

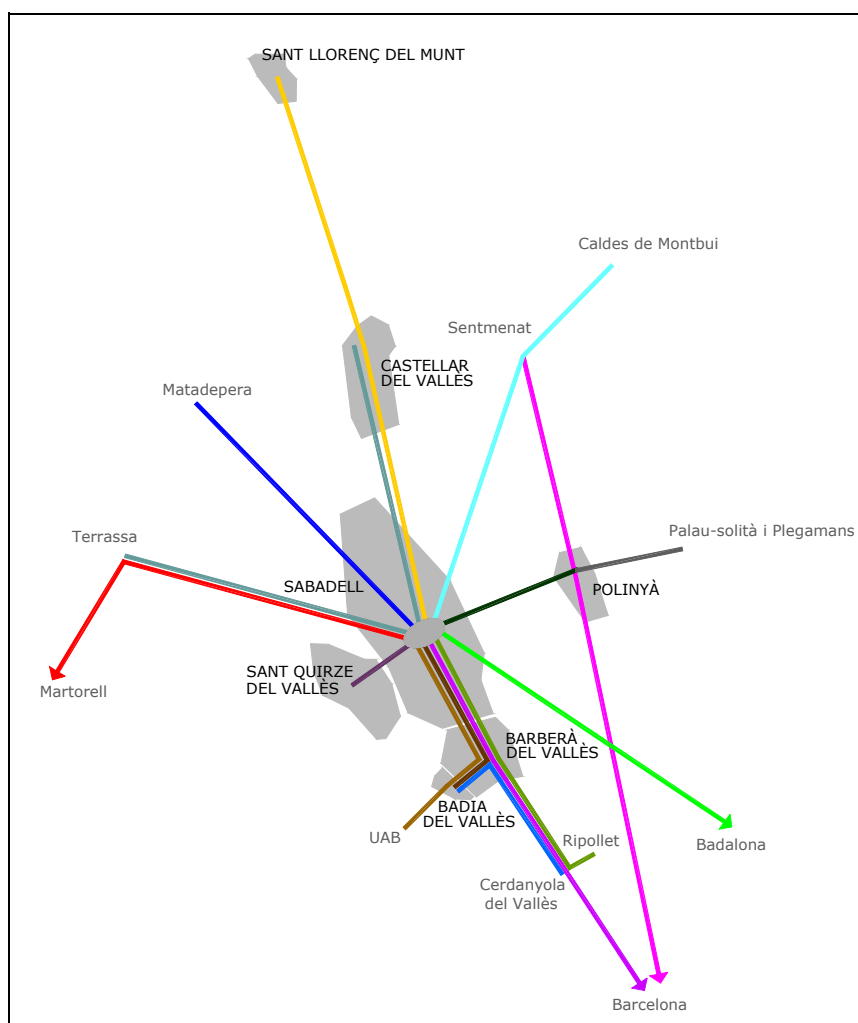
6.3.2. Els autobusos interurbans

La xarxa d'autobusos interurbans de l'àrea d'estudi se centralitzen majoritàriament en el seu nucli central: Sabadell. Així, aquest municipi està connectat amb totes les poblacions integrades en la seva àrea funcional a més d'altres municipis de la regió metropolitana de manera que la xarxa presenta clarament una forma radial amb molt poques excepcions (vegeu el mapa 6.8).

D'aquesta manera mentre tots els municipis de l'àrea d'estudi tenen una connexió directe amb Sabadell, aquestes connexions entre ells són pràcticament nul·les. Això significa que per resoldre molts del trajectes entre algun d'aquests municipis en transport d'ús col·lectiu caldrà fer transbordament a Sabadell.

A l'àrea funcional de Sabadell operen quatre companyies de transport interurbà per carretera que relliguen els seus municipis entre ells i amb altres municipis de la regió metropolitana (vegeu taula 6.12). Aquestes quatre companyies (Sagalés, Sarbus, Transports Públics S.A i Plana) gestionen quinze línies diferents. Dos terços d'elles (deu) són gestionades per l'empresa Sarbus que opera en cinc dels set municipis de l'àrea d'estudi, i abasta tot l'eix definit pel curs del riu Ripoll, això és des de Sant Llorenç Savall fins a Barberà del Vallès i Badia del Vallès. La companyia Sagalés gestiona tres línies de l'àrea d'estudi i opera en el sector oriental de l'àrea funcional (Polinyà), a més del de Sabadell (en aquest municipi hi operen totes les companyies que és localitzen a l'àrea). D'aquesta manera, aquesta companyia relliga l'àrea d'estudi amb el sistema urbà de la riera de Caldes, territori aquest, juntament amb la resta de Vallès Oriental, on té el predomini del transport d'ús col·lectiu per carretera. Transports Públics només gestiona una única línia que relliga Sant Quirze del Vallès amb Sabadell. Finalment, la companyia Plana només és present amb una línia en el municipi de Sabadell.

MAPA 6.8. Xarxa d'autobusos interurbans



Font: Elaboració pròpia a partir d'informació facilitada pels operadors de transport

Tal com pot apreciar-se, l'oferta d'autobusos interurbans és present a tots els municipis de l'àrea d'estudi, si bé aquesta oferta és summament desigual per a cada àrea. No obstant això, és el mitjà de transport d'ús col·lectiu que cobreix un territori major. Precisament, aquest mitjà està més integrat a la ciutat que els ferrocarrils en tant que compta amb més parades i amb recorreguts urbans que l'acosten a l'usuari.

La xarxa de les línies d'autobusos interurbans se centralitza a l'Estació d'Autobusos, que és la parada principal de Sabadell, a la Plaça Antoni Llonch, al

costat de l'estació Centre de la Renfe, fet que afavoreix la intermodalitat. En aquest punt hi convergeixen les dotze línies d'autobús que operen en aquest municipi. Dins el municipi de Sabadell hi ha un total de 48 parades¹⁴ d'autobusos que realitzen desplaçaments interurbans diaris. El recorregut urbà de les diferents línies d'autobús interurbà se centralitza en les artèries viàries més importants de la ciutat.

TAULA 6.12. Companyies i línies d'autobusos interurbans

Companyia	Línia
Sarbus	1.A1: Sabadell- Barberà del Vallès- Barcelona 2.A2: Badia del Vallès- Barberà del Vallès- Barcelona 3.B1: Sabadell- Barberà del Vallès- Badia del Vallès 4.B2: Sabadell- Barberà del Vallès-Cerdanyola del Vallès- Ripollet 5.B3: Sabadell- Matadepera 6.B4: Badia del Vallès- Barberà del Vallès- Cerdanyola del Vallès 7.B6: UAB- Badia del Vallès- Sabadell 8.C1: Castellar del Vallès- Sabadell- Terrassa 9.C2: Sabadell -Terrassa- Martorell 10.C3: Sabadell- Castellar del Vallès- Sant Llorenç Savall
Sagalés	1. Sabadell- Polinyà- Palau-solità i Plegamans 2. Sabadell- Caldes de Montbui 3. Sentmenat- Polinyà- Barcelona
TP Transports Públics, S.A.	1. Sabadell- Sant Quirze del Vallès
Plana	1. Sabadell- Badalona

Font: Elaboració pròpia a partir de la informació facilitada per les diferents companyies

El servei de transport en autobús entre Sabadell i **Barberà del Vallès** és explotat per l'empresa Sarbus. Si bé Barberà del Vallès no és final de destinació de cap línia compta amb sis línies diferents ja que es beneficia de la proximitat amb

¹⁴ Es consideren parades físiques i, per tant, hi poden parar més d'una línia d'autobus.

Sabadell i del fet que per aquí passen tant línies amb capçalera a Sabadell com les que tenen la capçalera a Badia i que a continuació continuen cap a municipis de fora de l'àrea d'estudi. Quatre d'aquestes línies (A1, B1, B2 i B6) la connecten amb Sabadell i quatre més (A2, B1, B4 i B6) amb Badia del Vallès. Barberà del Vallès té sis parades interurbanes en el municipi i en hores puntes passen fins a tretze autobusos per hora.

Badia del Vallès compta amb quatre línies d'autobusos interurbà de l'empresa Sarbus. Aquesta localitat connecta amb Sabadell amb dues línies: la B6 que prové de la UAB i amb la B1 de la que n'és capçalera. La primera d'elles té un servei mínim de dos autobusos al dia (dos d'anada i dos de tornada) en hores punta mentre que la segona (B1) té una freqüència de vint minuts en horari feiner i de mitja hora la resta de dies. A més, Badia del Vallès és cap de línia de les línies A2 i B4 les quals no tenen cap població del sistema urbà de Sabadell com a final de línia, escapant-se així de la radialitat centrada en Sabadell. La primera (A2) es dirigeix a Barcelona amb una freqüència de trenta minuts els feiners i cada hora en cap de setmana i festius mentre que la segona (B4) la relliga amb Cerdanyola del Vallès amb una freqüència de cada hora els dies feiners. Si bé les quatre línies que operen a Badia del Vallès tenen destinacions diferents, totes elles tenen parades a Barberà del Vallès.

El municipi de **Castellar del Vallès** també està servit per l'empresa Sarbus, a través de la seva filial la Vallesana, i compta amb dues línies (C1 i C3). Totes dues línies el connecten amb Sabadell de manera que respon al caràcter radial de la xarxa d'autobusos interurbans a l'àrea d'estudi. La primera línia (C1) connecta Castellar del Vallès amb Sabadell cada vint minuts aproximadament i els dissabtes, diumenges i festius cada 35 minuts. Aquesta línia, que surt de Sabadell (Plaça Antoni Llonch) per agafar la carretera Sabadell B-124 i entrar pel polígon industrial del Pla de la Bruguera, fa un recorregut per l'interior del municipi per retornar cap a Sabadell. Cal dir que el municipi queda ben cobert a banda i banda de la carretera que travessa el municipi de nord a sud. Aquesta

mateixa línia, que té com a capçalera Castellar del Vallès, es perllonga amb una freqüència d'un cada hora cap a Terrassa. Així la línia completa és de Castellar a Terrassa però passant per Sabadell. L'altra línia que opera a Castellar del Vallès (C3) és la que connecta, en els seus extrems Sabadell amb Sant Llorenç Savall. Aquesta línia, a diferència de l'anterior, segueix la carretera B-124 sense fer cap recorregut urbà i en canvi dóna servei a les urbanitzacions d'Airesol A-B i C i les Arenes. Cal remarcar, però, que la urbanització de Can Font queda desprovista de qualsevol tipus de mitjà de transport.

Sant Llorenç Savall és el municipi del sistema urbà de Sabadell amb una freqüència de transport públic menor. Només compta amb una línia servida per l'empresa Sarbus (C3) que el connecta amb Sabadell i Castellar del Vallès. En aquest municipi l'autobús només efectua set trajectes durant els dies feiners i tres els dissabtes i els mesos d'agost tot i la millora en el servei que s'ha donat en els darrers temps: un augment significatiu del número d'expedicions i una modificació del recorregut urbà de manera que més àrees del nucli central i urbanitzacions properes queden més ben servides.

Sant Quirze del Vallès només compta amb una línia d'autobús interurbà que explota l'empresa T.P Transports Públics S.A i que el connecta amb Sabadell amb una freqüència d'un autobús cada mitja hora en dies feiners mentre que els dies festius no es disposa d'aquest servei i durant el mes d'agost el servei es redueix a l'horari dels dissabtes. Aquesta línia inicia el seu trajecte a la urbanització de Sant Quirze Parc, fa un recorregut pel municipi i surt per la carretera de l'estació de Sant Quirze (FCG) i el Alcampo per agafar la Ronda Ibèria en direcció Vilarrúbies i estació d'autobusos Antoni Llonch.

Polinyà està servida per dues línies que explota l'empresa Sagalés. Una d'elles el connecta amb Sabadell. Malgrat que ambdues poblacions estan separades només per uns quatre quilòmetres aquesta línia només ofereix una freqüència, els dies feiners, d'un cada hora i la seva franja horària és reduïda: el darrer

autobús cap a Polinyà és a les 20:40. El mes d'agost i, sobretot en dissabtes festius el servei és veu molt reduït, tant pel que fa a freqüències com a franges horàries servides. Si bé en la majoria de serveis, aquesta línia té com extrems Polinyà (l'estació d'autobusos) i Sabadell, alguns trajectes (tres en dies feiners) arriben fins al polígon industrial del municipi i alguns altres continuen el recorregut fins al municipi veí de Palau-solità i Plegamans (quatre al dia en dies feiners). La segona línia que serveix a Polinyà passa tangencialment per l'àrea d'estudi ja que és la línia de Sentmenat a Barcelona. Així, amb una freqüència irregular al llarg del dia (majoritàriament la freqüència és una l'hora) Polinyà connecta directament amb les poblacions servides per aquesta línia: Sentmenat, Santa Perpètua de Mogoda i Barcelona.

A més de les línies descrites fins aquí, a l'àrea d'estudi operen un seguit de línies que tenen com a capçalera la ciutat de Sabadell i la connecten amb localitats de fora del seu sistema urbà. Així, l'empresa Sarbus encara té en aquesta àrea la línia B3 entre Sabadell i Matadepera i la línia C2 entre Sabadell i Martorell, passant per Terrassa amb una freqüència d'hora en hora punta. D'aquesta manera, les dues capitals del Vallès Occidental queden unides amb dues línies d'autobús interurbà (a més de la C2 també hi ha la C1).

L'empresa Sagalés ofereix un servei que relliga Sabadell amb Caldes de Montbui passant per Sentmenat. També en aquest cas la freqüència és baixa. Finament, l'empresa Plana ofereix un servei que connecta la capital vallesana amb Badalona. La major freqüència, si bé irregular, d'aquesta línia és fins a Sant Fost de Campsentelles, mentre que fins a Badalona només hi arriben quatre autobusos en dies feiners.

6.3.3. Autobusos urbans

Dels set municipis que formen part de l'àrea funcional de Sabadell, tres compten amb servei d'autobusos urbans: Sabadell, Barberà del Vallès i Castellar del Vallès.

Sabadell és el municipi que, d'acord amb la seva mida, compta amb una xarxa més densa i extensa d'autobusos urbans amb 190 parades. La seva xarxa la formen un total de dotze línies (vegeu mapes 6.9, 6.10, 6.11 i taula 6.13).

TAULA 6.13. Línies d'autobús urbà de Sabadell

Línia 1	Can Deu- Estació Sud
Línia 2	La Plana del Pintor- La Creu de Barberà
Línia 3	Can Deu- La Romànica
Línia 4	Castellarnau- Cifuentes- Poblenou
Línia 4R	Castellarnau- Cifuentes- Can Roqueta- Poblenou
Línia 5	Can Rull- Les Termes
Línia 7	La Roureda- La Bonaigua
Línia 8	La Roureda- Zona Industrial
Línia 10	La Roureda- Espronceda
Línia 21	La Plana del Pintor- Mancomunitat
Línia 23	Can Roqueta- Sant Bernat
Línia 80	Sant Julià- Espronceda

Font: TUS, S.A.

La morfologia urbana de la ciutat, allargada de nord a sud vertebrada entorn d'un eix cívic en aquest mateix sentit i que abasta la ciutat des dels seus extrems nord (avinguda de Matadepera) i sud (avinguda de Barberà) fa que sigui aquest el sentit de la majoria de recorreguts de les línies d'autobusos urbans de la ciutat. Efectivament, la majoria de línies (1, 2, 3, 8, 10 i 80) relliguen els diferents barris amb aquests recorreguts nord-sud.

Els trajectes oest-est no tenen tant de pes en el conjunt de la ciutat per la morfologia urbana ara esmentada i per la inexistència d'un eix vertebrador de la magnitud i la potència del que recorre la ciutat des de Ca n'Oriac fins a la Creu de Barberà. Així les línies 4, 4R (que de fet no és més que una modificació de l'anterior) que són les úniques que creuen el riu i la 5 són les línies que trenquen el sentit predominant de la resta tot creuant-les perpendicularment. La línia 7 s'escapa de la lògica ara descrita i fa un itinerari que sembla més una circumval·lació de la meitat nord de la ciutat. Finalment, les línies 21 i 23 tenen uns itineraris (i freqüències) molt específics en tant que serveixen per connectar certs barris amb els equipaments d'ensenyament secundari: la línia 23 permet que els estudiants d'ensenyament secundari puguin accedir des dels barris del marge esquerra del Ripoll amb els instituts d'ensenyament secundari dels barris del nord mentre que la 21 connecta els barris del nord amb els equipaments educatius de la Mancomunitat, a l'àrea suburbana limítrof amb el municipi de Terrassa. Així, el servei que s'ofereix es conforme amb l'horari escolar¹⁵.

Una altra característica de la xarxa d'autobusos urbans de Sabadell, a més del predomini del sentit nord-sud, és la seva presència al centre de la ciutat. Així totes les línies (excepte la 8, la 21 i la 23) passen pel centre, independentment de l'itinerari que facin. Per tant, per aquesta àrea urbana passen nou línies diferents d'autobús urbà. Més enllà del centre, és en els subcentres del nord i del sud de la ciutat on l'oferta de línies d'autobús també és elevada: així a la Creu de Barberà i a Ca n'Oriac hi són present les línies d'autobús que fan els itineraris en sentit nord-sud.

Amb les característiques ara descrites, no és d'estranyar que la principal oferta d'autobús es centri al llarg de l'eix cívic de la ciutat, encara que amb diferents intensitats segons els trams. Així en el seu tram central, al bell mig del centre històric (entre el passeig de Manresa i la part alta de la Rambla) és per on passen més línies diferents d'autobusos, essent doncs l'indret on el transbordament és més fàcil. A l'extrem nord de l'eix, a l'avinguda de Matadepera

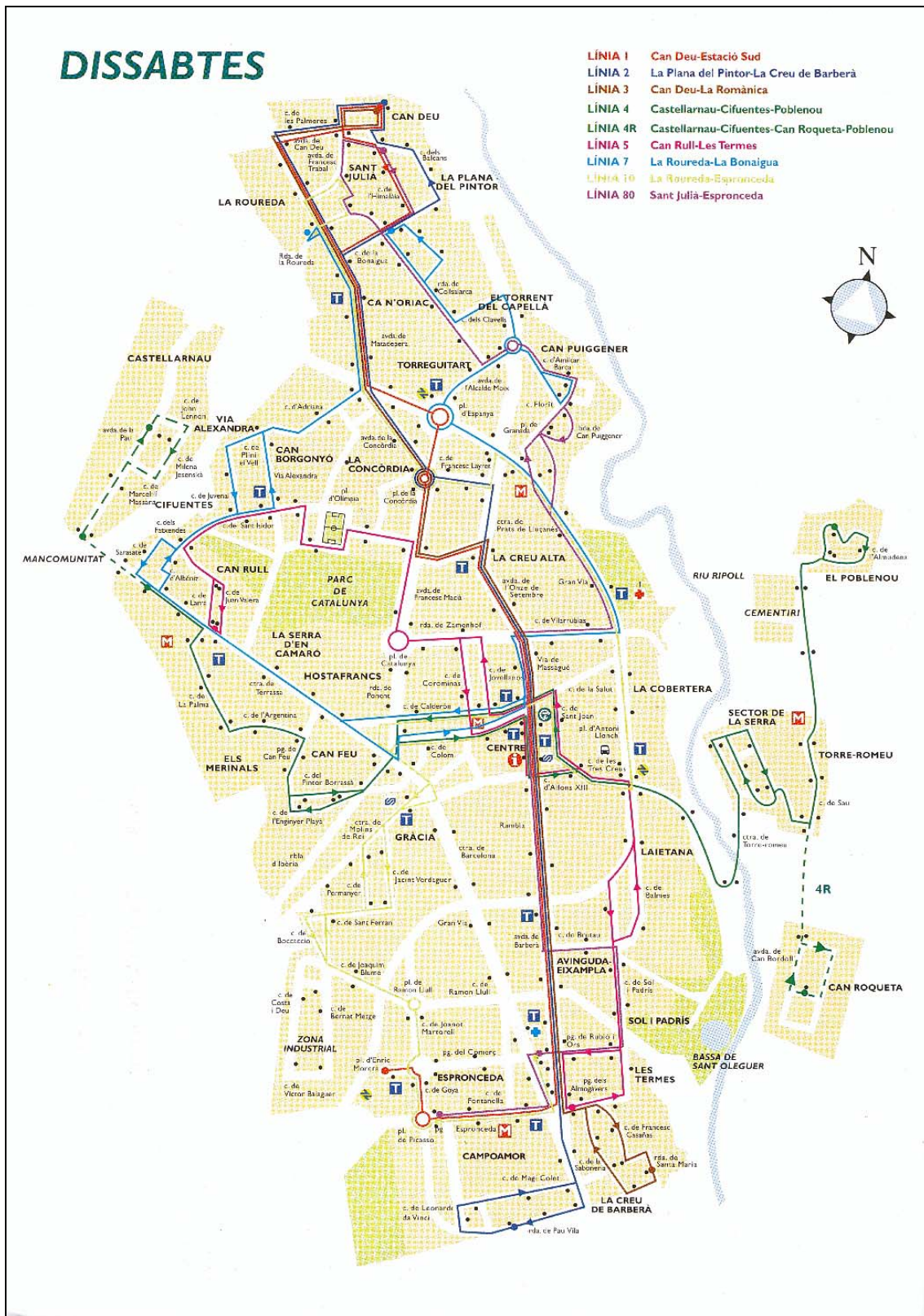
¹⁵ A l'annex es presenten els recorreguts que realitzen les diferents línies d'autobusos urbans de Sabadell.

