.OO., Ca la Dona e Irídia, y con un equipo de 24 mujeres que trabajan de noche que han sido co-investigadoras en las diferentes fases del proyecto. Sin este trabajo en red, hubiera sido imposible recoger lo que presentamos en este informe.

¹ Título preliminar de la tesis: “Mujeres transgresoras de espacios y tiempos: la vida cotidiana diurna y nocturna de las mujeres que trabajan de noche”, desarrollado en la Escuela de Planificación Urbana de la Universidad de British Columbia en Vancouver, Canadá.

Todas hemos dedicado por más de un año tiempo para compartir como es cada una de nuestras experiencias, entender las particularidades de cada situación individual y trabajar para visibilizar las barreras que encontramos con el objetivo de influenciar y transformar las políticas urbanas y de movilidad.

La metodología del proyecto ha promovido que las mujeres involucradas decidamos como queremos presentar los resultados y visibilizar el trabajo colectivo que hemos hecho durante este tiempo. Por eso, está escrito en primera persona del plural y la autoría es colectiva². A nuestra voz plural, le acompañan también a lo largo del texto testimonios individuales, a través de citas textuales que ejemplifican experiencias personales. Además de este informe, hemos elaborado tres videos participativos y también publicaremos los resultados en artículos académicos, todo con el fin de que este trabajo se pueda compartir con el máximo de gente posible.

Este proyecto se ha podido sostener gracias a una beca doctoral de dos años (2015-2017) del *Public Scholar Initiative* del *Faculty of Graduate and Post-doctoral Studies* en la Universidad de British Columbia (Vancouver, Canadá) y de una subvención a entidades del Ajuntament de Barcelona en el 2016. Sin estos fondos, el proyecto hubiera sido prácticamente imposible de llevar a cabo.

² Un primer borrador del informe ha sido escrito por Sara Ortiz Escalante, y posteriormente revisado y editado por las co-investigadoras, las integrantes del grupo de seguimiento y el resto de integrantes de Col·lectiu Punt 6. Pero en caso de errores, Sara Ortiz Escalante asume la responsabilidad.

Queremos agradecer también por abrirnos las puertas de forma tan acogedora a las diferentes organizaciones e instituciones que nos han cedido los espacios donde hemos desarrollado las actividades: al equipo de Àmbit Dona de la Fundació Àmbit Prevenció, a Santiago Sánchez y el equipo de Citilab Cornellà, a Ca la Dona, y a Charo Agudo Cruz del Hospital de Bellvitge por gestionar el uso de la sala de reuniones de urgencias. Agradecer también a Gris Jorba y Albert Ametller por dejarnos una cámara GoPro con la que grabamos todos los recorridos de ida o regreso del trabajo. Y al equipo de la Cooperativa de Tècniques, y en especial a María Zafra Cortés, por su trabajo para conseguir que nuestras experiencias se difundan también a través del video. A Odile Carabantes y Tonina Matamalas por el cariño que han puesto en su trabajo de diseño e ilustración de esta publicación. Y a la Mar Castarlenas por ayudarnos a hacer el mapa de movilidad en AutoCAD.

El informe incluye primero una revisión de la literatura y los estudios en relación a la planificación urbana nocturna, seguido de una parte de descripción del proyecto, donde se definen los objetivos, el marco metodológico, quién forma parte del equipo investigador, las fases del proyecto, así como las herramientas participativas de recolección y análisis de datos. En el capítulo cuatro se presentan los principales resultados, donde hablamos de los impactos del género en el trabajo nocturno y los impactos del trabajo nocturno en la vida cotidiana de las mujeres, en concreto, de elementos de la planificación urbana como la movilidad y la seguridad, pero también de los impactos en la salud y en las relaciones sociales. El informe finaliza con un conjunto de propuestas de actuaciones que han sido elaboradas colectivamente y dirigidas a las administraciones, instituciones y agentes implicados en la planificación urbana,

la red de movilidad y transporte, y los derechos laborales en la región del AMB para que puedan incorporarlas en sus programas y políticas.

Esperamos que este informe no sólo sirva para visibilizar las necesidades de las mujeres asociadas con el uso del Área Metropolitana de Barcelona (AMB) de noche, sino también para inspirar a otros grupos y animarlos a impulsar más proyectos como este.



2 LA NOCHE DESDE EL URBANISMO FEMINISTA

El urbanismo feminista pone en el centro de las decisiones urbanas las necesidades relacionadas con la vida cotidiana de las personas, teniendo en cuenta su diversidad y analizando como los roles de género influyen y tienen implicaciones directas en el uso y disfrute de nuestras ciudades. La vida cotidiana está formada por diferentes esferas: productiva (trabajo remunerado), reproductiva (cuidado de personas y del hogar), personal (ocio, deporte y cuidado personal) y comunitaria (mejora de la sociedad o la comunidad donde se vive). El urbanismo feminista da el mismo valor a las cuatro esferas de la vida cotidiana, y en particular, visibiliza las tareas reproductivas y de cuidado, mayoritariamente no remuneradas y llevadas a cabo por mujeres, con el fin de que a través del urbanismo se lleguen a valorar socialmente y se consiga que acaben siendo de responsabilidad colectiva y social, y no exclusivas de las mujeres. Así pues, el urbanismo feminista reconoce y visibiliza la experiencia cotidiana de las mujeres y las necesidades y responsabilidades asociadas al trabajo doméstico y de cuidados, es decir, todas las tareas imprescindibles para el desarrollo humano.

El estudio de la noche desde el urbanismo feminista implica revisar los trabajos y estudios que han documentado como los cuerpos de las mujeres se han incluido/excluido en la planificación urbana y la noche, como el urbanismo ha abordado la esfera nocturna, y como el miedo y la seguridad afectan la movilidad nocturna de las mujeres.

LOS CUERPOS DE LAS MUJERES EN LA PLANIFICACIÓN URBANA Y LA NOCHE

Diversos estudios documentan como históricamente los cuerpos de las mujeres han sido interpretados en la esfera pública como una amenaza al orden social, pero también como cuerpos vulnerables y objetivados que se pueden dominar (Sandercock 2003, Wesely & Gaarder 2004). Esta dominación y esta exclusión se ha reforzado a través de la falsa dicotomía entre lo público y lo privado. El urbanismo ha sido cómplice de la reproducción de este dualismo opresivo, que sitúa a las mujeres en la esfera privada, asociada con lo doméstico y la familia, el trabajo no remunerado e informal; y a los hombres en la esfera pública de la producción, el trabajo remunerado y el poder. Esta falsa división de los espacios también conlleva una valoración diferente de las personas y de las actividades que las llevan a cabo, atribuyendo un valor superior a lo masculino y público y devaluando las tareas relacionadas con el cuidado de las personas y del hogar, de las cuales las mujeres continúan siendo mayoritariamente responsables. La reproducción de esta división y la exclusión de las mujeres de la esfera pública es más evidente en la noche. La noche se ha construido históricamente como un espacio-tiempo peligroso y prohibido para las mujeres. Las mujeres que transgreden este imaginario son percibidas como fuera de lugar en muchos contextos sociales.

LA PLANIFICACIÓN URBANA DE LA NOCHE

En el ámbito del urbanismo, la mayor parte de los estudios sobre la noche se centran en lo que se llama la “economía nocturna”. Estos estudios analizan sobretudo la economía nocturna de los centros de las ciudades que buscan la revitalización económica a través del ocio y el consumo de alcohol (ej: Bromley et al 2000, Crawford and Flint 2009, Beer 2011, Evans 2012). Algunos estudios sobre la economía nocturna incluyen una perspectiva de género y un análisis crítico de temas étnicos y de origen (ej: Talbot 2007, Waitt et al 2011, Roberts and Eldridge 2012, Schwanen et al 2012).

Pero, en definitiva, la planificación urbana de la noche se ha centrado en una pequeña parte de la vida nocturna, reproduciendo una idea romantizada de las personas usuarias de la noche, como un grupo especial mayoritariamente consumidor de ocio, sin reconocer que la noche también es un espacio de trabajo, cuidado y reproducción, sin ningún glamur para aquellas personas que trabajan de noche. También ignora los ciclos nocturnos fuera de los centros urbanos y no incluye la vida cotidiana diurna y nocturna de las personas que trabajan de noche, y aún menos desde una perspectiva feminista interseccional, ya que el ocio nocturno es mayoritariamente dominado por lo masculino y lo heteropatriarcal.

Por lo tanto, el campo de la planificación urbana nocturna necesita expandir el área de estudio e incluir tanto la parte productiva/reproductiva de la noche y desde una perspectiva feminista interseccional para romper con la cultura nocturna predominantemente masculina, que expanda el estudio más allá de los barrios céntricos y de ocio a otros barrios y zonas de trabajo, y que visibilice cómo el análisis de la vida cotidiana diurna y nocturna puede contribuir a la calidad de vida de las personas. Esta visión es relevante en el contexto de este proyecto ya que las mujeres continuamos estando a cargo del 70% del trabajo doméstico y del cuidado, además de estar presentes en la esfera productiva remunerada.

En el caso específico de Barcelona, el ayuntamiento hizo un estudio en 2002 sobre el mercado de trabajo nocturno que mostraba que las mujeres representaban un tercio de las personas que trabajan de noche (Oliver Alonso 2003). Pero no se ha hecho ningún otro estudio, ni ninguno que relacione el trabajo nocturno con las políticas públicas de planificación urbana y movilidad.

LA PERCEPCIÓN DE SEGURIDAD Y LA MOVILIDAD

Los estudios de urbanismo feminista hacen referencia a la noche en relación a la percepción de miedo y seguridad y a la movilidad. En concreto, analizan como las mujeres tienen una percepción de miedo e inseguridad mayor en las noches y analizan como el miedo a la violencia limita la vida cotidiana de las mujeres y su movilidad, uso y participación en la ciudad (Valentine 1989, Koskela 1999, Pain 2001, Ganjavi et al. 2000, Carter 2005, Dammert 2007, Falú 2009, Whitzman 2012).

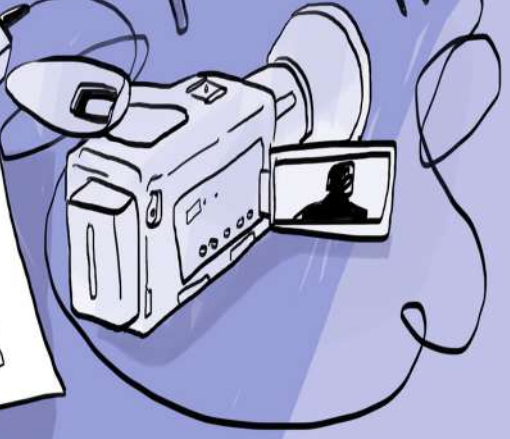
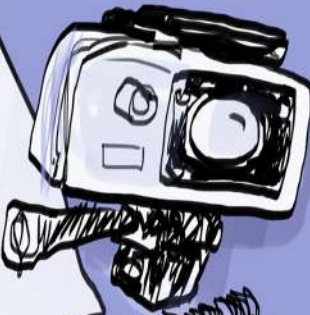
Estos estudios analizan cómo incrementar la percepción de seguridad a través del urbanismo, pero más allá del enfoque tradicional del urbanismo preventivo adoptado por muchas ciudades tradicionalmente enfocado en la prevención del crimen y los delitos contra la propiedad privada y cometidos por una persona desconocida. El urbanismo feminista incluye en el estudio de la seguridad la percepción del miedo y la violencia desde una perspectiva de género, analizando cómo afecta de manera diferente a mujeres y hombres y como un continuo entre la esfera privada y pública, visibilizando que, aunque la violencia machista se da sobre todo en el ámbito del hogar, es necesario también analizar como el miedo afecta al uso y disfrute del espacio público por parte de las mujeres (Col·lectiu Punt 6 2017).

Este abordaje ha permitido incorporar en el estudio y las estrategias para mejorar la seguridad, otras formas de violencia que no han estado consideradas como delito, por ejemplo, el acoso sexual en la calle que sufrimos mayoritariamente las mujeres. Y también para visibilizar que el género influye en como las personas percibimos el miedo. Las mujeres tendemos a tener miedo a la violencia sexual, es decir, aquella violencia que es un ataque a la parte más íntima de nuestros cuerpos, y a restringir más nuestra vida cotidiana a causa del miedo (Falú 2011, Sweet and Ortiz Escalante 2014).

Los estudios feministas también documentan que las mujeres tienen unos patrones de movilidad más sostenibles, complejos y diversos que los hombres (Law 1999, Hanson 2010, Grieco and McQuaid 2012, Miralles-Guasch and Martínez-Melo 2012, Miralles-Guasch 2010). Pero esta movilidad muchas veces se paraliza en la noche por miedo a ser agredidas. Cuando oscurece, las mujeres evitan ciertas partes de las ciudades, no usan ciertos medios de transporte o evitan salir fuera de casa. Es necesario que como sociedad demos respuesta a esta paradoja para así poder garantizar el derecho de las mujeres a la ciudad tanto de día como de noche. Esperamos que este proyecto sea un paso adelante para avanzar hacia el pleno derecho de las mujeres a la ciudad diurna y nocturna.

Bibliografía

- Beer, Chris (2011). Centres that never sleep? Planning for the night-time economy within the commercial centres of Australian cities. *Australian Planner*, 48(3), 141-147.
- Bromley, Rosemary, Thomas, Collin, & Millie, Andrew (2000). Exploring safety concerns in the night-time city: revitalising the evening economy. *Town Planning Review*, 71(1), 71.
- Carter, Miranda (2005). Gender differences in experience with and fear of crime in relation to public transport. In *Research on women's issues in transportation*, Vol. 2, Washington, DC.
- Col·lectiu Punt 6 (2017). Entornos habitables. *Auditoría de seguridad urbana con perspectiva de género en la vivienda y el entorno*, Ed. Col·lectiu Punt 6, Barcelona.
- Crawford, Adam, & Flint, John (2009). Urban safety, anti-social behaviour and the night-time economy. *Criminology and Criminal Justice*, 9(4), 403-413.
- Dammert, Lucía Entre el temor difuso y la realidad de la victimización femenina en América Latina. En Falú, Ana, Segovia, Olga, & Alonso, Mariana (2007). *Ciudades para convivir: sin violencia hacia las mujeres, debates para la construcción de propuestas*. Ediciones Sur.
- Evans, Graeme (2012). Hold back the night: Nuit Blanche and all-night events in capital cities. *Current Issues in Tourism*, 15(1-2), 35-49.
- Falú, Ana (2009) *Mujeres en la Ciudad: De violencias y Derechos*. Red Mujer y Hábitat de América Latina. Ediciones Sur.
- Falú, Ana (2011). Restricciones ciudadanas: las violencias de género en el espacio público. En Largarde, Marcela and Valcárcel, Amelia (coord.) *Feminismo, género e igualdad*. Ed. Pensamiento Iberoamericano.
- Ganjavi, Ozhand, LeBrasseur, Rolland, & Whissell, Robert (2000). Night walking safety and overall satisfaction with police services. *Policing: An International Journal of Police Strategies & Management*, 23(1), 22-37.
- Grieco, Margaret and McQuaid Ronald (eds.) (2012). Gender and transport: an editorial introduction. *Research in Transportation Economics* 34, 1-2.
- Hanson, Susan (2010). Gender and mobility: new approaches for informing sustainability. *Gender, Place & Culture*, 17(1), 5-23.
- Koskela, Hille (1999). 'Gendered exclusions': women's fear of violence and changing relations to space. *Geografiska Annaler: Series B, Human Geography*, 81(2), 111-124.
- Law, Robin (1999). Beyond 'women and transport': towards new geographies of gender and daily mobility. *Progress in Human Geography*, 23(4), 567-588.
- Miralles Guasch, Carme (2010). *Dones, mobilitat, temps i ciutats, Col·lecció Quaderns de l'Institut 14, perspectives des del feminisme*. Barcelona: Institut Català de les Dones.
- Miralles Guasch, Carme, & Martínez Melo, Montserrat (2012). Las divergencias de género en las pautas de movilidad en Cataluña, según edad y tamaño del municipio. *Revista Latino-Americana de Geografía e Género*, 3(2), 49-60.
- Oliver Alonso, Josep (2003). *El mercat de treball nocturn a Barcelona*. Ajuntament de Barcelona <http://w110.bcn.cat/fitxers/acciosocial/mercatdetreballnocturn19922002.551.pdf>
- Pain, Rachel (2001). Gender, race, age and fear in the city. *Urban studies*, 38(5-6), 899-913.
- Roberts, Marion, and Eldridge, Adam (2012). *Planning the night-time city*. Routledge.
- Sandercock, Leonie. (2003). *Cosmopolis II: Mongrel cities of the 21st century*. Bloomsbury Publishing.
- Schwanen, Tim et al. (2012). Rhythms of the night: spatiotemporal inequalities in the nighttime economy. *Environment and Planning A*, 44(9), 2064.
- Sweet, Elizabeth L., & Ortiz Escalante, Sara (2014). Bringing bodies into planning: Visceral methods, fear and gender violence. *Urban Studies*, 0042098014541157.
- Talbot, Deborah (2007). Regulating the night: race, culture and exclusion in the making of the night-time economy. Ashgate Publishing, Ltd.
- Valentine, Gill (1989). The geography of women's fear. *Area*, 21(4), 385-390.
- Waitt, Gordon, Jessop, Loretta, & Gorman-Murray, Andrew (2011). 'The guys in there just expect to be laid': embodied and gendered socio-spatial practices of a 'night out' in Wollongong, Australia. *Gender, Place and Culture*, 18(2), 255-275.
- Wesely, Jennifer & Gaarder, Emily (2004). The Gendered "Nature" of the Urban Outdoors Women Negotiating Fear of Violence. *Gender & Society*, 18(5), 645-663.
- Whitzman, Carolyn (Ed.) (2012). *Building Inclusive Cities: Women's Safety and the Right to the City*. Routledge.



3 EL PROYECTO

El proyecto analiza cómo la planificación urbana de las ciudades del AMB condiciona la vida cotidiana diurna y nocturna de las mujeres que trabajan de noche, en concreto, en lo relacionado con la movilidad, el diseño de espacios públicos, la percepción de seguridad y la planificación de la red de equipamientos y servicios. Iniciamos el proyecto dando una atención especial a la percepción de miedo y la movilidad, con el objetivo de analizar cómo los roles de género y la sexualización de nuestros cuerpos en el espacio público condicionan nuestras opciones de movilidad. Pero el trabajo colectivo nos ha permitido ampliar los aspectos estudiados e incluir cómo influyen los roles de género en la decisión de las mujeres de trabajar de noche y cuál es el impacto del trabajo nocturno en el desarrollo de las actividades de la vida cotidiana, en las relaciones familiares y sociales, en la salud, y en el ambiente laboral.

El proyecto se ha realizado desde una perspectiva feminista interseccional, es decir, analizando como el sexo y el género en relación con otras variables de nuestra identidad (edad, origen, identidad sexual, proyecto migratorio, diversidad funcional, clase social, etc.) así como otras formas estructurales de opresión (racismo, homofobia, clasismo, etc.) influyen en la manera en como las mujeres que trabajan de noche utilizan y acceden a los diferentes entornos urbanos y a diferentes horas del día y la noche.

Este proyecto amplía estudios previos de trabajo nocturno, centrándose en las experiencias y contribuciones de las mujeres a la economía nocturna. En concreto, contribuye a:

- Visibilizar la noche no como un tiempo/espacio excepcional, fronterizo y prohibido para las mujeres, sino como un continuo del día explorando la complejidad de los diferentes ritmos de vida.

- Hacer un análisis desde la perspectiva feminista interseccional que visibiliza la parte nocturna de la vida cotidiana como fuente de conocimiento, perspectiva que no está presente en la mayoría de estudios en planificación urbana de la noche y que también amplía el espectro de proyectos y estudios del urbanismo feminista.

- Dar valor a la diversidad de experiencias de mujeres que trabajan de noche en un área concreta, en particular Barcelona y parte del AMB.

En resumen, analizar la vida cotidiana de las mujeres que trabajan de noche nos permite visibilizar el impacto del transporte público en nuestra vida cotidiana, visibilizar problemas de movilidad o inmovilidad nocturna derivados de la percepción de miedo y seguridad, las contribuciones que las trabajadoras nocturnas hacemos a la economía nocturna, cómo organizamos el desarrollo de nuestras necesidades cotidianas o cómo negociamos y decidimos las opciones de movilidad en la esfera privada.

En definitiva, analizar la vida cotidiana diurna y nocturna con la participación activa de las mujeres que trabajan de noche nos ha ayudado a visibilizar el uso y la apropiación que las mujeres hacemos de la ciudad de noche, reivindicando nuestro derecho y pertenencia a la noche para conseguir que nos podamos apropiarnos de la noche independientemente del uso o actividad que desarrollamos ¡Porque la ciudad y la noche también son nuestras!

EL USO DE LA METODOLOGÍA DE INVESTIGACIÓN-ACCIÓN FEMINISTA PARTICIPATIVA

Este proyecto utiliza la metodología de investigación-acción feminista participativa, para facilitar la participación de las mujeres que trabajan de noche en las políticas públicas relacionadas con el uso del espacio público y la movilidad. El uso de esta metodología nos ha permitido participar activamente en el diagnóstico y las propuestas de mejora de nuestra vida cotidiana, con el objetivo de presionar por un urbanismo que responda al uso nocturno de las ciudades desde una perspectiva feminista.

La investigación-acción participativa se ha utilizado desde los años 60 en muchas partes del mundo con el objetivo de que la gente de una comunidad trabaje conjuntamente para transformar las estructuras sociales y comunitarias, conseguir resultados prácticos y nuevas formas de conocimiento. Esta forma de hacer investigación cuestiona los mecanismos de poder jerárquicos e invisibles que están incrustados en las relaciones cotidianas. La investigación-acción participativa rompe con estas jerarquías y cuestiona la distinción entre investigadora y sujetos de investigación. Por lo tanto, en la búsqueda de relaciones más horizontales, las personas participantes son co-investigadoras y pueden estar involucradas en todas las etapas del proyecto, desde identificar problemas, el diseño de métodos, las preguntas de investigación, la recogida y análisis de datos hasta la difusión de resultados.