MAPA 6.9. Xarxa d'autobusos urbans de Sabadell. Feiners



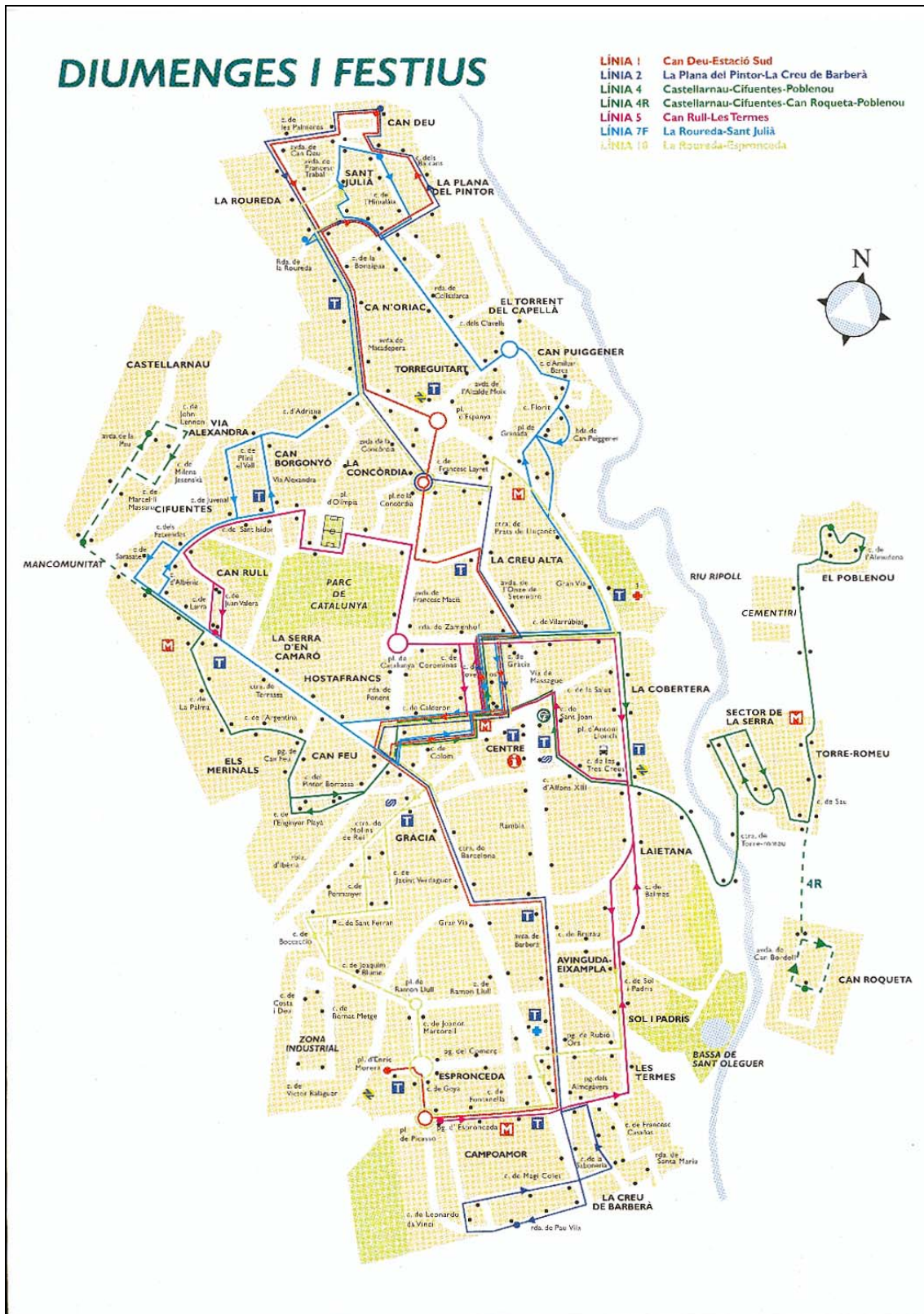
Font: Tríptic informatiu facilitat per l'operador

MAPA 6.10. Xarxa d'autobusos urbans de Sabadell. Dissabtes



Font: Tríptic informatiu facilitat per l'operador

MAPA 6.11. Xarxa d'autobusos urbans de Sabadell. Diumenges i festius



Font: Tríptic informatiu facilitat per l'operador

on les diferents línies d'autobusos que cobreixen aquells barris es canalitzen per aquesta via, és el segon lloc pel que fa a línies que hi circulen. Finalment, a l'extrem sud, també es dona una forta concentració a l'entorn de la plaça de la Creu de Barberà, que fa de ròtula dels diferents itineraris dels barris del sud.

Però aquesta oferta d'autobusos urbans té variacions significatives pel que fa a franges horàries, freqüències, línies i recorreguts segons el dia de la setmana i el període de l'any. D'aquesta manera, al llarg de l'any 2001 es troben fins a nou horaris diferents pel que fa a l'oferta d'autobús urbà de Sabadell, de manera que variarà molt les possibilitats de fer ús d'aquests mitjans en cada moment (vegeu taula 6.14).

TAULA 6.14. Combinació d'oferta (expedicions diàries) dels autobusos urbans de Sabadell per a l'any 2001

	Període escolar	Vacances escolars	Agost
Feiners	1013	873	544
Dissabtes	557	545	451
Festius	385	385	318

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades facilitades per TUS.

Pel que fa al conjunt de la xarxa d'autobusos, és en el període escolar quan l'oferta és més extensa en tots els sentits i per tant, quan la xarxa "treballa a ple rendiment". Durant el període de vacances escolars menys el mes d'agost (així seria la data compresa entre el 25 de juny al 2 d'agost i de l'1 al 16 de setembre) l'oferta és més baixa, sense tantes expedicions sobretot pel que fa a dies feiners. Finalment, el mes d'agost és quan l'oferta es redueix més, la franja horària s'escurça, es donen menys expedicions (en la majoria de línies els feiners d'agost s'ofereix un servei semblant als dissabtes de la resta de l'any) i fins i tot certes línies deixen de prestar servei durant tot el període com ara les línies 3 i 8.

Si el servei d'autobusos és diferent segons l'època de l'any, també ho és segons el dia de la setmana. És en els dies feiners (de dilluns a divendres) quan l'oferta

és major i gradualment baixa els dissabtes i els diumenges i festius. Així en dissabte no està en servei la línia 8 mentre que els dies festius no ofereixen servei, a més de la 8, les línies 3 i 80. Així mateix, certes línies d'autobús veuen modificades els seus recorreguts els dies festius degut al canvi d'ús de l'espai públic: el tram central de l'eix cívic de la ciutat (des de la Plaça de Marçet fins al final de la Rambla) es talla a la circulació motoritzada i esdevé un indret peatonalitzat. Aquest fet suposa un important trasbals ja que per aquesta zona és on la resta de setmana es concentra la major part de la circulació d'autobusos urbans de la ciutat i cal concentrar el pas d'aquests vehicle per carrers secundaris del centre.

No obstant això, en festius, la cobertura territorial de certes àrees del centre de la ciutat, com ara el sector més proper a la Rambla, veuen minvada d'una manera contundent l'oferta dels autobusos urbans, ja no per la minva del servei sinó pel desplaçament d'aquest cap a carrers més allunyats. Però també al llarg del seu trajecte, es modifiquen un nombre important d'itineraris), ja sigui per reforçar l'accessibilitat a algunes àrees terciàries (com l'eix Macià en dissabte), com per reduir l'aïllament de les àrees que es queden sense oferta de transport en festius. Això queda reflectit amb la diferència de llargada que presenta cada línia segons sigui dia feiner, dissabte o festiu (vegeu taula 6.16). Així, totes les línies varien el seu recorregut segons el dia de la setmana: només la línia 80 (i les 21 i 23) no varien el seu itinerari al llarg de la setmana però cal tenir en compte que en festius no funcionen i les dues darreres (concebudes pel transport d'estudiants d'ensenyament secundari) tampoc no ofereixen servei ni en dissabtes ni en períodes de vacances escolars. Per tant, l'oferta territorial d'autobús urbà és significativament diferent segons el dia de la setmana que es tracti.

TAULA 6.15. Diferències d'horari de funcionament de les línies d'autobusos urbans de Sabadell segons dia de la setmana, any 2000

Línia	Denominació	Horari feiners	Horari dissabtes	Horari festius
1	Can Deu - Estació sud	4:12 22:55	4:57 22:35	6:27 22:55
2	Can Deu - La Creu de Barberà	4:55 23:10	5:15 23:10	6:45 23:10
3	Can Deu - La Romànica	6:09 22:10	7:29 21:47	
4	Castellarnau - Cifuentes - Poblenu	4:55 22:40	5:55 22:40	7:25 22:40
5	Can Rull - Les Termes	5:05 22:20	5:35 22:18	7:33 22:27
7	La Roureda - La Bonaigua	4:50 23:10	5:51 22:07	7:35 22:07
8	La Roureda - Zona industrial	5:24 20:57	5:27 22:20	
10	La Roureda - Esponceda	5:00 22:20	6:02 22:15	7:18 22:15
21	La Plana del Pintor- Mancomunitat	7:39 18:08		
23	Can Roqueta- Sant Bernat	7:39 15:05		
80	Sant Julià - Espronceda	5:35 22:15		

Font: Elaboració pròpia a partir de FUNDACIÓ CIREM (2001; 53-55).

Per línies, les que han tingut un major nombre d'expedicions mitjà per dia al llarg del 2001, segons les ponderacions realitzades en aquesta recerca¹⁶, han estat, per aquest ordre la línia 5, la 1 i la 2, totes elles per sobre de 60 en cada sentit i en les parades amb màxima freqüència (veure taula 6.17). En canvi, la que menys expedicions presenta és la línia 8, que només circula en dies feiners menys els del mes d'agost.

¹⁶ Vegeu el capítol 5.

TAULA 6.16. Diferències de llargada de recorregut de les línies d'autobusos urbans de Sabadell segons dia de la setmana, any 2000

Línia	Denominació	Llargada en feiners	Llargada en dissabtes	Llargada en festius
1	Can Deu - Estació sud	17,79	17,79	20,67
2	Can Deu - La Creu de Barberà	16,83	16,83	20
3	Can Deu - La Romànica	15,08	16,08	
4	Castellarnau - Cifuentes - Poblenou	24,38	24,38	24,4
5	Can Rull - Les Termes	14,42	14,42	15,52
7	La Roureda - La Bonaigua	22,99	22,99	21,89
8	La Roureda - Zona industrial	15,65		
10	La Roureda - Espronceda	20,79	20,79	18,75
21	La Plana del Pintor - Mancomunitat	12,93		
23	Can Roqueta - Sant Bernat	15,61		
80	Sant Julià - Espronceda	17,09	17,09	

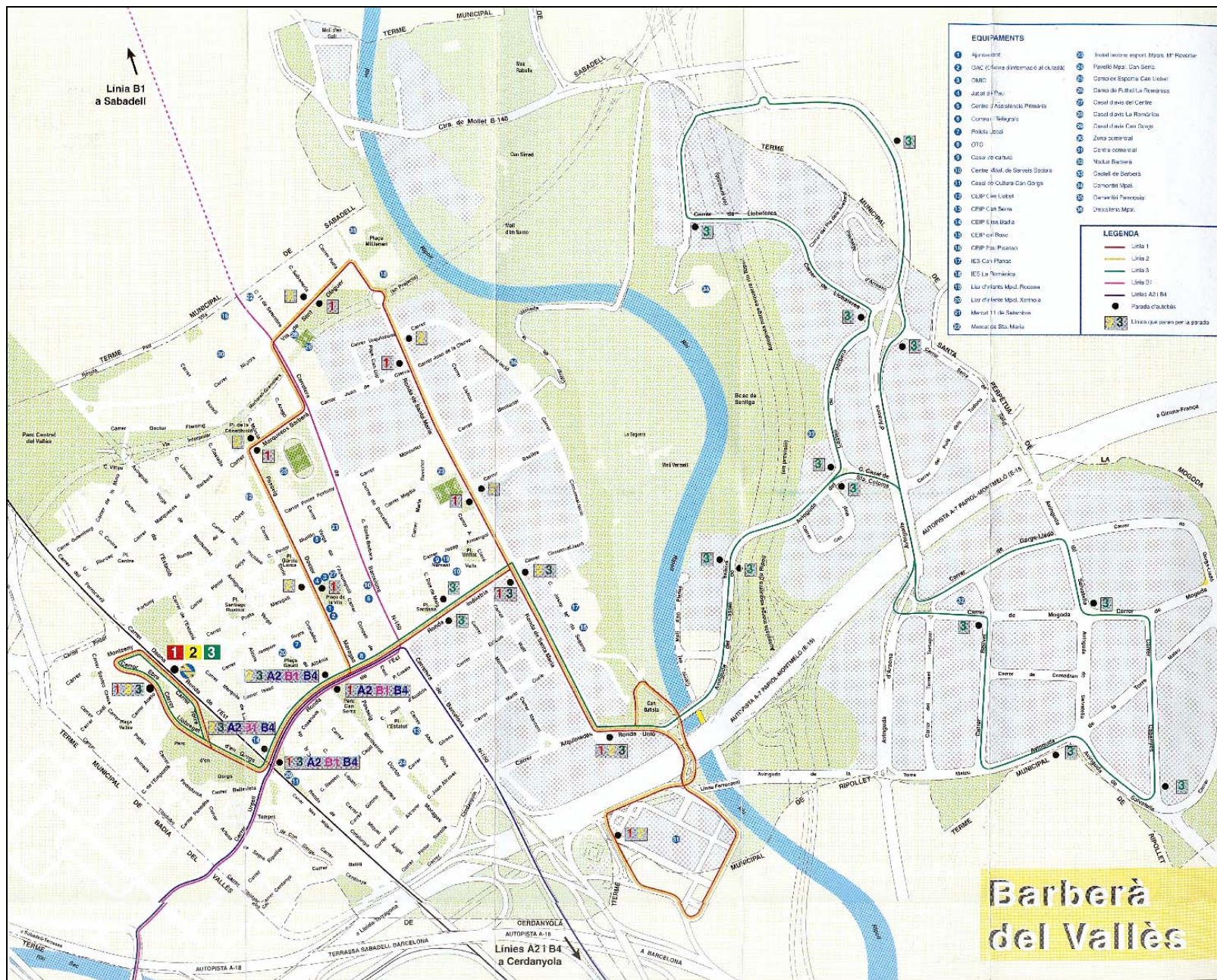
Font: Elaboració pròpia a partir de (FUNDACIÓ CIREM, 2001; 53-55).

Barberà del Vallès compta amb tres línies d'autobús urbà (vegeu mapa 6.12 i taula 6.18). El servei que ofereix es limita als dies feiners de dilluns a divendres i ni els caps de setmana, ni els festius ni el mes d'agost els autobusos no circulen. La freqüència de pas de les diferents línies és d'una hora si bé hi ha una interrupció del servei al matí (de 9 a 12) i, evidentment, a la nit.

Totes les línies tenen la capçalera a la Plaça d'Espanya, al costat de l'estació de Renfe amb la intenció manifesta de facilitar la intermodalitat entre els dos mitjans¹⁷. Els recorreguts de les línies 1 i 2 coincideixen i la diferència rau en el fet que la primera ofereix el servei al matí en sentit estació de tren- Baricentro i la segona en sentit contrari. Aquestes línies fan un recorregut pel centre residencial de la vila i per l'àrea industrial de la llera dreta del riu Ripoll.

¹⁷ En aquest aspecte és significatiu que en els fulls municipals d'informació dels mitjans de transport d'ús col·lectiu (a més de la informació referents als autobusos, tant urbans com interurbans) es doni l'horari dels trens de la Renfe amb *enllaç amb les línies 1, 2 i 3*.

MAPA 6.12. Xarxa d'autobusos urbans de Barberà del Vallès.



Font: Tríptic informatiu facilitat per l'operador

TAULA 6.17. Característiques de les línies urbanes. Expedicions ponderades¹⁸, any 2001

Línia	Denominació	Expedicions
1	Can Deu - Estació sud	128,3
2	Can Deu - La Creu de Barberà	128,7
3	Can Deu - La Romànica	89
4	Castellarnau - Cifuentes – Poblenuu	118
5	Can Rull - Les Termes	135,5
7	La Roureda - La Bonaigua	96,9
8	La Roureda - Zona Industrial	38,8
10	La Roureda - Esponceda	80,3
21	La Plana del Pintor- Mancomunitat	1,04
23	Can Roqueta- Sant Bernat	3,14
80	Sant Julià - Esponceda	55,7

Font: Elaboració pròpia a partir dels horaris de la companyia Transports Urbans de Sabadell (TUS) i dels càlculs de les expedicions ponderades en funció del dia de la setmana.

TAULA 6.18. Transport urbà de Barberà del Vallès. Hores de sortida

Línia 1 Plaça Espanya- Renfe	Línia 2 Baricentro	Línia 3 Plaça Espanya- Renfe
5.10	13.25	5.22
6.10	13.40	6.22
7.10	14.25	7.22
7.40	14.55	7.52
8.40	17.55	12.22
12.10	18.25	13.22
13.10	19.25	13.52
13.40		
14.30		

Font: Elaboració pròpia a partir de la informació facilitada per Sarbus.

¹⁸ Vegeu el capítol 5.

La línia 3 té un itinerari circular de manera que té l'origen i la destinació a la Plaça d'Espanya. Aquesta línia està concebuda per relligar de manera ràpida el nucli residencial amb els polígons industrials de Santiga i Can Gorgs, a l'altra riba del riu.

Així, les línies d'autobusos urbans del municipi de Barberà del Vallès estan concebudes per contactar el nucli residencial amb les zones industrials del terme tot i que l'horari ofert respon a les característiques d'un model productiu fordista, ja que s'emfatitza en l'horari d'entrada al matí (entre les cinc i les nou) i en l'horari de sortida de la tarda (entre les dues i les vuit). Per tant, és un horari pensat pel torn de matí o d'horari partit.

Castellar del Vallès és el tercer municipi de l'àrea funcional de Sabadell que compta amb un servei d'autobús urbà (vegeu mapa 6.13 i taula 6.19). En aquest cas es tracta d'una única línia que vol completar l'oferta existent en el municipi pel que fa a les línies d'autobusos interurbans tot reforçant el concepte de xarxa. Així és significatiu que mentre les línies interurbanes que passen per Castellar del Vallès són la C1 i C3¹⁹, a la línia urbana se la denomina C4.

**TAULA 6.19. Transport urbà de Castellar del Vallès. Línia urbana C4¹:
Castellar del Vallès, el Balcó de Sant Llorenç i Sant Feliu del Racó.**

Any 2001	Freqüència
Dilluns a Divendres feiners	7.00h i als 00 minuts de cada hora fins les 20.00h
Dissabtes	8.00h i als 00 minuts de cada hora fins les 15.00h
Diumenges i festius i mes d'agost	No circula

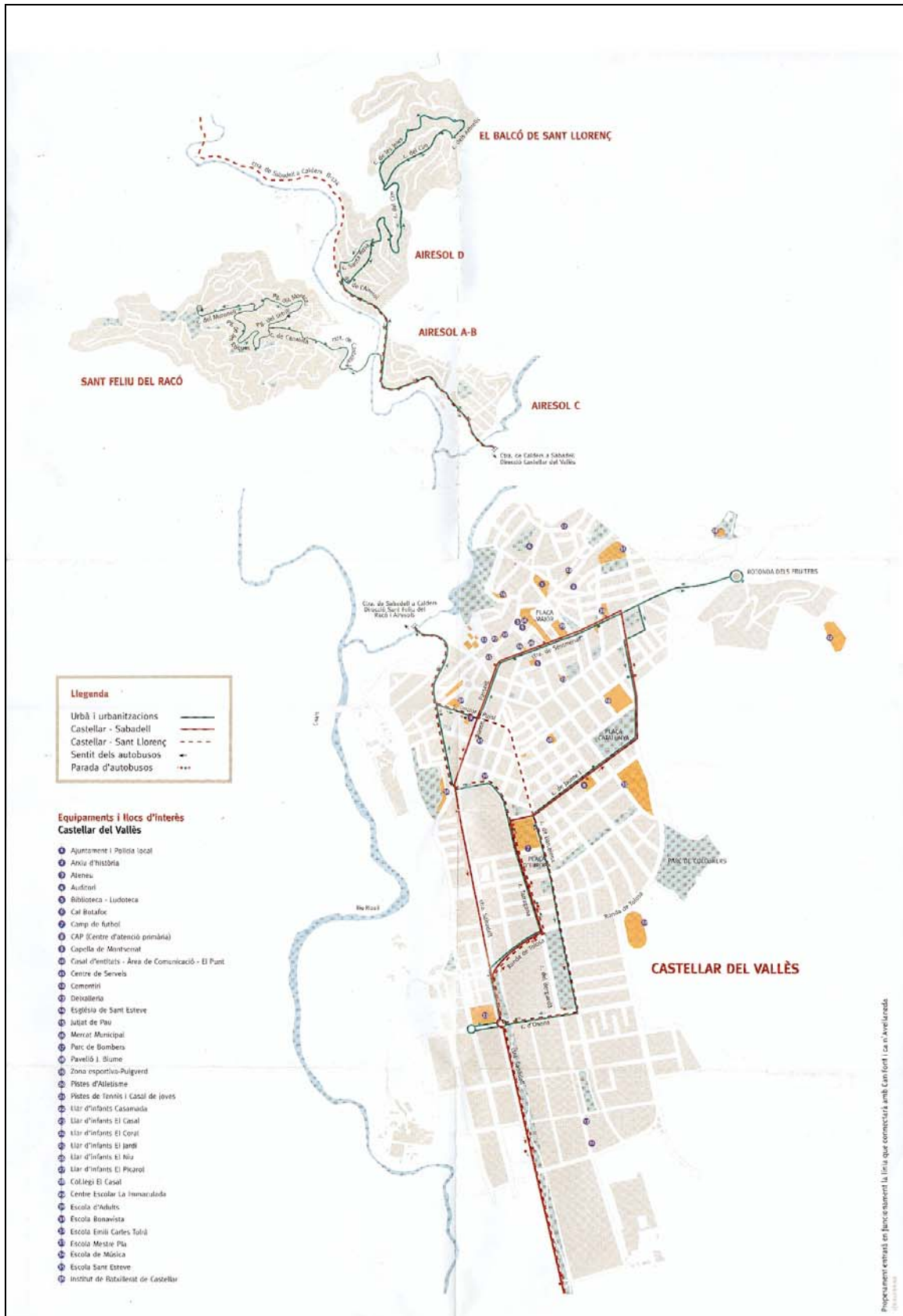
1. Sortides des dels Pedrissos

Font: Elaboració pròpia a partir de la informació facilitada per Sarbus.

Aquesta línia urbana té l'origen en un extrem del nucli urbà (a la Rotonda dels Fruiters) a la sortida en direcció Sentmenat i després de fer un circuit per l'àrea residencial fins al polígon industrial del Pla de la Bruguera (tot i que per aquesta àrea no hi fa cap recorregut), relliga tot aquest nucli compacte de Castellar amb

¹⁹ Vegeu l'apartat 6.3.2.

MAPA 6.13. Xarxa d'autobusos urbans de Castellar del Vallès.



Font: Tríptic informatiu facilitat per l'operador

les urbanitzacions del terme que es troben als contraforts del massís de Sant Llorenç del Munt i del Puig de la Creu (Airesol A-B-C-D, el Balcó de Sant Llorenç i Sant Feliu del Racó). A diferència de la línia interurbana C3 que passa per la carretera de Sant Llorenç i dóna un servei tangencial a les urbanitzacions, l'autobús urbà realitza itineraris per l'interior d'aquestes. Només les urbanitzacions de Can Font i a n'Avellaneda no tenen cap oferta de transport d'ús col·lectiu.

Aquesta línia presta servei de dilluns a dissabte feiners mentre que la resta de dies i el mes d'agost no circula. La freqüència és sempre d'un cada hora tot i que de dilluns a divendres la franja horària és des de les set del matí fins a les vuit del vespre mentre que el dissabte és de les vuit del matí a les tres de la tarda. A diferència del servei d'autobusos urbans de Barberà del Vallès, l'objectiu de la línia d'autobús de Castellar del Vallès és, principalment, relligar el nucli amb les urbanitzacions.

6.4. Tipologia d'àrees urbanes a partir de la territorialització de l'oferta dels transports d'ús col·lectiu

L'oferta del transport d'ús col·lectiu no presenta una cobertura homogènia en el conjunt del territori d'estudi. Tal com s'ha posat de manifest en el subcapítol anterior²⁰ les diferents àrees urbanes estan desigualment servides per aquests mitjans de transport. Les diferències entre les àrees urbanes segons l'oferta de transport d'ús col·lectiu juga un paper important per a aquelles persones que no tenen un accés quotidià al vehicle privat a l'hora de poder accedir al conjunt del mercat laboral del sistema urbà d'estudi.

L'establiment de les tres tipologies d'àrees urbanes segons la cobertura del transport d'ús col·lectiu és necessàriament una simplificació que s'adapta als objectius d'aquesta recerca a l'hora de poder realitzar el treball qualitatiu dels

²⁰ Vegeu el subcapítol 6.3.

grups en risc d'exclusió²¹. Per no perdre, però, en excés la gradació de l'oferta del transport en el territori val la pena aturar-se un moment a comentar el mapa 6.14. En ell poden observar-se una gamma de 256 classes de grisos diferents, essent el més fluix el que presenta una cobertura menor mentre que el més fort la major. A partir d'ell pot observar-se com l'àrea amb una oferta de transport col·lectiu més important es concentra, d'una manera molt clara, en el centre de la ciutat de Sabadell. En aquesta ciutat es concentren els tons més forts els quals dibuixen l'itinerari de l'eix central sobresortint alguns punts com l'àrea Creu Alta-Eix Macià, Creu de Barberà (al sud) i, en menor mesura, Ca n'Oriac (al nord). Fora d'aquest eix, la gamma de grisos perd intensitat de manera clara. Fora d'aquest àmbit, una gamma forta de gris es troba al centre de Barberà de Vallès tot i que de manera notablement més baixa que l'anteriorment descrit per Sabadell. La resta de municipis de l'àrea d'estudi presenten en tots els casos una gamma de colors molt fluixa.

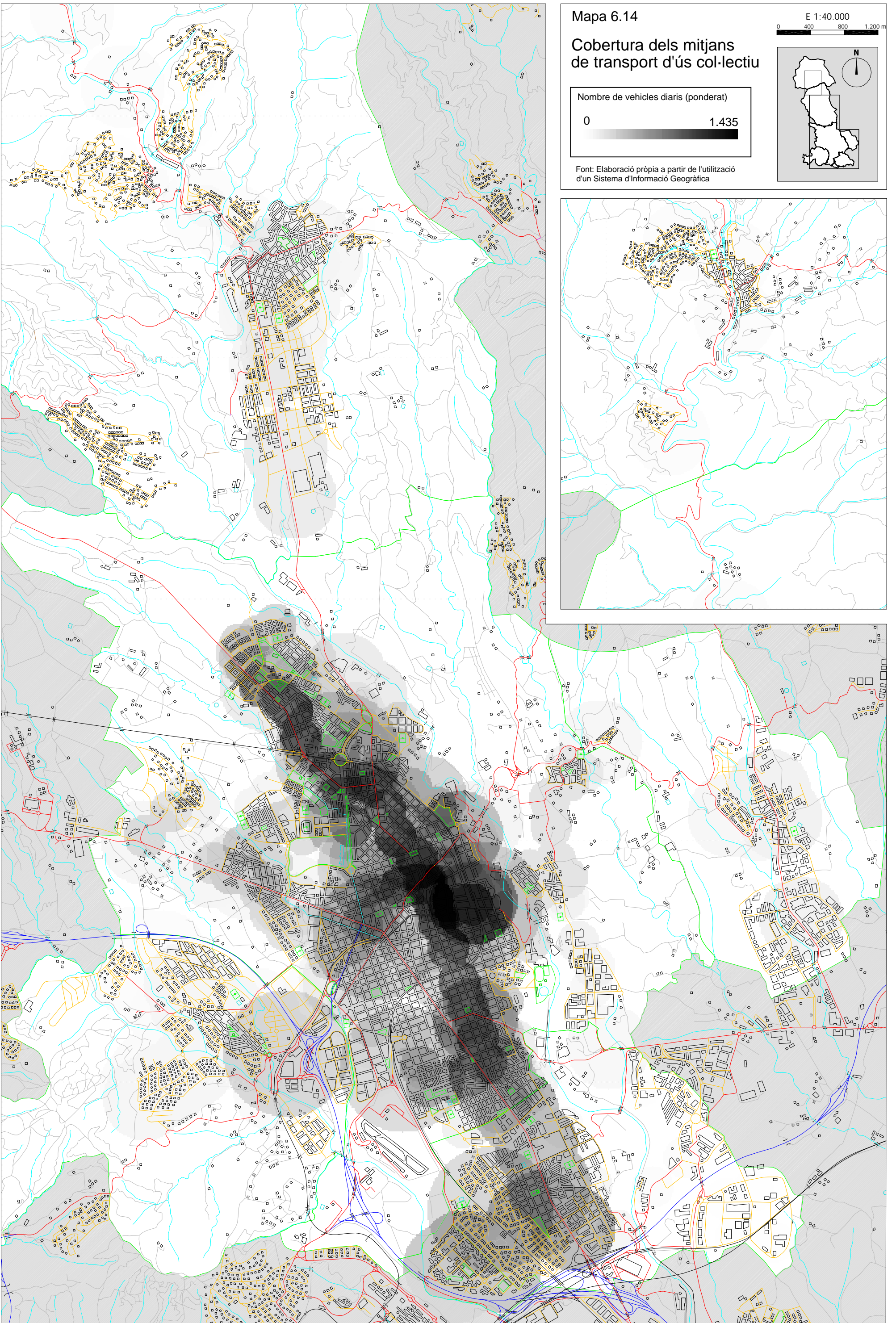
El pas d'aquest primer mapa ara comentat a un altre ja s'estableix una divisió del territori en tres àrees-tipus homogeïnitza notablement el territori. En el mapa 6.15. es mostra els resultats de l'establiment de les tres àrees de cobertura (baixa, mitjana i alta) sense tenir en compte els elements qualitius definits en el capítol anterior²².

Amb la inclusió dels elements qualitius abans esmentats s'arriba a l'establiment de la categorització del territori urbà de l'àrea d'estudi en tres tipus (vegeu el mapa 6.16.), sent A per les de major oferta, B per les mitjanes i C per les de menys oferta de transport d'ús col·lectiu.

Àrees A. Les parts del territori anomenades en aquesta recerca àrees A són aquells espais que tenen una freqüència mitjana ponderada de 500 o més

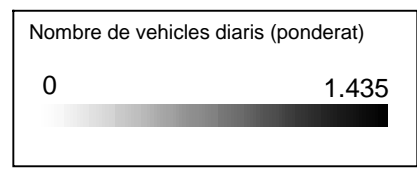
²¹ En el capítol 5 es fa una detallada descripció metodologia de la construcció de les tipologies urbanes segons la cobertura dels mitjans de transport d'ús col·lectiu. Pel que fa a l'anàlisi dels col·lectius en risc d'exclusió vegeu la tercera part d'aquesta recerca (capítols 7, 8, 9 i 10).

²² Vegeu el capítol 5.

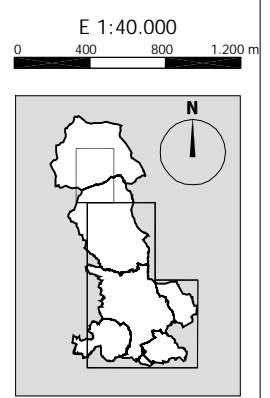


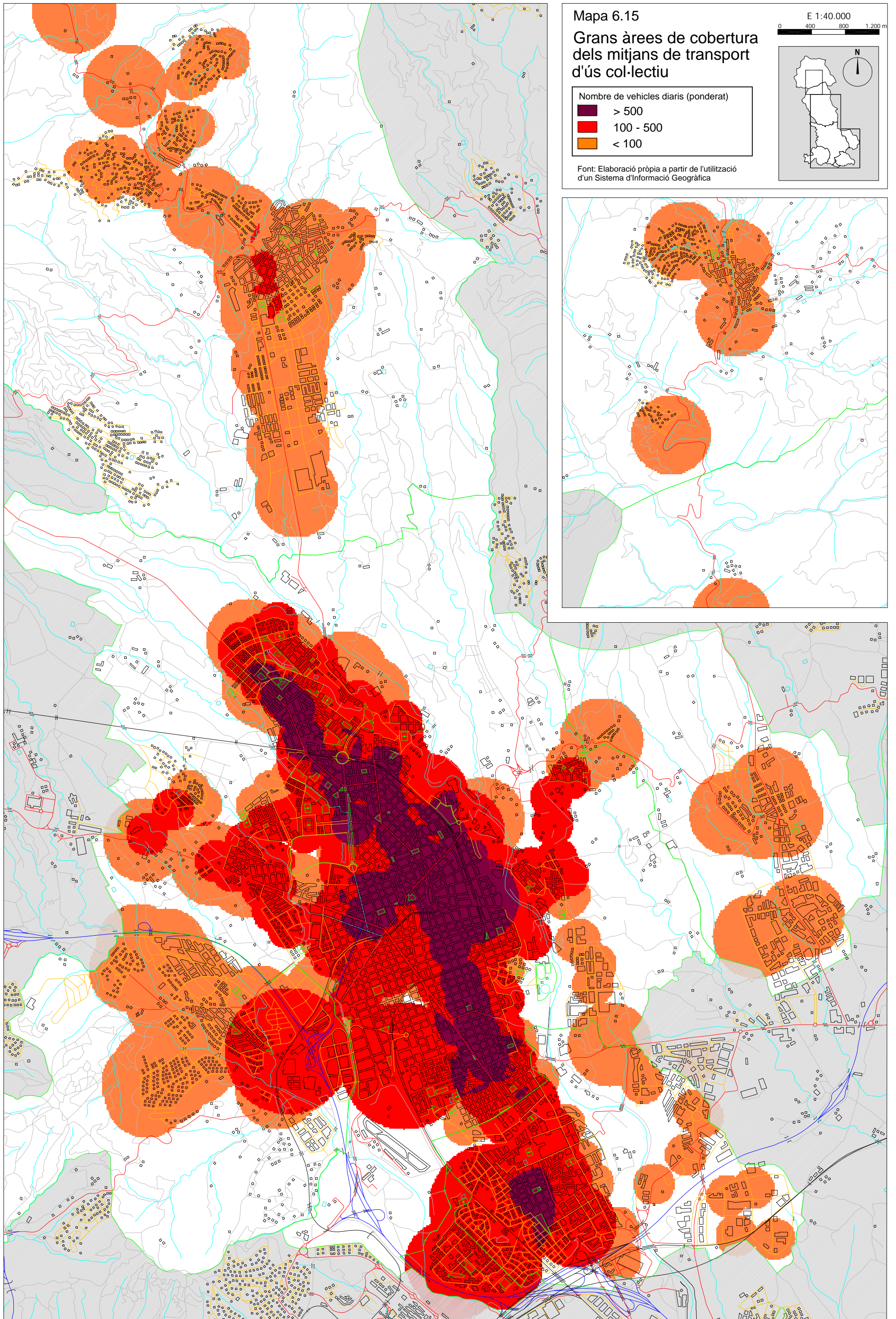
Mapa 6.14

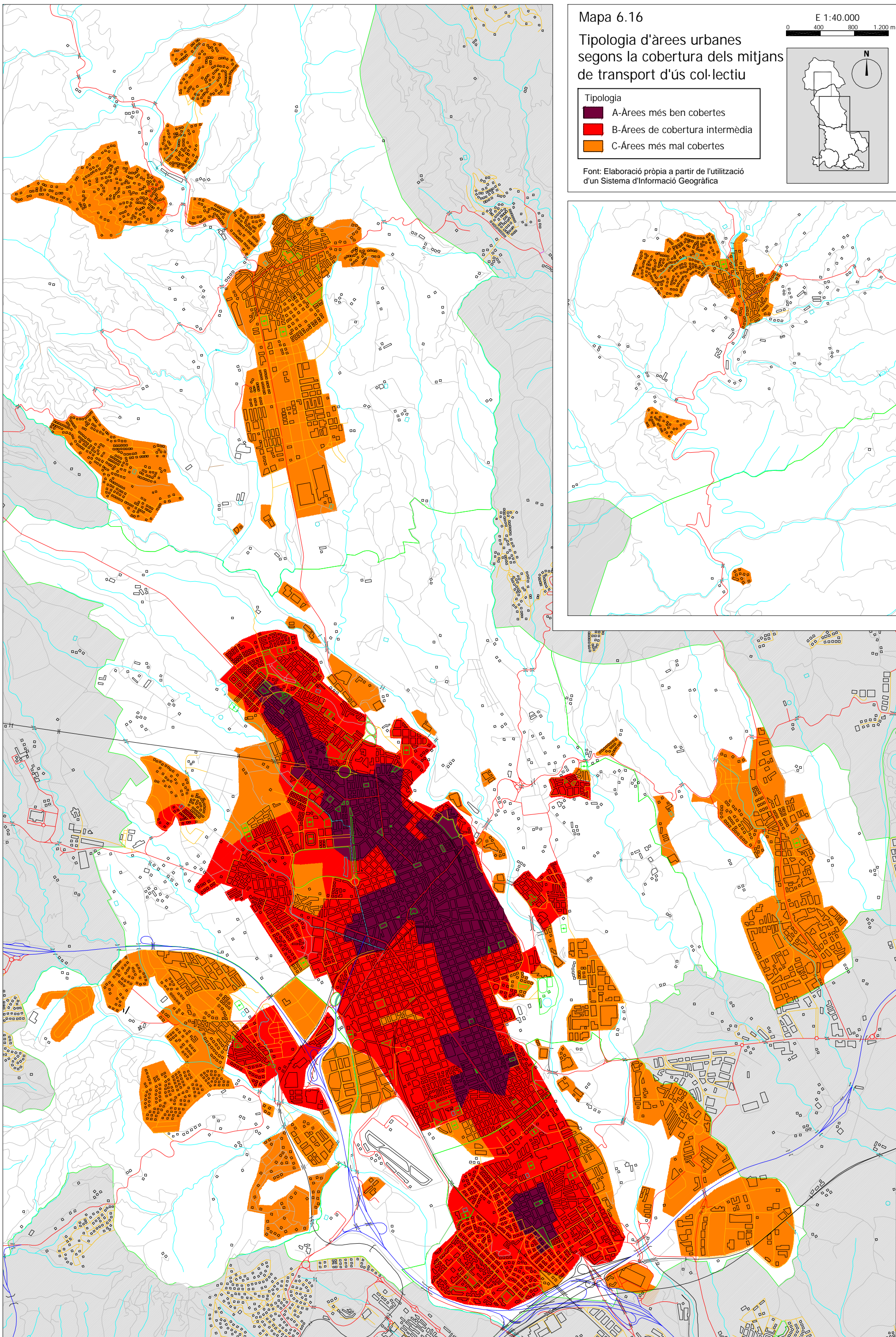
Cobertura dels mitjans de transport d'ús col·lectiu



Font: Elaboració pròpia a partir de l'utilització d'un Sistema d'Informació Geogràfica







vehicles per dia. Per tant es tracta de les àrees del sistema urbà més ben cobertes pel transport d'ús col·lectiu, d'allà on és més fàcil (o possible) sortir-hi i arribar-hi. Totes les zones classificades com a àrees A estan cobertes pels tres tipus de mitjans de transport d'ús col·lectiu (ferrocarrils, autobusos interurbans i autobusos urbans) i al mateix temps presenten freqüències altes. Així no és d'estranyar que totes aquestes àrees només es localitzin bàsicament a la ciutat de Sabadell i que en cap de la resta de municipis del sistema urbà d'estudi no s'arribi a valors superiors a 500. L'excepció la presenta l'àrea central del nucli de Barberà del Vallès que supera lleument el valor de 500 i que per tant seria una zona llindar entre aquesta àrea i la següent (l'àrea B)²³.

Pel que fa a Sabadell, és l'autobús, i en especial l'urbà, l'element de més pes que determina la inclusió d'una àrea en una o altra categoria, ja que la cobertura de ferrocarril és invariable, és a dir, totes les estacions de la mateixa línia tenen el mateix nombre d'expedicions i per tant respon a criteris d'inclusió/exclusió. Els autobusos interurbans, tot i que presenten diferències segons línies i itineraris i per tant dibuixen un territori desigualment servit amb més gradacions, els màxims ponderats no arriben en cap cas als màxims ponderats dels autobusos urbans. Aquests darrers en canvi són els que presenten una gradació d'intensitat de freqüències més gran entre el seu màxim i el mínim. Així, en les àrees de més intensitat d'oferta d'autobusos urbans, per ells sols ja assoleixen la categoria d'àrees A. Malgrat això, les àrees de màxima oferta d'autobusos urbans també són espais coberts per l'oferta dels altres mitjans de transport d'ús col·lectiu.

Així, l'àrea A s'allarga de nord a sud de la ciutat de Sabadell seguint l'eix central, via per on es canalitzen el major nombre de línies d'autobús urbà²⁴. Una vegada més, la morfologia allargada del teixit urbà facilita incloure una àrea urbana considerable en aquesta categoria. És cert, però, que no es tracta d'una àrea

²³ Mentre el valor màxim assolit a Barberà és de 560, a Sabadell aquest valor s'eleva fins a 1435. Gran part de l'àrea A d'aquest darrer municipi és per sobre del valor 1000.