El feminismo ha contribuido a la investigación-acción participativa dando un rol central a las mujeres y a los temas de género e introduciendo el uso de métodos feministas que toman la vida cotidiana de las mujeres y sus experiencias como fuente esencial de conocimiento. Así, la inclusión de una perspectiva feminista en la investigación-acción participativa nos ha permitido valorar las voces y experiencias diversas de las mujeres en todas las

fases del proyecto, explorar diversidad de herramientas participativas, cuestionar las relaciones de poder y su efecto en el proyecto, y promover la reciprocidad entre todas las co-investigadoras. A diferencia de otros proyectos de investigación donde se promueve un rol pasivo de las personas participantes y pocas veces se da un seguimiento, reconocimiento de la participación y devolución de resultados, en este proyecto hemos trabajado para que cada una de nosotras se apropiara del proyecto, para construir relaciones horizontales y garantizar transparencia, comunicación y continuidad en todas las fases.

Esta metodología también nos ha permitido trabajar desde la ética del cuidado, y cuidar a todas las mujeres que hemos participado a lo largo del proyecto, con el objetivo que la participación activa en proyectos de investigación como este se valore y visibilice socialmente. Algunas de las estrategias de cuidado que hemos utilizado han sido:

- Buscar fondos para compensar económicamente el tiempo que cada mujer ha invertido en el proyecto (16 horas en actividades), para cubrir los gastos de transporte, y para acompañar cada actividad colectiva con comida. Porque la participación activa y transformadora en procesos como este tiene que dejar de ser voluntaria, porque las mujeres, y aún más las que trabajan de noche, no tienen el mismo tiempo que otros grupos de población, debido a las dobles y triples jornadas que aún acarreamos.

- Garantizar que las mujeres nos sintiéramos libres de dejar el proyecto en el momento que lo necesitáramos, dejando abierta la posibilidad de seguir en contacto y volver a participar si queríamos.

- Buscar la vía de comunicación más cómoda y menos disruptiva del descanso de cada una de nosotras. Por eso, nos hemos comunicado a través de mensajes de whatsapp tanto individuales como grupales, lo cual ha facilitado enormemente la comunicación y nos ha permitido mantenernos en contacto después de finalizar las actividades presenciales.

EQUIPO DE INVESTIGACIÓN

El equipo de investigación ha estado formado por 29 mujeres: 24 mujeres que trabajan de noche más 6 mujeres que conforman el grupo de seguimiento (1 de ellas también trabaja de noche) y representan a las organizaciones que han coordinado y colaborado en este proyecto: Col·lectiu Punt 6, Fundació Àmbit Prevenió, Secretaria de la Dona de CC.OO., Ca la Dona, Irídia.

Las 24 mujeres que trabajan de noche tienen entre 25 y 60 años, y trabajan en diferentes sectores y zonas de trabajo: en limpieza y atención sanitaria en el Hospital de Bellvitge, limpieza en el aeropuerto, limpieza viaria en Barcelona, en cuidados geriátricos en diferentes poblaciones del Baix Llobregat, Policía Local, servicio de emergencias sociales en Barcelona, y trabajo sexual en Barcelona y otras zonas del AMB. El grupo es diverso en cuanto a los lugares de residencia, experiencias migratorias, unidad de convivencia y los años que llevan trabajando de noche. Viven en 12 municipios diferentes del AMB, con una gran representación de la zona del Delta del Llobregat: Barcelona, L'Hospitalet, Castelldefels, Cornellà, El Prat, Sant Boi de Llobregat, Sant Feliu, Molins de Rei, Pallegà, Sant Joan Despí, Rubí, Santa Coloma de Gramenet. Llevan entre 1 y 20 años trabajando de noche. 13 de las 24 son cabezas de familia: viven solas, viven con su padre/madre dependiente o son familias monomarentales.

El grupo de seguimiento ha estado formado por seis mujeres representando:

- **Col·lectiu Punt 6**, que ha coordinado todas las fases del proyecto, facilitando todas las actividades de recogida y análisis de datos, recomendaciones, y asesoramiento especialmente en lo relacionado a la planificación urbana.

- El **programa Àmbit Dona de la Fundació Àmbit Prevenió** que ofrece servicios para trabajadoras sexuales y que dispone de un programa específico nocturno. A través de este programa se pudieron contactar a trabajadoras sexuales de varias zonas del AMB.

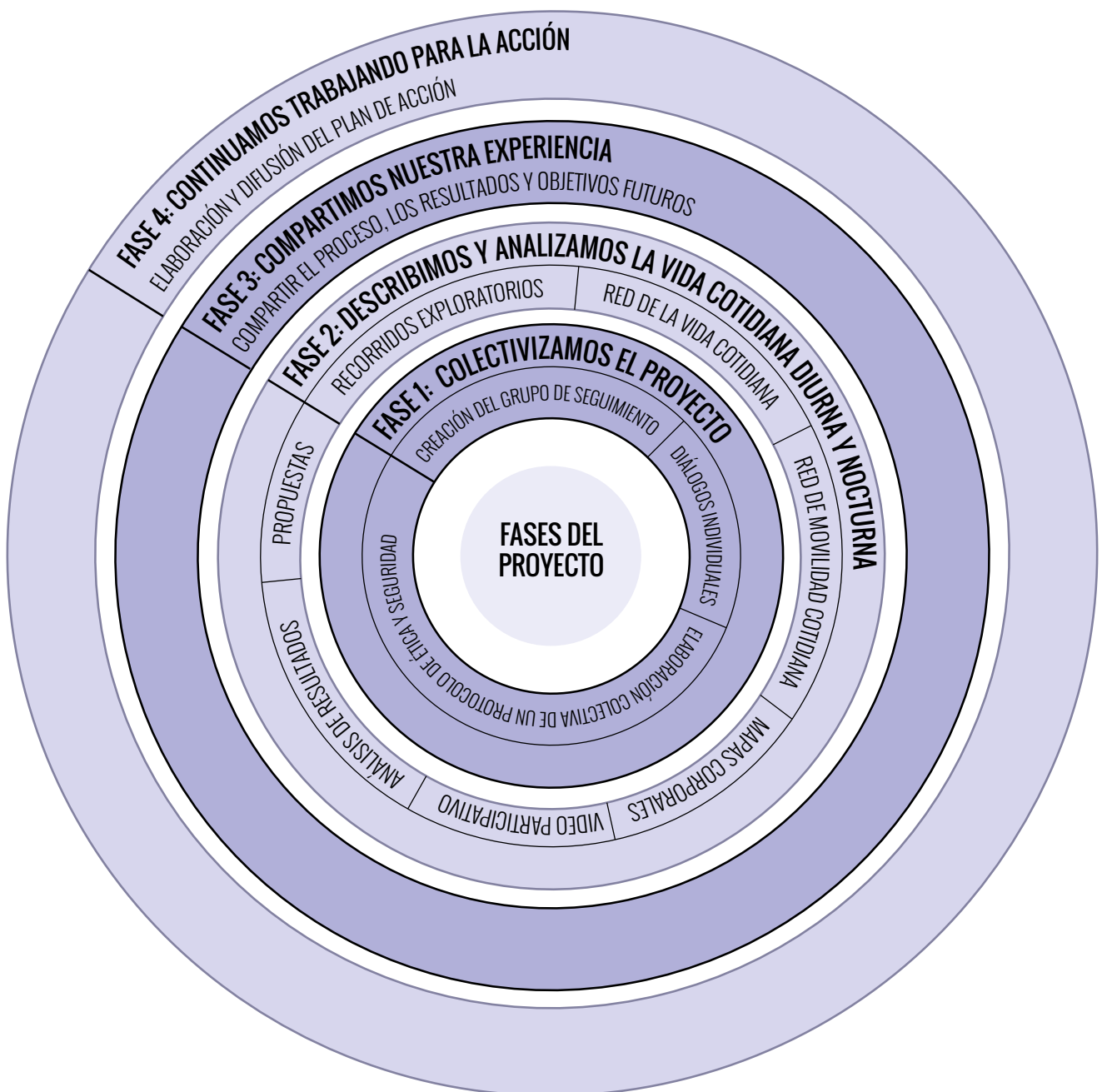
- La **Secretaria de la Dona de CC.OO. de Catalunya y el Baix Llobregat**, que trabaja desde el ámbito sindical en la reivindicación de la igualdad de género en el mercado laboral. A través de la secretaría se pudo contactar a trabajadoras del aeropuerto, trabajadoras de empresas de la Zona Franca y de diferentes poblaciones del Baix Llobregat.

- **Ca la Dona**, la red de organizaciones feministas, cuya representante en el grupo de seguimiento es una trabajadora jubilada del turno de noche en el Hospital de Bellvitge que fue el vínculo directo con el grupo de trabajadoras de noche del hospital.

- **El Área de Género de Irídia** – Centro de Defensa de los Derechos Humanos, que ha proporcionado asesoría en diferentes aspectos del proyecto por su experiencia profesional previa y su activismo con trabajadoras sexuales.

FASES DEL PROYECTO

El siguiente diagrama resume las 4 fases en las que hemos desarrollado el proyecto:



FASE 1

COLECTIVIZAMOS EL PROYECTO

Grupo de Seguimiento

El proyecto empezó con la creación de un grupo de seguimiento, con representación de las organizaciones y grupos que proporcionan servicios a mujeres que trabajan de noche o conocen su realidad.

En esta fase elaboramos un convenio de colaboración entre las diferentes organizaciones. El trabajo del grupo de seguimiento ha sido esencial para contactar con las mujeres que trabajan de noche, revisar, acompañar, apoyar y validar el desarrollo de las diferentes actividades del proyecto y difundirlo. El conocimiento y experiencia de las diferentes organizaciones ha sido imprescindible para velar que la metodología y las herramientas utilizadas respondieran a las disponibilidades y necesidades de las mujeres que trabajan de noche. Pero también ha servido para crear lazos entre las mujeres y las organizaciones participantes que esperamos nos lleven a desarrollar otros proyectos conjuntos en el futuro.

Diálogos individuales

A través de las organizaciones del grupo de seguimiento contactamos con las mujeres que trabajan de noche y las invitamos a participar en diálogos individuales. A través de estos encuentros individuales entre las mujeres trabajadoras de noche y la coordinadora del proyecto se introdujo el proyecto, se habló de los niveles de participación, actividades, disponibilidades, necesidades, oportunidades y expectativas de las mujeres. Duraron aproximadamente una hora y se realizaron en un lugar próximo y conveniente para todas las mujeres.

Estos diálogos individuales sirvieron para contactar con las 24 mujeres que han sido co-investigadoras en las fases 2, 3 y 4 del proyecto: recogida y análisis de datos, elaboración de propuestas, definición de materiales para compartir la experiencia y de cómo seguir trabajando. Después de revisar disponibilidades horarias, así como garantizar que las actividades se realizaran en un lugar próximo y cotidiano y, que el desplazamiento no supusiera una gran inversión de tiempo, las 24 mujeres hemos trabajado en 4 grupos separados.

Protocolo colectivo de ética y seguridad

Antes de empezar con la recogida de datos, en la primera actividad grupal, cada grupo elaboramos colectivamente las consideraciones éticas necesarias a tener en cuenta en el desarrollo del proyecto. El objetivo de la definición colectiva de estos temas era minimizar los riesgos de nosotras como co-investigadoras, basado en el consentimiento libre e informado, pero también reconociendo que el papel tomar dependiendo de la situación de cada una de nosotras.

queremos ser co-autoras y que
nuestros nombres aparezcan?

Co-Autoras!

Entre todas definimos:

- La autoría colectiva del proyecto.
- Grabar en voz, video y fotografías las actividades, para poder utilizar estos materiales en la difusión de resultados, respetando la confidencialidad de aquellas mujeres que no querían salir.
- El grado de participación de cada una de nosotras, en que cada una manifestamos en qué actividades y fases del proyecto queríamos participar, con la flexibilidad de dejar de participar en el momento que cada una quisiera y considerara necesario.
- Los materiales que podríamos utilizar para difundir el proyecto: video participativo, informe de resultados, conferencias, entre otros.
- La audiencia a quién queríamos hacer llegar los resultados del proyecto.
- Elementos para crear un clima de confianza y de respeto entre nosotras y a nuestra diversidad.
- Elementos para construir relaciones horizontales y que todas nos pudiéramos apropiarnos colectivamente del proyecto.
- Elementos para garantizar el bienestar y la seguridad de las mujeres del grupo.
- Y otros temas que quisimos incorporar en la definición inicial del proyecto: conciliación de la vida personal, laboral y familiar; el impacto del trabajo de noche en la calidad de vida y el descanso, así como el impacto en nuestras relaciones sociales y familiares; y la búsqueda de estrategias para apoyarnos entre nosotras en lo laboral y lo personal.

FASE 2

DESCRIBIMOS Y ANALIZAMOS LA VIDA COTIDIANA DIURNA Y NOCTURNA

En esta fase hemos desarrollado el trabajo de recogida y análisis de datos. En este proyecto, se han utilizado un conjunto de herramientas participativas que Col·lectiu Punt 6 ha desarrollado a lo largo de los años³, enfatizando el aspecto nocturno. Estas herramientas consideran a las mujeres como expertas de su entorno y sus comunidades, debido a su presencia en todas las esferas de la vida cotidiana. A través de estas herramientas hemos podido visibilizar las experiencias de la vida cotidiana diurna y nocturna en relación a como las mujeres viven y perciben el espacio público, las redes de transporte y movilidad, y su red cotidiana tanto a escala de barrio como a escala del AMB. En esta fase se realizaron 6 actividades grupales y una actividad individual. Las actividades grupales, que se describen más adelante en el apartado de herramientas fueron: *Red de la vida cotidiana diurna y nocturna*, *Red de movilidad cotidiana*, *Mapas corporales*, *Video participativo*, *Análisis de resultados y elaboración de propuestas participativas*. La actividad individual fue un recorrido exploratorio, para documentar el recorrido que cada una de nosotras hacemos entre casa y el trabajo. La mayoría de nosotras escogimos que se nos acompañara en el recorrido que hacemos a la salida del trabajo, los cuales incluían la diversidad de jornadas laborales de cada una de nosotras que finalizan entre 5 y 8 horas.



Imágenes de uno de las actividades grupales y de uno de los recorridos exploratorios.

³ Col·lectiu Punt 6 (2014). *Mujeres trabajando. Guía de reconocimiento urbano con perspectiva de género*. Ed. Comanegra; Col·lectiu Punt 6 (2017) *Entornos habitables. Auditoría de seguridad urbana con perspectiva de género en la vivienda y el entorno*. <https://issuu.com/punt6>

FASE 3

COMPARTIMOS NUESTRA EXPERIENCIA

La tercera fase del proyecto se ha centrado en compartir públicamente la experiencia y el conocimiento acumulados con una audiencia más amplia. En las fases anteriores se decidió que se realizarían videos participativos para colectivizar los resultados, así como una publicación digital o en papel divulgativa que contuviera los resultados del proyecto y que pudiera tener como audiencia tanto las instituciones y agentes implicados en la política pública relacionada con la planificación urbana nocturna, como personas de nuestro entorno cotidiano y organizaciones interesadas en este tipo de trabajos.



Imágenes de la grabación en plató de testimonios individuales para los videos participativos

FASE 4

CONTINUAMOS
TRABAJANDO
HACIA
LA ACCIÓN

La cuarta fase, que se inició simultáneamente a la fase 3 y que aún continúa vigente, se centra en definir la “acción” resultante de este proyecto de investigación-acción, en forma de un plan de trabajo que se pueda presentar a instituciones y organizaciones involucradas en la planificación urbana, el trabajo nocturno y el feminismo. Este plan de trabajo se empieza a desarrollar una vez iniciado el proceso de sensibilización y difusión de resultados.



HERRAMIENTAS PARTICIPATIVAS DE ANÁLISIS DE LA VIDA COTIDIANA DIURNA Y NOCTURNA DE LAS TRABAJADORAS DE NOCHE

A través de las siguientes herramientas participativas podemos recoger información sobre la vida cotidiana de las mujeres que trabajan de noche, basada en sus experiencias y sus historias. Estas herramientas utilizan la vida cotidiana como metodología lo que implica reconocer a las mujeres como expertas de sus comunidades y sus barrios, por el conocimiento acumulado al estar en las diferentes esferas de la vida cotidiana: trabajo remunerado, trabajo doméstico y de cuidado, trabajo comunitario.

Las herramientas que presentamos en este apartado se han utilizado tanto para describir la vida cotidiana de las mujeres que trabajamos de noche, como para que podamos hacer un análisis colectivo y elaborar propuestas y recomendaciones para mejorar la vida cotidiana diurna y nocturna de las personas que trabajan de noche.





Imagen de uno de los diálogos individuales

DIÁLOGOS INDIVIDUALES

¿QUÉ ES?

El diálogo individual es un método que tiene como objetivo crear relaciones más colaborativas con las co-investigadoras, y el potencial de reducir las diferencias de poder entre las diferentes personas implicadas.

Es un intercambio abierto de información e ideas entre la persona que coordina el proyecto y las co-investigadoras, que busca que las diferentes partes implicadas entiendan toda la información relacionada con el proyecto, las diferentes fases del proceso, las actividades a desarrollar, disponibilidades, necesidades, oportunidades y expectativas mutuas. El objetivo es intercambiar ideas libres de juicios de valor, empezar a crear un vínculo entre la coordinadora y las co-investigadoras y crear un clima de confianza.

TIEMPO TOTAL

1 hora

¿CÓMO?

Después de contactar a cada una de las mujeres, potencialmente co-investigadoras, se acordó un día, hora y lugar próximo con cada una donde reunirnos. La coordinadora del proyecto explicó el contexto, la filosofía y las diferentes partes del proyecto, así como las diferentes opciones y formatos de participación. Y las mujeres hablaron de sus intereses, disponibilidades y expectativas.

En cada diálogo individual se revisaron los protocolos y consideraciones éticas del proyecto: libertad de rechazar participar en el proyecto desde su inicio o en cualquier momento de su desarrollo, riesgos y beneficios de participar en el proyecto, compensación por las horas dedicadas, co-autoría o confidencialidad en los materiales del proyecto, difusión de los resultados, entre otros temas. Al final del diálogo se grabó el consentimiento verbal de participar en el proyecto de cada una de las co-investigadoras.

El diálogo individual sirvió también para que las mujeres pudieran empezar a compartir sus experiencias relacionadas con el trabajo nocturno, información que también ha sido incorporada en la fase de análisis.



Imágenes de los recorridos exploratorios

RECORRIDOS EXPLORATORIOS

¿QUÉ ES?

El recorrido exploratorio consiste en acompañar a cada mujer en el recorrido que hace cotidianamente para ir o regresar del trabajo. Estos recorridos por los entornos cotidianos nocturnos de las mujeres permiten analizar elementos que incrementan o disminuyen la percepción de seguridad de las mujeres relacionados con la movilidad, de la red cotidiana, del diseño del espacio público, la relación entre la vivienda y su entorno y entre la zona de trabajo y el entorno.

TIEMPO TOTAL

dependiendo de la distancia del recorrido, el tipo de movilidad y medio de transporte (desde 7 minutos a una hora y media)

¿CÓMO?

El recorrido empieza a la salida del centro de trabajo hacia su casa o bien en su casa para ir al centro de trabajo. A lo largo del recorrido, cada una de las mujeres explica aquellos aspectos que quiere resaltar, en relación con cualquiera de los puntos analizados: movilidad, percepción de seguridad, la vida cotidiana en su barrio, el entorno del centro de trabajo, etc.

Cada recorrido se grabó con una cámara de video GoPro que se colocaban las mujeres como chaleco, en el casco o en el coche, dependiendo del medio de movilidad. El objetivo era recoger imágenes que reflejaran lo que ven, recorren y viven en primera persona. Además de estas imágenes se grabaron imágenes complementarias con otra cámara y se hicieron fotos de diferentes partes del recorrido.

Los recorridos se realizaron mayoritariamente a la salida del trabajo, entre 5 y 8 de la mañana, aunque algunos se hicieron a la ida del trabajo, entre 21 y 23 horas. Con algunas de las mujeres que cambian de turno se hizo a la ida entre 5 y 8 de la mañana. Se realizaron entre los meses de mayo y julio, con lo cual las imágenes registradas muestran la experiencia en la época del año donde oscurece más tarde y amanece más temprano, pero tanto en el recorrido como en las actividades grupales siempre se resaltó como en invierno la oscuridad aumentaba la percepción de miedo.

Estos recorridos proporcionan un conocimiento esencial y etnográfico que conecta la escala de barrio con la escala ciudad y la escala metropolitana, ya que, aunque la mayoría vive a una distancia geográfica próxima, el tipo de transporte que se utiliza pasa por diferentes municipios y transcurre por las diferentes escalas de la planificación urbana.

RED DE LA VIDA COTIDIANA DIURNA Y NOCTURNA

¿QUÉ ES?

Es un ejercicio individual y colectivo para describir y analizar las diferentes actividades que las mujeres desarrollamos en nuestra vida cotidiana, en qué espacios las realizamos, el tiempo invertido, con quién y cómo nos desplazamos para realizar estas actividades. Este ejercicio sirve para analizar y valorar los espacios donde realizamos la vida cotidiana, cómo la percepción de seguridad condiciona el desarrollo de estas actividades y el uso de ciertos espacios.

TIEMPO TOTAL

2 horas

¿CÓMO?

Acción individual

La actividad se divide en dos partes, una primera de trabajo individual y otra de trabajo en grupo.

1. Listado de itinerarios cotidianos

Cada mujer hizo una lista en una hoja de las actividades que realizamos en un día tipo de nuestra vida cotidiana. La información de las actividades se divide en 5 columnas con: las horas que invertimos, las tareas que hacemos, las personas con quienes realizamos estas actividades, los medios de transporte que utilizamos para desplazarnos y los espacios donde las realizamos.

El listado de actividades muestra todas las tareas que se realizan tanto dentro como fuera de casa para cubrir las necesidades propias y las de otras personas: acompañar hijas e hijos al colegio, ir al trabajo, hacer compras, cuidar de una persona mayor, hacer gestiones administrativas, etc.