²⁴ Vegeu el subcapítol 6.3.

homogènia i que hi ha unes zones on la cobertura és molt més alta que a la resta. En algunes àrees del centre de la ciutat és on pot trobar-se més intensitat d'oferta: la major concentració d'oferta d'autobusos urbans (malgrat que en festius aquests són desplaçats de l'espai més central), d'autobusos interurbans (on es concentren la totalitat de les línies a l'estació d'autobusos) i de ferrocarrils (tant Renfe-Rodalies com Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya) fan d'aquest, l'espai amb més cobertura. Altres espais de la ciutat on torna a concentrar-se, si bé no amb la mateixa intensitat, el gruix de l'oferta del transport d'ús col·lectiu és al sector nord, a la part de Ca n'Oriac, entorn de l'Avinguda de Matadepera on es dona la cobertura de l'estació de Renfe Nord i dels autobusos urbans i interurbans, i al sector sud en l'espai d'intersecció de cobertura de l'eix principal dels autobusos interurbans i de l'estació de la Renfe Sud.

El conjunt de l'àrea A del municipi de Sabadell, i especialment on es dona la màxima oferta, són els espais centrals de la ciutat, que presenten una morfologia urbana compacta i per tant també la possibilitat de poder fer recorreguts a peu i en bicicleta és més factible. Així mateix són els espais que barregen més intensament les funcions residencials i les funcions terciàries. En definitiva, és l'espai més accessible de la ciutat.

Pel que fa al nucli central de Barberà del Vallès, a l'indiar entre les àrees A i B, aquest es beneficia de la presència de ferrocarril, d'autobús interurbà i d'autobús urbà. Però, a diferència de Sabadell, és l'autobús interurbà el que dona un major pes a l'oferta del transport ja que és el mitjà de transport amb major pes al municipi.

Àrees B. Poden definir-se aquestes àrees com aquelles que presenten una cobertura intermèdia de transport d'ús col·lectiu, amb una mitjana ponderada d'entre cent i cinc cents vehicles per dia. D'àrees B n'hi ha a la majoria de municipis del sistema urbà de Sabadell; només en són absents a Sant Llorenç Savall i Polinyà.

Si les àrees A eren aquelles que tenien oferta del conjunt dels mitjans de transport d'ús col·lectiu amb freqüències altes, les àrees B delaten absències. Absències d'alguns dels mitjans de transport d'ús col·lectiu o bé absències de freqüències altes.

Entorn de l'àrea A de Sabadell es localitzen les àrees B. En la majoria de barris de la ciutat, l'oferta de l'autobús urbà és suficient per ella sola per incloure'ls dins aquesta categoria. Només aquells barris que estan servits per una sola línia de la que en són capçalera i a més amb freqüències baixes no assoleixen la categoria d'àrea B. No obstant, en moltes d'aquestes àrees també es compta amb la cobertura de ferrocarrils o d'autobús interurbà. Pel que fa al ferrocarril cal tenir present que la seva cobertura en ocasions és inferior als 750 metres degut a barreres urbanes, naturals i a certes condicions orogràfiques. Així, l'estació de Renfe Sud presenta una barrera infranquejable formada per la mateixa via i la Gran Via que suposa que per recórrer uns pocs metres en línia recta s'hagi de fer un tomb molt llarg (només per arribar al pont de la Gran Via per poder-la creuar cal desplaçar-se quatre-cents metres). Així, part de l'àrea industrial del Sud-oest no s'inclou en el radi de cobertura de Renfe Sud. El cas de la barrera natural es troba en el barri de Torre-romeu, separat pel riu de la resta de ciutat. Malgrat la proximitat en línia recta, els desnivells a salvar, la inexistència d'una estructura que permeti escurçar el camí i la dificultat de fer-ho per mitjans no motoritzats impedeixen que Torre-romeu estigui cobert per l'estació de Renfe Centre. També el barranc de Jonqueres fa que les parades de l'autobús interurbà quedin fora de l'abast dels residents al Torrent del Capellà i de la Plana del Pintor. Finalment, la Gran Via, la carretera de Prats de Lluçanès i les condicions internes morfològiques i orogràfiques de gran part del barri de Can Puiggener impedeixen que pugui incloure's en la seva totalitat dins de la cobertura de l'estació de Renfe Nord.

Barberà del Vallès s'inclou majoritàriament a l'àrea B. Tot el nucli residencial que no és àrea A hi és inclòs mercès a la cobertura de l'estació de la Renfe a ponent

del municipi i a la cobertura dels diferents autobusos interurbans que circulen per l'eix de la carretera de Barcelona. Queden fora de l'àrea B les àrees industrials del municipi.

Badia del Vallès queda inclosa en la seva totalitat dins de l'àrea B. Tot el municipi es troba cobert per les línies d'autobusos interurbans que hi operen i només amb aquest mitjà és suficient per la seva inclusió en aquesta àrea. Però a més, la meitat oriental de Badia del Vallès es troba sota la cobertura de l'estació de Renfe de Barberà del Vallès, amb el qual fa una continuïtat urbana.

Sant Quirze del Vallès té el seu nucli central així com les àrees industrials properes a l'estació dels Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (sector de l'"Alcampo") s'inclouen en aquesta àrea. En aquesta localitat, l'element determinant d'inclusió en l'àrea B és el ferrocarril ja que per ell sol en garanteix la inclusió ja que la freqüència ponderada del l'autobús interurbà és massa baixa com per garantir aquesta inclusió a les àrees no cobertes pel tren. Així, les urbanitzacions localitzades als contraforts de la serra de Galliners i els polígons industrials localitzats fora de la cobertura de l'estació de tren no s'inclouen en l'àrea B.

Àrees C. Aquestes són les àrees del territori més mal cobertes pel transport d'ús col·lectiu. En aquesta recerca s'ha escollit el llindar de cent o menys vehicles per dia per conformar aquesta tipologia. Com en les altres tipologies d'àrees, aquesta tampoc no és homogènia pel que fa a la cobertura del transport d'ús col·lectiu i dins d'aquesta tipologia es troben les diferents gradacions de zero a cent. Però en aquest cas, el mínim és zero el qual és sinònim a absència, és a dir, a la més absoluta manca de cap tipus de mitjà de transport d'ús col·lectiu.

Les àrees tipificades com a C tenen en comú que són espais perifèrics en el sistema urbà de Sabadell i que no compten amb la cobertura de cap de les dues línies de ferrocarril que opera a la zona. Com ja s'ha esmentat en la descripció de

les àrees B, la presència del tren garanteix per ell sol un nombre ponderat de vehicle per dia superior a cent, per tant la inclusió en una àrea B. Així, les àrees C, aquelles que compten amb algun mitjà de transport d'ús col·lectiu, tenen un nombre d'expedicions ponderades per dia baixa (dins del conjunt del sistema urbà de Sabadell).

Les àrees C incloses dins del terme municipal de Sabadell són espais perifèrics i en la majoria de casos no presenten una continuïtat urbana amb l'àrea central compacta. Castellarnau, al sector occidental del municipi, el Torrent del Capellà, al nord i Can Roqueta a l'est només compten amb una línia d'autobús urbà i encara parcialment: en el cas de Castellarnau és capçalera i arribada de la línia 4 en algunes de les seves expedicions, Can Roqueta només compta amb la línia 4R que és una modificació del recorregut de la línia anterior que en algunes expedicions passa per aquest barri. Pel Torrent del Capellà només hi passa la línia 7 i l'eix de la ronda Collsalarca, malgrat que prospera, les característiques d'àrea pendent d'urbanitzar i les característiques orogràfiques fa que en quedi allunyat. L'àrea industrial del Sud-oest és capçalera i arribada (parcial) de la línia 8 i a més compta amb una línia d'autobús interurbà de Sabadell a Badalona (però amb poques expedicions al dia). Però entre ambdues línies, les parts de l'àrea industrial que no entren en la cobertura de Renfe Sud, no arriben al llindar de 100 expedicions ponderades per dia. Dins de la trama urbana de la ciutat de Sabadell, hi ha un petit sector del barri de Gràcia en d'aquesta categoria; es tracta d'una àrea fora de l'abast de cobertura de les estacions de ferrocarril i fora de l'abast dels autobusos, tant urbans com interurbans, que passen per l'eix central

Les àrees C de Barberà del Vallès engloben el territori urbà que queda a llevant de la Ronda de Santa Maria, tot l'espai urbà del municipi de l'altra cantó de riu i les àrees al sud de la B-30. Per tant, totes les àrees incloses com a C d'aquest municipi són àrees industrials o bé comercials (sector Baricentro) però això no significa que tots els espais industrials de Barberà del Vallès siguin d'aquesta categoria. Les àrees C del municipi es caracteritzen per l'absència del transport

interurbà, sigui de ferrocarril o amb autobús. L'única oferta amb la que compten aquestes àrees és amb l'autobús urbà amb sortida de l'estació de la Renfe²⁵ però amb poques expedicions ponderades per dia.

A Sant Quirze del Vallès les àrees no cobertes per l'estació dels ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya són àrees C. Així les urbanitzacions suburbanes deslligades del nucli tradicional, construïdes seguint el model d'habitatges unifamiliars adossats com Sant Quirze Parc i Can Llobateres o les àrees industrials allunyades de l'estació de tren com Can Casablanques estan dins d'aquesta categoria. La majoria d'aquestes àrees estan cobertes per una línia d'autobús urbà però el seu nombre d'expedicions ponderades per dia no arriba al llindar mínim de 100 expedicions. Però algunes de les àrees de Sant Quirze del Vallès no estan cobertes per cap mitjà de transport d'ús col·lectiu com ara el Polígon Industrial del Sud-est. En canvi el polígon industrial de la coneguda com a Zona Hermètica té la cobertura, parcialment, de l'autobús urbà de Sabadell de la línia 8. Però, igual que aquell sector del Polígon Industrial del Sud-oest de Sabadell amb el qual forma un contínuum urbà, també està inclòs a les àrees C.

Castellar del Vallès està inclòs en la seva totalitat en l'àrea C. Malgrat que en aquest municipi, la seva part central, entorn del Passeig, es presenta una zona lleugerament superior a cent²⁶ finalment s'ha cregut oportú incloure tot el municipi en les àrees C donat el poc valor que sobrepassava aquest llindar i per les característiques del sistema de transport²⁷. Però el conjunt del municipi presenta una cobertura baixa de transport d'ús col·lectiu i cal ressaltar que les urbanitzacions de Can Font i Ca n'Avellanda, totalment suburbanes, estan mancades de cap tipus d'oferta de transport d'ús col·lectiu.

²⁵ Vegeu subcapítol 6.3.

²⁶ En concret 108 vehicles/dies ponderats.

²⁷ Se sobrepassa el valor llindar 100 degut a la suma de la freqüència de dues parades de la mateixa línia d'autobús urbà.

Polinyà té inclòs tot el seu terme municipal en la categoria d'àrees C. Tot i les diferències territorials sobre la cobertura de transport d'ús col·lectiu, en tots els casos els valors ponderats d'expedicions es queden molt per sota del 100 vehicles per dia.

Sant Llorenç Savall, igual que Polinyà, també és en la seva totalitat inclòs en la categoria d'àrea C. És el municipi, en el seu conjunt, amb els valors ponderats d'expedicions per dia més baixos. Malgrat que la major part del seu espai construït està cobert pel transport d'ús col·lectiu (només els extrems de les urbanitzacions més allunyats de la carretera resten fora de la cobertura) les característiques orogràfiques i suburbanes d'aquestes fa que les distàncies siguin més llargues i les possibilitats d'efectuar el recorregut a peu en realitat siguin molt més baixes.

Les tres categories d'àrees definides i delimitades (A, B i C) en aquesta recerca es troben desigualment repartides en el territori. A nivell general, l'espai central del sistema urbà de Sabadell és el que té una major cobertura d'ús de mitjà de transport (àrees A). Les àrees B se situen com unes àrees de la primera perifèria i inclouen tant l'entorn del espais centrals de la ciutat de Sabadell com els nuclis centrals dels municipis més propers a Sabadell i els quals compten amb la cobertura de ferrocarril i es troben entre el centre de Sabadell i el centre metropolità. Les àrees C, per contra, són els espais més allunyats: les perifèries dels municipis que tenen àrees A i/o B i els municipis més perifèrics dins del sistema urbà sabadellenc. Aquests municipis són els més petits i els que es troben més excèntrics respecte a la regió metropolitana.

Així, els termes municipals de Sabadell i de Barberà del Vallès són els únics que contenen les tres categories referenciades, amb una gradació des del seu centre cap a la perifèria de l'àrea A fins a la C. Badia del Vallès només té l'àrea B essent un territori on la cobertura de transport d'ús col·lectiu és força homogènia. Sant Quirze del Vallès té àrees incloses en les dues categories inferiors, amb aquesta

gradació des del centre cap a la perifèria. Finalment, Castellar del Vallès, Polinyà i Sant Llorenç Savall només tenen la categoria d'àrea C i són clarament perifèrics.

6.5. En síntesi

El sistema urbà de Sabadell, tal com ha quedat delimitat en aquesta recerca, es revela com un territori integrat pel que fa a l'àrea de mercat de treball tal com ho demostra l'equilibri teòric entre la població ocupada resident (93997) i els llocs de treball localitzats (94793) que el sistema alberga. No obstant, aquest equilibri teòric només existeix prenent tot el territori d'estudi en el seu conjunt ja que es presenten importants desequilibris si es focalitza l'anàlisi en cadascun dels municipis de manera individual. De la mateixa manera, en el conjunt del sistema urbà es troben diferents funcions urbanes, però de manera separades una de les altres, tot seguint la lògica de la divisió funcional del territori. *A grosso modo*, des d'un punt de vista productiu, el terciari es concentra en els sectors centrals (amb especial importància en el municipi de Sabadell) mentre que la indústria ocupa les àrees més perifèriques. També pot distingir-se entre municipis amb vocació residencial i d'altres amb vocació productiva.

Així mateix, aquest territori està desigualment servit pels mitjans de transport d'ús col·lectiu. Les línies d'aquests tenen un fort caràcter radial, amb Sabadell com a centre del sistema urbà tot mancant les connexions orbitals dins del sistema. D'aquesta manera, la concentració més important d'oferta de transport d'ús col·lectiu és al centre mentre que els espais perifèrics presenten una cobertura molt més baixa. Aquestes perifèries, a més, tenen importants buits de cobertura del transport, tant territorial (absència de transport) com temporal (expedicions molt baixes).

D'aquesta manera, el mapa resultant de la territorialització de l'oferta del transport d'ús col·lectiu mostra un centre que s'allarga de nord a sud de la ciutat de Sabadell entorn de l'eix central, amb una cobertura alta on hi conflueixen la

majoria de línies de transport (tant urbanes com interurbanes i tant ferroviàries com per carretera). Enfront d'aquest centre, que a més resulta ser el territori encara més divers i compacta, es troba una primera perifèria amb una oferta de transport d'ús col·lectiu més baixa la qual està molt ben connectada amb el centre i que, per regla general, és un territori urbà compacte però ja més monofuncional que l'anterior. Finalment, es troben les perifèries més allunyades amb una oferta de transports molt més febles i sempre connectades amb el centre. En aquest cas es troben la majoria de les àrees industrials (no seria el cas, però d'aquelles que es troben inserides en la trama urbana de la ciutat compacta central), les urbanitzacions residencials unifamiliars de baixa densitat perifèriques i deslligades de les trames urbanes tradicionals i la majoria dels nuclis de població compactes de creixement recent, com ara Polinyà i Castellar del Vallès o més excèntrics com Sant Llorenç Savall.

TERCERA PART
L'ANÀLISI DELS COL·LECTIUS

*Chi sta nel centro, in posizione centrale, sa di questa sua fortuna
(...)
Chi sta alla periferia, di qualunque genere, sa di questa sua "disgrazia"*

*Michele Sernini
La città smorta e il tenente Colombo*

Capítol 7

MOTIUS, DESAVANTATGES I PERCEPCIONS DE NO POSSEIR EL PERMÍS DE CONDUIR

En aquest capítol (el primer dels quatre on s'analitzen els col·lectius a estudiar) es presenta la relació i la percepció entorn del permís de conduir que tenen els membres d'aquests col·lectius. En ell s'estudien les causes de la seva exclusió del model hegemònic de mobilitat, quines conseqüències té aquest fet en el desenvolupament de la seva vida quotidiana i les percepcions que tenen els membres d'aquests col·lectius a partir de la seva inaccessibilitat autònoma al vehicle privat. Tot plegat, permet conèixer la gènesi d'aquesta exclusió i tenir claus interpretatives per poder avançar en la seva anàlisi respecte a la seva situació amb el mercat laboral que més endavant s'estudiarà.

Aquest capítol s'estructura en tres blocs més un quart on es presenta una síntesi. En el primer d'ells s'analitzen els motius que han fet que les persones entrevistades no estiguin en possessió dels permís de conduir espanyol (o comunitari). En el segon s'estudien els inconvenients (que en són molts) i les avantatges (que en són molt poques) en que es troben enfront de l'absència d'alternatives al vehicle privat. Finalment, l'objecte de l'anàlisi són les percepcions que es deriven del fet de no posseir el permís de conduir en el si d'una societat urbana i motoritzada i la percepció de com és vist el permís de conduir per part dels protagonistes d'aquesta recerca.

L'anàlisi d'aquest capítol, com del conjunt d'anàlisi dels col·lectius, no s'estructura en apartats segons els diferents col·lectius, sinó que ho fa a partir dels temes d'estudi però introduint de manera constant les variables del grup de pertinença i de l'entorn urbà de residència com a principals claus explicatives. S'ha optat per aquesta fórmula d'anàlisi del discurs, malgrat la major complexitat, perquè s'enriquia el contingut, no es simplificava en excés el discurs i perquè els protagonistes no tenen sempre una única adscripció grupal¹.

¹ Aquest fet ja s'ha explicat a la metodologia. Vegeu el capítol 5.

7.1. Motius

Malgrat la inclusió en tres grans col·lectius, els “sense permís” presenten trajectòries vitals i molt diverses entre ells, fins i tot dins de cada un dels col·lectius. Així, la situació i la relació que els protagonistes de la recerca tenien en el moment de la realització de l'entrevista amb el permís de conduir era molt diversa, segons els casos. Així, abans de la descripció i anàlisi dels motius per no tenir el permís es presenta la relació de les persones entrevistades amb el permís de conduir al llarg de la seva trajectòria vital.

TAULA 7.1. La relació dels col·lectius amb el permís de conduir

Persona entrevistada ²	Relació amb el permís de conduir
Helena-E1:DA	No ha fet cap gestió en aquest sentit.
Conxita-E5:DA	Matriculada en una autoescola des de fa tres anys.
Meritxell-E27:DA	No va obtenir el certificat mèdic per optar a tenir el permís.
Eulàlia-E15:DB	Matriculada en una autoescola. Hi assisteix regularment.
Hermínia-E23:DB	Recentment ha aprovat l'examen teòric.
Josefina-E7:DB	No ha fet cap gestió en aquest sentit.
Manoli-E21:DC	No ha fet cap gestió en aquest sentit.
Cèlia-E10:DC	No ha fet cap gestió en aquest sentit.
Alba-E13:DC	No ha fet cap gestió en aquest sentit.
Maite-E18:DC	No ha fet cap gestió en aquest sentit.
Enric- E2:JA	Ha suspès l'examen teòric en dues ocasions.
Encarna- E8:JA	Matriculada en una autoescola. Hi assisteix regularment.
Jordina- E22:JA	Matriculada en una autoescola des de fa anys.

Continua a la pàgina següent

² La identificació de les persones entrevistades al llarg dels capítols d'anàlisi dels col·lectius dels “sense permís” es fa amb el nom atorgat a cadascuna d'elles, i la codificació següent: número d'entrevista (E1), col·lectiu de pertinença (D per a les dones, J per als joves i I per als immigrants extracomunitaris de parla no castellana) i l'àrea urbana de residència (A per les àrees amb una alta cobertura de transport d'ús col·lectiu, B per les àrees amb una cobertura mitjana de transport d'ús col·lectiu i C per les àrees amb una mala cobertura de transport d'ús col·lectiu). Així, Cèlia-E10:DC significa que la persona s'identifica com a Cèlia que és l'entrevista número 10 que és una dona i que viu en una àrea urbana mal coberta pels transports d'ús col·lectiu.

Continuació de la taula de la pàgina anterior

Persona entrevistada	Relació amb el permís de conduir
Juani- E24:JB	Matriculada en una autoescola. Hi assisteix regularment.
Maribel- E3:JB	Ha suspès l'examen teòric en una ocasió i ho va abandonar.
Ernest- E9:JB	Matriculat en una autoescola des de fa anys.
Verònica- E19:JC	Matriculada en una autoescola des de fa anys.
Susanna- E20:JC	No ha fet cap gestió en aquest sentit.
Martí- E4:JC	No ha fet cap gestió en aquest sentit.
Laura-E6:JC	No té l'edat per poder optar a tenir el permís de conduir
Estefania- E17: IA	No ha fet cap gestió en aquest sentit.
Tomàs- E25: IA	Té el permís de conduir del seu país d'origen. S'ha examinat sis vegades de teòrica.
Natàlia- E26: IA	Té el permís de conduir del país d'origen. Recentment aprovat l'examen teòric.
Gregorio- E11:IB	Té el permís de conduir del país d'origen. Assisteix a classes de Lectura del Carnet de Conduir.
Paula- B28: IB	Té el permís de conduir del país d'origen. No té el permís de residència per poder optar al permís de conduir.
Carla- B29: IB	Té el permís de conduir del país d'origen. No té el permís de residència per poder optar al permís de conduir.
Josep- B30: IB	No té el permís de residència per poder optar al permís de conduir.
Vicky- E12:IC	No ha fet cap gestió en aquest sentit.
Beltrand- E16:IC	Té el permís de conduir del país d'origen. S'ha examinat quatre vegades de la teòrica. Assisteix a classes de Lectura del Carnet de Conduir.
Houda- E14:IC	No ha fet cap gestió en aquest sentit.