2. Valoración de actividades y espacios

A continuación, cada una hizo una valoración de los aspectos favorables y desfavorables del barrio y del entorno donde desarrollamos cada una de las actividades, enfocando la atención en cómo el trabajar de noche condiciona el desarrollo de nuestra vida cotidiana.

Acción colectiva

3. Trabajo en grupo y listado de los acuerdos

Formamos grupos para poner en común las valoraciones individuales. Cada mujer explicamos al resto del grupo cómo es nuestra red cotidiana y la valoración que hacemos de ella. A continuación, hicimos conjuntamente un listado con una priorización de los elementos favorables y desfavorables.

4. Exposición de argumentos a todas las participantes

Pusimos en común la información recogida en cada grupo e hicimos un listado de los aspectos favorables y desfavorables comunes para todos los grupos y debatimos colectivamente qué posibles acciones se podrían llevar a cabo para mejorar nuestra vida cotidiana.

CADENA DE ITINERARIOS COTIDIANOS

NOMBRE: [REDACTED]

¿DÓNDE VIVES? *en Sant Joan Despí*

¿EN QUÉ TIPO DE VIVIENDA VIVES? (piso, casa aislada, adosada, etc.): *piso*

¿CON QUIÉN VIVES? *con mis tres hijos*

¿A QUÉ HORA?	¿QUÉ TAREAS/ACTIVIDADES?	¿CON QUIÉN? Hija, hijo, con pareja, amistades, sola, otras personas dependientes, etc.	¿CÓMO VAS? A pie, en coche, en moto, en bici, transporte público,...	¿DÓNDE? Calle, plaza, parque, equipamiento o lugar donde realizamos la tarea/actividad
10:00	ayudar padres	sola	a pie	en barrio
11:30	limpiar casa	sola	a pie	en casa
12:00	ayudar padres	sola	a pie	en barrio
13:00	comprar	sola	coche	al barrio
14:00	Hacer comida	sola	a pie	en casa
16:00	ayudar padres	sola	a pie	en barrio
17:00	comprar	sola	coche	Supermercado
19:00	dejar cena hecha	sola	a pie	en casa
21:00	salir al trabajo	sola	coche	Hospital
22:00	Trabajo			
05:00	salir de trabajo			
05:30	atributa o cast			

CADENA DE ITINERARIOS COTIDIANOS

NOMBRE: [REDACTED] EDAD: *43*

¿DÓNDE VIVES? (Ciudad y Barrio) *EN SANT FELIU DE LLOBREGAT (BARRIO LA SALUS)*

¿EN QUÉ TIPO DE VIVIENDA VIVES? (piso, casa aislada, adosada, etc.): *piso*

¿CON QUIÉN VIVES? *con mis padres y mi hijo de 4 años*

¿A QUÉ HORA?	¿QUÉ TAREAS/ACTIVIDADES?	¿CON QUIÉN? Hija, hijo, con pareja, amistades, sola, otras personas dependientes, etc.	¿CÓMO VAS? A pie, en coche, en moto, en bici, transporte público,...	¿DÓNDE? Calle, plaza, parque, equipamiento o lugar donde realizamos la tarea/actividad
22:30 H	ENTRAR AL TRABAJO CARBIEMG Y ESTAR EN LA SALA DE BRIEFING A LOS 22:00H.	SOLA	A PIE	P.L. SANT FELIU DE LLOBREGAT.
06:20 H	SALIR DE TRABAJO PARA CASA	SOLA	A PIE	CASA
08:00 H	MANTENERME DESPIERTA PARA LLEVAR A MI HIJO A LA PAPA DEL AUTOCURS	CON MI HIJO	A PIE	GRANSON, SANT FELIU DE LLOBREGAT
09:00 H	HACER GESTIONES COMO: BANCO, COMPRAR MEDICINA...	SOLA	A PIE O EN COCHE	VARIOS
SIGUE 10:30	DORMIR HASTA LAS 14:00 O 15:00 H	SOLA		CASA
14:00 a 15:00	LEVANTARME PREPARAR CUIDA, LARGA LIMPIEZA (PAPA, PAPA...)	SOLA		CASA
16:45	IR A BUSCAR A MI HIJO AL COLE	SOLA	COCHE	ESCUELA
17:15	LLEVAR AL PEQUEÑO A KUNG FU	CON MI HIJO UNA AMIGA Y SU HIJO	COCHE	GIROBASIO

Ejemplos de la cadena de itinerarios cotidianas de dos mujeres que trabajan de noche con cargas familiares.

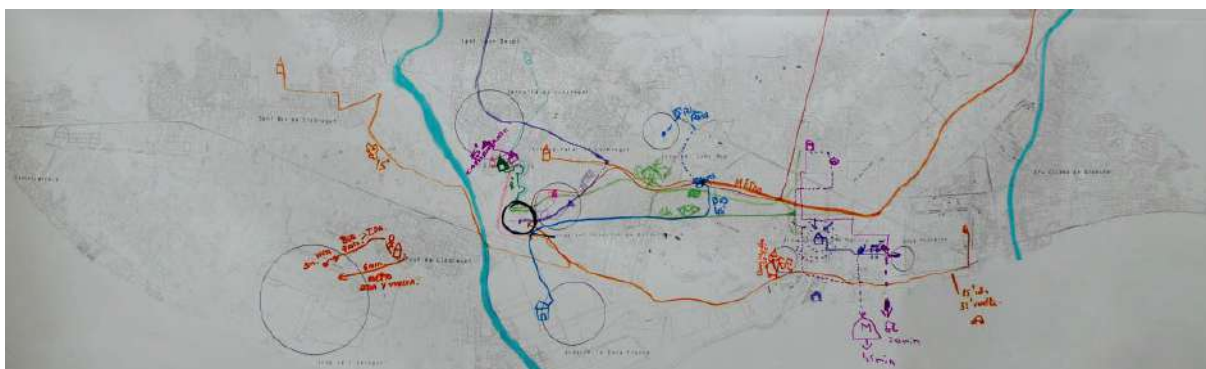


Imagen del mapa colectivo de movilidad nocturna

MAPAS DE MOVILIDAD COTIDIANA

¿QUÉ ES?

Los mapas de movilidad cotidiana consisten, por un lado, en plasmar individualmente la red de la vida cotidiana diurna y nocturna de cada una de las mujeres. Y, por otro lado, dibujar en un mapa colectivo los desplazamientos relacionados con el trabajo nocturno que cada una de las mujeres hace. Al finalizar, tenemos un mapa por cada mujer con su red cotidiana, y un mapa colectivo de movilidad nocturna en el AMB.

TIEMPO TOTAL

2 horas

¿CÓMO?

La actividad se divide en dos partes, una primera de trabajo individual y otra de trabajo en grupo.

Acción individual

1. Mapa de la red cotidiana

Cada mujer ubicó en un mapa de su barrio o entorno cotidiano el lugar donde vive, y trazó su red cotidiana, formada por los espacios públicos y de relación, los equipamientos, comercios, paradas de transporte público y calles que los conectan, y que se utilizan para satisfacer las necesidades cotidianas.

2. Marcar percepciones

A continuación, cada una marcó en el mapa individual, con dos colores, los espacios del barrio en los cuales se siente a gusto y segura (positivos en color verde), y aquellos que le resultan inseguros, desagradables, no utiliza o por los cuales prefiere no pasar (negativos en color rojo).

Acción colectiva

3. Exposición a todo el grupo

Cada participante expuso el mapa que había realizado, explicando los elementos que consideraba positivos y negativos. Entre todas las aportaciones se hizo un listado común con los elementos que se habían ido explicando.

4. Mapa colectivo de movilidad nocturna

En un mapa grande del AMB, cada mujer marcó como se desplaza para ir o volver del trabajo, qué medio de transporte utiliza, qué ruta realiza, y el tiempo que tarda. Este mapa colectivo plasma los desplazamientos nocturnos de las 24 mujeres que trabajamos de noche y visibiliza la diversidad de trayectos, medios y temporalidades.

MAPAS CORPORALES

¿QUÉ ES?

Los mapas corporales sirven para analizar cómo se viven a través de nuestro cuerpo las emociones, sensaciones y otras manifestaciones físicas y sensoriales en relación a los espacios y entornos que habitamos y al trabajo nocturno, conectando las vivencias corporales del ámbito más privado e íntimo con el ámbito público y el entorno urbano donde vivimos.

Se analiza como el entorno y el espacio público impacta en nuestros cuerpos de mujeres, y en particular, como la percepción de miedo e inseguridad son vividas y sentidas corporalmente. En un mapa de nuestro cuerpo de medida real, las mujeres representamos cómo vivimos cotidianamente el entorno por donde nos movemos, utilizando pintura, dibujos y objetos que se puedan enganchar en la silueta del cuerpo, alrededor o en el interior. El mapa corporal se acompaña de un relato de cada una de las mujeres.

TIEMPO TOTAL

2 horas

¿CÓMO?

La actividad consta de dos partes, una de trabajo individual y otra de trabajo en grupo.

Acción individual

1. Dibujar silueta cuerpo

Con la ayuda de otra mujer del grupo, cada mujer dibujó su silueta del cuerpo en tamaño real en una hoja grande en la posición que quiso.

2. Mapeo corporal

Cada mujer trabajó con la silueta de su cuerpo y representó la respuesta a las siguientes preguntas:

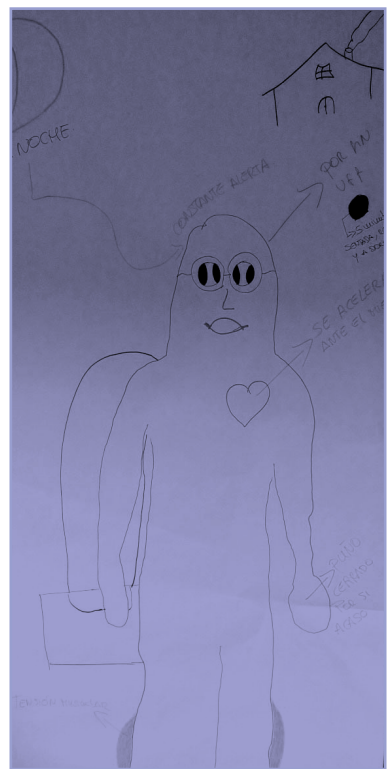
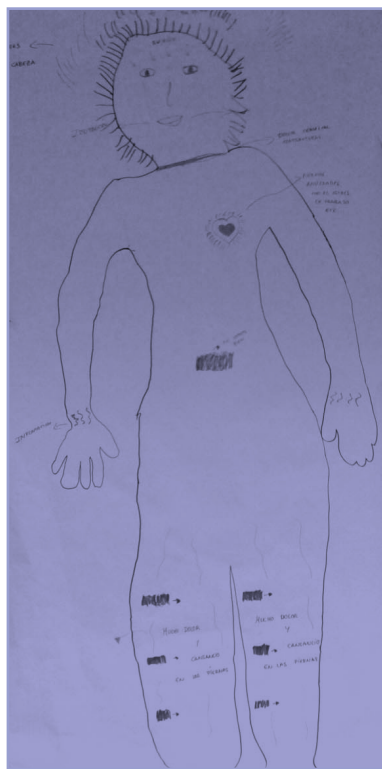
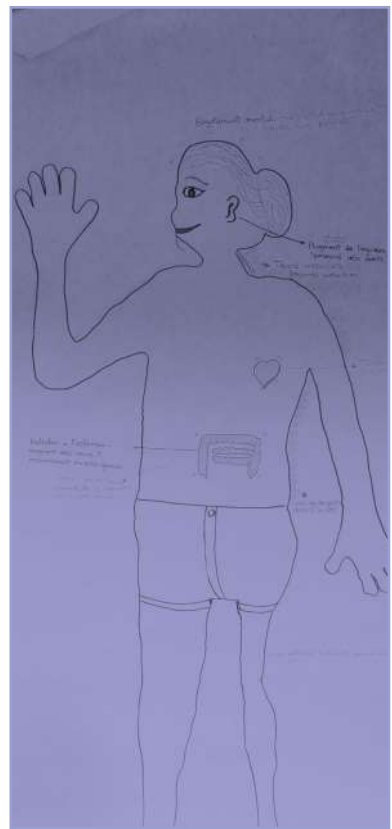
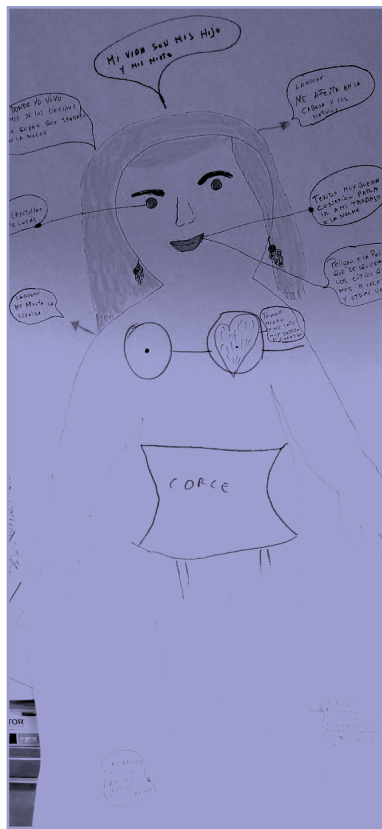
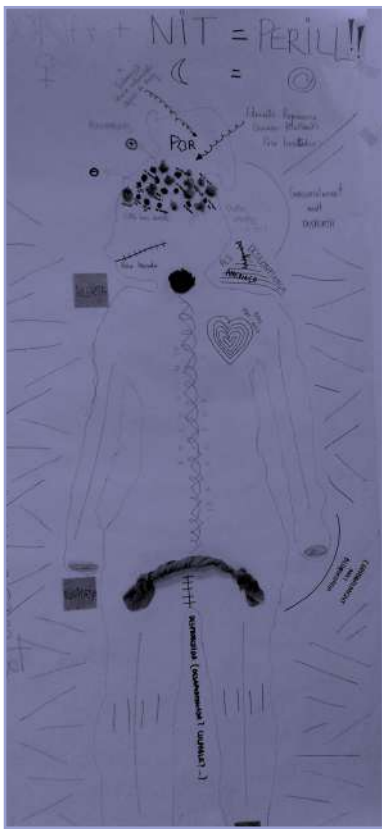
- ¿Cómo me afecta trabajar de noche?
- ¿Cómo vivo y percibo el miedo o la inseguridad en mi cuerpo?
- ¿Cómo y dónde siento fuerza en mi cuerpo?
- ¿Cómo afecta la forma urbana a mi cuerpo?

Acción colectiva

3. Exposición a todo el grupo y debate

Cada mujer explicó cómo nos habíamos sentido y cómo habíamos representado en el mapa las 4 preguntas que se planteaban. Las presentaciones de cada una sirvieron para hacer una reflexión colectiva de los diferentes impactos que tiene el trabajo nocturno en nuestro cuerpo, relacionado con los desajustes derivados del trabajo nocturno y con cómo vivimos los espacios por donde nos movemos, las experiencias de miedo e inseguridad y cómo las afrontamos.

En este tipo de actividades se habla de la esfera íntima y personal y pueden surgir temas y situaciones que hagan remover emociones o recuerdos entre las personas participantes. Por ello se llevó a cabo una vez se había creado suficiente confianza y respeto entre todas las mujeres que formamos parte del proyecto.



Ejemplos de los mapas corporales de diferentes mujeres que trabajan de noche

EL VIDEO PARTICIPATIVO

¿QUÉ ES?

El video participativo es una herramienta de narración colectiva donde las personas participantes tienen un rol activo tanto en la elaboración del guion, escogiendo los temas que les preocupan y quieren resaltar en la historia que quieren compartir, como en la revisión del video resultante.

Es una herramienta utilizada en proyectos de investigación-acción participativa que surge de la búsqueda de otras maneras de hacer investigación y que sirve tanto para analizar la información recogida como para difundir resultados con una audiencia más amplia.

El video participativo puede llegar a una audiencia más amplia que otros materiales de difusión, porque es un material más accesible y entendedor tanto para las instituciones encargadas de la política pública, como para el público en general. Por lo tanto, tiene el potencial de ser una herramienta de empoderamiento para las mujeres, pero también de promoción del diálogo entre grupos de base, entidades y organizaciones sociales y la administración pública.

TIEMPO TOTAL

2 horas de taller de guion audiovisual, más el tiempo de grabación, edición y revisión

¿CÓMO?

En las primeras actividades grupales del proyecto, las mujeres escogimos el video participativo como herramienta para difundir los resultados. Por ello, se definieron las siguientes actividades para la grabación de material, elaboración del guion audiovisual y producción de los videos resultantes:

1. Grabación de actividades de descripción y análisis de la vida cotidiana

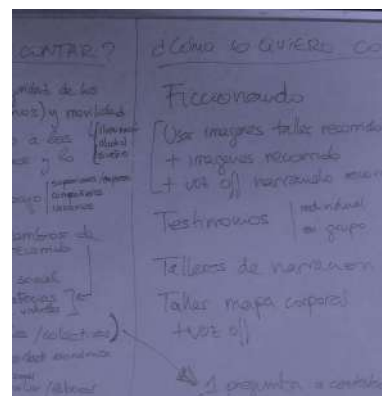
Todas las actividades de recogida de información que se hicieron en la fase 2 del proyecto se grabaron, tanto las actividades grupales como los recorridos exploratorios. Esto nos proporcionó muchas horas de material audiovisual para utilizar en los videos resultantes.

2. Taller de guion audiovisual

En la parte de análisis de la fase 2, se llevó a cabo un taller de guion audiovisual, facilitado por Cooptècniques, una cooperativa feminista que trabaja en la producción de imagen, sonido y espectáculos, formación e investigación. Fue en este taller donde por primera vez nos juntamos los cuatro grupos de mujeres que trabajamos de noche. Este taller sirvió para poner en común los temas tratados en cada una de las actividades. Pero también fue un primer análisis colectivo de la información recogida, ya que entre todas definimos cuáles eran los temas prioritarios que se habían recogido, que nos preocupaban y que queríamos visibilizar y comunicar. En este taller se acordaron el número de videos, los temas que se querían abordar en cada video, y cómo se querían contar (usando imágenes grabadas tanto en los talleres como en el recorrido y grabando testimonios individuales de aquellas mujeres que quisieran explicar su experiencia individual).

3. Grabación de testimonios individuales

Posterior al taller de guion audiovisual, las mujeres co-investigadoras que quisieron acudieron a una grabación en plató donde cada una compartía su testimonio individual, contestando a una pregunta: *¿Cómo te influye en tu vida diaria el hecho de trabajar de noche?* Esta pregunta fue el hilo conductor para que cada mujer pudiéramos centrarnos en el tema o temas que queríamos resaltar porque nos afectaba más a nivel individual. Además de grabar el testimonio individual de las mujeres que trabajan de noche, también se pudieron recoger los testimonios de tres integrantes del grupo de seguimiento.



Imágenes de los recorridos, el taller de guión y la grabación de los testimonios individuales

4. Seguimiento de la edición de los videos

Una vez recopilado todo el material para editar los videos, la Cooperativa de Tècniques ha elaborado tres videos, en contacto continuo con la coordinadora del proyecto, que ha transmitido cambios y adaptaciones al resto de mujeres co-investigadoras.

5. Revisión y finalización de los videos

Una vez elaborados los borradores de los videos, tuvimos la oportunidad de revisarlos para dar nuestra opinión y comentarios a incluir o modificar en la versión final de los videos. Los temas de los videos son los siguientes:

- La red de movilidad y transporte, los recorridos, así como la percepción de inseguridad, peligros y estrategias de seguridad, etc. (mezclando testimonios individuales con recorridos)
- El impacto del trabajo nocturno en las relaciones sociales y familiares y en la salud en todos sus aspectos (mezclando testimonios individuales con talleres)
- La visibilización del trabajo nocturno a través de la participación-acción (entrevistas mujeres del grupo de seguimiento)

TALLERES DE ANÁLISIS Y ELABORACIÓN DE PROPUESTAS

¿QUÉ ES?

Los talleres de análisis y elaboración de propuestas sirven para revisar, validar y analizar de manera colectiva y participativa la información recogida, para posteriormente realizar propuestas para la mejora de la vida cotidiana de las mujeres que trabajan de noche. Estos talleres sirven para compilar y resumir el trabajo hecho y para tener un primer diagnóstico de la situación.

TIEMPO TOTAL

3 horas (1,5 horas de análisis y 1,5 horas de propuestas)

¿CÓMO?

1. Organización de información recogida

La información recopilada y transcrita de las diferentes actividades de descripción de la vida cotidiana (diálogos individuales, red de la vida cotidiana diurna y nocturna, mapas de movilidad cotidiana, mapas corporales y recorridos exploratorios) se clasificó en grandes categorías o temas. Se escogieron fragmentos de transcripciones de las actividades que reflejan la diversidad de experiencias y a su vez los aspectos comunes. En nuestro caso, el taller de guion audiovisual sirvió para identificar las categorías de análisis en los que organizar la información.

2. Análisis de la información

Una vez organizada toda la información por categoría, cada grupo leyó los trozos de transcripciones por categoría y se analizaron los factores que condicionan esa realidad.

También analizamos si la información por categoría era representativa de todo el trabajo de descripción y recogida de información y si faltaba completar algún aspecto.

La reflexión grupal por categoría fue esencial para retroalimentar el análisis entre todas y proporcionar una mayor riqueza que no se podría conseguir haciendo un análisis de manera individual.