A la taula 7.1. pot apreciar-se les diferents situacions malgrat que cap de les persones entrevistades no posseeixi el permís de conduir. Del conjunt de persones poden distingir-se tres grans grups:

- ❖ Aquelles persones que no han fet res per obtenir el permís de conduir,
- ❖ el que el componen persones que en un moment o altra de la seva vida van matricular-se en una autoescola i que durant l'entrevista estaven en situacions diferents
- ❖ el format exclusivament per immigrants que són els que ja tenen el permís de conduir del seu país d'origen i que no serveix en el país d'acollida.

Per tant, cal tenir en compte que ja de partida es compta amb trajectòries vitals ben diverses i que el fet de no posseir el permís de conduir no significa no reunir les habilitats o els coneixements necessaris per fer-ho.

Els motius que apareixen en els discursos de les persones entrevistades per explicar el perquè no posseeixen el permís de conduir són diversos i en moltes ocasions no són excloents entre ells. Aquests motius es sintetitzen en:

- **Problemes econòmics**³. Aquesta és una argumentació que apareix, en major o menor mesura, en tots els col·lectius analitzats. Aquesta és una variable, per tant, transversal que afecta als “sense permís” més enllà del col·lectiu de pertinença i, fins i tot, de l'àrea urbana on resideix. De tota manera, l'argumentació dels problemes econòmics també es pot donar a partir de la prioritat que se li atorgui en el pressupost personal o familiar el fet d'obtenir el permís de conduir.

³ El procés d'aprenentatge és tant de teòrica com de pràctica i consta de diverses fases, i exigeix a l'alumne, a més d'un considerable esforç, el desemborsament d'una quantitat important de diners. A Barcelona, el preu del carnet de conduir tipus B, obtenint-lo "a la primera", després d'haver exhaurit un màxim de tres convocatòries i de rebre 20 hores de classes pràctiques i tres mesos de classes teòriques, i incloent en el preu final la matrícula, les taxes de Trànsit, exàmens, material, despeses de gestió comporta un cost mitjà de 962,43 euros. Les dades han estat tretes de Fundació Grupo Eroski “Pel mateix carnet, unes autoescoles cobren el triple que d'altres” .<http://revista.consumer.es/web/ca/20020301/actualidad/tema_de_portada/> (Consulta: 13 setembre 2002).

Les persones entrevistades **joves** que declaren que no tenen el permís de conduir per raons econòmiques (pot ser com a motiu únic o bé com un de més) són aquelles que viuen fora de la residència dels pares i que han de fer front a les despeses de manteniment de la llar, tant pels casos de vida en parella com d'habitatge compartit amb altres persones.

“Fa quatre anys més o menys (que va intenta treure's el permís de conduir). Sí, als 19. Sí, en una època normal en la que treballava i tot el que guanyava m'ho gastava en el carnet. Era quan vivia amb els pares. Però és això, després suspens i ja és una altra "morterada". I a part, després les pràctiques. Ho sigui no és pagar només l'examen, sinó que després t'has de comprometre a gastar-te cent mil peles més en les pràctiques. I pagant el lloguer i tot, a mi em costa bastant” (Enric-E2:JA1)

“I fa cosa de tres anys, abans d'anar cap a Mallorca vaig decidir que era el moment de treure-me'l. Tenia diners i em feia ganes, perquè trobo que conduir és agradable, això de portar un cotxe... I estic apuntada a una autoescola. Després em va sortir l'oportunitat de marxar a Mallorca, m'ho vaig deixar apartat i bueno, els de l'autoescola tenen una part de la meva matrícula. Ara no tinc prou diners com per treure-me'l, bueno, no me'ls vull gastar en això i ho tinc aparcadíssim” (Jordina-E22:JA)

Els problemes econòmics, però, també apareixen en el cas d'aquelles persones joves que, tot i viure amb els pares, les despeses que es deriven de treure's el permís de conduir les han (o volen) d'assumir-les ells.

“I aleshores, jo als divuit anys, doncs... potser era una mica massa jove per treure'm el carnet de conduir i, a més a més, els pares han de fer l'esforç... i vaig preferir esperar a que jo tingués una condició econòmica millor i poder-m'ho pagar jo mateix.” (Martí-E4:JC)

Aquest motiu també apareix en el discurs dels **immigrants**. Tot i que aquest motiu és secundari en aquest col·lectiu i aquesta no és la problemàtica específica com a grup, tal i com es veurà en aquest mateix apartat, l'aparició de la manca de recursos econòmics per a l'obtenció del permís de conduir és present quan la persona immigrant és jove i la seva activitat principal és estudiar. En aquest cas, les problemàtiques d'aquestes persones són en part compartides per la resta de joves que estan en ple procés de formació reglada.

“(no tinc el carnet perquè) ahora yo soy estudiante y soy pobre” (Estefania-E17:IA)

D'entre les **dones** que declaren no tenir el carnet de conduir per motius econòmics, caldria distingir entre aquelles que ho argumenten com a motiu principal i aquelles que ho argumenten com un motiu més, fins i tot, secundari. En el primer cas es tracta de dones amb una forta càrrega familiar en el si d'una família monomarental. En aquestes situacions, la manca de recursos econòmics impedeix la possibilitat d'optar a treure's el carnet.

“Y luego estos se piensan que un carnet te lo regalan. Un carnet vale mucho dinero. Si no trabajas no tienes dinero (...) No me lo he podido sacar porque tengo una cría y mi hija necesita muchas cosas” (Hermínia-E23:DB)

En el segon cas, en aquells en que els motius econòmics no s'argumenten com a únic motiu, es tracta de persones que possiblement no prioritzen l'obtenció del permís de conduir perquè existeixen altres motius que els fa poc atractiu i prefereixen destinar els recursos econòmics en altres interessos. En aquests casos es tracta de dones que resideixen a àrees urbanes ben cobertes pel transport d'ús col·lectiu (les àrees A).

“Fa tres anys que estic apuntada, però no me l'he tret perquè no he tingut diners ni oportunitat tampoc (...) Representa que com que era tan car i jo en aquell moment tenia trenta mil pessetes estalviades i és la il·lusió de quan ets jovenet de dir: tothom té carnet, tens divuit anys i... però només tenia trenta mil pessetes i me les vaig gastar... Llavors jo he anat fent la meva vida i ja ni me'n recordava i un bon dia la meva mare em diu: a veure si les trenta mil peles ja no et valdran i les hauràs regalat a l'autoescola. Hi vaig anar i encara me les guardaven, però com que ha pujat tant... ara els preus dels carnets són més cars” (Conxita-E5:D5)

- **Manca de motivació.** Sota aquest anunciat s'han agrupat tot un seguit de motius que, d'una manera o altra denoten una manca de motivació envers el fet de passar les proves i requisits per tal d'obtenir el permís de conduir. Així, sota aquest supòsit es troben diferents argumentacions del perquè no tenir el permís. Un d'ells és el que fa referència a la **mandra** d'iniciar i passar totes les proves amb el que suposa de realització de paperassa, assistència a classes i necessitat

d'estudiar que condueixen a l'obtenció del permís de conduir. Aquest argument és majoritàriament donat per persones **joves**.

(No tinc el carnet) per mandra, més aviat, perquè...és posar-s'hi, no? Però, és tenir temps també i jo què sé, treballes, i... Tampoc no veus mai els teus amics i a vegades dius, mira, doncs, avui no vaig i vaig amb els meus amics, i així, doncs és sempre al final i no..." (Encarna-E8:JA).

"i després l'última causa podria ser...la "perritis" o la vagància perquè vaig intentar treure-me'l una vegada i entre això que no estava gaire convençut que no sé qué... al final vaig passar d'anar a l'autoescola" (Ernest-E9:JB1)

La manca de motivació és un argument que s'utilitza, no només per justificar el fet de no haver-se apuntat a una escola per poder complir amb els requisits per intentar obtenir el permís de conduir sinó que és també el motiu pel qual algunes persones **joves** expliquen la causa de suspendre la prova teòrica o fins i tot la causa per la qual han desistit, abandonat l'intent d'obtenir el permís.

"Més que res, per motivació, mai no m'ho he plantejat com la primera cosa. A més a més, tens amics que tenen cotxe o tens transport públic i en principi pués..." (Maribel-E3:JB)

"Hombre, me apunté (a l'autoescola). Lo que pasa que me apunté tan...o sea, no porque yo quisiera apuntarme sino más bien obligada. Y entonces pues, no me lo saqué (Verònica-19:JC)

També sota aquest enunciat es detecta un argument que sembla com **por al fracàs** a no ser capaç d'obtenir el permís de conduir. Aquesta argumentació esgrimida per algunes **dones** entrevistades, no està en correlació amb el seu nivell de formació perquè aquestes persones estan en possessió de títols mitjans o superiors. Aleshores, en els discursos de les persones entrevistades apareixen expressions com "por als exàmens" o "avorriment".

"Una mica potser per mandra, per por. Per por als exàmens, que en tinc molta! Clar! El perquè no ho sé. M'ha fet mandra treure-me'l, més que res és això i una mica de por als exàmens. Si jo sapigués que hagués d'anar allà i me'l pogués treure a la primera potser no em faria tant cosa. Més d'un cop m'he plantejat en treure-me'l, però és això, que no tinc prou decidida si seria capaç de treure-me'l" (Alba-E13:DC)

Finalment, encara sota aquesta premissa es troba l'argumentació per part d'algunes dones de la manca d'interès envers la possessió del permís de conduir. En aquest cas és un argument que sembla que no va amb la persona, que és una qüestió totalment aliena ella, que ni per edat ni per gènere l'afecta: el permís de conduir és, sobretot, pels joves i no per les dones de més edat.

“Perquè no m'ha interessat de treure'm el carnet. Allò de "oh, el cotxe, el cotxe", no, no. No se m'ha posat mai al cap això del cotxe. No sé com dir-t'ho...els nois d'avui en dia sí que diuen "el cotxe, el carnet", però jo no...i mira que treballo a Castellar i m'aniria bé el cotxe però no se m'ha passat mai pel cap això del carnet de conduir” (Josefina-E7:28)

- **Manca de temps.** Aquesta argumentació sobre els motius de no tenir el permís de conduir apareix entre les persones **joves** entrevistades. Es tracta per un cantó de persones joves que pel fet d'estar plenament concentrades en la seva formació no han disposat de temps suficient per intentar obtenir el permís de conduir.

“I el fet que entre els divuit i els vint-i-quatre encara no me l'hagi tret és senzillament perquè estava estudiant. I a mi m'agrada ser, bueno a casa també m'ho han ensenyat bastant, de que primer són els estudis i després la resta. I aleshores, doncs una mica per falta de temps no me'l he tret, de moment” (Martí-E4:JC)

Aquest mateix argument de manca de temps el donen aquelles **dones joves** que, a més de treballar, tenen alguna càrrega familiar al seu compte, com ara cuidar els avis i fer les tasques domèstiques. En aquesta situació, derivada més per una qüestió de gènere que d'edat, el trobar el temps per poder obtenir el permís de conduir és una tasca difícil d'assolir.

“(No tinc el permís de conduir) porque no he podido todavía sacármelo. Porque entre que tienes que ayudar en casa...y como todas las cosas, cuando no viene uno viene otra, pues no... no llega nunca el día de apuntarse. Y mientras tanto esperando hasta que llegue el día que se pueda.(...)El mes que vea yo que no hay que hacer nada, pues mira cojo, ya no digo nada, voy y me apunto y se acabó. Luego lo malo será sacar el tiempo para ir a la autoescuela. (...)Entre que llegas del trabajo y haces la faena de casa, ayudas y luego que si con los abuelos, y más cosas... Cuando has acabado, a lo mejor son las diez de la noche y a las diez ya no hay autoescuela. Luego lo malo es decir: tengo que sacarme

una hora de tiempo para ir a la autoescuela y luego un rato también para estudiar y sacar test. Eso es lo malo, sacar tiempo” (Susanna-E20:JC)

• **Motius ideològics.** Sota aquesta premissa apareixen dos tipus d'argumentació diferents. Per un cantó es troba el discurs de persones **joves** més ideologitzat en que es fa una defensa dels mitjans de transport d'ús col·lectiu i d'una manera diferent de moure's al model hegemònic del vehicle privat. En aquest sentit, el fet de no tenir el permís de conduir també seria, en certa manera, la forma de no estar en contradicció entre allò que es pensa i allò que es fa; entre la teoria i la praxis.

“Perquè (...) ideològicament (...) aposto realment pel transport públic” (Ernest-E9:JB)

Però també existeix una segona argumentació que reposa en el substrat de que no tenir el permís de conduir és un dret. En aquest cas, el dret es formula en negatiu, en negació, en no tenir el permís de conduir. En certa manera, les **dones** que argumenten el no tenir el permís d'aquesta manera estan fent un acte d'afirmació personal, fins i tot, una reclamació a tenir el dret a viure sense el permís de conduir.

“No tenir el carnet és una negació i ja està” (Cèlia-E10:DC)

• **Por al cotxe.** En aquesta argumentació hi predominen les qüestions de gènere ja que són majoritàriament les **dones** les que esgrimeixen aquest motiu. Es tracta de por al cotxe i a la conducció en general. D'aquesta manera, no és por a que una persona no arribi a adquirir les habilitats i coneixements suficients com per poder conduir sense perill, sinó que la situació de perill pot venir en moltes ocasions de les altres persones conductores.

“Es que me da miedo conducir” (Hermínia-E23:DB)

“Ara començo a descobrir que potser també tinc una mica de pànic al tema de la conducció. Ara eh? És quan començo a ser una mica conscient de que potser aquest factor també està jugant aquí, l'haver de sortir. Jo em veig molt "torpe" conduint, no? (...) És que els accidents de trànsit no són per una qüestió teva

únicament. De vegades tu pots ser molt bon conductor i trobar-te en una situació irreal, en la qual cosa... bueno... el tema carreteres és una cosa que cada vegada jo ho veig, no? que inclús anant de copilot, o anant d'acompanyant amb el cotxe vaig més tensa, no?" (Eulàlia-E15:DB)

Això fa que les dones que declaren tenir por al cotxe no vagin tampoc tranquil·les quan van en cotxe i condueix una altra persona com pot ser la parella o algun company o companya.

"Perquè a mi em dóna por el cotxe! A més que em dóna por, jo vaig patint, no? Jo vaig al costat del meu home i vaig patint perquè aquest...no sé, a mi me dóna por, me dóna molt de por! El cotxe i la moto ja...ni pensar-ho!" (Maite-E18:DC)

"Y yo paso de sacármelo porque a mi me da pánico conducir. Yo voy a su lado y voy, vamos, nerviosa, histérica (...) Yo voy con mi marido y sé que conduce fenomenal, aunque no tenga carnet conduce muy bien, y nunca hemos tenido nada, ningún problema con el coche..., pero me pongo muy nerviosa a la hora de enfrentarme a la carretera. Eso me da pánico y cada vez que tenemos que viajar es para mi un martirio. Prefiero coger autobuses, trenes..." (Manoli-E21:DC)

Aquest, en canvi és un argument menys estès entre els membres dels altres col·lectius entrevistats. No obstant, en el cas dels **joves** la por al cotxe es manifesta de manera puntual per segons qui condueix, i en aquest cas la persona jove vol obtenir el permís de conduir per tenir la sensació que la seva seguretat és a les seves pròpies mans⁴ o aquesta por es manifesta a partir de la transformació que pateixen les persones quan esdevenen conductores. Aquesta transformació fa que la persona que condueix faci accions que impliquen un risc per a la seva mateixa integritat física i la de les altres persones.

"Jo crec que no m'agrada tal com la gent fa servir el cotxe i això potser fa que em dongui una miqueta de por i si parléssim dels conductors i tot això, jo em poso histèric amb aquest tema perquè amb fa molta ràbia de l'ús que què fa el cotxe de les persones, perquè les persones jo crec que no fan servir el cotxe sinó són els cotxes que fan servir les persones" (Ernest-E9:JB)

- **Per no necessitar-lo.** Aquest argument és possiblement el més transversal de tots els que han aparegut en els discursos de les persones entrevistades, tant

⁴ Vegeu el subcapítol 7.2.

dones, joves i immigrants, i és en el que la influència territorial, sobretot del lloc de residència és més important. Efectivament, es tracta d'un argument que fan servir les persones que resideixen (o bé han residit) en les àrees urbanes més centrals, més multifuncionals i amb una cobertura d'oferta de transports d'ús col·lectiu més alt (les que en aquesta recerca corresponen a **àrees A**).

“(No tinc el carnet) perquè no l'he necessitat mai massa “ (Conxita-E5:DA)

“Porque ahora estoy estudiando, y entonces me parece a mi que no es necesario tener un coche (...)Hasta ahora no me parece a mi un problemas porque cuando yo vivo en Sabadell, yo puedo coger el tren y en sólo media hora, más o menos...” (Estefania-E17:IA)

Aquest argument serveix per explicar el perquè aquella persona no té permís de conduir en el present tot i que en ocasions l'argument ja no és vàlid avui en dia. Això succeeix quan la persona canvia de lloc de residència (d'una àrea central a una àrea perifèrica) o quan amb l'adquisició de l'edat la seva percepció de les necessitats varien.

“Perquè jo allà a Badalona no ho necessitava, pràcticament. Perquè sempre està el metro, està el tren, tens autobusos molt a prop de casa... Uns horaris molt còmodes i tot això. I aquí sí que m'estic mirant la manera de treure-me'l perquè... estic veient que aquí els autobusos passen... no sé... a unes hores molt determinades i... bueno, tren no n'hi ha, metro res -bueno, això ja ni parlar-ho!” (Maite-E18:DC)

“Al principi estava convençuda que no calia el carnet de cotxe, que no en volia” (Jordina-E22:JA)

En canvi en altres ocasions pot haver-se fet, en certa manera, un recorregut en sentit contrari a l'indicat abans. La persona entrevistada no necessita el permís de conduir perquè cada vegada més adapta el seu espai de quotidianitat i les seves pautes de mobilitat al fet de no tenir permís de conduir.

“Si no m'he esforçat en treure-me'l és perquè no el necessito i també tinc una mobilitat reduïda. (...) Potser aquesta no és la paraula, però vull dir que no em moc molt. Sempre estic pel centre i no sóc d'agafar i anar a Barcelona. Primer, perquè no m'agrada i segon m'és una frontera. Potser si hi hagués trens de nit hi aniria més, però ja m'he arreglat la meua vida diària per no haver de necessitar el cotxe (Enric-E2:JA).

- **No tenir sentit.** Aquesta és una argumentació molt poc estesa i només la donen algunes **dones** en tant que consideren que és absurd d'intentar treure's el permís de conduir si després no es pot accedir a l'ús del vehicle privat. Aquest argument, fortament subjectat en situacions de cada moment, pot canviar amb el temps ja que potser que amb el pas dels anys en l'entorn de la llar sí que hi hagi algun cotxe.

“Y luego porque nosotros no teníamos coche al comienzo. Tampoco teníamos coche y si no tienes coche para que me voy a sacar el carnet?” (Helena-E1:DA)

- **No tenir l'edat necessària.** Aquesta argumentació només es dona entre les persones **joves** de menys edat. Òbviament, totes aquelles persones de menys de divuit anys, si bé podrien tenir permís per conduir motocicletes de baixa cilindrada, encara no tenen l'edat mínima necessària per poder tenir l'oportunitat d'obtenir el permís de conduir automòbils de turisme⁵.

- **No haver superat les proves mèdiques.** Les possibilitats de poder obtenir el permís de conduir està subjecte, a més de les proves teòriques i pràctiques, a l'obtenció d'un certificat mèdic que avaluï que la persona aspirant és apta per poder conduir. En els discursos de les persones entrevistades també ha aparegut aquest motiu com la raó per la qual la persona no ha pogut obtenir el permís de conduir, tot i que aquest fet no significa que aquesta persona no hagi pogut desenvolupar la seva vida laboral i social en normalitat.

“Total, que em van fer allà les proves i ja em van dir que no m'hi veia i que no em podien donar el certificat mèdic perquè no m'hi veia. I em vaig quedar molt fotuda” (Meritxell-E27:DA)

- **No tenir el permís de residència.** Aquest és un dels dos motius que fan referència específicament a les persones **immigrants**. Aquest és el primer gran escull que els membres d'aquest col·lectiu han de superar per poder obtenir el

⁵ Vegeu el subcapítol 7.4.

permís de conduir⁶. Per tant, les persones que no disposen de permís de residència i portin més de sis mesos en territori espanyol o més d'una any si tenien el permís de conduir internacional, legalment no poden conduir vehicles. Així, els membres d'aquest col·lectiu que desitgin el permís de conduir prèviament hauran d'haver obtingut el permís de residència.