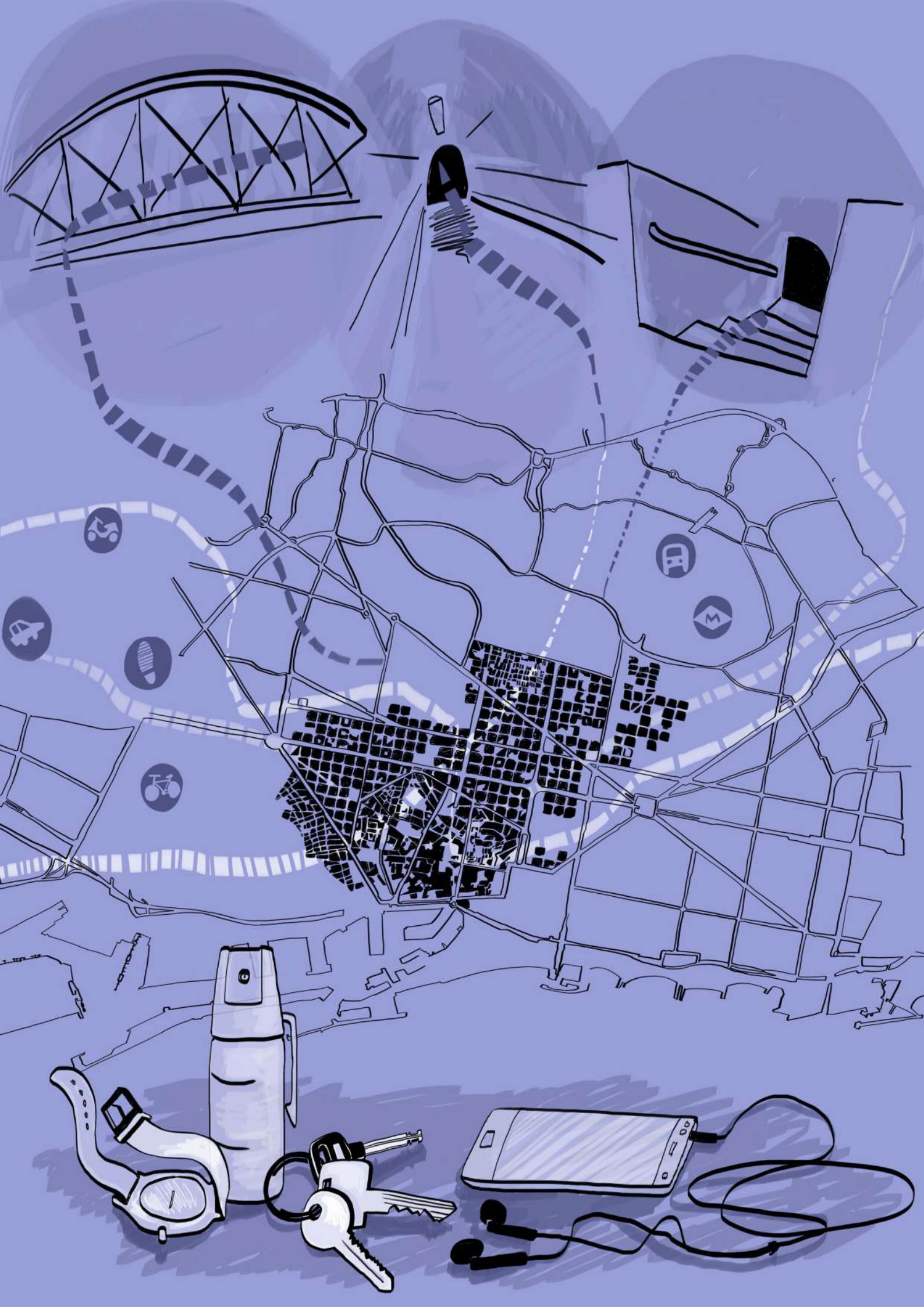
3. Elaboración de propuestas

Una vez realizado un primer análisis colectivo, en grupo hicimos propuestas que ayudarían a mejorar nuestra vida como mujeres que trabajamos de noche. En las diferentes actividades previas que habíamos realizado ya habían surgido algunas propuestas. Así que este taller de propuestas sirvió para recuperar las que ya se habían hecho, realizar nuevas y priorizar. Cada propuesta se definía con una actuación a desarrollar e identificando qué instituciones, organizaciones o agentes estarían encargados de desarrollar la actuación. Por lo tanto, la elaboración de propuestas también sirvió para identificar las instituciones y organizaciones a quien hacer llegar los resultados del estudio y las propuestas de mejora.

En los talleres de análisis y elaboración de propuestas también se plantearon estrategias para difundir los resultados y hacerlos llegar a los diferentes agentes implicados, con el objetivo de poder iniciar un diálogo para que estas propuestas se puedan tener en cuenta en las políticas públicas de planificación urbana y de planificación de la movilidad.



Imágenes de los talleres



4 RESULTADOS

A continuación, presentamos los principales resultados, acompañados de nuestras voces en primera persona, así como de imágenes, mapas y gráficos que ayudan a ejemplificar el mensaje que queremos transmitir.

“Ser mujer es transversal a todo, el género tiene un impacto diferenciado y desigual en relación al trabajo de noche de mujeres y hombres.”

EL IMPACTO DEL GÉNERO EN EL TRABAJO NOCTURNO

Las mujeres trabajamos de noche en muchas ocasiones por un tema económico, porque se cobra más, en algunos casos entre 300 y 500 euros extras. Muchas lo resaltamos como algo necesario y positivo porque somos las principales responsables de la unidad familiar y este trabajo nos permite sacar la familia adelante. 13 de las 24 mujeres somos cabezas de familia: vivimos solas o con personas dependientes (hijos e hijas o persona mayor).

“Yo pienso que un tanto por ciento muy elevado coge la noche por temas económicos y personales, porque a nadie le va bien la noche, porque físicamente no te recuperas, el cansancio es brutal...”

La mayoría dormimos menos, sacrificamos el sueño para poder compaginar el trabajo remunerado con el trabajo de cuidado y doméstico. Las que tenemos personas dependientes a quien cuidar, trabajar de noche nos ha permitido conciliar la vida laboral con la familiar, pero sacrificando horas de descanso, porque no dormimos lo suficiente. Y esto como consecuencia afecta a la calidad de vida, que puede ser pésima a la larga. Aunque no todas las mujeres con hijos o hijas pensamos que la noche ayuda a conciliar, a alguna no nos permite pasar tanto tiempo con nuestros hijos como quisiéramos. También trabajando de noche permite hacer gestiones administrativas en la mañana, aunque sea durmiendo menos, pero que no podríamos hacer si trabajáramos en el turno de mañana.

“El turno de la noche debe ser para gente que tenga una estabilidad para que cuando llegues descanses, estás sola, te organizas tú, etc.”

Cabe remarcar que, a pesar del impacto en la calidad de vida, el ambiente laboral en la noche con los y las compañeras de trabajo es mucho mejor que durante el día, hay más compañerismo y en ocasiones, el factor de la oscuridad vinculado a un ambiente más íntimo, crea lazos personales que no se pueden desarrollar durante el día. Muchas de las que trabajamos en el ámbito sanitario nos da satisfacción personal nuestro trabajo y esto también compensa los efectos negativos del turno de noche.

En el caso de las trabajadoras sexuales, al no ser un trabajo asalariado como el de las demás, salir a trabajar de noche es un medio de vida también “Es un trabajo más, me ayuda a tirar para adelante, ...”, pero tenemos una inseguridad económica que no tienen el resto de mujeres asalariadas.

“Hay días que a lo mejor me hago 150 euros y hay algún día que no me hago ni un duro.”

“Si voy a trabajar y me sale la noche bien y he ganado dinero, estoy contenta, cuando me llevo 110 ya me conformo. Eso me reanima y pienso que el día siguiente me voy a hacer lo mismo, y el día siguiente igual me hago menos dinero, me hago 50 o me hago menos... y bueno, que voy a hacer? No tengo más remedio que aguantarme.”

EL IMPACTO DEL TRABAJO NOCTURNO EN LA VIDA COTIDIANA DE LAS MUJERES QUE TRABAJAN DE NOCHE

A través del proyecto las mujeres hemos visibilizado y analizado qué elementos de la planificación urbana afectan nuestra vida cotidiana y los desplazamientos nocturnos en la ciudad y el AMB. Inicialmente se partía del supuesto que la **percepción de miedo y seguridad**, así como las opciones de **movilidad** son los elementos de la planificación urbana que más condicionan nuestra vida cotidiana nocturna. Pero el trabajo colectivo nos ha permitido visibilizar otros impactos del trabajo nocturno: en el desarrollo las **actividades de la vida cotidiana diurna**, en las **relaciones personales, familiares y sociales**, en la **salud**, y en forma de **desigualdades de género** en el **ámbito laboral**.

La movilidad nocturna en el Área Metropolitana de Barcelona

La movilidad nocturna es quizás uno de los temas que más nos preocupan y afectan nuestra vida cotidiana, sobre todo para aquellas que tenemos que depender del transporte público, o para las que caminar nos enfrenta diariamente a combatir el miedo que nos da movernos por ciertas zonas.

Para las mujeres que tenemos la opción de llegar en coche o moto al trabajo, no dudamos en utilizar este medio de transporte. Pero somos una minoría las trabajadoras que podemos acceder a un vehículo privado (7 de las 24 mujeres), ya que muchas por la situación familiar y económica no se lo pueden permitir. En coche o moto el trayecto es mucho más corto, a veces de una hora de diferencia, no tenemos que esperarnos al transporte público, ni afrontarnos a situaciones que nos provocan miedo tanto en la ida al transporte público como en su interior. Aunque como más tarde comentamos, afrontamos el miedo de dormirnos y tener un accidente.

“Nosotras para casa tardamos menos de 10 minutos en moto, de hecho, me compré la moto por este problema. Porque hay autobús que conecta directamente y no se tiene que hacer trasbordo, pero tarda entre 30 y 45 minutos si no hay tráfico. Y si hay retención tarda más, porque pasa por muchos pueblos y da

mucha vuelta y si hay tráfico aun tarda más, sobretodo cuando salgo a las 8... [refiriéndose a la L10] Lo positivo de la moto es que voy más rápido, no tengo que esperar en la parada de autobús después de 10 horas de trabajar. La moto me proporciona mucha rapidez e independencia de no depender del autobús, comodidad, practicidad y autonomía.”

“Igual que tardo para venir 15 minutos, la vuelta es 30 o 40 minutos. Si por ejemplo hubiera un autobús o metro que fuera más rápido, pues preferiría ir en metro, pero en metro me supone una hora y cuarto, me entraba el sueño y te daba miedo de dormirte y que te robaran o te hicieran algo, ... como que realmente no me ahorra tiempo, por eso vengo en coche.”

Todas aquellas que no tenemos más opción que el transporte público, identificamos multiplicidad de factores que dificultan nuestra movilidad en relación al trabajo nocturno y se puede concluir que **el transporte público del AMB no responde a la población de mujeres trabajadoras nocturnas**, en particular a ciertas horas de la madrugada (entre 5 y 6:30) y siendo más grave en ciertas rutas (conexión entre municipios del Baix Llobregat). En concreto, las mujeres identificamos problemas relacionados con: **las rutas, los horarios, las frecuencias, las conexiones entre diferentes transportes públicos y el trayecto peatonal hacia el transporte público**.

Rutas

El sistema de transporte público conecta la periferia del AMB con la ciudad de Barcelona, pero la conexión entre municipios, en especial del Baix Llobregat no responde a las necesidades de la vida cotidiana de las mujeres que trabajamos de noche. Hay poblaciones muy cercanas conectadas con bus, pero las rutas son muy largas. En especial, las conexiones entre L'Hospitalet i Cornellà, Sant Joan Despí, Sant Feliu, Molins de Rei, Sant Boi de Llobregat. A veces, hay la opción de ir en metro en vez de autobús, pero eso implica muchas veces tener que ir a Barcelona desde L'Hospitalet o Cornellà para regresar al Baix Llobregat.

No es que no haya transporte público, sino que la inversión de tiempo para conectar un punto con otro es tan grande, que va en detrimento de las personas que más dependen de este transporte: en este caso mujeres que trabajan de noche, pero también durante el día personas mayores, con dependencia, o personas cuidadoras o a cargo de las tareas domésticas, aun mayoritariamente mujeres.

“En mi barrio está muy mal la comunicación, no tenemos metro, y el autobús tarda como una hora y pico del trabajo a casa”.

“Llevo 18 años aquí y 6 años que tengo coche. Si te esperas al bus, hasta las 6 no pasa y luego pega una vuelta que llegas a tu casa a las 7, son dos horas y estoy aquí al lado. Si te vas en el metro tienes que coger la línea 1 y cambiar a la línea 5 en Pl. de Sants y vuelves para atrás, es mucho tiempo. Para venir no es tan complicado como para irte. A las 5 de la mañana sí que es fastidiado”.

“Yo creo que el tema del autobús para venir no tienes problemas, aunque tardes una hora, pero el problema es para volver de quedarse 20 minutos en una parada esperando, que no hay nadie, que estás ahí en invierno con el frío, que quien pasa te da miedo, aunque no te vaya a hacer algo, pero pasas un mal rato.”

“El L10 da una vuelta exagerada casi una hora y para volver tienes que esperar a que salga el autobús de las 5:10 a las 5:40 o 5:45 y toda la gente que va en el L10 viene gente de todos lados, ... Sant Joan Despí no tiene metro, tengo que coger el Tram, ir a Barcelona primero para hacer transbordo y luego para llegar aquí.”



Horarios, frecuencia y conexiones entre diferentes transportes públicos

“Que en una ciudad como Barcelona no tengamos el metro, el transporte que conecta la ciudad, abierto toda la noche dificulta la movilidad”.

Los horarios, la frecuencia y las rutas actuales en horarios nocturnos del transporte público no facilitan la vida cotidiana de las trabajadoras de noche. La frecuencia es mucho menor a primeras horas de funcionamiento (5 a 7 de la mañana) y los fines de semana, con lo cual muchas veces o tenemos que esperar entre 15 y 20 minutos a que llegue el transporte, o tenemos que correr para no perder el metro o el autobús. Como que muchas tenemos que enlazar varios medios de transporte (metro, bus o tren), cualquier alteración del horario en combinación con una menor frecuencia condiciona que el trayecto acabe siendo más largo, de hasta media hora más largo.

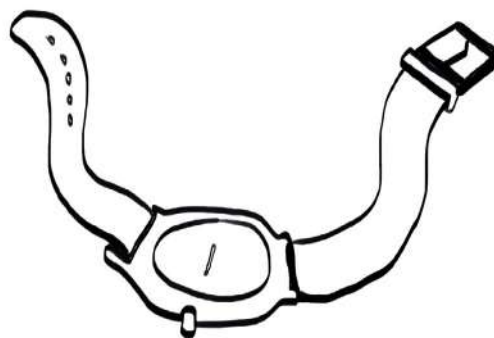
“La salida de Bellvitge, yo en lugar de esperarme donde salen los autobuses, cojo el metro me voy a la Rambla Just Oliveras que sale mucha gente porque cogen el tren para ir a trabajar, y hay más tránsito porque es el centro, pasa la Urbana o los Mossos, cosa que no pasan por estos barrios, y me tengo que esperar en la parada 15 minutos. En verano aun, pero en invierno te mueres de frío. Pero muchas veces es una parada que está fuera de servicio y tengo que caminar toda la Rambla Just Oliveras hasta abajo para coger el L12”.

“Por ejemplo, el N2 que lo cojo en Pl. Catalunya no lo puedo coger en Av. Carrilet porque el último sale a y cuarto, si saliera a las 5:30 me daría tiempo y cambiaría un poco, por eso voy a Pl. Catalunya. Me parece que estuve un mes estudiando la ruta, los horarios, ...”

“Voy con el bus hasta Bellvitge y luego metro a Florida. Los fines de semana cuando me voy con el 109 o 37 voy hasta Pl. España para coger metro y parar en Pubilla Casas, y no en Santa Eulàlia porque es más oscuro. Cuando cogemos el 109 los fines de semana hay bastante gente que viene en el autobús, porque entre semana hay más autobuses, pero los fines de semana viene mucha gente de Mercabarna, etc. a las seis menos cinco, está el 37 porque el 109 no sale hasta las 6:10 en sábado; y el domingo el 109 empieza a las 7 de la mañana y el 37 sale a las 6:05 y va para Pl. Cerdà o Pl. España.”

Los problemas derivados de la limitación de rutas, horarios y frecuencias nos llevan a algunas trabajadoras a depender de compañeras, familiares y otras personas para podernos desplazar, sobre todo en fin de semana, cuando el servicio es menor. En consecuencia, nuestra movilidad y autonomía es limitada.

Pero además tantos los problemas identificados en las rutas como en los horarios aun dificultan más la vida cotidiana; al cansancio acumulado durante la noche se le suma la gestión de la movilidad y el trayecto en transporte público, impactando negativamente en nuestra calidad de vida.



Transporte colectivo de personal proporcionado por empresas

Hay ocasiones en que las empresas ubicadas sobre todo en polígonos industriales y con un gran número de personas trabajadoras, ofrecen transporte colectivo para el personal. Una de las trabajadoras utiliza este transporte que ofrece su empresa, el problema es que solo ofrece servicio a la ida al trabajo.

“A la ida cojo el transporte de la empresa, hay un autobús que pasa por Pl. Cerdà, el autobús es de ida, pero no de vuelta, les interesa que llegues temprano al trabajo pero que llegues a tu casa les da igual.”

Como se indica más adelante en las propuestas realizadas por las mujeres, el transporte colectivo de empresa podría ser una solución en algunos de los lugares de trabajo donde las mujeres trabajan, pero frecuentemente depende de la voluntad de la empresa al no ser un elemento de obligado cumplimiento. Como más adelante se comenta, las dificultades de movilidad también interfieren en las oportunidades laborales a las que podemos acceder las mujeres, ya que seguramente muchas rechazamos ciertas ofertas por el hecho de no tener opciones de desplazamiento.



Foto de Susana Flórez Félez, Estación FGC Pl. Catalunya, un domingo a las 8:30 de la mañana de regreso a casa

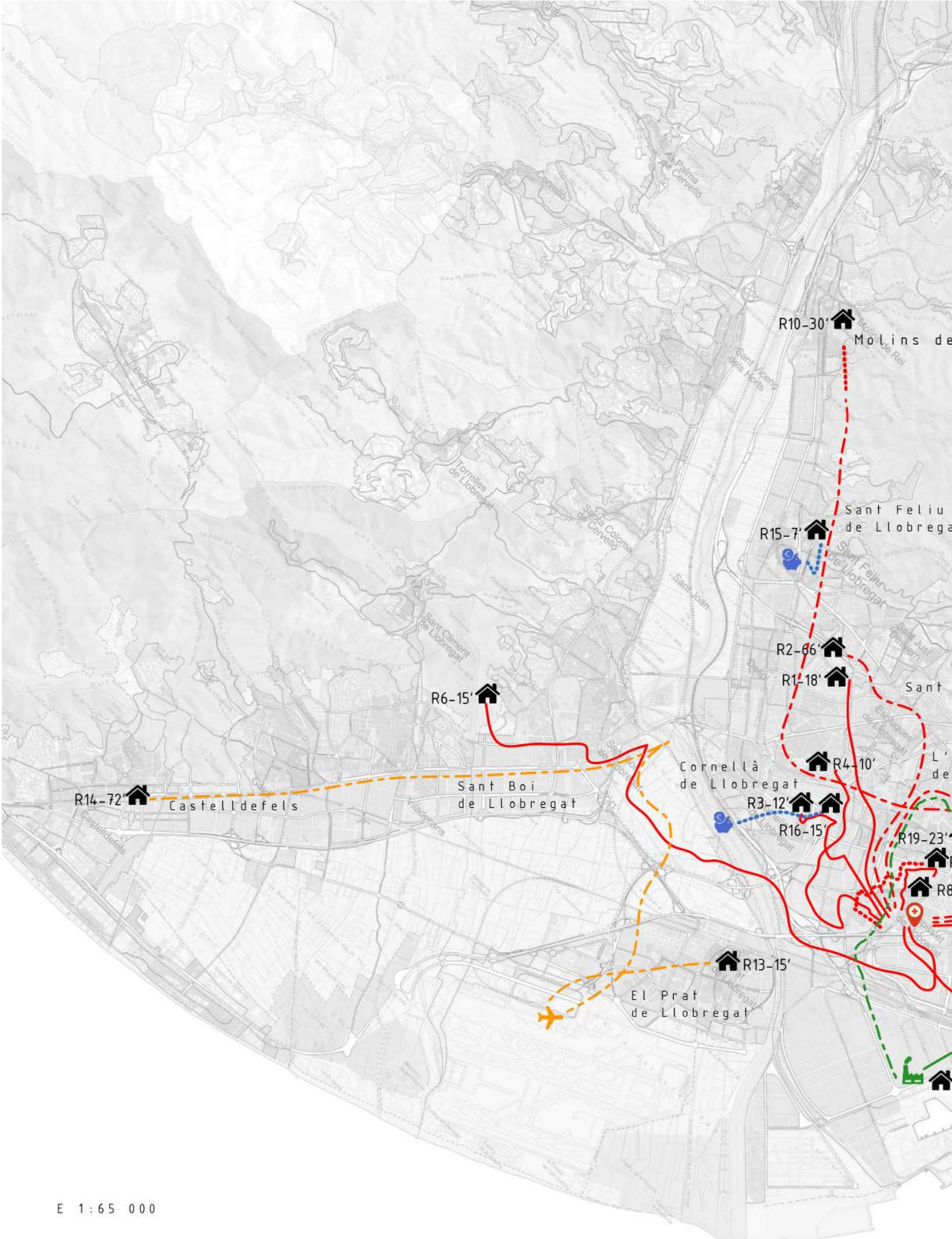
Mapa y tabla de movilidad nocturna

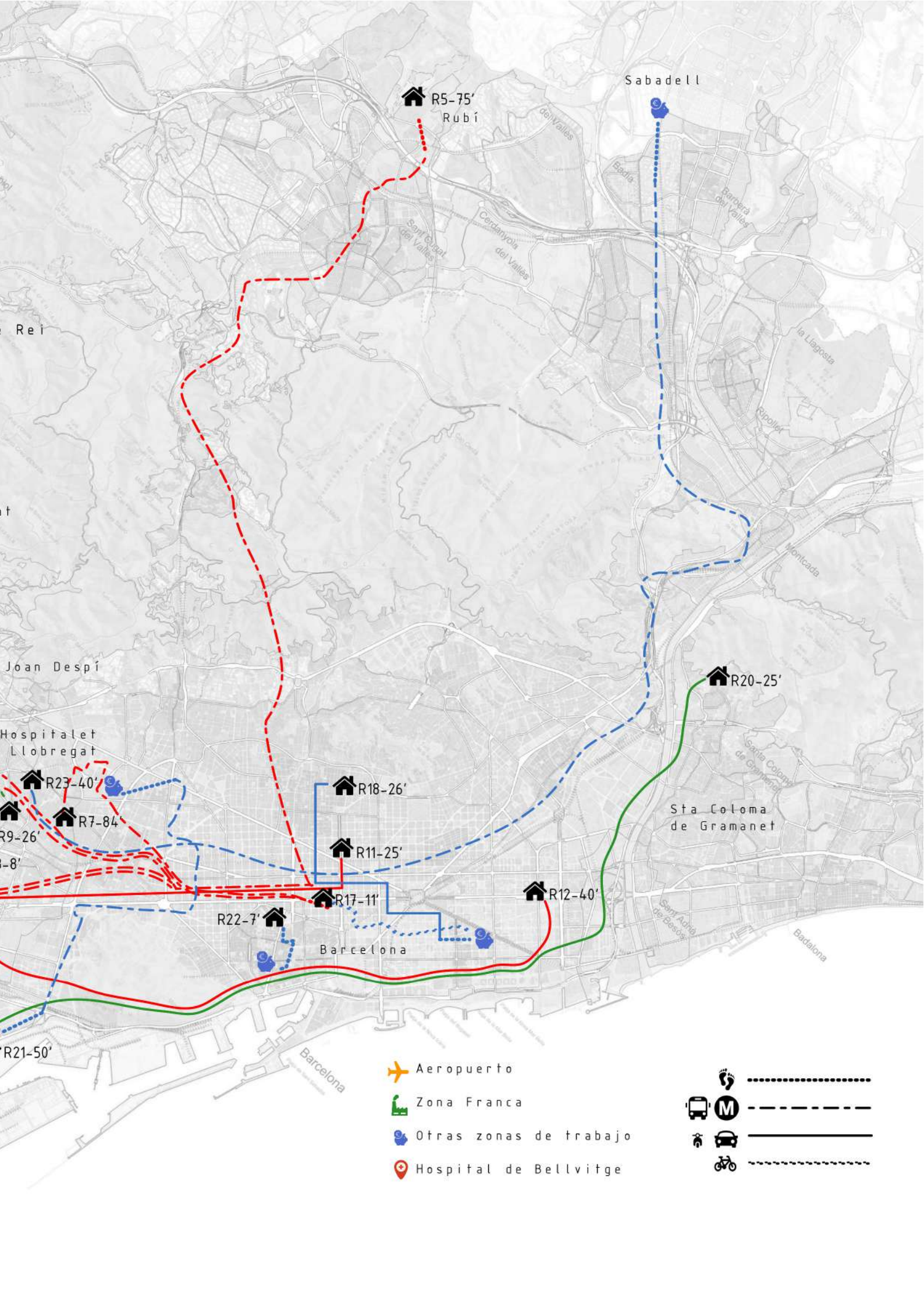
Para mostrar gráficamente nuestros desplazamientos al trabajo, el tipo de transporte, las rutas y el tiempo invertido elaboramos un mapa colectivo donde recogemos la movilidad relacionada con el trabajo nocturno de todas las mujeres de este proyecto (ver mapa en página siguiente).