“Es difícil sacarte el carnet si no tienes papeles. Hay una cosa en España que si alguien no tiene papeles no puede hacer nada.” (Josep-B30:IB)

- **Dificultat idiomàtica.** Aquest és el segon gran escull (una vegada es tenen els papers) en que es troben les persones **immigrants** que volen treure's el permís de conduir. Tal com ja s'ha posat de manifest en aquesta recerca⁷, aquest és el principal *handicap* en que es troben els membres d'aquest col·lectiu a l'hora de poder obtenir el permís de conduir. La majoria de persones immigrants entrevistades en aquesta recerca han topat amb aquest escull: la dificultat de la llengua per a la realització de la prova teòrica que els ha de donar dret a poder realitzar la prova pràctica i d'aquesta manera a l'obtenció del permís de conduir.

Enfront d'aquesta situació, hi ha persones d'aquest col·lectiu que no han realitzat la prova teòrica conscients de la seva limitació lingüística i esperen a millorar el seu coneixement lingüístic (en tots els casos es tracta del castellà) abans d'intentar aprovar l'examen teòric. En aquest aspecte, aquestes persones són conscients que el temps per superar la prova teòrica per accedir al permís de conduir serà més llarg que en les persones originàries del país d'acollida perquè a més de l'aprenentatge de les normes objecte d'estudi, els cal aprendre una llengua per assolir-ne un bon nivell. I aquest aprenentatge és el que requereix més temps.

“Pues primero porque me da miedo de leerlo, el castellano. Bueno, estoy en ello, estoy en la escuela de mayores, de adultos. Estoy intentando, bueno, intentando leerlo y escribirlo” (Vicky-E12:IC)

⁶ Vegeu el subcapítol 4.5.

⁷ Vegeu el subcapítol 4.5.

“Para esto necesito aprender bien el español, necesito hablarlo bien” (Houda-E14:IC)

En altres casos, hi ha persones que han anat a fer l'examen esperant que les seves aptituds lingüístiques haguessin adquirit un nivell mínim que els permetés poder superar la prova. Però tot i així, això no és sinònim d'èxit i la persona no aconsegueix superar l'examen.

“Porque me subí seis veces al tráfico. En estas seis veces cada vez cinco fallos” (Tomàs-E25-IA)

Evidentment aquesta situació es dona amb aquelles persones que no tenen cap de les dues llengües oficials a la comunitat autònoma de Catalunya com a llengua habitual i, encara molt menys, com a llengua materna. Així mateix, aquestes persones tampoc no s'han alfabetitzat en cap d'aquestes dues llengües malgrat els esforços que en moltes ocasions realitzen en aquest sentit. D'aquesta manera, les persones que s'han alfabetitzat en castellà o que provenen de països de llengua castellana (i tenen un coneixement de la llengua escrita) no presenten aquesta problemàtica.

“Porque yo no lo he estudiado el castellano, me entiendes, sólo he aprendido así, en la calle. Y a veces hago esfuerzos en mi casa con diccionario y todo eso. Hay gente por ejemplo que habla, que estudia en castellano. Esos me parece que no tienen problema, ¿me entiendes? Y también hay gente, (¿como se llaman analfabetos?) que no saben leer ni escribir, esos tienen más problemas” (Beltrand-E16:IC)

7.2. Inconvenients i avantatges

Majoritàriament, el fet de no tenir permís de conduir en un entorn urbà que ha relegat a un segon terme els mitjans de transport alternatius als cotxe suposa per les persones de tots els col·lectius més inconvenients que avantatges. De fet, en moltes ocasions, la percepció de tenir alguna avantatge, per petita i minsa que sigui, és inexistent en moltes de les persones entrevistades. En general, es considera que tenir el permís de conduir és una cosa que pot “obrir portes” en

algun moment, independentment de que es faci o no es faci servir. Val a dir que tota persona és lliure de no emprar-lo.

“Tindre el carnet no significa no tindre les avantatges de no tenir-ho. No l'utilitzes i punto. I en canvi, bueno, sí que troba el ventall de les teves possibilitats de moure't “ (Eulàlia-E15:DB)

“Porque es una cosa ya normal. Cada persona tiene que tener carnet y es una comodidad” (Natàlia-E26:IA)

Però també apareix un discurs en que el fet de no tenir permís de conduir no suposa cap inconvenient ni cap avantatge. És un discurs que enllaça amb l'actitud d'alguna dona gran enfront del cotxe, que el veu com una cosa absolutament aliena a la seva realitat i per tant, el fet de tenir o no permís és vist com un fet tan estrany que no li suposa, o almenys així ho percep, ni inconvenients ni avantatges.

7.2.1. Inconvenients

Els inconvenients que declaren tenir les persones sense permís afecten a aquestes mateixes persones i, en moltes ocasions, també als individus que els envolten, que habitualment són els familiars més propers. Això és lògic si es té en compte que les estratègies de la mobilitat no són simples activitats individuals sinó que també formen part de l'activitat de la família, en el marc de la qual es decideix l'establiment de les estratègies necessàries per resoldre les necessitats de desplaçament dels seus membres⁸.

Però a més d'aquesta dimensió de l'estricta marc personal, en l'anàlisi dels inconvenients intervenen les variables territorial i d'adscripció a algun col·lectiu determinat.

⁸ Vegeu l'apartat 3.3.4.

Pel que fa a la variable territorial, cal tenir en compte que els inconvenients varien sensiblement segons quin sigui l'entorn de vida quotidiana i l'àrea de residència de la persona entrevistada. Així, les persones que resideixen en les àrees més ben cobertes pel transport d'ús col·lectiu (**àrees A**) tenen menys problemes a l'hora d'establir estratègies de mobilitat en aquest entorn urbà. Aquesta situació canvia quan han de desplaçar-se fora d'aquest entorn urbà o en hores nocturnes. En canvi les persones residents a les àrees més perifèriques i més mal servides pel transport d'ús col·lectiu de l'àmbit d'estudi (**àrees C**) són les que troben més inconvenients.

Sobre els col·lectius de sense permís és necessari distingir els **immigrants** extracomunitaris dels altres dos grups. El fet que molts dels immigrants entrevistats posseeixin el permís de conduir dels països d'origen respectius⁹ fa que els inconvenients siguin viscuts de manera diferent pels membres d'aquest col·lectiu que poden conduir legalment fora de les nostres fronteres. I és que per la majoria de persones que es troben en aquesta situació, el menar un cotxe pot ser una activitat que realitzen quotidianament¹⁰ (el que no significa que estigui exempta de riscos) a diferència dels membres dels altres col·lectius que no realitzen aquesta activitat quotidianament. Així, els immigrants que no posseeixen el permís de conduir del país d'origen o, malgrat tenir-lo, no fan ús del vehicle privat, viuen els inconvenients de ser "un sense permís" de manera similar als col·lectius de dones i joves.

A continuació s'exposen els inconvenients en que es troben les persones sense permís.

- **Dependència.** Aquest és el mot més recurrent que empren les persones entrevistades a l'hora de definir la principal desavantatge derivada de no tenir el permís de conduir. Qui més recorre a aquest mot per designar el principal

⁹ Vegeu l'inici d'aquest subcapítol.

¹⁰ Vegeu els capítols 8 i 9.

inconvenient són les persones **joves**. Tot i que la percepció de dependència també és present en els discursos dels altres col·lectius, són les persones joves aquelles que més dependents se senten.

Aquesta dependència és majoritàriament envers terceres persones que disposen de permís i vehicle privat però en ocasions el fet de no tenir permís de conduir és viscuda com una dependència envers els mitjans de transport d'ús col·lectiu. Pel que fa a la dependència envers terceres persones es tracta de familiars, amics o bé companys de feina.

“La majoria de coses són inconvenients perquè el fet de no tenir carnet et lliga molt més als pares (...) Sempre has de fer una cosa depenent de... O sigui, quan surts del poble depens dels horaris dels busos, de l'hora que et poden venir a buscar... En canvi, si tens carnet marxes a l'hora que vols, tornes a l'hora relativament que vols i no depens de ningú” (Laura-E6:JC)

“És més aviat per independitzar-se, no, també una mica, no dependre tant de les persones” (Encarna-E8:JA2)

“D'avantatges de no tenir-lo no n'hi ha cap, més aviat tot són problemes. Sempre estàs depenent que et portin. Jo per exemple, per feina, he d'anar a veure clients i no ho puc fer perquè no tinc el carnet i perquè estan en llocs on no hi arriba el tren, i és un problema. Hi ha inconvenients sempre” (Enric-E2:JA)

Pel que fa a les **dones**, la dependència envers altres persones o envers els mitjans de transport d'ús col·lectiu no és percebuda com un gran inconvenient com és el cas de les persones joves entrevistades, que probablement estan en una etapa de la vida on han d'afirmar amb contundència la seva independència personal, també en el camp de la mobilitat i on el cotxe juga en certa manera aquest paper de llibertat¹¹. En el cas de les dones, doncs, aquesta dependència és relativitza o almenys no es viu d'una manera tant traumàtica.

“Té petits inconvenients com dependre d'una altra persona. Però no m'és imprescindible per viure” (Cèlia-E10:DC)

¹¹ Vegeu el subcapítol 7.3.

En certa manera, la dependència no passa únicament per no tenir el permís de conduir sinó que per realitzar certes activitats de lleure o de compres quotidianes es fan acompanyades. D'aquest discurs s'extreu que tenir permís de conduir no garanteix una independència absoluta ja que certes coses no es volen fer sola. En aquest sentit l'accés al vehicle privat no soluciona la dependència envers altres persones per a la realització de certes activitats de lleure.

"Aquesta sensació de que el carnet et donarà una independència total i que ja no dependràs de ningú... Que sí que és cert, però que bueno, depèn d'algú (?) també té els seus avantatges perquè hi ha coses que... jo no aniré al cine sola.(...) No aniré de compres a no sé quin centre comercial sinó és amb una amiga o amb la meva parella o amb la meva germana perquè bueno...per accedir a determinats llocs has d'anar acompanyada i també guanyo amb això no? Sé que no sóc independent però en determinades coses...però bueno...puc fer activitats molt acompanyades que ja m'està bé també" (Eulàlia-E15:DB)

- **La seguretat en mans d'un altre.** Aquest inconvenient apareix en algun discurs de les persones **joves** entrevistades. El fet de no tenir la possibilitat de conduir un automòbil i la dependència respecte als altres també comporta haver de dipositar en mans d'un altre la pròpia seguretat. Es té la percepció que la vida d'un mateix depèn de les habilitats de la persona que condueix. Per superar aquesta situació es pot optar per anar amb altres mitjans de transport o bé intentar accedir al permís de conduir per tenir la pròpia seguretat a les pròpies mans.

"Si (els amics) tenen carnet, doncs anem amb cotxe; però...no sé, si fas un viatge així tan llarg, a mi m'agrada anar..., o sigui, conduir jo, saps? Vull dir que no me la "fotré" jo perquè jo no sé si l'altre controla o no controla.(...) no hem tingut cap ensurt. Però jo què sé... hi ha gent que corre massa. Nosaltres tenim un amic que corre molt i potser al carrer de la Salut es posa a cent! I a mi això no m'agrada. Jo he deixat d'anar al cotxe d'ell per això, per no pujar. Prefereixo caminar però estar aquí, saps? No estar a l'altre barri!(...) És que tothom diu controlo, controlo! Sí, controles cent vegades, i d'una que no controlis, què... Però, pot passar molt, i no, no, no m'agrada" (Encarna-E8:JA)

- **Impossibilitat de realitzar activitats.** Un segon inconvenient que apareix relacionat amb la manca de permís de conduir és el fet d'haver de renunciar a realitzar certes activitats que es localitzen en espais on només pot arribar-s'hi en

vehicle privat (ja sigui per localització territorial o bé per l'hora en que es desitja realitzar aquesta activitat). Aquestes activitats fan referència tant a l'àmbit laboral com al lleure o a les compres.

En aquest cas, l'inconvenient és percebut d'una manera important per part dels tres col·lectius estudiats (**joves, dones i immigrants**¹²). Per les persones que resideixen en les àrees més perifèriques i mal cobertes amb els transports d'ús col·lectiu (**àrees C**) aquesta situació significa que poden realitzar poques activitats ja que l'entorn urbà no ofereix massa possibilitats. Tot i que és una manca d'accés a un ampli ventall d'activitats, les persones entrevistades d'aquesta àrea emfatitzen en les dificultats de poder arribar als **llocs de treballs** localitzats fora d'un radi territorial relativament reduït.

“Si quieres por ejemplo, trabajar en Sabadell, en una tienda o algo, ya no puedes. O en una fábrica que te salga en Sabadell ya no puedes porque el primer autobús ya te sale a las siete de la mañana. Y no empiezas tú a las siete de la mañana en ningún sitio (...) No puedes trabajar en Sabadell, no puedes trabajar en Santa Perpètua... A lo mejor aquí no hay trabajo pero tienes trabajo en Sabadell y no puedes ir y te tienes que aguantar sin trabajo... Y dices, bueno, estoy sin trabajar habiendo trabajado en otro sitio y sin poder llegar a esos trabajos” (Susanna-E20:JC)

“Inconvenients doncs comporta que les feines l'has has d'agafar en un lloc que hi puguis anar a peu, o que hi puguis...que combini amb els medis de transport.. No pots dependre d'una tercera persona” (Alba-E13:DC)

Si bé s'acaba d'esmentar que les persones entrevistades d'aquestes àrees més perifèriques (àrees C) veuen en la manca del permís de conduir la principal dificultat per poder accedir a un ampli ventall de possibilitats de treballs, són els **immigrants**, no només de les àrees més perifèriques, els que més emfatitzen la relació entre la manca de possessió del permís de conduir i les dificultats de poder accedir a un bon nombre de treballs.

¹² En aquest cas es tracta d'aquells immigrants que no tenen el permís de conduir dels seu país d'origen i de la resta segons la distància a recórrer. Aquesta problemàtica es desenvolupa en els capítols següents: Vegeu els capítols 8 i 9.

“Luego hay como una cadena, hay una cadena con el carné. El carné de conducir tiene relación con el trabajo, ¿me entiendes? Para comer, para todo eso, lo necesario para la persona” (Beltrand-E16:IC)

I a més, aquesta problemàtica és viscuda pels immigrants com una situació col·lectiva ja que el fet de no tenir permís de conduir no és una situació puntual sinó una problemàtica general de totes les persones que han arribat recentment i que es troben amb les barreres legals de permís de residència i, sobretot, amb la barrera lingüística. I és que l'aprenentatge de la llengua requereix temps però la necessitat de treballar (i més en un col·lectiu que arriba al país de destinació en plena edat productiva) i les possibilitats de gaudir de les mateixes oportunitats laborals que la resta de la societat són necessitats immediates, que no es poden ajornar. Per tant, es produeix un decalatge entre el temps que poden considerar que és necessari i el temps d'aprenentatge mínim per poder superar l'examen i les necessitats de treball.

“Lo que yo te cuento, te lo contará cualquier persona. Todos los que no tienen carnet de conducir te contarán que hay este problema con el transporte para ir al trabajo. Hay mucha gente que no tiene carnet de conducir y que tiene el mismo problema que yo tengo” (Houda-E14:IC)

Pel conjunt dels col·lectius analitzats en aquesta recerca (**dones, joves i immigrants**) la impossibilitat de realitzar les diferents activitats (no només treballar) en les persones que resideixen en les àrees més centrals i més ben cobertes pel transport d'ús col·lectiu (les **àrees A i B**) és menor que en el cas de les àrees més perifèriques i depèn de dues variables:

- ❖ de la destinació on es vulgui anar segons la cobertura de transport
- ❖ de l'hora que es vulgui realitzar aquesta activitat.

Així, l'hora més crítica és durant la nit quan els mitjans de transport d'ús col·lectiu tenen poca oferta¹³.

¹³ En el moment de realitzar la majoria d'entrevistes encara no estava en funcionament el servei metropolità d'autobusos nocturns.

“Te quita de hacer muchas cosas: de ir a muchos sitios, de los horarios; depende de los horarios no puedes ir a ningún sitio porque no tienes coche, o...tardas más” (Juani-E24:JB)

“Si te vas a Barcelona y si se te hace tarde tren ya no hay. ¿Y como te regresas?” (Helena-E1:DA)

La impossibilitat de realitzar segons quines activitats i la limitació de mobilitat, ja sigui espacial com temporal, és especialment clara en aquells casos en que a la llar s'han quedat sense cotxe. Així, davant d'un seguit d'activitats que es feien compartides en família o en parella, o bé ja no es realitzen, cal cercar noves estratègies per poder-les fer. En aquests casos, apareix el concepte “retrocés” en tant que fa referència a alguna cosa que era a l'abast de la persona entrevistada i ara desapareix.

“Potser hem tornat a...o sigui... mentalment tornes com quan tenies... com quan eres més jove, que havies de dependre dels amics, quan sorties de marxa, o volies anar "por ahí", bueno... la frase aquella de "Tu ja no manes" en el teu temps lliure, has de dependre dels demás i per tant, moltes vegades t'has de fotre perquè...clar, qui mana és qui té el cotxe, i això sí que és cert” (Ernest-E9:JB)

• **Desavantatge per a les persones de l'entorn.** Aquest inconvenient apareix sobretot en el discurs d'aquelles persones que:

- ❖ a la seva llar no compten amb cap permís de conduir (i evidentment en la residència hi viuen més persones) o
- ❖ a les llars on només una persona (habitualment el marit) posseeix el permís de conduir. Aquest és el cas majoritàriament de les **dones**, siguin o no joves.

Aquestes persones perceben que el fet de no tenir permís de conduir i poder agafar el vehicle privat suposa un *handicap* no només per elles sinó pel conjunt de la família. En aquest sentit, apareix en situacions puntuals i en moltes ocasions en referència a la necessitat de portar algun familiar (pares, avis, parella, fills, etc.) a l'hospital o al metge, independentment de les àrees urbanes on resideixin. És una sensació de no poder ajudar a les persones properes en cas de necessitat. En moltes ocasions, els discursos sobre aquest fet sorgeixen a

partir de situacions viscudes per les dones amb algun membre malalt de la família. En aquests casos les estratègies per resoldre les necessitats de desplaçament variaran segons cada situació: es poden fer acompanyar per algun altre familiar o veí que pugui conduir o bé s'empra els mitjans de transport d'ús col·lectiu malgrat que l'oferta no s'ajusti bé a les necessitats de les persones que han d'anar al metge.

“Cuando él cayó enfermo teníamos el coche pero yo tenía que llamar al padre, o a alguien, para que le llevase al médico” (Helena-E1:DA)

“Con los abuelos, como hay que llevarlos al hospital... Cada mes hay que llevarlos y a lo mejor si tienes que llevarlos con el autobús, tarda muchísimo tiempo, son personas mayores y se impacientan y te ponen de los nervios. ¿Y que no viene, y que no viene? Y de esa manera tienes coche, los llevas, acabas y te los traes para casa y no tienes que estar pendiente de nada” (Susanna-E20:JC)

“Si ma mare es posés malalta en qualsevol moment jo no tinc carnet i com la portaria a l'hospital. Hauria de dependre d'un altre familiar, veí... En canvi, si en tingués agafaria el seu cotxe, o el d'algú que me'l pogués deixar” (Maribel-E3:JB)

Però la desavantatge per les persones de l'entorn no es refereix només a quan aquestes persones es posen malaltes sinó també quan es fan viatges llargs i la persona que condueix no pot ser rellevada perquè l'acompanyant no té el permís de conduir.

“Teniendo el coche hay veces que justamente para liberarlo a él que no siempre esté conduciendo” (Helena-E1:DA)

- **Impossibilitat de conduir legalment.** Aquest inconvenient, si bé en principi és una realitat objectiva pel conjunt de col·lectius, és present en els discursos de les persones immigrants que posseeixen el permís de conduir del país d'origen. Es tracta de persones que malgrat tenir les habilitats suficients per poder conduir legalment reconegudes en certs països, no tenen l'autorització de fer-ho en el país d'acollida. I aquest, és el principal inconvenient pels membres d'aquest col·lectiu i a partir del qual sorgeixen la resta de problemàtiques. I d'aquesta impossibilitat en sorgeix un temor compartit per totes aquestes

persones: l'haver d'afrontar una sanció administrativa en cas que els membres dels cossos de seguretat de l'estat els aturin i els enxampin sense papers. Aquesta sanció significa haver de fer front a una multa i a la immobilització del vehicle el qual no pot ser retirat sinó és per una persona en possessió del permís de conduir espanyol (o un de vàlid en territori espanyol).

Enfront d'aquesta situació, les persones poden optar per no usar autònomament el vehicle privat i per tant comparteixen en major o menor mesura (ja dependrà de les variables de gènere, edat i lloc de residència) els inconvenients exposats fins ara o, malgrat tot, fer ús del cotxe. Així, el primer grup de persones opten per no emprar el cotxe perquè valoren que el risc al que s'exposen és superior als beneficis a extreure. Per això, opten per no fer aquest ús del vehicle privat.

“(Si) La policia me pilla sin carnet y sin nada voy a perder el día de trabajo, voy a perder el coche... porque ellos van a prender el coche” (Gregorio-E11:IB)

En canvi, altres persones que es troben en aquesta situació (en una organització del territori urbà que no dóna opcions a aquells que no poden usar el cotxe) opten per emprar de manera quotidiana el vehicle privat malgrat el temor a ser aturats per la policia i haver de fer front a la sanció administrativa . Per tant, és un inconvenient derivat de no posseir cap permís de conduir vàlid en el país d'acollida. El temor a ser aturats és generalitzat al llarg de tot el trajecte ja que els membres d'aquest col·lectiu, i en especial als que el seu aspecte físic indica un origen no europeu, tenen la percepció que els cossos de seguretat de l'estat no els aturen per haver comès infraccions sinó pel fet de ser estrangers ja són sospitosos de no tenir el permís que els ha de permetre conduir en territori espanyol.