Para visibilizar más las dificultades de movilidad en cuanto a tiempos y conexiones en transporte público, hemos elaborado una tabla que acompaña al mapa de movilidad nocturna (ver página 40 y 41). En la tabla se marca la ruta que normalmente realiza cada una de nosotras (marcada en color lila intenso la más frecuente y en lila claro la alternativa), pero se compara con lo que se tardaría con otros medios de movilidad y transporte, sobretodo en coche, pero también a pie en distancias menores a 5 km. También se ha incluido el trayecto en bici de aquellas que la utilizan. Los tiempos que recoge la tabla representan un día sin ninguna incidencia en el transporte público, si se cumplen los horarios estipulados.

El objetivo de la tabla es visibilizar las deficiencias en las comunicaciones en el transporte público y sensibilizar a las autoridades e instituciones encargadas de la red de transporte público sobre lo que supone la inversión de tiempo extra para las personas que trabajamos de noche, con el fin de que se puedan rectificar o mejorar algunas de las rutas y conexiones.

Como muestra la tabla, en la mayoría de casos ir en coche o en moto es lo más rápido, y la diferencia puede ser muy notable en comparación con el mismo viaje en transporte público. Las deficiencias en algunas líneas de transporte público se muestran con la comparación de lo que las mujeres tardarían caminando. En los casos de municipios del Baix Llobregat como Sant Joan Despí o Cornellà, las mujeres que trabajan en el Hospital de Bellvitge, llegarían antes caminando que en bus. Pero evidentemente esta no es una opción por múltiples razones: el entorno físico por el que tendríamos que pasar (polígonos industriales, esquivar carreteras, etc.) no es un recorrido agradable para hacer a pie a ciertas horas de la madrugada, nos sentiríamos muy inseguras caminando solas a esas horas por esos territorios y nos supondría un esfuerzo extraordinario después de trabajar toda la noche.





R5-75'
Rubí

Sabadell

R20-25'

R18-26'

R11-25'

R12-40'

R17-11'

R22-7'

Barcelona

Sta. Coloma de Gramanet

Barcelona

Aeropuerto

Zona Franca

Otras zonas de trabajo

Hospital de Bellvitge

-
- - - - -
- _____
- - - - -

	ORIGEN	DESTINO	HORA	DÍA	TRANSPORTE PÚBLICO	VEHÍCULO PRIVADO (coche, moto)	A PIE	BICI
R1	Hospital de Bellvitge	Sant Joan Despí - El Padró	05:00	Lunes a Viernes	69' Bus L10: 25' espera + 44' Bus	18' Coche - 7 km	64' - 5 km	-
				Fin de semana	89' Bus L10: 45' espera + 44' Bus			
R2	Hospital de Bellvitge	Sant Joan Despí - Parc de la Fonsanta	05:00	Lunes a Viernes	66' Bus L10: 25' espera + 41' Bus	15' Coche - 6,6 km	68' - 5 km	-
				Fin de semana	86' Bus L10: 45' espera + 41' Bus			
R3	Hospital de Bellvitge	Cornellà - Sant Ildefons	05:00	Lunes a Viernes	45' Metro L1 + L5 (va a Barcelona y vuelve)	12' Coche - 4,2 km	51' - 3,7 km	-
					55' Bus L10: 25' espera + 8' a pie + 22' bus			
				Fin de semana	45' Metro L1 + L5 (va a Barcelona y vuelve)			
					75' Bus L10: 45' espera + 8' a pie + 22' bus			
R4	Hospital de Bellvitge	Cornellà - (Ctra. Esplugues - Montesa)	05:00	Lunes a Domingo	35' Bus L10: 5' espera + 30' bus	10' Moto - 6 km	55' - 4 km	-
R5	Hospital de Bellvitge	Rubí	08:00	Lunes a Domingo	75' Metro L1 + FGC: 30' metro + 30' FGC + 15' a pie	30-35' Coche - 26 km	-	-
R6	Hospital de Bellvitge	Sant Boi	08:00	Lunes a Viernes	40' bus L72: 10' espera + 30' Bus	15' Coche - 9,7 km	-	-
				Fin de semana	40' bus L72: 10' espera + 30' Bus			
R7	Hospital de Bellvitge	L'Hospitalet - Collblanc	05:00	Domingo	25' metro L1: 12' metro + 13' a pie	18' Coche - 5,7 km	53' - 4 km	-
				Cambio de ruta por miedo	84' metro L1 + Bus N2: 37' metro a Pl. Catalunya + Bus N2 42' + 5' a pie			
R8	Hospital de Bellvitge	Bellvitge	05:00	Lunes a Viernes	18' metro L1: 13' metro + 5' a pie	8' Coche - 2 km	20' - 1,5 km	-
				Fin de semana				
R9	Hospital de Bellvitge	Bellvitge - Av. Europa	05:00	Lunes a Domingo	25' metro L1: 5' metro + 20' a pie	7' Coche - 2 km	26' - 2 km	7' - 2 km
R10	Hospital de Bellvitge	Molins de Rei	08:00	Lunes a Domingo	30' metro + tren: 5' espera + 6' metro L1 + 4' espera tren + 10' tren R4 + 5' a pie	17' Coche - 15 km	-	-

	ORIGEN	DESTINO	HORA	DÍA	TRANSPORTE PÚBLICO	VEHÍCULO PRIVADO (coche, moto)	A PIE	BICI
R11	Hospital de Bellvitge	Barcelona (Monumental)	08:00	Lunes a Domingo	40' metro L1 y L2	20-30' Moto - 10,5 km	-	-
R12	Hospital de Bellvitge	Barcelona - Barrio Sant Martí	08:00	Lunes a Viernes	60': 5' espera + 33' metro L1, 4' a pie + 10' Tram + 8' caminando	22-40' Coche - 19 km	-	-
R13	Aeropuerto	El Prat - San Cosme	06:00	Lunes a Viernes	15': 5' espera + 7' Bus + 3' Bus 65 a San Cosme	9' Coche - 5 km	39' - 3,2 km	-
R14	Aeropuerto	Castelldefels	06:00	Lunes a Viernes	72': 10' espera + 17' Bus L77 a Sant Boi + 41' Bus L96 a Castelldefels + 5' a pie	14' Coche - 10,6 km	-	-
R15	San Feliu-Centre	San Feliu-La Salut	06:00	Lunes a Viernes	-	-	7' - 650 m	-
R16	Cornellà - Gavarrà	Cornellà - San Ildefons	07:00	Lunes a Domingo	14': 9' a pie + 3' metro L5	5' Coche - 1,5 km	15' - 1,5 km	-
R17	Barcelona-Poble Nou	Barcelona - Sant Pere i Santa Caterina	06:00	Fin de semana	30': 12' a pie + 18' metro L4	10-14' - 3,3 km	33' - 2,6 km	11' - 2,6km
R18	Barcelona-Poble Nou	Barcelona - Gràcia	06:00	Fin de semana	40': 18' a pie + 22 metro L4	16-26' Coche: 6 km + 8' a pie a zona de aparcamiento	1h - 4,6 km	-
R19	Barcelona-Zona Franca	L'Hospitalet - La Florida	06:00	Lunes a Viernes	40': 20' Bus 110 + 10' metro L1 + 10' a pie	18' Coche - 8,2 km	-	-
				Fin de semana	55': 5' espera + 25' Bus 109 a Pl. Cerdà + 15' metro L1 + 10' a pie			
R20	Barcelona-Zona Franca	Santa Coloma de Gramenet - Can Franquesa	06:00	Lunes a Sábado Domingo	1h 48': 35' espera + 20 Bus 37 + 31' metro L1 + 22' B80	25' Coche - 20,5 km	-	-
R21	Barcelona - Camp Nou	Barcelona-Zona Franca	05:00	Fin de semana	50': 10'a pie + 10' L3 + 30' Bus 109	10' Coche - 10 km	-	-
R22	Barcelona - Raval	Barcelona - Raval	03:00	Lunes a Domingo	-	-	7' - 500 m	-
R23	Sabadell	L'Hospitalet - Pubilla Casas	08:00	Lunes a Domingo	55': 11' a pie + 34' tren R4 + 10' metro L5	30' Coche - 30 km	-	-

La percepción de miedo y seguridad

“Mi impresión es que si trabajas de noche, y eres mujer, el primer pensamiento que te viene es como esta sensación de peligro... no estoy todo el rato siendo consciente de esta sensación, pero está ahí.”

La mayoría de las mujeres que trabajamos de noche hablamos del miedo en alguno de nuestros trayectos, sobre todo en aquellos que se realizan de madrugada a las 5 o 6 de la mañana. La percepción de miedo a parte de basarse en elementos sociales y culturales que se nos han transmitido a las mujeres en relación al peligro de ser sexualmente asaltadas en la noche, también está basada en casos de violencia contra mujeres que se han dado en nuestros entornos cotidianos: desde robos en el trayecto al trabajo, ya sea en o desde la zona de aparcamiento al centro de trabajo, atravesando un túnel subterráneo, en zonas monofuncionales poco transitadas; hasta casos graves como una agresión sexual en un espacio interior del centro de trabajo.

También hay un grupo de trabajadoras (5 de 24) que no experimentamos este tipo de miedo porque salimos más tarde de trabajar, a las 8 de la mañana. Y la mayoría de este grupo nos movemos en coche o moto. Pero nosotras afrontamos el miedo a dormirmos de regreso a casa, después de haber trabajado entre 10 y 12 horas.

“Para mí lo inseguro es que, del cansancio, tienes menos reflejos y puedes tener un accidente en moto o en coche”.



Fotos de Cristina López González: “A mí la noche me transmite tranquilidad”

Las que trabajamos en el cuidado de personas mayores en residencias, también queremos señalar que en ciertos ambientes laborales se reduce el personal en la noche, bajo lo falsa percepción que en la noche hay menos trabajo. Pero en consecuencia esto crea situaciones de inseguridad en el lugar de trabajo; en residencias de personas mayores muchas veces las emergencias se dan de noche y nos da inseguridad el hecho de que pase una urgencia y no la podamos cubrir de la misma manera porque no somos suficiente personal.

“Yo me he quedado sola con 35 abuelos... si no pasa nada das abasto... pero y si pasa?... si tienes una urgencia olvídate de cambios y de nada más”

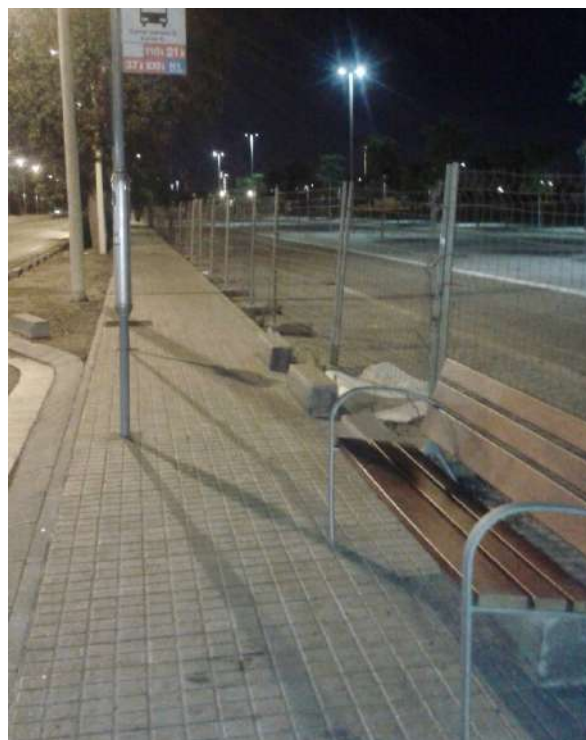
En el aeropuerto la inseguridad también se ha incrementado en el contexto actual de violencia terrorista y las personas que estamos en el servicio de limpieza también estamos expuestas a ello.

A continuación, identificamos los aspectos que incrementan la percepción de miedo y los que incrementan la percepción de seguridad, resaltando las estrategias que las mujeres desarrollamos para sentirnos más seguras. Queremos destacar que la percepción de seguridad está totalmente ligada a las opciones de movilidad y de transporte público de las mujeres. Por lo tanto, consideramos que la percepción de miedo y seguridad es transversal a la movilidad, tanto en el trayecto peatonal al transporte público, como en las infraestructuras de movilidad (paradas de bus, accesos a metro, espera en el metro, tren) como en el interior del transporte público.

LOS ASPECTOS QUE NOS HACEN TENER MIEDO SON:

Monofuncionalidad y falta de actividad

El diseño de las áreas de trabajo, de sus espacios públicos e intermedios, influye en la sensación de miedo, derivado de la monofuncionalidad de esas zonas. En polígonos industriales como Zona Franca, la falta de diversidad de actividades y usos mixtos también va ligada a un diseño que se aleja de la escala de quien camina; son zonas con calles donde la prioridad es para el tráfico rodado, con avenidas anchas, no siempre bien iluminadas, con grandes deficiencias de transporte público (paradas de bus mal equipadas y una línea de metro construida pero aún sin servicio) y donde no ves a casi nadie caminando en la noche.



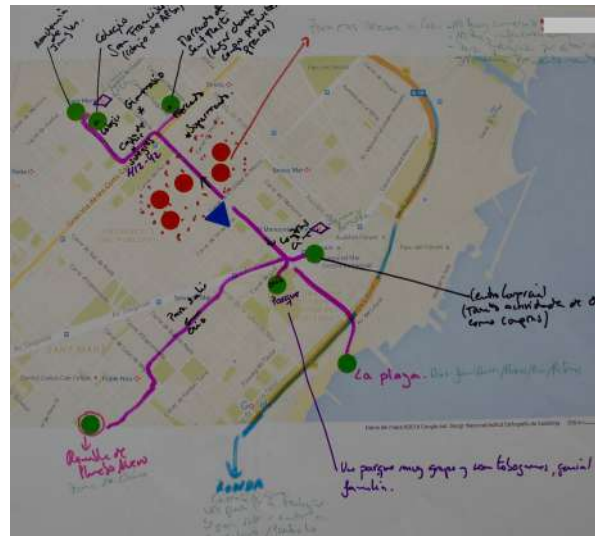
Parada de autobús en Zona Franca

En la Ciudad Sanitaria del Hospital de Bellvitge, no se ha tenido en cuenta en el diseño la relación con los barrios del entorno. Además, una parte de la ciudad sanitaria está rodeada por grandes autopistas, zonas de aparcamiento “informal” pegadas al río, una zona deportiva o una zona hotelera, todas monofuncionales. De esta manera, hay una desconexión entre el tipo de diseño de usos mixtos del barrio de Bellvitge y el diseño de la ciudad sanitaria.



Vista del Hospital de Bellvitge desde la parada de metro

Además de estas dos zonas claramente monofuncionales, también hay mujeres que nos desplazamos por zonas de la ciudad de Barcelona con tendencias a la monofuncionalidad, como son la zona de Poble Nou y Zona universitaria - Camp Nou. La falta de diversidad de usos y actividades, y la actividad nocturna de estas zonas provoca sentimiento de inseguridad, porque no existen, por ejemplo, equipamientos o servicios abiertos en las horas nocturnas cuando realizamos los desplazamientos, que en un determinado momento pueda servir de refugio o ayuda.



Mapa de la red cotidiana de una de nosotras, marcando los puntos que le da miedo en su barrio por ser terrenos baldíos no mantenidos y foto de uno de los terrenos de la zona

Diseño de las infraestructuras de movilidad

El diseño de las infraestructuras ligadas a la movilidad de las trabajadoras nocturnas también influye en nuestra percepción de seguridad. Por un lado, como están diseñadas las zonas de aparcamiento de coches y, por otro, cuál es la conexión peatonal entre el medio de transporte y el lugar de trabajo o de residencia (túneles, puentes, calles, etc.)

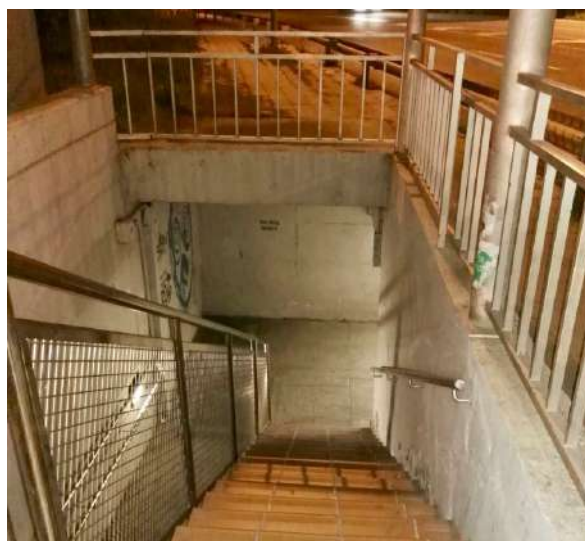


Fotos de trayectos que pasan por zonas de aparcamiento que incrementan la percepción de inseguridad

“Cuando aparcaba cerca del campo de fútbol no me gustaba un pelo, es una zona poco iluminada [Hospital de Bellvitge]”

“Yo había pasado por el túnel que atraviesa la Gran Vía para ir al Hospital de Bellvitge, y este túnel durante el día ya no te da confianza, no lo haría nunca en la noche”.

“Ese túnel tiene que ser la pera... a una compañera casi la violan de día, yo he pasado de día y pienso que de noche debe dar un yuyu... es estrecho, oscuro, muy tétrico, un paso por debajo de la Gran Vía, ...”



Fotos del túnel que atraviesa Gran Vía utilizado tanto por las personas trabajadoras como usuarias del Hospital de Bellvitge que vienen en autobús con las líneas de Baixbus desde El Prat (L10), Sant Boi (L70, L72), Gavà (L80, L81, Viladecans (L86) y Castelldefels (L95). La parada se encuentra al otro lado de Gran Vía y tiene que atravesar este túnel para llegar al Hospital de Bellvitge. Fotos hechas por Conchi Braojos.

Estos factores hacen que las mujeres cambiemos las rutas y recorridos, busquemos alternativas, o tengamos que depender de otras personas para que nos acompañen. En definitiva, el diseño de las infraestructuras de movilidad no proporciona ni autonomía ni seguridad ni libertad de movimiento a las mujeres.

“Para venir antes venía caminando, pero una vez atracaron a una compañera en la mejor zona donde hay una carretera muy ancha que pasan coches. Y a partir de ahí me da pavor. Yo tengo un trozo del metro a casa que también podría pasarme, pero como lo tengo asumido ya no tengo miedo. Me voy en el metro y me vengo en el metro. Que total es una parada, para irme ahora me lleva una compañera o sea que mejor aún, más que nada porque gano tiempo, y me ahorro el trozo del metro”

Este caso ejemplifica claramente la importancia de tomar en cuenta la percepción de miedo y seguridad en los estudios de movilidad y seguridad urbana; porque a las mujeres no solo nos limita vivir una agresión o una situación de violencia, sino que el miedo se incrementa cuando sabemos de situaciones que han pasado a otras mujeres.

“El trabajar de noche para mí lo malo es el trayecto, o sea, cuando salgo del transporte y voy hacia mi casa, no me da miedo el metro, no me da miedo el bus... me da miedo cuando llego a mi barrio.”

Las que caminan y van en bici trabajan en lugares que a nivel de planificación de la red de transporte y movilidad se pueden considerar muy próximas, tanto que se recorren antes caminando o en bicicleta. Pero la mayoría tienen miedo en sus trayectos.

Visibilidad

La visibilidad en el trayecto es un factor que condiciona tanto la percepción de seguridad como la elección de recorrido. Por un lado, está la visibilidad relacionada con el tipo de iluminación; en algunas zonas falta iluminación, y en otras a pesar de existir, la falta de mantenimiento de la vegetación y los árboles hace que se obstaculice. Pero también está la visibilidad relacionada con el concepto de ver y ser vista, sin obstáculos en el camino que obstruyan la visión, como muros, rincones, arbustos, o vegetación más altos de un metro.

“Yo siempre no me meto por acera, sino que voy por la carretera. Y si pasan coches yo me aparto. Y hay más visibilidad que en la acera.”



Fotos de trayectos que transmiten percepción de miedo porque transcurren por zonas con iluminación obstruida, zonas valladas opacas y zonas de descampado donde la vegetación no está mantenida.

Monopolización del espacio por un grupo homogéneo de personas

Otros estudios sobre seguridad ya resaltan que la monopolización de un espacio por un grupo condiciona el uso de ese espacio y la sensación de miedo que genera. En el caso de las trabajadoras de noche, tanto aquellas que vamos en transporte público, en bici o caminando coincidimos en que nos provoca inseguridad los grupos de personas ebrias, y particularmente hombres, que nos encontramos en los trayectos, especialmente las noches del fin de semana.

“Miedo da porque ha habido intento de violación de compañeras. Cuando sales el sábado en la mañana vas en metro y en la Rambla Justo Oliveras, el trocito ese, tela marinera, es que salen borrachos perdidos y cuando van un montón, vas acojonada.”

“La noche del jueves ya van cargaditos... y ahora en vacaciones y con el buen tiempo, peor aún... te encuentras de todo, tipos jalando coca, el otro haciéndose el porro, la chica subida encima del chico, y no puedes ni mirar ni decir nada, solo hacerte la loca porque si no te caen encima. En los andenes también la gente se queda dormida, porque va borracha... y entonces te quitan la carterita, el móvil”

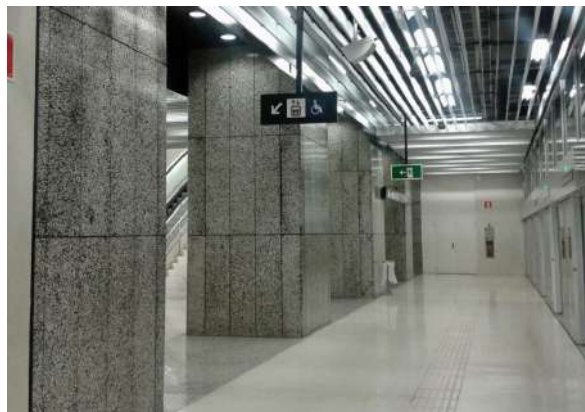


Fotos del metro de madrugada

“En la noche es un lío, vienen borrachos, una vez yendo a Sabadell en tren, en Sant Vicenç dels Horts vino un loco a acosar a una chica joven, a las 11 de la noche... nos tuvimos que bajar yo y la chica, y era el último tren.”

La mayoría cuando vamos en metro escogemos ir en el vagón de delante donde está el o la maquinista, para sentirnos más seguras porque en los otros vagones las noches de viernes a sábado y de sábado a domingo se llenan de gente que viene de fiesta y que ha consumido alcohol u otras sustancias.

La seguridad que nos puede proporcionar ir en el primer vagón sabiendo que hay una persona en la cabina de conducción, se pierde en las nuevas líneas del metro. Por un lado, porque son líneas de conducción automática. Pero a veces, la “modernidad” y el diseño aséptico de estas nuevas estaciones y la mayor distancia a recorrer entre la superficie y el subsuelo donde se toma el metro y pueden provocar más percepción de miedo. Y la instalación de más cámaras no se asocia con mayor seguridad; sino como un mecanismo para grabar el incidente, pero no un mecanismo de ayuda en caso de agresión.



Parada de metro L9 Parc Nou, ejemplo de nuevas paradas de metro de la L9

Percepción de barrio conflictivo

Aunque la mayoría de las mujeres valoramos muy positivamente el barrio donde vivimos, algunas sentimos miedo al desplazarnos a pie entre el transporte público y nuestra casa a ciertas horas de la madrugada porque es un barrio conflictivo a esas horas. De día no, pero sí de noche, por el ocio nocturno y la presencia de hombres que consumen alcohol y otras sustancias. Es el caso de las mujeres que vivimos en los barrios de Collblanc, Florida y Pubilla Casas en L'Hospitalet.

“Está en una zona muy mala, antes era una zona de barracas y es peligroso, en Pubilla Casas allá arriba hay una zona de discotecas ... aquí no hay ni un alma en invierno... el panorama cambia mucho en invierno, nosotras salimos y este bar está siempre abierto cuando yo vengo... pero aquí hay toda la gente, hay muchos alcohólicos, que son la misma gente de siempre, y los chicos caen ahí a veces porque es el único bar abierto... esto es oscuro... ahora hace poco arreglaron las farolas, porque siempre las rompen,... esta calle es una trampa, el rato que te metes aquí ya no sabes para donde correr.”

“Los fines de semana hay también una discoteca aquí arriba y esto es súper oscuro y vas como una loca para intentar llegar a la casa cuanto antes.”

Acoso sexual en el transporte público y en la calle

Muchas compartimos historias de acoso sexual que hemos sufrido en los desplazamientos, por ser mujeres y movernos en la noche. Al cansancio que tenemos al salir a las 5 o 6 de la mañana, después de haber trabajado toda la noche en tareas que requieren gran esfuerzo físico (limpieza de hospital, aeropuerto, vía pública, cuidado de personas enfermas, etc.) se suma el temor y la impotencia de tener que afrontar acoso sexual. Esto nos ha obligado a cambiar de ruta para no dejar rastro de nuestros recorridos cotidianos y que ningún hombre pueda controlar nuestros movimientos.

“A mí me intimida encontrarme hombres por el camino a esas horas, y tener que esperar sola al autobús...”

“Hay hombres que son pesados, que vienen de trabajar o van a trabajar. Y sí que me pasó que, a mí, tres noches seguidas un hombre me siguió hasta aquí [el trabajo] desde la parada, me asusté un montón. A la tercera noche, que iba cagada de miedo, me bajé en mi parada empecé a andar más deprisa y se me puso al lado y le dije que quería y me dijo que era una mujer muy linda.”

“Estaba muy constipada y estaba un hombre mayor sentado en la salida del metro, adentro, y me dijo ‘buenos días’ y yo dije buenos días y, tratas de sonreír para que no te digan que eres maleducada y te vayan a caer. Yo me subí en el ascensor y él por las escaleras, salí y estaba sentado ahí y yo tenía que pasar por las escaleras, y me dice ‘estás muy constipada’, y le digo sí un poco, y me dice ‘pero esos constipados con un buen polvo se te curan’. Y era un hombre viejo... y no había ni un alma en la calle... y pensé ¿qué hago? Y veo que me sigue y se cruza como yo, yo pasé y crucé por el paso de peatones y él por abajo... y ya no me podía meter por el callejón, me fui a hacer el recorrido por allá arriba... A veces cuando te encuentras a este tipo de gente, te da miedo... ese día cambié el recorrido porque era la única manera que él no supiera el recorrido que yo hago y no sea que me espere otro día escondido... y me fui al cajero, y a la que voy a salir, lo vi sentado en un banco adelante... y entonces me dice: ‘¿te animas o qué al final?’. Y le dije que si me seguía un poco más llamaba a los Mossos que están ahí al frente, y me dijo ‘caminar puedo caminar, que soy libre en la calle’. Y yo me metí en una cafetería haciendo como si fuera a desayunar...”

“En Sabadell me bajo en la estación sur y es puro polígono. A la 11 de la noche un hombre viejito se va con el coche y pasa diciendo ‘hola guapa ¿te alcanzo?’ a cualquier mujer que pasa. Usted baja del tren y sale el bus que va al centro, pero yo estoy en una casa cerca de la zona hermética y hay cada loco, chalado ¡como está el panorama!”

“La policía se queda en los sitios de trabajo. Esto es bueno y también malo, porque a veces está bien que esté la policía porque a veces pasan gente borracha, van mal... a veces está bien. Y a veces está mal porque no nos dejan trabajar.”

Las trabajadoras de la limpieza viaria también sufrimos acoso y agresiones por ser mujeres limpiadoras de la calle. La baja valoración social del trabajo de limpieza, así como otros trabajos domésticos, tienen en nuestra sociedad, provoca que muchas veces se nos trate como un objeto más del mobiliario urbano o que se nos acose y agrede. Esto incrementa la percepción de inseguridad de estas trabajadoras, sobre todo en zonas de la ciudad donde se concentran lugares de ocio nocturno.

“Empiezan a salir los niños, y luego a lo mejor... o van caminando y se empiezan a meter contigo, y yo me empiezo a poner así de lado, lo mismo que miro para adelante, tengo los ojos detrás. Claro, por si me sacan algún cuchillo, o me quieren robar, o me quieren hacer algo a última hora.”

Esta sensación también es compartida de una manera similar por las trabajadoras de la limpieza en el aeropuerto que, aunque no es un espacio público como la calle, sí que es un equipamiento de gran escala donde te encuentras con situaciones similares.

“¿Sabes también a lo que estamos expuestas? A la manera de los pasajeros de dirigirse a nosotras... La falta de respeto que tienen, que ellos se piensan que eso es suyo...”

Los aspectos que nos hace sentir seguras son:

La sensación de seguridad muchas veces viene dada por la mezcla de usos, es decir, con la presencia diversa de actividades, espacios, equipamientos y personas. Cuando de camino a casa empiezan a abrir los comercios y empieza a verse más diversidad de personas.

En el transporte público, el incremento de vigilantes en los andenes del metro nos hace sentir más seguras a alguna de nosotras mientras esperamos el metro a primera hora, porque antes estabas prácticamente sola en ese espacio esperando.

“Han puesto un vigilante en la parada del metro... yo me siento más segura con un vigilante. Ya sé que no hará nada, tiene allí el perrito y ni se mueve, y seguro que va a venir alguien y no me va a hacer ni caso, pero bueno. Yo estoy más segura que cuando no estaba.”

También para muchas el sentimiento de pertenencia y conocimiento de nuestro barrio hace que cuando nos desplazamos a ciertas horas nos sintamos más seguras, porque conocemos bien el territorio.

“No me siento insegura, he nacido y crecido en ese barrio. No puedo tener sensación de inseguridad porque me siento parte de la comunidad.”

Pero la percepción de seguridad asociada con la autonomía y la libertad de poderse mover, disfrutar y participar de la ciudad a cualquier hora del día y de la noche se concibe aún como algo difícil de conseguir.

“Para mí la seguridad es estar tranquila. Y pienso, ¿cómo se podría hacer? ¿Cómo me podrían dar a mi esa tranquilidad, ese control que tienes durante el día? y otras, es que no sé, se me hace un poco difícil de imaginar. Sentirme protegida, lo único que me haría estar tranquila es ir con alguien. Es lo único, igual porque desconozco otras maneras de funcionar a nivel de ciudad, pero en realidad, a mí me cuesta mucho de imaginar.”

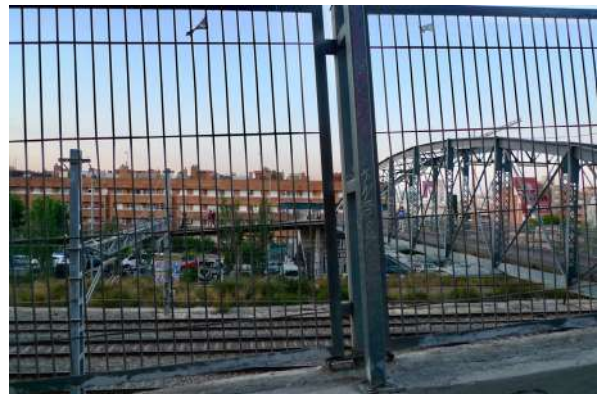
Por ello, desarrollamos estrategias a nivel personal para sentirnos seguras. Las estrategias que desarrollamos para sentirnos más seguras o evitar situaciones de miedo varían; algunas llevamos un spray de pimienta o una laca pequeña por si alguien nos quiere violentar.

“Yo llevo un spray siempre en el bolso, y cuando camino sola lo llevo en la mano”

Algunas que vamos a pie o en transporte público cambiamos de ruta, para que nadie nos pueda controlar. En el caso de una trabajadora del Hospital de Bellvitge que vive a 10 minutos en metro de la parada más próxima a su casa, decidió cambiar su ruta e invertir una hora más de trayecto (metro hasta Pl. Catalunya y bus noche de regreso a L’Hospitalet) para evitar cruzar el puente que conecta la parada de Santa Eulalia con el barrio de Collblanc. La ansiedad que le provocaba cruzar ese puente a las 5:30 de la madrugada llegó a ser paralizadora y decidió invertir más tiempo en el recorrido, viajar más tranquila y reducir la ansiedad.



Foto de Cristina Morales Fernández: Cristina podría llegar en 15 minutos a su casa, pero para evitar la angustia que pasaba al cruzar el “Puente del miedo” que conecta Santa Eulàlia con Collblanc, cambió de recorrido y tarda una hora y media en llegar a casa.



Fotos que muestran más detalles del puente que conecta Santa Eulàlia con Collblanc

“Yo hago un recorrido diferente cada día, nunca hago el mismo, una es porque trabajo y vivo aquí...”

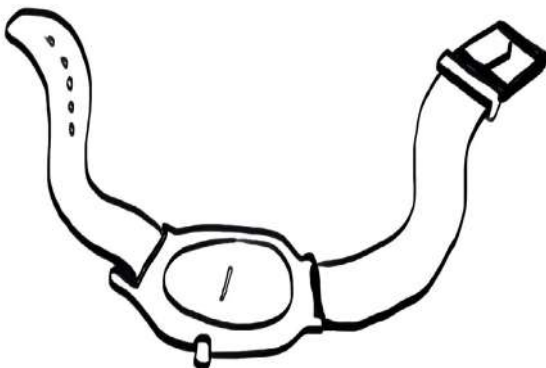
“Realmente incluso cuando estás trabajando y vienes de noche, todas las mujeres que trabajamos de noche, es costumbre no hacer el mismo recorrido también, porque de repente alguien puede estar vigilando por ahí... lo que sí hago es el metro rigurosamente.”

Alguna trabajadora también cambiamos el recorrido dependiendo de la época del año. Por ejemplo, una trabajadora del aeropuerto en verano cuando a las 6 de la mañana empieza a amanecer hace la ruta cogiendo dos autobuses; en invierno, cuando a esas horas es oscuro alarga su trayecto y va en metro porque le da miedo esperarse sola al segundo autobús en una parada solitaria, ubicada en un polígono industrial con muy poca actividad a esas horas.

“Aquí en invierno por las mañanas yo no lo suelo hacer este tramo, lo hago en el metro porque es muy de noche, ... Aquí tenemos muy buena combinación, pero en invierno no hay ni dios aquí.”

Otra estrategia es hacer los trayectos en bicicleta, para ir más rápido y a su vez sentirse más seguras.

“En la noche cuando empecé a emparanoyarme decidí venir en bici porque me daba más seguridad, decidí no ponerme reloj por si alguien me paraba y veía que no tenía reloj verían que soy una mindungui y si algún día me paraban a robar pues tenía mi historia de que mi marido se estaba muriendo en urgencias o alguna cosa que le impactara.”



“Me da miedo en mi barrio cuando estoy llegando a la portería, por si viene alguien corriendo y se mete detrás mío o por si hay alguien dentro. Entonces sí que me da miedo... antes de bajar del coche siempre saco las llaves y las tengo preparadas, y además soy una persona súper torpe que cuando busco cosas en el bolso no encuentras, y me pongo nerviosa... las preparo y las llevo preparadas, y pienso que si me ataca alguien pues las llaves se las puedo clavar. Una vez, era más joven, tenía veinte tantos, se paró una furgoneta, se salieron dos tíos y me agarraron, y pude salir y meterme para dentro de la portería... sería una broma... deberían venir de fiesta por la noche...”



Otras mujeres a lo largo de los años han hecho todo un trabajo mental y de reflexión para combatir los sentimientos de miedo que experimentan en la noche. Por ejemplo, una de nosotras habla de todo el trabajo realizado desde la técnica de la conciencia corporal a través del movimiento, y como a través de ciertos movimientos, de la manera de caminar, etc. se puede trabajar por una mayor percepción de seguridad. También algunas utilizamos la música como distracción:

Vestida de nit

*Pinto les notes d'una havanera
blava com l'aigua d'un mar antic.
Blanca d'escuma, dolça com l'aire,
gris de gavines, daurada d'imatges,
vestida de nit.*

*Miro el paisatge, cerco paraules,
que omplin els versos sense neguit.
Els pins m'abracen, sento com callen,
el vent s'emporta tot l'horitzó.*

*Si pogués fer-me escata
i amargar-me a la platja
per sentir sons i tardes del passat,
d'aquest món d'enyorança,
amor i calma, perfumat de lluna, foc i rom*

*Si pogués enfilat-me a l'onada més alta
i guarnir de palmeres el record,
escampant amb canyella totes les cales
i amb petxines fer-lis un bressol*

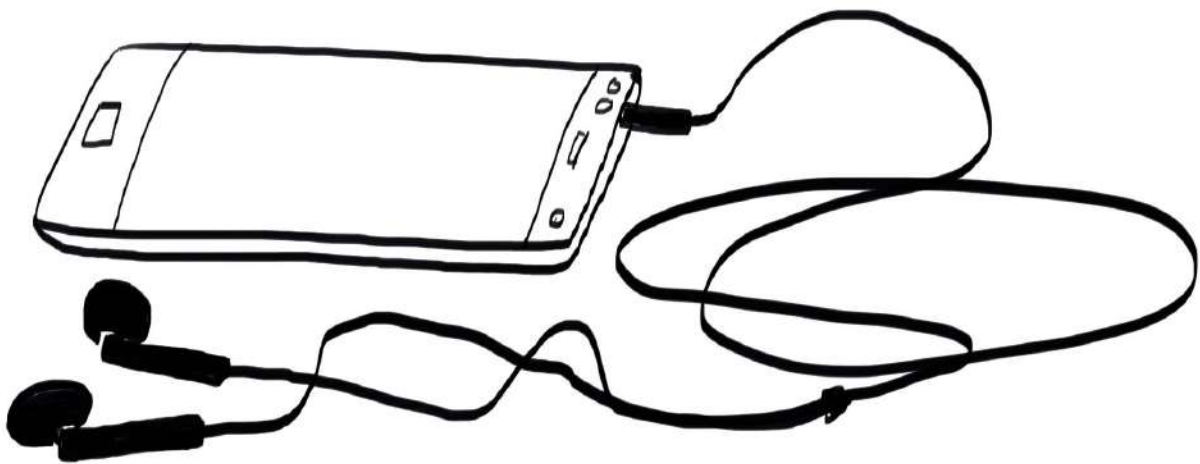
*Els vells em parlen plens de tendresa,
d'hores viscudes amb emoció.
Joves encara, forts i valents,
prínceps de xarxa, herois de tempesta,
amics del bon temps.*

*Els ulls inventen noves històries,
vaixells que tornen d'un lloc de sol.
Porten tonades enamorades.
Dones i Pàtria, veles i flors.*

*Si pogués fer-me escata
i amargar-me a la platja
per sentir sons i tardes del passat,
d'aquest món d'enyorança,
amor i calma, perfumat de lluna, foc i rom*

*Si pogués enfilat-me a l'onada més alta
i guarnir de palmeres el record,
escampant amb canyella totes les cales
i amb petxines fer-lis un bressol*

"Vestida de nit" por Silvia Pérez Cruz. Esta es la canción que la Txell tararea, como estrategia para hacer frente a la percepción de miedo que tiene al salir de trabajar de madrugada.



Efectos en las actividades de la vida cotidiana diurna

La mayoría de las trabajadoras tenemos una percepción positiva de nuestro barrio de residencia, estamos a gusto viviendo en ellos porque nos permiten desarrollar nuestra red cotidiana: tenemos acceso a todos los servicios, equipamientos, comercios, espacios públicos necesarios para el desarrollo de nuestra vida cotidiana y conectados a pie o con transporte público que cubre nuestras necesidades diarias (diurnas). En el caso de las trabajadoras sexuales frecuentemente tenemos miedo de ser identificadas por la vecindad y la comunidad y que se nos juzgue por el trabajo que hacemos.

En general, identificamos como favorable el vivir cerca del trabajo, hacer la compra de camino a casa o de camino al trabajo (y dejarla en el coche) o aprovechar más el tiempo diurno, pero a costa de dormir menos.

Como desfavorable, uno de los elementos que identificamos es que los horarios de equipamientos y servicios para hacer trámites administrativos tienen mayoritariamente horarios de mañana; y para realizar este tipo de tareas tenemos que sacrificar horas de sueño.

También el trabajar de noche limita el tiempo que tenemos para realizar ciertas tareas cotidianas, más relacionadas con la esfera del cuidado propio y ocio. Las jóvenes sin personas a cargo sí tenemos más tiempo personal de ocio, ejercicio, etc.

“No tener hijos ni nadie que dependa de mí. Ese hecho me da libertad y margen para llevar horarios flexibles y favorece mi descanso y mi bienestar.”

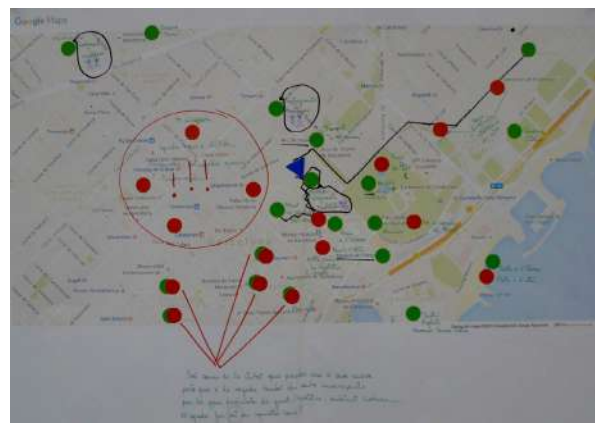
Las que tenemos personas a cargo no tenemos tanto tiempo de ocio. De hecho, acostumbramos a dormir menos para poder conciliar con el cuidado de las personas que tenemos a cargo.