“Y entonces a mí me multaron tres veces con cincuenta mil... Cada vez me multaron tres veces porque te paran y te piden la documentación del coche. Si paran un inmigrante ellos piden el carnet de conducir antes de pedir otra cosa, porque la mayoría no tenemos carnet de conducir aquí en Europa” (Tomàs-E25:IA)

7.2.2. Avantatges

Tal com s'ha indicat al començament d'aquest apartat, les persones entrevistades troben realment molt poques avantatges al fet de no tenir permís de conduir. De fet només les dones, i encara no totes, poden veure alguna avantatge personal en el fet de no tenir permís de conduir tot i que en ocasions poden ser conscients de que això suposa un inconvenient per les persones que les envolten, tal com s'ha posat de manifest al final del subapartat anterior. Les dues avantatges que apareixen en els discursos són les següents.

- **Quedar alliberada de l'obligació de conduir.** Si a algú no li agrada conduir, evidentment és una tasca desagradable i ingrata. El fet de no poder fer-ho per no posseir el permís necessari fa que la persona quedi alliberada. Aquesta avantatge per la persona sense permís, però, pot ser una desavantatge per la persona que condueix, sobretot si es tracta d'un trajecte llarg, o simplement, no té ganes de conduir i no hi ha ningú més que el pugui rellevar d'aquesta tasca.

“Así me libera de la obligación de conducir” (Helena-E1:DA)

- **Quedar alliberada de certes obligacions de manteniment del vehicle.** El fet de no poder conduir té molts inconvenients, tal com s'han anat posant de relleu al llarg d'aquest apartat. Però també significa que és un instrument que la persona que no condueix no pot cuidar-se'n del seu manteniment mecànic de manera que no se n'ha de preocupar. Si es té en compte que aquest argument surt en el discurs d'algunes **dones**, si bé la seva manca d'accés al vehicle privat pot interpretar-se com a resultat del repartiment desigual dels recursos domèstics¹⁴, també pot tenir la lectura de ser un dels pocs recursos domèstics del qual no ha de tenir-ne cura.

“No has de pensar en porta el cotxe al mecànic, no has de pagar el seguro... Per a la ment és més còmode” (Cèlia-E10:DC)

¹⁴ Vegeu el subcapítol 4.3.

7.3. Percepcions

En aquest subcapítol s'analitzen les percepcions sobre el permís de conduir que tenen les persones que no el posseeixen. En una societat on el mitjà de transport hegemònic és el vehicle privat, la possessió del permís de conduir, primera condició per poder accedir a l'ús de l'automòbil, genera un seguit de percepcions sobre el permís i sobre la mateixa persona que van més enllà de l'accés a un simple mitjà de transport. A partir d'aquestes percepcions es pot veure l'autubicació de les persones en el si de la societat: en un món on el que es considera normal socialment és la possessió, com a mínim del permís de conduir, aquells que no el tenen com a mínim perceben algun nivell de disfuncionalitat amb l'entorn que els envolta.

- **El permís de conduir com a element d'independència i llibertat personals.** Aquesta percepció és viscuda per algunes persones **joves** entrevistades que perceben el fet de tenir el permís de conduir com un element més de la gradual incorporació al món dels adults.

“Sí, bé, de fet, ganes de tenir carnet sempre se'n tenen i més amb una situació com la meva. Cada vegada et vas fent més gran i és fa necessari. Ja com a símptoma d'independència, no?” (Martí-E4:JC)

També alguns immigrants veuen en el permís de conduir i la possibilitat de poder fer-lo servir legalment pel país d'acollida com un element de llibertat personal, de poder realitzar-lo sense traves ni pors, com en les seves societats d'origen.

“You are free like in Africa” (Josep-B30:IB)

- **El permís de conduir com a obligació.** En relació al punt anterior, la possessió del permís de conduir no és vist tant com un element voluntari d'independència personal sinó com un instrument que la pressió de l'entorn social obliga a tenir per poder accedir a aquesta independència personal i poder gaudir

de tot un seguit de drets com ara el del treball. Aquesta percepció apareix sobretot en els discursos dels **joves**, principalment pel que fa a l'obligatorietat a que estan sotmesos les persones joves en el trajecte vers en el món adult: si es vol arribar a ser adult i a gaudir d'independència personal, cal tenir el permís de conduir.

“Y ahora es cuando me he decidido a sacarme el carnet. Pero por obligación, por necesidad, no porque me guste a mi el carnet. Lo que pasa es que te hace falta para el trabajo, para todo. Porque te independiza mucho” (Juani-E24:JB)

“A la feina hi ha molta pressió perquè tinguem el carnet. Si treballés al centre de Sabadell no els importaria, però a la mínima que vulguis fer alguna cosa necessites el carnet. És com anar a la mili. Hi ha un moment en el que has d'anar a la mili perquè hi estàs obligat i un altre que t'has de treure el carnet, encara que després no el facis servir. Ara bé, l'has de tenir per si de cas. És una obligació que em pressiona.(...) Jo el carnet de conduir el veig com una obligació que, a més a més, t'has de pagar tu. A la vida tens unes obligacions que et passen quan tens 18-19 anys com, per exemple, tenir carnet per anar a treballar, una titulació... (...) més que un dret jo ho veig com una obligació perquè no tens cap alternativa. No és una cosa que te la donen pels teus mèrits sinó que has de pagar... i fins i tot has de ser un "pillo" per treure't l'examen” (Enric-E2:JA)

Algunes **dones** també el perceben com una obligació per poder tenir més possibilitats de treball i d'aquesta manera mostren una certa resignació al fet que en un futur no llunyà, si no és que ja ho estan intentant en el moment de l'entrevista, hauran d'intentar obtenir el permís de conduir. Per tant, la possessió del permís de conduir no és un acte que es pren voluntàriament sinó que és una necessitat obligada perquè això no significa que posteriorment aquesta persona hagi de fer servir el cotxe.

“Pero bueno, si para tener carnet y un coche me van a coger a trabajar... aunque después me vaya en transporte público, pues bueno...” (Hermínia-E23:DB)

- **El procés absurd per obtenir el permís de conduir.** La gran majoria d'**immigrants** i alguns **joves** perceben el procés per obtenir el permís de conduir com una situació injusta que poc o res té a veure amb l'adquisició de coneixements i habilitats per conduir. Per això, no creuen que hi hagi una relació

entre les habilitats de conduir i el fet de passar l'examen teòric, sinó més aviat amb la voluntat d'obtenir diners.

“És una mica com un timo (l'examen), perquè et posen unes preguntes que no és si saps o no saps conduir, o si saps o no les lleis de tràfic, doncs... És que fan unes preguntes, que... És que és absurd, és molt absurd. (...) Jo recordo que, bueno ara fa molt que no he tornat a estar en contacte amb els tests aquests, però quan hi estava m'enfadava molt. Ho trobo molt estúpid perdre el temps amb saber aviam com et faran les preguntes, i de quina manera et putejaran per treure't més pasta... no sé” (Jordina-E22:JA)

Són els immigrants els que perceben d'una manera més punyent aquesta problemàtica com una situació extremadament injusta i poc raonable envers un col·lectiu socialment feble i perifèric. I això és així, perquè en molts casos, aquestes persones tenen el permís de conduir del seu país d'origen, són persones conductores des de fa anys i fins i tot en alguns casos la seva feina en el país de procedència està directament relacionada amb el fet de conduir¹⁵. Per tant, consideren que si una persona sap conduir en un lloc ho sap fer a tot arreu ja que els senyals de trànsit i les normes de circulació són internacionals.

“Eso es igual en todos los países como lo veo yo. Por ejemplo, es el semáforo, eso está en todo el mundo, en todos los países del mundo” (Beltrand-E16:IC)

I si això no fos prou, les persones entrevistades consideren que el seu país d'origen possiblement té més similituds amb la manera de conduir i circular a l'estat espanyol que altres països. En certa manera és una forma última de justificar una norma que potser pot aplicar-se a d'altres persones però no a ell, ressaltant les proximitats entre l'indret d'origen i el país d'acollida.

“Nosotros, la mayoría de la gente de los países se han adaptado a Europa. Por ejemplo, nosotros conducimos como aquí. Por ejemplo, los países que adaptaron, por ejemplo, como Inglaterra, que supongo conducen al lado, como Sudáfrica, eso me parece que hay un poco de dificultad aquí para conducir aquí, con el coche como lleva el volante a la... Eso hay un riesgo” (Beltrand-E16:IC)

¹⁵ Entre les persones immigrants entrevistades sense el permís de conduir espanyol es troben conductors de tràiler en el seu país d'origen.

“Bueno, yo no sé... igual como extranjeros está incluido todo el mundo, igual en Marruecos conducen bien. A mi no me viene nunca a la cabeza hacerlo, pero Rusia y estos países de la ex Unión Soviética son más parecidos a Europa” (Natàlia-E26:IA)

La percepció d'injustícia que els membres d'aquest col·lectiu tenen d'aquesta situació augmenta més quan es troben que és una situació relativament recent¹⁶ i que la majoria d'entrevistats tenen familiars o coneguts dels seus països d'origen que s'instal·laren abans que ells a l'estat espanyol i que varen poder obtenir el permís espanyol d'una manera més fàcil que el que ara se'ls exigeix a ells. Aquest fet fa que es considerin encara més víctimes.

“Sí, hace un año y medio que cambiaron las leyes; dijeron que todos los inmigrantes tienen que tener carnet de conducir en Europa. Pues aquí hay muchos que tenemos el carnet de conducir de allí, y antes sí que servía pero ahora como no sirve tenemos que esforzarnos para sacarlo” (Tomàs-E25:IA)

Aquest fet comporta que molts dels immigrants desconeguessin, abans de venir, que el permís de conduir dels països d'origen (en el cas d'aquells que el tenen) no servien una vegada s'establissin aquí. I aquesta creença venia reforçada pels coneguts i familiars instal·lats aquí que havien pogut “convalidar” el permís de conduir sense massa dificultats.

“No, no pensaba esto porque mi padre decía que se convalidaba el carnet” (Gregorio-E11:IB)

Encara el fet que una persona que només vingui per motius turístics pugui conduir legalment amb el permís del país d'origen mentre que una persona que s'instal·la en el país d'acollida no pugui fer-ho també és percebut com un altra motiu d'incomprensió que alimenta la sensació d'injustícia ja que les aptituds i la capacitat per poder conduir les dues persones és la mateixa. En aquesta línia, també es dona que durant sis mesos des de l'obtenció del permís de residència

¹⁶ L'explicació d'on deriva aquesta normativa s'exposa en el subcapítol 4.5.

hom pot conduir pel territori de l'estat amb el permís del país d'origen i passat aquest període ja no pot fer-ho¹⁷.

¿Por qué el carné de conducir, si eres un turista y vienes de Marruecos, durante seis meses vale. Si tienes residencia, no vale. Eso yo no lo entiendo. Entonces que...que te cuenten los dos igual” (Beltrand-E16:IC)

- **El permís de conduir com únic instrument possible d'inserció i integració socials en un entorn urbà sense alternatives.** Les persones entrevistades perceben que el fet de no posseir el permís de conduir fa que no se les tracti en peu d'igualtat respecte a les persones que sí que el tenen. Consideren que socialment són tractades com individus a les que els manca alguna cosa. En aquest sentit, l'entorn social se sorprèn que persones formades en ocasions amb titulacions mitjanes i superiors no tinguin el permís de conduir.

Algunes de les persones que tenen aquesta percepció, en certa manera d'exclusió, es veuen com a individus diferents en la nostra societat i sovint cauen en l'autodesvalorització, en sentiments de frustració, de vergonya i de ser ens estranys i fins i tot de sentiment de culpabilitat pel fet de no complir amb els canons de normalitat social. De l'anàlisi de les entrevistes es desprèn que són les **dones** (joves o no, immigrants o no) les que majoritàriament tenen aquesta autopercepció de la seva persona. Però aquesta percepció de les dones no té perquè anar acompanyada de la percepció de necessitat real del vehicle privat per resoldre les seves activitats quotidianes (inclòs el desplaçament al treball). I és que independentment de l'àrea de residència, ja que les dones que viuen en les àrees urbanes més centrals i més ben cobertes pel transport d'ús col·lectiu (àrees A) tindran més possibilitats de moure's en mitjans alternatius al vehicle privat que les residents en les àrees urbanes perifèriques (àrees C), la percepció negativa de la mateixa persona, la seva desvaloració i l'autolocalització en la perifèria social es dona sobretot a patir del paper simbòlic que gaudeix l'accés autònom al vehicle privat en la nostra societat.

¹⁷ Vegeu el subcapítol 4.5. Així mateix, per un període d'un any hom pot obtenir el permís

“Jo diria que quasi perquè tot el jovent de la meva edat tots tenen cotxe. Sí, sí, potser hi ha un parell de noies que no ho sé, perquè no les veig mai conduir, i potser que no en tinguin, però bueno... Sí, sóc una mica bitxo raro” (Conxita-E5:DA)

“Hi ha poca gent sense carnet. Som bitxos rars (...) “No m'he plantejat treure-me'l. És una mica egoista” (Cèlia-E10:DC)

“Jo abans et deia, abans de que comencéssim l'entrevista que tinc molta vergonya de no tindre carnet. Crec que hi ha una pressió social molt bèstia. Et fa sentir... a veure et fan I tu et deixes també eh? perquè ja tinc una certa edat, perquè a més no ets tonta. (...) T'ho dic perquè potser...si has estat capaç de treure't una carrera com que no pots treure't un carnet de conduir no? I et fan sentir una mica responsable de dir "Però nena, que estàs fent de la teva vida sense carnet a l'edat que tens, no?" (...) "Com has sigut capaç..." I bueno, sí que comences a sentir tot un seguit de complexes, de dir "Pues és veritat" també m'hauria de posar, i després ja veurem si el faig servir o no el faig servir, i perquè el faig servir i perquè no, no? Però...pues això, hi ha una certa pressió social a què...bueno no s'entén...Si has sigut capaç de tirar tantes coses endavant a la teva vida perquè no el carnet que el té fins i tot el més ximplet no?” (Eulàlia-E15:DB)

Tot plegat fa que en alguns discursos, les dones percebin (i assumeixin) un paper secundari en la família i, per tant, en la societat. És el discurs que prioritza l'accés al vehicle privat per part de l'home, com a principal responsable de l'esfera productiva, de la vida més enllà de les parets de la llar. En aquest sentit, tot el que pugui fer la dona en aquesta esfera és percebut per aquestes com un extra, com un “de més a més” ja que la responsabilitat d'aquest àmbit recau a les espatlles de l'home. Aquest discurs, no s'ha d'oblidar, té la gènesi en la percepció que és té del vehicle com instrument d'inserció social.

“O sea, lo principal es que él tenga un coche que vaya y viene, lo mío ya es en segundo plano. Lo mío es segundo plano. Yo de momento voy encontrando cosas que me van bien de momento aquí” (Vicky-E12:IC)

Però també per aquelles persones “sense permís” que s'han organitzat la vida a partir del fet del seu no accés autònom al vehicle privat, el fet de viure sense carnet en una societat hegemonícament motoritzada fa que siguin elles les que

internacional.

han de renunciar a la seva manera d'organitzar-se la vida i les seves activitats. Això succeeix quan es pretén realitzar algun projecte conjuntament amb alguna persona que sí que posseeix permís de conduir i vehicle propi. En aquestes situacions s'opta per utilitzar el vehicle privat (malgrat que possiblement podria emprar-se algun mitjà de transport alternatiu) degut a la percepció negativa que té l'altra persona dels mitjans de transport diferents al vehicle motoritzat privat¹⁸ i probablement a la seva "cotxedependència"¹⁹ de manera que aquell que no té el permís de conduir es veu desplaçat dels seus mitjans de transports habituals. És en aquesta situació, de veure's forçat a realitzar alguna activitat en cotxe, que la percepció de ciutadà "minusvàlid" per no tenir el permís de conduir es reforça ja que no pot col·laborar, per exemple, en compartir la conducció del cotxe, tot i la contradicció que suposa que la mateixa persona sense permís afirmi que no necessita el carnet perquè hi ha altra gent que ja el té i pot anar amb ells.

"Però quan t'has tret el carnet pots compartir el cotxe en desplaçaments llargs - com són les vacances- o si vols sortir amb els amics ja no et sents que vas tant de "paquet" i et pots oferir per conduir si els altres han begut o estan cansats. (...) T'hi sents perquè estàs depenent d'una altra persona i has de coincidir i fer coses en comú amb algú que té carnet. És molt diferent de quan depens de tu mateix i vas amb transport públic o vas a peu i pots marxar quan vols. (...) Però, per exemple, per anar de vacances hi havia una noia que tenia cotxe i vam anar-hi junts, però jo hi hagués anat amb tren o autobús i no hagués tingut cap problema"
(Enric-E2:JA)

Aquesta percepció de la possessió del permís de conduir com un element d'inserció social també és present en els discursos dels **immigrants**. En aquest cas però, és una percepció que a més del caràcter simbòlic del fet de posseir aquest permís per aquest col·lectiu tant perifèric socialment, també presenta un fort caràcter material, sobretot quan es tracta dels homes, ja que s'estableix una relació directa entre la possessió del permís de conduir i la inserció al mercat de treball i amb les possibilitats de trobar més feines ja que són els que tenen més

¹⁸ La percepció de les persones que tenen permís de conduir i accés a un vehicle privat no és objecte d'estudi en aquesta recerca.

¹⁹ Aquest tema, si bé parcialment, es tracta més endavant.

dificultats per establir estratègies per arribar a les feines i els que han de desplaçar-se a més indrets amb baixa cobertura de transports d'ús col·lectiu (**àrees C**).

“Para conseguir un empleo necesito de carnet en muchos sitios. Entao, es un poco difícil por esto” (Gregorio-E11:1B)

Però les dificultats que es troben a l'hora de poder obtenir el permís de conduir, tal com s'ha vist en l'anàlisi de la percepció anterior, degut a l'obligació d'haver de tornar a passar una prova per obtenir-lo les persones que ja el posseïen en el seu país d'origen amb la dificultat lingüística que suposa, fa que tot plegat es percebi com una estratègia per impedir la plena integració d'aquestes persones al país d'acollida. Per tant, la percepció en aquest cas s'ha de formular en negatiu: el permís de conduir com un element de diferenciació i com una barrera a la plena integració d'aquestes persones a la societat d'acollida.

En aquest marc, es percep aquesta barrera com un element posat volgudament per impedir el seu accés al vehicle i, amb ella, a la integració en la societat d'acollida. Contràriament al discurs sobre la integració dels immigrants a la societat que els acull, les persones entrevistades creuen que no és real ja que aquesta societat no posa les eines necessàries perquè aquesta integració sigui efectiva: com pot obligar-se a passar un prova si abans no se'ls ha ensenyat la llengua en que s'ha de fer? Així, aquest discurs creu que la integració no serà possible sense les eines que les facilitin, ja que les persones que procedeixen d'altres indrets no se'ls ha facilitat les eines efectives per a la seva integració.

“La lengua esa es para vosotros.(...) Yo necesito alguien que me lo explique porque yo no sé que quiere decir eso. Porque hay alguna frase que no sé distinguir si eso quiere decir esto o... Porque para saber esto hay que tener un nivel muy, muy alto para saberlo. Entonces es para vosotros (...) Entonces ahora hay un fallo muy grande que es culpa vuestra. ¿Cuál es? Dicen: los inmigrantes tienen que adaptarse a aquí. Pero los blancos no quieren que los inmigrantes se adapten aquí. ¿Por qué? Yo nunca he ido en un cole. No sé escribir, no sé leer. Pues si quieren que nos adaptemos aquí, tiene que haber una solución. ¿Cuál? Ayudar a ellos para que se adentren. ¿Qué quiere decir? ¿Cómo se pueden

entrar? De este modo. Solo consiguiendo eso ya entramos. Luego ya podemos obedecer las normas” (Tomàs-E25:IA)

7.4. En síntesi

En l'anàlisi dels motius i percepcions que els membres dels col·lectius tenen del fet de no posseir permís de conduir ja mostren el valor diferenciador del col·lectiu de pertinença i de l'àrea urbana de residència.

Pel que fa al col·lectiu de pertinença, es confirmen diferents situacions per a cadascun d'ells. Així, destaca per la seva singularitat el cas dels immigrants (tot i no ser tampoc un grup estrictament homogeni) tot i que malgrat que els altres grups comparteixen més motius i situacions, també presenten característiques específiques en cada cas: la por al cotxe per part de les dones o el permís de conduir com element d'independència personal per part dels joves serien dos exemples.