Algunas contamos con apoyo familiar para compartir tareas domésticas o de cuidado y eso beneficia enormemente nuestra calidad de vida.

También las mujeres con niños o niñas pequeñas identificamos como desfavorable el no poder dedicarles más tiempo y en el caso de una de nosotras que aún es mamá lactante, el horario limita el poder dar el pecho solo a ciertas horas y no lo que le gustaría.

Como ya se ha comentado, sólo hay tres mujeres a quien no les gusta el barrio donde viven en L’Hospitalet durante la noche; tenemos acceso a diversidad de equipamientos y comercios en el barrio, pero no nos gusta el ambiente, muchas veces percibido como inseguro y hostil, los espacios públicos no están bien mantenidos, hay una falta de limpieza y demasiada presencia de bares (asociados al consumo de alcohol por hombres mayoritariamente y que acosan sexualmente a las mujeres). Pero es en estas zonas donde hemos encontrado vivienda asequible cerca de Barcelona.

Las trabajadoras que vivimos en Barcelona también hablamos de como el turismo ha cambiado la vida cotidiana de los barrios donde acostumbramos a hacer vida (Ciutat Vella, Poble Nou, Gràcia).



Mapa de red cotidiana mostrando puntos negativos de la red cotidiana por la alta presencia de turismo

Impacto en las relaciones personales, familiares y sociales

Muchas de las mujeres sentimos una falta de comprensión social y por parte de nuestro entorno más próximo de lo que implica trabajar de noche. Por un lado, tenemos la sensación que la gente piensa que durmiendo 4 o 5 horas ya hemos descansado, o bien, asocian el hecho de dormir durante el día no al descanso sino al no hacer nada.

“En la sociedad hay una incomprensión total de la gente que trabaja de noche, porque hasta que no trabajas de noche, sea en el ámbito que sea, no te das cuenta... la gente te llama por teléfono, te toca el timbre... piensa que si duermes un poquito, pues ya está, y además esperan que si duermes 4-5 horas te despiertes y ya seas persona.”

“No te sientes valorada, en tu núcleo familiar. La gente más próxima a ti, como cuando tu trabajas ellas están durmiendo y se les pasa el tiempo muy rápido, no tienen la sensación que trabajas. Es decir, que cuando ellos te ven, estás en casa no haciendo nada, porque estás descansando. Entonces tienen la sensación de que trabajas de ‘pascuas a ramos’. Que puedes dormir menos horas ...”

También nuestra vida social se reduce por el hecho de trabajar de noche, por un lado, porque la vida social de nuestro entorno se desarrolla mientras trabajamos o mientras descansamos el fin de semana. Por otro, porque el agotamiento nos impide tener muchas ganas de salir de casa.

“El trabajo de la noche lo cierto es que te limita. Poca vida social... claro, trabajamos de lunes a sábado, pero al ser el sábado por la noche ya plegamos el domingo por la mañana. Así que vida social cero.”

Eso afecta también a la sensación de no poder ver a la familia o amistades tanto como nos gustaría. Y a veces se deriva en situaciones de soledad, pérdida de relación familiar y depresión.

“No tienes mucha vida social, sales de aquí, duermes, haces las cosas en tu casa, mis hijos son grandecillos, pero son chicos y los tengo muy mal acostumbrados y lo hago todo y hasta las 5 de la tarde no salgo, también voy a ver a mis padres, etc.”

“A mí, más que nada es con la familia. Porque no puedo ver a mi padre, me cuesta relacionarme porque no tengo tiempo. Porque si voy, luego no tengo tiempo para echarme un rato. El sábado, que es cuando tienes más tiempo, entre pitos y flautas, te levantas a las tantas, o si te levantas temprano es como si no estuvieras, estás zombi perdida... me afecta en ese sentido, en la relación con mi familia. Y no puedo verla como quisiera.”

Algunas mencionamos la incompatibilidad de horarios con la pareja; en consecuencia, no nos vemos como quisiéramos, o bien sacrificamos horas de descanso para pasar más tiempo juntos.

En el caso de las trabajadoras sexuales, valoramos muy positivamente el poder contar con el apoyo de organizaciones y entidades que ofrecen servicios para este grupo. En concreto, el programa Àmbit Dona de la Fundació Àmbit Prevenció es como nuestra segunda casa y es un espacio en que nos sentimos seguras, apoyadas, sin ser juzgadas y donde podemos hablar y relacionarnos cómodamente con otras trabajadoras que están en situaciones similares.

“Es nuestra segunda casa, damos gracias que hay esto, sino ¡qué sería de nosotras! Se puede andar con libertad, nadie te anda mirando; si no hubiera esto yo fuera un desastre... me han dado mucho la mano y me la siguen dando.”

Efectos biopsicosociales en la salud

Como ya demuestran muchos estudios realizados desde el ámbito sanitario, trabajar de noche tiene impactos en la salud y el bienestar de las personas. Estos impactos también son diferenciados entre mujeres y hombres. Según la doctora Carme Valls Llobet, que ha estudiado por muchos años la salud de las mujeres, el turno de noche, el estrés físico y mental, el no dormir bien, la falta de vitamina D y la alteración de la melatonina aumentan el riesgo de sufrir ciertas enfermedades, como por ejemplo, cáncer de mama.

A través del mapeo corporal las mujeres pudimos reflexionar y compartir sobre cuáles son los impactos de trabajar de noche en nuestra salud y calidad de vida, no sólo como influye el trabajo realizado en horario nocturno, sino cuáles son los efectos en nuestro cuerpo, tanto a nivel de salud como en relación a la vivencia de movernos por la ciudad de noche.

En general, asociamos el trabajar de noche con una pérdida de la calidad de vida. Por un lado, remarcamos los **efectos en la salud física** como dolores en la espalda y cabeza (a veces no es dolor de cabeza, es presión constante), hinchazón de piernas y varices, alteración del sistema digestivo y del apetito, agotamiento, o incluso desajustes de temperatura corporal durante el horario laboral nocturno.

La gran mayoría dormimos menos, y entre las que llegamos a dormir 8 horas, igual notamos que no es lo mismo descansar de día que de noche.

“Hay estudios que dicen que envejecemos más que una persona que trabaja de día. Te cambia en seguida la expresión de la cara. No es lo mismo dormir 8 horas de día que 8 horas de noche.”

“La noche me afecta que me destrota los órganos, duermo diferente, me destrota el cuerpo. Los órganos se me revolucionan.”

“La noche físicamente y mentalmente desgasta muchísimo, y no es lo mismo que hable una persona que lleva tres años que la que lleva 15 años. A veces llevas 36 horas sin dormir o a veces en 48 horas has dormido muy poco. Hoy por ejemplo dormiré todo lo que no he dormido el fin de semana, porque en algún momento te has de recuperar.”

“En invierno, como que sí que amanece más tarde, a lo mejor hay gente que hasta las 9 y media o 10 de la mañana no hace ruido. Pero ahora en verano, que a las 6 de la mañana ya hace sol, claro, la gente se levanta, que si persianas para arriba, persianas para abajo, ya se empiezan a mover, es diferente. Pero bueno, es lo que nos toca, armarnos de paciencia.”

También reflexionamos sobre los **efectos en la salud emocional y mental**; la falta de descanso y los horarios nocturnos muchas veces nos afecta al carácter, nos provoca mal humor, pero también ansiedad y depresión.

“Te cambia el carácter mucho, cambias mucho los horarios de dormir; a la larga si no lo frenas la noche es depresiva.”

“Duermo 4-6h, no más. Y en mí lo que hace es que te cambia el carácter por completo, es que no eres ni persona. Estás irritable, te lo comes todo. Es como voy a hacer ahora, llego y me tumbo, voy a dormir 2 horas, me mata. Cuando tengo que hacer una gestión es así. Prefiero no dormir y hacer las cosas, acostarme luego pero del tirón.”

“Yo llego a las 4 de la mañana, me acuesto una hora y media, y me levanto por la niña, ya dejo todo arreglado por la noche, y me levanto y me lavo la cara y todo, pero luego de dejarla me da sueño.”

En general se magnifican ciertos elementos cuando pretendemos descansar durante el día. Por ejemplo, los ruidos diurnos por obras, por la vecindad, por el servicio postal, teléfono; un incremento de sensibilidad a la luz, o una mayor sensibilidad a las aglomeraciones en ciertos espacios como por ejemplo en el transporte público.

También remarcamos que los efectos en el descanso son diferenciados entre hombres y mujeres:

“El hombre que trabaja de noche entra a su casa, y la mujer procura no hacer ni un ruido ni molestar ni nada. Yo vivía sola y te molesta el cartero, el del gas, el teléfono, yo acabé desconectándolo todo.”

A las trabajadoras sexuales a los efectos en la salud física y emocional se nos suma como vivimos en nuestro cuerpo lo relacionado con la parte sexual de nuestro trabajo.

“A ver, a mí no es que me guste, la verdad, pero es un trabajo que a mí me ayuda a tirar para adelante; muchas veces me afecta y otras no. Cuando más trabajo es cuando más me afecta. Es un trabajo más, me ayuda a tirar para adelante, pero tienes que tener estómago.”

“Pues yo me mentalizo, es un trabajo más donde gano dinero. Yo es que lo veo normal, ya que necesito dinero y con eso me estoy.”

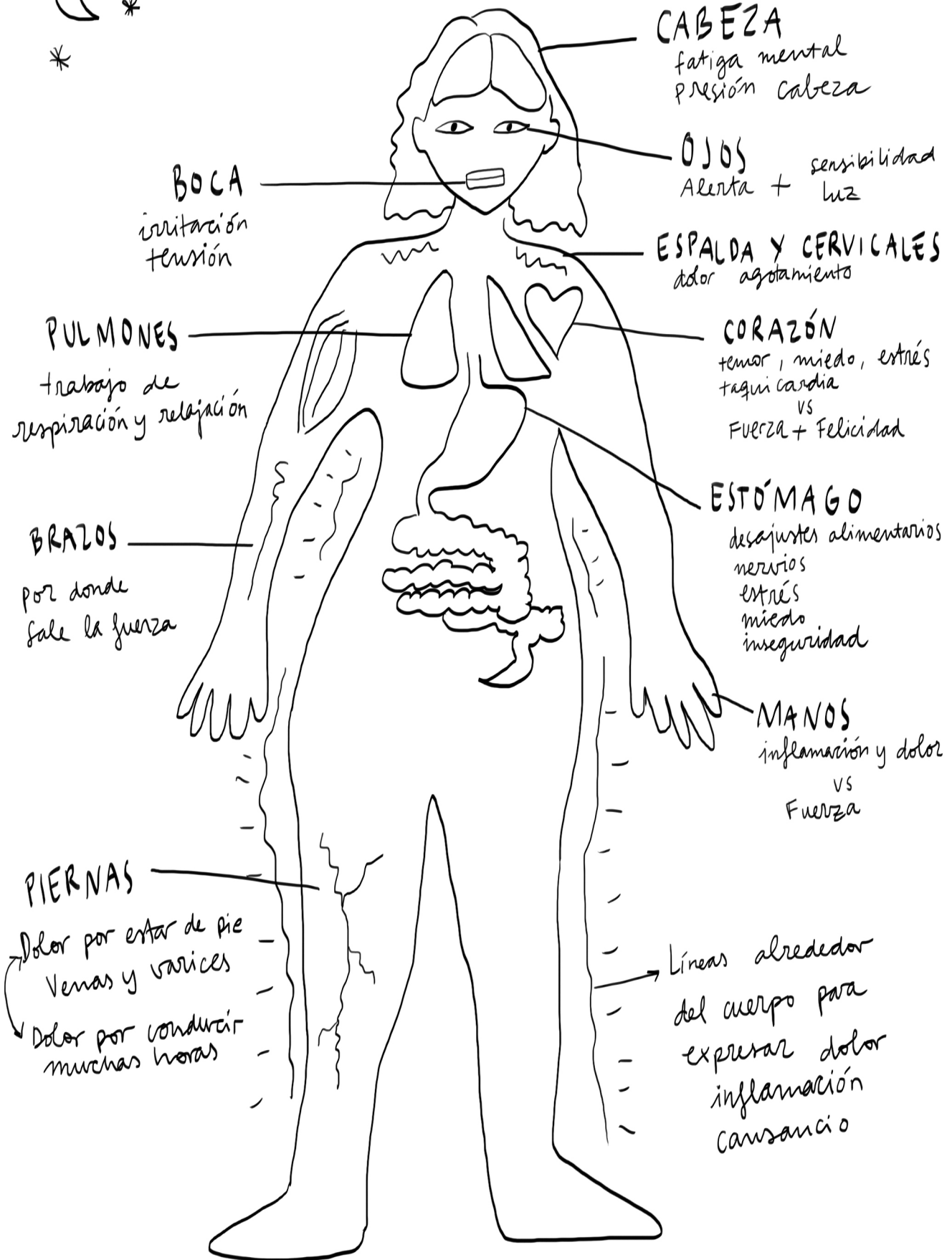
Más allá de los efectos físicos y emocionales en la salud, las mujeres también ubicamos en los mapas corporales donde situamos **nuestra fuerza**.

En general, el corazón y la cabeza son los dos lugares donde más mujeres localizan que tienen la fuerza, pero también el temor, el miedo y el estrés que hace que les lata más fuerte o provoque palpitaciones.

“Yo, el corazón mío es el que manda. Manda más que la cabeza en muchas ocasiones, dentro de que tengo los pies en el suelo. Pero sí. Mentalmente estoy muy agotada, muy agotada, precisamente por eso, porque quieres llegar a todos sitios, y de hecho pues llego a muchos sitios, y no me doy cuenta de que tengo una edad.”

A continuación, resumimos como estos efectos se distribuyen por diferentes partes del cuerpo:

* LA NOCHE PARA LAS MUJERES *



También en los mapas corporales contamos cómo el entorno por donde nos movemos de noche impacta a nuestro cuerpo, en ocasiones en reacción al miedo:

“Los ojos por la noche es que me van por todos lados. Cuando salgo de aquí, cuando salgo del metro empiezo a mirar para todos lados porque mi barrio tiene tela marinera. Cuando me cruzo con un hombre el corazón se me empieza a acelerar, cierro los puños, las piernas y hasta que no llego a mi casa no hago ‘uff’ y descanso”

“Mi impresión es que si trabajas de noche, y eres mujer, el primer pensamiento que te viene es como esta sensación de peligro. Entonces, he puesto que sale de la cabeza, como mujer, todo el tema de la sumisión, género vulnerable, objeto de deseo y después también como educación represora, creencias limitantes heredadas. A partir de aquí como base, está el miedo, por el simple hecho de ir de noche, ser una mujer e ir sola, y después también estos pensamientos que se relacionan entre ellos. En la espalda notas este peso, esta amenaza, inseguridad, desconfianza que va haciendo mochila. Esta sensación de alerta, el entorno que lo percibo como amenazante en la noche, en general.”

Aunque la mayoría resaltan los impactos negativos a nivel de salud y bienestar, hay tres mujeres que han trabajado muchos años de noche que hablan de que ellas no tienen problemas, que su cuerpo funciona mejor trabajando de noche.

“Yo cuando estoy trabajando de noche, superbién, sin dolor de cabeza, superactiva, yo superbién. Yo soy nocturna. Estoy superequilibrada y superbién cuando trabajo de noche”.

Las desigualdades de género en el ámbito laboral

Muchas de nosotras hablamos de que en nuestro lugar de trabajo el ambiente laboral de noche es más bueno que de día. Pero algunas de nosotras compartimos que uno de los problemas al que nos enfrentamos en nuestro lugar de trabajo, por ser mujeres y escoger el turno de noche, es al machismo tanto por parte de compañeros, como a través de políticas que reproducen las desigualdades de género.

“A mí me afecta el machismo por el turno que estoy. El problema de la noche es que no quieren mujeres, los propios compañeros no quieren. Todas las que pasan por la noche terminan llorando y saliendo del turno. De hecho, yo ya he llorado. Y ahora, he pedido salir de la noche y estoy tramitando la conciliación laboral para que me pasen a la mañana, y a ver qué pasa.”

“He trabajado siempre de noche, pero he pedido cambios por conciliación y me los deniegan. He puesto tres denuncias. La conciliación familiar y eso les da igual.”

“Yo que limpio, he estado dos años conduciendo maquinaria, y luego dijeron que no, que las mujeres no. En la fábrica donde trabaja mi marido no quieren mujeres, porque dice que distrae al personal.”

También en algunos lugares de trabajo masculinizados, es decir, con un porcentaje mucho mayor de hombres que de mujeres, el machismo está presente en cómo se distribuyen los trabajos, pero también en la distribución de los vestuarios, que no son suficientes para las mujeres y en cambio los hombres disponen de mucho más espacio; o en la ropa de trabajo que no está adaptada a las medidas de las mujeres.

“Lo que pasa que esta ropa es de hombre y son tallas muy grandes. Las que somos bajitas, menuditas, delgaditas, el agua nos entra por aquí, por acá, claro, cuando acabas el turno vas toda mojada.”

Estas dinámicas sexistas perpetúan el imaginario y el estereotipo de que la noche es territorio de hombres. Pero todas trabajamos y luchamos para visibilizar este problema y para luchar por mejores situaciones laborales para nosotras y para otras mujeres.



Fotos de Conchi Braojos, tituladas "Por la igualdad"



5 PROPUESTAS DE ACTUACIONES

A continuación, presentamos un conjunto de propuestas que hemos realizado entre todas con el objetivo de que las administraciones, instituciones y agentes implicados en la planificación urbana, la red de movilidad y transporte, y los derechos laborales en la región del AMB puedan incorporarlas en sus programas y políticas. Las propuestas cubren las diferentes escalas de planeamiento: área metropolitana, municipio y barrio.

Col·lectiu Punt 6 ha completado algunas de las propuestas aportando su experiencia en el ámbito del urbanismo feminista.

En concreto, las propuestas se dividen en tres objetivos:

1 MEJORAR LA MOVILIDAD DE LAS PERSONAS QUE TRABAJAN DE NOCHE EN EL AMB DESDE UNA PERSPECTIVA DE GÉNERO

3 IMPULSAR MEJORAS DE LAS CONDICIONES LABORALES DE LAS PERSONAS QUE TRABAJAN DE NOCHE DESDE UNA PERSPECTIVA DE GÉNERO

2 INCREMENTAR LA PERCEPCIÓN DE SEGURIDAD DE LAS MUJERES QUE SE DESPLAZAN DE NOCHE POR EL AMB

Por cada objetivo, definimos actuaciones que se pueden desarrollar e identificamos cuáles son las instituciones y agentes implicados para poder incorporarlas en la política pública. En algunas zonas de trabajo también se han identificado actuaciones específicas.

OBJETIVO 1:

MEJORAR LA
MOVILIDAD DE
LAS PERSONAS
QUE TRABAJAN
DE NOCHE EN EL
AMB DESDE UNA
PERSPECTIVA DE
GÉNERO

1.1 Revisión de los horarios y la frecuencia del transporte público

Los horarios que conectan el lugar de trabajo y de residencia no corresponden a las necesidades de ciertos grupos de mujeres que trabajan de noche, en concreto las que salen a las 5 de la mañana. Además, las esperas y las conexiones se alargan el fin de semana. Esto también puede interferir en la decisión de solicitar o aceptar una oferta de trabajo, si no se tiene acceso al transporte público o un vehículo privado. Por lo tanto, es necesario revisar los horarios y frecuencias de las líneas de bus que conectan zonas de alto volumen de trabajo nocturno con otras partes del AMB, para ampliar y mejorar el servicio.

Agentes implicados: Transporte Metropolitano de Barcelona (TMB) y centros de trabajo

1.2 Transporte colectivo de centros de trabajo (empresas, hospitales, aeropuerto)

Promover a través de incentivos y regulaciones que empresas con un número elevado de personas trabajadoras en el turno de noche ofrezcan el servicio de transporte colectivo, con el fin de facilitar el trayecto, mejorar la percepción de seguridad y también facilitar la conciliación de la vida laboral y personal.

Agentes implicados: centros de trabajo, área de movilidad de los municipios, sindicatos, Departamento de Trabajo de la Generalitat de Catalunya

1.3 Estudio en los barrios y zonas de trabajo nocturno desde una perspectiva de género para mejorar la cobertura de transporte público

Que las ciudades y municipios del AMB con zonas de trabajo nocturno realicen estudios de estas zonas para documentar el perfil de las personas trabajadoras, sus necesidades de movilidad (incluyendo ubicación de las paradas de transporte público, distancias e in-conexiones peatonales), áreas y puntos inseguros, aislamiento de los polígonos, etc. para desarrollar políticas de mejora urbanísticas y de movilidad, que también prevengan los impactos diferenciados de género.

Agentes implicados: AMB, área de urbanismo y movilidad de los municipios con zonas de trabajo nocturno, TMB

1.4 Incremento de la señalización y mapas con información del transporte público

Para mejorar y garantizar el acceso a la información relativa al transporte y la red de movilidad, es necesario revisar la señalización y los mapas existentes vinculados al transporte público y las redes de movilidad, e incrementar cuando sea necesario la ubicación de mapas visibles y bien mantenidos en todas las paradas que incluyan: plano de la red de transporte, conexiones, horarios, tiempo de los recorridos, rutas accesibles y mapa detallado del entorno de las paradas del transporte en relación a la red cotidiana.

Agentes implicados: Áreas de urbanismo y movilidad de los municipios del AMB

1.5 Mapa de la red cotidiana nocturna a nivel de distrito y ciudad

Con el fin de visibilizar las zonas de trabajo nocturno, y a su vez mejorar la vida cotidiana de las personas que utilizan la ciudad de noche, se propone elaborar y ubicar mapas de la red cotidiana nocturna a nivel de barrio y distrito en las diferentes ciudades del AMB con alta actividad nocturna. Esto permitiría ubicar no solo las zonas de trabajo, sino también servicios y equipamientos que ofrecen servicios en la noche, otros servicios públicos cotidianos (baños públicos), rutas que sean accesibles y seguras, así como rutas alternativas, información sobre la red de movilidad y las paradas de transporte público, etc.

Agentes implicados: Áreas de urbanismo de los diferentes municipios del AMB.

Específico de la zona de trabajo de la Ciudad Sanitaria del Hospital de Bellvitge

1.6 Revisión de las rutas y horarios de las líneas de bus que conectan la Ciudad Sanitaria del Hospital de Bellvitge con municipios del Baix Llobregat

Hay líneas de bus que conectan la Ciudad Sanitaria del Hospital de Bellvitge con otros municipios cuyo recorrido cubre tantos municipios que los desplazamientos se alargan, se invierte mucho tiempo y no conectan eficientemente diferentes zonas. Un ejemplo es la línea de bus L10 que viene de El Prat y conecta el Hospital de Bellvitge con otros barrios de L'Hospitalet, Cornellà, Sant Joan Despí i Sant Feliu de Llobregat. Además, las mujeres que utilizan esta línea tiene una larga espera en la parada (20' entre semana, 45' el fin de semana). Esta situación se podría solucionar aumentando las líneas que conectan el Hospital con estos municipios, que fueran directas o semidirectas.

Agentes implicados: TMB, Hospital de Bellvitge, Ajuntament de L'Hospitalet, Ajuntament de Cornellà, Ajuntament de Sant Joan Despí, Ajuntament de Sant Feliu de Llobregat.

1.7 Parada de transporte público metropolitano en el recinto del Hospital de Bellvitge

En la actualidad, la parada de autobús metropolitana más próxima al hospital se encuentra fuera del recinto sanitario, en la Avenida de Mare de Déu de Bellvitge delante del centro comercial MediaMarkt. Se propone ubicar una nueva parada de autobús metropolitano en el recinto del hospital, cerca de la entrada de Urgencias, ya que facilitaría tanto la llegada de las personas usuarias del hospital como de las personas trabajadoras.

Agentes implicados: TMB, Ajuntament de L'Hospitalet, Hospital de Bellvitge

1.8 Transporte lanzadera de los barrios al hospital

En la actualidad no existe ningún transporte que conecte los barrios cercanos al hospital con la ciudad sanitaria, y esto puede reducir el acceso a servicios de salud de personas mayores o con problemas de movilidad. Por ello, se propone que se ponga en funcionamiento algún tipo de transporte lanzadera o bus de barrio que mejore el acceso al hospital.

Agentes implicados: Hospital de Bellvitge, Ajuntament de L'Hospitalet, TMB

1.9 Mejora de la señalización e información de buses lanzadera entre el Hospital de Bellvitge y el ICO y el Centro sociosanitario

Existen buses que conectan las zonas sanitarias de los dos lados de la Gran Vía, pero tanto la señalización como la información de los horarios no es del todo clara, por lo tanto, se debe mejorar. También el autobús que conecta los dos lados de Gran Vía no presta servicio entre 21 y 8 horas, ya que responde a los horarios del tanatorio, pero no del ICO o del centro sociosanitario. Así que la ampliación de los horarios también facilitaría la movilidad de las personas que trabajan en esa zona y de las personas usuarias.

Agentes implicados: Hospital de Bellvitge, ICO, Centro Sociosanitario, Ajuntament de L'Hospitalet

1.10 Parada de taxis en urgencias

Con la apertura de la nueva zona de Urgencias del hospital, que en la actualidad tiene su entrada en la parte norte por la calle de la Residencia, no se amplió la parada de taxis. La parada de taxis sigue ubicada en la entrada sur, donde está la entrada principal, pero no siempre hay taxis. Muchas veces las personas tienen que ir a buscar el taxi al Hotel Hesperia, fuera del recinto del hospital, en la Av. Mare de Déu de Bellvitge, tocando a Gran Vía. Eso dificulta la movilidad de las personas, sobre todo de aquellas con problemas de salud que necesitan un taxi más próximo a urgencias. Por ello se propone que se pueda crear una nueva parada de taxis ubicada cerca de la entrada de urgencias, para poder ofrecer este servicio a las personas usuarias, pero también como elemento que contribuiría a la percepción de seguridad en la noche, ya que incrementaría la presencia de personas y “ojos” en esa calle.

Agentes implicados: Hospital de Bellvitge, Ajuntament de L'Hospitalet, Gremio de Taxistas de L'Hospitalet

1.11 Adecuación del aparcamiento de la Calle de la Residencia para personas que utilizan el hospital

En la actualidad hay un aparcamiento de tierra vallado al lado del Club de Petanca de Bellvitge que se podría adecuar para que pudiera ser utilizado por las personas usuarias del hospital. La utilización de este espacio a diferentes horas del día también ayudaría a dar más vitalidad a esta calle, a mejorar la iluminación de la zona y reducir la percepción de inseguridad que ahora transmite.

Agentes implicados: Ajuntament de L'Hospitalet

OBJETIVO 2:

INCREMENTAR
LA PERCEPCIÓN
DE SEGURIDAD
DE LAS MUJERES
QUE SE DESPLAZAN DE NOCHE
POR EL AMB

2.1 Elaboración de auditorías de seguridad urbana con perspectiva de género

Las Auditorías de seguridad urbana con perspectiva de género son una herramienta de diagnóstico urbano, basada en un análisis integral de los aspectos sociales, físicos y funcionales que condicionan la percepción de seguridad en el espacio aplicando una perspectiva de género interseccional. Implican un trabajo conjunto entre personal técnico, organizaciones de mujeres, otras organizaciones de la sociedad civil y personas que trabajan en el territorio, en colaboración con un equipo facilitador y redactor de la Auditoría. Se desarrolla aplicando un repertorio de herramientas y métodos participativos para obtener información sobre cómo impacta la seguridad en la vida cotidiana de las personas. La elaboración de estas auditorías por parte de los diferentes ayuntamientos del AMB sería clave para identificar los factores físicos, sociales y económicos que afectan a la inseguridad de las mujeres, y mejorar los entornos de las diferentes ciudades del AMB para que sean entornos seguros: señalizados, visibles, equipados, vigilados, vitales y comunitarios.

Agentes implicados: Áreas de urbanismo, igualdad y participación de los diferentes municipios del AMB y asociaciones y grupos de mujeres de los diferentes municipios.

2.2 Incorporación en las políticas de planificación urbana de la rehabilitación de zonas monofuncionales de trabajo

El diseño de áreas monofuncionales de trabajo no responde a la vida cotidiana de las personas y en particular de las mujeres, sobretodo de las que trabajan de noche. Por ello, es necesario que en las diferentes escalas de planificación urbana se modifiquen las políticas relacionados con el diseño de polígonos industriales y otras áreas monofuncionales de trabajo, para que integren usos mixtos y no se conviertan en “islas” y zonas aisladas con grandes déficits en términos de movilidad, calidad del espacio público, percepción de seguridad, acceso a servicios, etc.

Agentes implicados: Áreas de urbanismo de los diferentes municipios del AMB, AMB, Departamento de Política Territorial de la Generalitat de Catalunya.

2.3 Campañas de sensibilización sobre el problema del acoso sexual en la red de movilidad y transporte

El acoso sexual que las mujeres viven mientras se desplazan a pie o en transporte público es uno de los factores que condiciona y limita su movilidad en la noche. Por ello, para visibilizar y sensibilizar socialmente sobre este problema se propone realizar una campaña que se difunda en el transporte público (interior del metro, autobús, tren de cercanías, FGC, Tram, pero también en las paradas de transporte) y que permita a las personas acceder a información de los servicios que existen en cada municipio.

Agentes implicados: TMB, áreas de igualdad de los municipios del AMB

2.4 Incremento de la percepción de seguridad en la noche en las infraestructuras del transporte público (metro, tren y bus)

En la madrugada de los fines de semana se incrementa la percepción de inseguridad en el transporte público, debido también al incremento del ocio nocturno, de personas ebrias, etc. Se propone buscar estrategias para aumentar la percepción de seguridad en el transporte público en estas franjas horarias, por ejemplo, con más personal de TMB en paradas de metro, con la ampliación de horarios de comercios ubicados en el metro y el tren (cafeterías, quioscos). Y también adaptando paradas de autobús para que sean más seguras, con información clara de los horarios, recorridos e incidencias, bien iluminadas, transparentes y con la ubicación de interfonos que sirvan para comunicarse en caso de necesitar ayuda.

Agentes implicados: TMB

2.5 Iluminación peatonal continua distribuida de manera homogénea y sin obstrucciones

En muchos municipios del AMB se podrían incorporar mejoras en la iluminación en las aceras, las intersecciones, así como las áreas con señalización de los recorridos peatonales. Evitando elementos que obstruyan la luz de las farolas (vegetación, publicidad, ornamentación), contrastes entre zonas muy iluminadas y poco iluminadas, tanto en los espacios públicos como en el acceso a la vivienda y a las zonas de trabajo. Poniendo una iluminación continuada en los caminos principales que conectan las zonas de trabajo con el transporte público o los barrios contiguos. Garantizando el buen mantenimiento de la iluminación, así como su funcionamiento en todo el horario nocturno.

Agentes implicados: áreas de urbanismo de los municipios del AMB

2.6 Eliminación o adecuación de espacios con rincones, áreas escondidas, sin visibilidad o abandonadas

En aquellos lugares donde existen este tipo de espacios, se debería acondicionarlos por ejemplo a través de la introducción de otras actividades en el entorno, colocando iluminación de forma que sea más visible y mejorando las líneas de visión, o instalando espejos en esquinas. En los portales de viviendas, equipamientos, edificios de oficinas, evitando los retiros de fachadas donde puedan esconderse personas y producirse agresiones. En espacios nuevos, diseñando espacios abiertos sin rincones, áreas escondidas, muros ciegos o espacios abandonados.

Agentes implicados: áreas de urbanismo de los municipios del AMB

2.7 Cambio o adaptación del mobiliario urbano, vegetación u otros elementos que entorpezcan las líneas de visión

Se recomienda revisar la instalación y mantenimiento de mobiliario urbano, vegetación, ornamentación y elementos de publicidad o señalización para que no obstaculicen la visión de las personas que van caminando o para que las vean desde un vehículo. Por ejemplo, los contenedores de reciclaje de gran tamaño, vallados o arbustos u otros elementos de alturas superiores a 1 metro que dividen los espacios públicos en secciones y que dificultan parcial o totalmente la visibilidad.

Agentes implicados: áreas de urbanismo de los municipios del AMB

2.8 Refuerzo del cuidado, la limpieza y el mantenimiento de espacios públicos

El estado de limpieza y de mantenimiento tanto de espacios públicos como de terrenos baldíos de propiedad privada condiciona la percepción de seguridad, ya que una falta de limpieza da sensación de abandono, reduce su uso y por lo tanto se reduce la vitalidad en ese espacio. Por lo tanto, se debe reforzar el cuidado, la limpieza y el mantenimiento de estos espacios para que se den diversidad de usos y actividades a diferentes horas del día y la noche.

Agentes implicados: áreas de urbanismo de los municipios del AMB

2.9 Participación de las mujeres en la co-construcción de políticas urbanas, de movilidad y seguridad

Trabajos como este demuestran que el conocimiento que las mujeres tienen de su entorno es imprescindible para identificar las necesidades, las barreras y las oportunidades de un barrio o municipio. Por ello, en las diferentes fases de la planificación urbana se debe garantizar el acceso de las mujeres a la participación para incorporar el conocimiento de la vida cotidiana, del trabajo doméstico y de los cuidados. Para ello, las actividades y reuniones se han de planificar en horarios posibles para conciliar con las demás actividades y en emplazamientos que estén conectados y sean accesibles. También es necesario facilitar servicio de acogida para el cuidado de niños y niñas o fomentar que las personas cuidadoras asistan a reuniones y sesiones participativas con personas dependientes.

Agentes implicados: áreas de urbanismo, igualdad, seguridad y participación de los municipios del AMB

Específico de la zona de trabajo de la Ciudad Sanitaria del Hospital de Bellvitge

2.10 Mejora de la señalización, la iluminación y la movilidad a pie dentro de la Ciudad sanitaria del Hospital de Bellvitge

Se identifican ciertos puntos que conectan varias zonas y edificios de la ciudad sanitaria que no están suficientemente iluminadas, donde se crean rincones y zonas escondidas, y también falta señalización que ayude a ubicarse y moverse dentro del recinto. Por lo tanto, una mejora en la señalización y en la adecuación de los espacios intermedios del recinto hospitalario contribuiría a una mayor percepción de seguridad en la noche, y a una mejor movilidad y orientación en cualquier momento del día o la noche.

Agentes implicados: Hospital de Bellvitge, ICS

2.11 Eliminación o adecuación de espacios sin visibilidad, abandonados, áreas escondidas y pasos subterráneos

En la Ciudad Sanitaria del Hospital de Bellvitge hay ciertos espacios e infraestructuras que causan elevada sensación de miedo y donde también se han dado agresiones sexuales y robos. Por ello se considera de carácter urgente poder eliminar las zonas que están oscuras, escondidas, tienen rincones, y se contemplan como inseguras, tanto en la Calle de la Residencia como en los aparcamientos de tierra

alrededor del hospital. Pero también la adecuación o eliminación y búsqueda de una alternativa segura y accesible al paso subterráneo que atraviesa la Gran Vía y que es percibido tanto de día como de noche como inseguro. Es necesario buscar una ruta alternativa, accesible, visible y segura para las personas que cotidianamente tiene que cruzar la Gran Vía para ir al Hospital de Bellvitge o a la zona del ICO y el Centro Sociosanitario.

Agentes implicados: Ajuntament de L'Hospitalet, Hospital de Belvitge, ICS

Específico de la zona de trabajo del Raval y Camp Nou en Barcelona

2.12 Mejora de la iluminación en zonas específicas

La iluminación de la zona de Drassanes y el Museo Marítimo de Barcelona es deficiente en la noche, en parte por la falta de mantenimiento del arbolado que obstruye la iluminación. Esta es una zona muy transitada de día por la conexión con el puerto de cruceros, y de noche es una zona con tráfico de vehículos, pero poca gente caminando. Mejorar la visibilidad del entorno a través de la iluminación o el mantenimiento de árboles y vegetación ayudaría a incrementar la percepción de seguridad de las trabajadoras que se desplazan en esta zona.

Agentes implicados: Área de Ecología, Urbanismo y Movilidad del Ajuntament de Barcelona

2.13 Baños públicos mantenidos y seguros

Ubicación de baños públicos en diferentes zonas de la ciudad que sean accesibles, estén bien mantenidos y se perciban como seguros. Es importante que se puedan acceder a cualquier hora del día y de la noche y que puedan servir de apoyo para aquellas mujeres que trabajan de noche en el espacio público.

Agentes implicados: Área de Ecología, Urbanismo y Movilidad del Ajuntament de Barcelona

2.14 Revisión del rol de la Guardia Urbana en relación al trabajo sexual

El rol de la Guardia Urbana en la actualidad provoca sentimientos contradictorios entre las trabajadoras sexuales, dependiendo de la intervención que la Guardia Urbana realiza. Por ello, se propone hacer un trabajo con Guardia Urbana y las organizaciones que ofrecen servicios a trabajadoras sexuales y las mismas trabajadoras sexuales, con el fin de debatir sobre el rol de la Guardia Urbana en la seguridad relacionada con el trabajo sexual, para evitar situaciones de criminalización y persecución de las trabajadoras sexuales.

Agentes implicados: Guardia Urbana, Área de Seguridad y Prevención del Ajuntament de Barcelona, organizaciones de apoyo a trabajadoras sexuales y trabajadoras sexuales

2.15 Mantenimiento de servicios existentes y creación de nuevos centros de atención nocturno para trabajadoras sexuales

Las organizaciones que proporcionan servicios a las trabajadoras sexuales como, por ejemplo, la Fundació Àmbit Prevenció a través del programa Àmbit Dona, son valoradas muy positivamente por las trabajadoras, que reivindican que este tipo de programas continúen recibiendo el apoyo de la administración pública para poder seguir dando servicios. Pero también ampliar el servicio con la creación de un centro en la zona del Raval que ofrezca atención nocturna, con WC, espacio para descansar, comer o tomar alguna bebida caliente, que pueda apoyar a las trabajadoras sexuales que trabajen de noche.

OBJETIVO 3:

IMPULSAR
MEJORAS DE LAS
CONDICIONES
LABORALES DE
LAS PERSONAS
QUE TRABAJAN
DE NOCHE DESDE
UNA PERSPECTIVA
DE GÉNERO

3.1 Aumento del personal en la noche en ciertos sectores de trabajo

En ciertos sectores de trabajo, como las residencias de personas mayores, la limpieza de edificios o la policía, se reduce el personal en la noche con la idea de que disminuye el trabajo en estas franjas horarias. Esto provoca inseguridad y sobrecarga de las personas que cubren este turno ya que en muchas ocasiones hay más incidentes que pasan en la noche, o bien, se tiene que hacer el mismo trabajo con menos gente. Por ello, se propone hacer un trabajo de reivindicación y visibilización de las necesidades de ciertos sectores para que los convenios laborales del sector puedan cubrir las necesidades del personal.

Agentes implicados: sindicatos, patronales, centros de trabajo, Departamento de Trabajo de la Generalitat de Catalunya

3.2 Convenios laborales y contratos con visión de género que respondan a las necesidades de la vida cotidiana de las personas que trabajan de noche

La mayoría de convenios y contratos laborales abordan la nocturnidad en términos económicos, en relación al plus que se recibe por trabajar en esta franja horaria. Pero hay una falta de sensibilización de cómo los turnos de noche impactan en la vida cotidiana, en la conciliación de la vida laboral y familiar, o en la salud. Por ello, se propone que se revisen convenios y contratos laborales para que respondan a las necesidades de la vida cotidiana, adaptando aquellos derechos que tienen las personas que trabajan de día, a la realidad de las personas que trabajan de noche. Por ejemplo, es necesario revisar los permisos por razones de salud, por enfermedades de familiares de primer grado, lactancia, permisos de maternidad y paternidad, vacaciones, etc. Pero también se podrían revisar las jornadas, reduciendo las 1.700 horas de trabajo anual.

Agentes implicados: sindicatos, patronales, centros de trabajo, Departamento de Trabajo de la Generalitat de Catalunya

3.3 Revisión de los horarios de trabajo nocturno compatibles con los horarios de transporte público

Una opción que se plantea para reducir los impactos de la movilidad nocturna en las mujeres que trabajan de noche es la revisión de los horarios nocturnos. Por ejemplo, en el ámbito sanitario, las trabajadoras de la limpieza del turno de noche actualmente trabajan de 22 a 5 y también hay un nuevo turno en urgencias del Hospital de Bellvitge que acaba a las 2 de la mañana. Sería favorable revisar y modificar las jornadas, para que la hora de salida fuera más tarde (23 a 6) o cuestionar turnos que acaban a media madrugada que conllevan que solo puedan realizarlos personas que tienen vehículo privado. En definitiva, revisar los horarios de trabajo para que en los horarios en que hay vacíos de transporte público, nadie se encuentre limitado por este factor.

Agentes implicados: centros de trabajo, sindicatos, Departamento de Trabajo de la Generalitat de Catalunya

3.4 Sensibilización sobre las desigualdades de género del trabajo nocturno en congresos de enfermería y medicina

Se propone sensibilizar tanto al personal del ámbito sanitario como a la población en general a través de la organización de mesas de debate en congresos relacionados con la salud, no solo para visibilizar los efectos diferenciados del trabajo nocturno en la salud de mujeres y hombres, sino también sobre las desigualdades en otros aspectos de la vida cotidiana: movilidad, seguridad, conciliación de la vida laboral y familiar, relaciones sociales, etc.

Agentes implicados: Congresos y conferencias en el ámbito de la salud

3.5 Corresponsabilidad social de las tareas reproductivas

Elaboración y promoción de campañas para fomentar la corresponsabilidad en el desarrollo de las tareas reproductivas y de cuidado como una responsabilidad colectiva y social y no individual. Estas campañas pueden ir acompañadas de una revisión de los horarios de equipamientos y servicios públicos que permitan la conciliación de las diferentes esferas de la vida tanto de las personas que trabajan de día como de noche

Agentes implicados: áreas de igualdad de los municipios del AMB

Edita:

Col·lectiu Punt 6
Blanqueria 9, Bajos, local 2
08003 Barcelona
www.punt6.org

La publicació ha sido posible gracias al apoyo del Public Scholar Initiative de la Facultad de Estudios de Posgrado de la Universidad de British Columbia, y de una subvención a entidades 2016 del Ajuntament de Barcelona

Autoras: Ángeles Acien Vilches, Pilar Bullón Hidalgo, Neus Capdevila Balletbò, Antonia García Coloma, Cristina Morales Fernández, Conchi Braojos, Laura Lozano Pintor, Susana Flórez Félez, Ana López Barrera, Txell Olivella i Salinas, Karina Muñoz, Zenobia Sabaté Lobé, Silvia Álvarez Fernández, Pilar Capitán Cortés, Yoli Roque Aguilera, Cristina López González, Rafaela Caballero Prieto, Núria Sauqué Pujol-Xicoy, Josefa Ramos Baeza, Laura, Yoli Triano, Alexandra Monroy, Lidia Vares Maldonado, Mercè Meroño Salvador, Felisa Pradas Plou, Marta Fonseca Salinas, Carla Alsina Muro, Sara Ortiz Escalante, Col·lectiu Punt 6, Fundació Àmbit Prevenció, Ca la Dona, Secretaria de la Dona de CC.OO., Irídia

Fotografías: tomadas durante las actividades del proyecto o por algunas de las mujeres que trabajan de noche

Ilustraciones: Tonina Matamalas

Diseño Gráfico: Odile Carabantes



Collectiu
Punt 6

àmbit
prevenció
FUNDACIÓ

Ca-la
DONA

CCOO
secretaria de la dona

IRÍDIA
Centre per la Defensa dels Drets Humans



a place of mind
THE UNIVERSITY OF BRITISH COLUMBIA
Graduate and Postdoctoral Studies



Ajuntament
de Barcelona