El permís de conduir és percebut, en general, com un element d'integració social en un entorn urbà que està pensat per l'automòbil i s'oblida dels altres mitjans de transport. Però mentre les dones, sobretot, tenen la percepció d'estar fora del sistema pel fet de no seguir els cànons de la pauta que marca l'hegemonia, els immigrants ho perceben com una barrera a la seva plena integració ja que se'ls nega (o almenys se'ls dificulta en gran mesura) la possibilitat de posseir el permís de conduir (i sense aquest hi ha menys possibilitats d'obtenir treball). Això enllaça amb la percepció de la injustícia que suposa l'acompliment de tot el tràmit necessari per obtenir el permís que els deixa fora del sistema. Aquesta darrera percepció també és en gran part tinguda pels joves ja que no es veu la relació entre la manera d'obtenir el permís (sobretot la part teòrica) i l'adquisició de les habilitats necessàries per conduir.

Però també dins d'un mateix col·lectiu hi ha percepcions contraposades. Aquest seria el cas de la dicotomia entre aquelles persones joves que veuen el permís

de conduir com a element de llibertat personal i aquelles que el veuen com una obligació que l'entorn social exigeix.

Però també es dibuixa una clara diferenciació segons àrees urbanes en aquest plantejament inicial d'exposició de motius i percepcions dels "sense permís". La variable territorial esdevé una variable que creua transversalment a tots els col·lectius de "sense permís" definits i analitzats en aquesta recerca: la major o menor necessitat de cotxe o les diferències en les desavantatges segons l'àrea urbana de residència en serien dos exemples. Així la variable territorial fa que certes situacions siguin compartides per tots els col·lectius estudiats.

Amb aquesta primera anàlisi sobre motius, posicionaments i percepcions entorn de la possessió del permís de conduir s'han posat els antecedents per a l'estudi posterior d'aquest col·lectius pel que fa a l'ús del territori i a la seva exclusió del mercat laboral que més endavant s'analitza en deteniment.

Capítol 8

LA MOBILITAT QUOTIDIANA I LA PERCEPCIÓ DELS TRANSPORTS

En aquest capítol s'analitzen les relacions que tenen els membres dels col·lectius estudiats amb els diferents mitjans de transport. L'anàlisi és de la relació que s'estableix en la seva mobilitat quotidiana, aquella que permet resoldre el seu dia a dia. Per això, en aquest capítol no només s'estudia l'ús i percepcions dels mitjans de transport per motiu de treball sinó pel conjunt d'esferes de la vida quotidiana.

Així s'estudien les preferències d'ús dels mitjans de transport i quines percepcions se'n tenen, quins s'empren, en quines situacions i per quins motius. D'aquesta manera, es pot conèixer el posicionament dels col·lectius analitzats enfront de les diferents maneres de moure's.

El capítol s'estructura en quatre parts. En el primer d'ells s'estudien les estratègies de la mobilitat quotidiana a partir de la diferenciació entre els desplaçaments de proximitat i els desplaçaments de distància. La segona part mostra la percepció que els membres dels col·lectius tenen dels diferents mitjans de transport: quines avantatges i quins inconvenients tenen cadascun d'ells, en quin tipus de desplaçament s'empren, etc. En tercer lloc s'analitzen la percepció sobre els costos de transport i la quarta i darrera part es vol aproximar a la percepció de la (in)seguretat que es tenen en les diferents maneres de moure's.

8.1. Les estratègies de la mobilitat quotidiana

L'elecció dels mitjans de transport depèn d'un seguit de variables com ara recorregut, hora, freqüència, etc. en relació a l'oferta dels diferents mitjans de transport. En aquest subcapítol s'analitzen les estratègies segons de la distància a recórrer. Així es distingeixen els desplaçaments de proximitat dels desplaçaments de distància.

8.1.1. *Desplaçaments de proximitat*

Els desplaçaments aquí denominats de proximitat evidentment variaran força a partir de la percepció de les persones sobre allò que és proper i allò que és llunyà. Però més enllà de les percepcions personals, la proximitat serà influenciada per la distància física i per l'entorn urbà. Així, en un entorn urbà compacte i cohesionat hi haurà coses pròximes que en un altre entorn restaran lluny (malgrat que la distància física sigui la mateixa) si al llarg del recorregut es troben diferents barreres físiques o l'entorn urbà no està adaptat pels desplaçaments en mitjans somàtics. Les principals característiques dels desplaçaments de proximitat són les següents: ús majoritari dels mitjans de transport somàtics, ús esporàdic dels mitjans de transport exosomàtics i el canvi d'estratègies amb el canvi de residència.

- **Ús dels mitjans somàtics.** En els recorreguts de proximitat que es realitzen en el propi entorn urbà de les persones entrevistades els mitjans de transport més emprats són els que fan ús de la font d'energia somàtica, és a dir, el caminar i la bicicleta. En aquest sentit, les persones que utilitzaran més aquest mitjans seran aquelles que podran resoldre d'una manera més generalitzada les seves activitats quotidianes en un entorn urbà més o menys proper. Tot i que aquesta és una característica general de tots els col·lectius i entorns urbans, les persones que resideixen en les àrees centrals (**àrees A**) són les que millor poden resoldre les seves necessitats en tant que es tracta d'indrets amb una major multifuncionalitat i amb una estructura urbana contínua i compacta que fa que l'ús dels mitjans somàtics sigui més factible.

“Yo voy andando a casi todos los lados. Sí, es que el trabajo lo tengo muy cerca y nada. Si salgo por la tarde o voy a comprar en al mercado central también lo tengo muy cerca. Y casi todo lo hago andando” (Helena-E1:DA)

L'ús de la bicicleta no és un mitjà tan estès i habitual com l'anar a peu. Les persones usuàries de la bicicleta són principalment **joves** i l'empren per resoldre

els desplaçaments per les àrees centrals, que conformen una continuïtat compacta urbana i amb una morfologia que permet l'ús d'aquest mitjà de transport. En els casos que s'empra en les àrees de la primera perifèria (**àrees B**) sempre són en àrees que conformen una continuïtat amb les àrees centrals. Per tant, la bicicleta apareix com un mitjà apte per desplaçaments de trajectes urbans amb una trama de carrers que la fan apte el seu ús.

Entre les persones que diuen que empren aquest mitjà de transport per resoldre les seves necessitats de desplaçament poden distingir-se'n dos grups: el primer el conformen aquelles persones que l'usen depenent de la distància; per distàncies molt curtes van a peu però quan ja és un xic més lluny, tot i tractar-se de desplaçaments de proximitat perfectament assumibles a peu, es canvien a la bicicleta i el segon grup està format per aquelles persones que l'empren sempre i gairebé han perdut l'hàbit del desplaçament a peu.

“Home, normalment vaig a peu. Sempre. Però si he d'anar algun lloc que està una mica lluny doncs agafo la bicicleta. Si he de portar alguna bossa o dos, doncs me la carrego a l'esquena amb la motxilla i avall” (Conxita-E5:DA)

“(Em moc) amb bici. És que m'he acostumat tant anar amb bici que quan tinc la bici punxada o així em fa una mandra impressionant caminar, i arriba a un punt que sí que camino, però se'm fan les distàncies molt més llargues” (Jordina-E22:JA)

- **Ús dels mitjans exosomàtics.** Tot i que la majoria de persones resolen a peu les seves necessitats de desplaçament de proximitat, en ocasions empren mitjans de transport exosomàtics. D'aquests mitjans poden distingir-se entre els mitjans d'ús col·lectiu i els d'ús individual. Sobre la utilització dels **transports d'ús col·lectiu** primerament ha d'existir l'oferta per tal de poder-lo emprar, i en segon lloc ha de ser una distància crítica que faci a la persona dubtar entre anar a peu o en autobús. El desplaçament amb un dels dos mitjans anteriorment esmentats dependrà de cada situació i dia, pel que és comú que es produeixi de manera combinada, és a dir, un desplaçament a peu i un altre en autobús. L'elecció estarà condicionada pel desnivell topogràfic, per l'hora, per la

climatologia i per les ganes i sensació de cansament de la persona en cada moment.

*“Si vaig al centre vaig caminant i pujo amb autobús. A vegades agafo l'autobús (per baixar) i pujar també. Depèn. Si estic cansada agafo l'autobús, depèn...”
(Josefina-E7:DB)*

Els mitjans de **transport motoritzat d'ús individual** tampoc no s'empren de manera habitual en els desplaçament de proximitat de les persones sense permís. No obstant, en algunes ocasions resolen les necessitats de les persones entrevistades com fer la compra en el mateix entorn urbà, el pes d'aquesta fa que el desplaçament en cotxe fa més fàcil el seu transport. Si bé, aquesta és una situació que més sovint apareix en els discursos de les dones també és present en algun discurs dels immigrants.

“Vaig per tot a peu. Per portar a la nena a l'ambulatori a peu. Per anar a comprar m'acompanya el marit en cotxe pel pes. Comprem al poble” (Cèlia-E10:DC)

*“No, cuando voy a hacer las compras voy con mi padre que voy al mercado. Y allí con mi padre y generalmente voy de quinze en quinze días. Los sábados voy allí y yo compro todo para quinze días y él también, vamos en la furgoneta de él”
(Gregorio-E11:IB)*

En altres ocasions, sobretot entre les persones joves, el desplaçament en un mitjà de transport motoritzat d'ús individual es fa quan es coincideix en el recorregut amb alguna altra persona, principalment amic o amiga, que disposa de cotxe o motocicleta. De tota manera, aquests tipus de desplaçament no són els habituals.

“Per les tardes, o caminant, o jo què sé... si tens algun amic que té cotxe i també va amb tu en aquell lloc, doncs sí vas amb ell, però sinó, no el trucaràs ni el molestaràs. O caminant, la majoria de vegades caminant...” (Encarna-E8:JA)

*“Entre setmana estic a Castellar i els caps de setmana baixo a Sabadell o algun cop a Barcelona. (Per Castellar vaig) a peu. (...) Si vaig amb moto, vaig amb la moto d'alguna amiga, però molts pocs cops, perquè normalment vaig a peu”
(Laura-E6:JC)*

- **Canvi de residència.** La muda de casa es revela com un impulsor del canvi d'estratègia per resoldre els necessitats de desplaçament. I és que en aquest sentit, el canvi de residència suposa, en la gran majoria dels casos una variació en les distàncies a recórrer per resoldre els desplaçaments de la vida quotidiana. Si bé alguns desplaçaments podran canviar de destinació altres continuaran tenint les mateixes destinacions de manera que variarà la distància a recórrer, malgrat que continuï essent un desplaçament de proximitat. D'aquesta manera, un canvi de residència dins del mateix entorn urbà, podrà fer mudar certes estratègies de desplaçament.

“A peu, perquè visc al centre i em moc bastant sempre per aquí. Abans quan vivia al barri amb l'autobús i quan s'acabaven els autobusos a peu, o amb bicicleta. Ara la bicicleta la tinc parada, perquè em van robar la roda, (...) He de comprar la roda, però clar, econòmicament... No, ho haig de fer el mes que ve ho faré. Però ara per això visc al centre i amb un moment estic a tot arreu. Abans estava dependent de l'autobús o tornar a peu” (Enric-E2:JA)

8.1.2. Desplaçaments de distància

A diferència dels desplaçaments de proximitat, els recorreguts que aquí s'anomenen de distància ja no permeten els desplaçament a peu degut a l'estona de recorregut que suposa la major distància que en moltes ocasions es veu agreujades per un disseny de les infraestructura que fa del tot impossible els desplaçaments caminant. És per això que l'elecció del mitjà de transport dependrà de l'oferta dels diferents mitjans de transport exosomàtics.

- **Condicionament de l'oferta.** Així, a l'hora d'escollir un o altre mitjà de transport per resoldre les necessitats de desplaçament, les variables que intervenen són les que marquen l'oferta de transport existent. D'aquesta manera, les **persones no empraran sempre la mateixa estratègia** i dependrà de cada cas concret (destinació, horari, preferències personals, etc.) i s'adaptaran a cada situació concreta.

“No ho sé, jo la solució no la veig i m'adapto amb el que hi ha. És cert que hi ha ciutats que estan aïllades de les altres, com Rubí amb Sabadell. I altres municipis

com Santa Perpètua, Polinyà... només hi ha un autobús cada mitja hora i si hi és, depèn de si és laborable o festiu” (Enric-E2:JA)

Si bé és cert que les persones sense permís tenen vedat l'accés al vehicle privat de manera autònoma, això no significa que no emprin mai el vehicle privat. D'aquesta manera, dels discursos de les persones entrevistades es desprèn que **tothom combina els desplaçaments en transport exosomàtic d'ús individual amb els transports d'ús col·lectiu**. I és que el vehicle privat pot emprar-se ja sigui com a acompanyant o bé com a conductor. L'ús de l'automòbil d'una manera o bé de l'altra està en relació al col·lectiu de pertinença. Així les persones immigrants, aquelles que estan en possessió del permís de conduir del seu país d'origen, empen de manera habitual el cotxe sent-ne ells els conductors. En canvi els altres dos col·lectius analitzats, les dones i els joves no immigrants només usen el vehicle com a acompanyant i només en alguna circumstància summament especial (tal com es veurà posteriorment) ho fan com a conductors. Però d'una manera o altra, no significa que el cotxe no sigui present en la vida dels qui no tenen permís de conduir.

“A la meua vida sempre hi ha algú que té cotxe. El cotxe no és una cosa que hi pujo una vegada a l'any; sempre pujo a cotxes. Cada setmana pujo en un cotxe uns quatre o cinc cops per anar a llocs” (Enric-E2:JA)

Els “sense permís” que van en automòbil com a acompanyants utilitzen de “xofer” diverses persones que van des dels amics amb els que realitzen les activitats, els pares (els quals moltes vegades s'alternen per anar a buscar els fills i llurs amics), altres familiars (com algun germà o el marit) i les respectives parelles (els quals exerceixen una vertadera funció de taxista de la xicota i de les seves amigues).

“Normalmente los chicos tienen más coches o más carnets...” (Juani-E24:JB)

L'oferta juga un paper molt important a l'hora d'establir les estratègies de mobilitat de les persones fins al punt que en ocasions es donen **canvis en les destinacions segons la disponibilitat dels mitjans de transport**. Si no és

possible realitzar un desplaçament en vehicle privat, s'anirà a comprar, per exemple, allà on hi hagi una bona oferta de transport d'ús col·lectiu. Si en canvi es disposa de vehicle privat, la persona entrevistada considera que no té traves i pot escollir la destinació que més li plagui.

“Si vamos dos que no tenemos carnet, pues intentamos ir en sitios donde a lo mejor se pueda ir en autobús como el Corte Inglés, a Sabadell... Que encontramos alguna que tiene carnet, pues al Continente... Depende también de lo que vayas a comprar ¿no? Por ejemplo, el sábado fui a comprar una cosa y éramos dos, que no teníamos coche; pues al Corte Inglés, que era lo que nos venía más a mano. Era coger el autobús y te deja en la misma acera. Era lo más fácil” (Juani-E24:JB)

Finalment, la manca d'oferta de transport pot arribar a fer que certes coses no es puguin realitzar o almenys es vagin **ajornant sine die** a l'espera de poder comptar amb algun mitjà per poder arribar al lloc desitjat. Es tracta d'indrets on és impossible o molt difícil arribar en mitjans de transport d'ús col·lectiu. Aleshores es tracta de trobar algú que pugui acompanyar a la persona fins aquell indret.

“Así que en esos sitios casi voy o con una amiga y por ejemplo, llevo casi cuatro semanas que quiero ir y comprarme unos zapatos y no puedo ir porque mi amiga está ocupada, tiene el turno muy malo y no puedo ir a comprarme mis zapatos. Todo eso es molesto” (Vicky-E12:IC)

- **Actitud envers els mitjans de transport.** Tot i aquests punts en comú del conjunt de les persones entrevistades, de l'anàlisi de les entrevistes es desprenen discursos pel que fa a l'actitud envers els mitjans de transport de distància: aquelles persones que prefereixen els transports d'ús col·lectiu com a primera opció i aquelles que, en canvi, prefereixen en mitjans de transport exosomàtics d'ús individual.

a) Els transport d'ús col·lectiu com a primera opció. En aquest grup les preferències d'ús primeres són el transports col·lectius i recorren al cotxe quan es troben que ja no tenen possibilitat d'ús dels mitjans públics. Aquesta opció, que poden realitzar més habitualment aquelles persones que resideixen en àrees ben cobertes pel transport d'ús col·lectiu, la prenen **dones** i **joves**, de manera

independent de l'àrea de residència. Els **immigrants** que també s'inclouen en aquest grup són aquells que no tenen el permís de conduir del país d'origen o aquells que, malgrat tenir-lo, prefereixen no fer un ús del cotxe com a conductor.

“Vaig amb gent de la meva edat i alguns cops hi ha nòvios que són més grans i tenen carnet, però, la majoria són de la meva edat i hi ha pocs cotxes. (...) Entre setmana estic a Castellar i els caps de setmana baixo a Sabadell o algun cop a Barcelona. Clar, si és a la tarda hi vas amb transport públic i si és a la nit ja depens més dels pares, o... dels pares, bàsicament. (...) (Els pares dels meus amics) es tornen. (...) No només (depenc) dels meus. (...) (Habitualment utilitzo) l'autobús i, algun cop de tant en tant, el tren.(...) Si vull anar a Barcelona agafo el tren” (Laura-E6:JC)

“Doncs...o caminant o amb transport públic. I si és molt difícil perquè caminar pots trigar segons quins llocs pots trigar un dia en arribar (Riures) i perquè a més tampoc no hi ha transport públic doncs... enganyant algú que et porti amb el seu cotxe” (Ernest-E9:JB)

“En autobús, normalmente. Si voy a un sitio aquí cerca voy en autobús. Por ejemplo, en Sabadell o en Santa Perpètua” (Vicky-E12:IC)

b) El vehicle privat com a primera opció. El segon posicionament fa referència a les persones que sempre que poden utilitzen els transports exosomàtics d'ús individual. En aquest cas poden distingir-se aquelles que fan un ús del vehicle privat com a acompanyant d'aquelles que ho fan com a conductors.

Pel que fa als primers, aquelles persones que van en cotxe com a acompanyant, el recurs del transport d'ús col·lectiu es contempla quan les possibilitats d'anar en un cotxe d'altri no és possible. Aquesta opció, és compartida sobretot per les **dones**, les quals poden ser també joves i/o immigrants, independent del lloc de residència. Normalment es fan acompanyar per la parella o els xicots de les amigues. Així, quan les activitats es fan amb el marit, el mitjà de desplaçament habitual és l'automòbil. En altres ocasions, però, l'acompanyant és algun altre familiar.

“Nosotras somos un grupo de amigas y dentro de ese grupo, pues los novios, claro, no son de los mismos sitios. Entonces un novio es de aquí, el otro de allá y si a lo mejor voy con una que tiene el novio en Campoamor, pues vienen a buscarme. O si voy con una amiga, que es de aquí de Badia, y vamos a ver unas

amigas a Sabadell, pues vamos en autobús, pero que no suelo utilizarlo mucho” (Juani-E24:JB)

“A fora doncs, si ho necessito, vaig amb el autobús i sinó marxem amb el Jaume (el marit). Normalment anem nosaltres dos. I si per necessitat haig de marxar miro de combinar-ho amb autocar de línia d'aquí” (Alba-E13:DC)

L'ús preferent del vehicle privat com a persona conductora és el cas que l'individu sigui un **immigrant** amb el permís de conduir del país d'origen. Les persones amb aquest perfil tenen present l'automòbil en la quotidianitat de la seva vida ja que consideren que elles tenen les aptituds necessàries per poder conduir i que l'únic que resta és la certificació oficial per poder-ho fer al país d'acollida (perquè si van al país d'origen legalment poden conduir ja que tenen el permís que els permet fer-ho). Aquesta opció, en canvi, no és gens comuna en les persones no immigrants sense permís de conduir i només es recorre a ella com una situació absolutament esporàdica i marginal, tal com es veurà més endavant.

“Sí, yo estoy utilizándolo siempre. La mayoría de gente de fuera utilizan el coche sin carné de conducir de aquí. Por ejemplo, los rusos o los de América Latina o la gente del Norte de África” (Bertrand-E16:IC)

Però l'ús de l'automòbil en aquestes situació comporta el risc de ser sancionat administrativament pel fet de conduir sense un permís validat en el país d'acollida. Per això, aquestes persones estableixen estratègies diferents a l'hora d'emprar o no el cotxe segons el grau de perillositat de ser aturats per la policia. Així, els immigrants que es troben en aquesta situació estableixen una relació inversament proporcional entre distància i risc a ser aturats: com més distància calgui recórrer, més possibilitats hi ha de que un policia els demani la documentació. És per això que aquestes persones eviten fer recorreguts considerats com a molt llargs i en canvi sí que s'atreveixen a recórrer habitualment distància més curtes, encara que massa llargues per poder realitzar-les a peu, dins del mateix sistema urbà.

“En el Alcampo de Sant Quirze es más cerca vamos nosotras. No tenemos miedo” (Paula-E28:IB)

Si bé la persona immigrant pot posseir un automòbil en exclusiva i per tant emprar-lo sempre que cregui convenient, en altres ocasions les llars només tenen un sol vehicle. En aquests casos, l'usuari principal del cotxe és el marit i en segon terme es troba la dona. En aquest aspecte, el repartiment desigual en l'ús del vehicle segons gènere es dona tant en les persones originàries del país d'acollida com en les nouvingudes. En les famílies immigrants, pot donar-se el cas que cap dels seus membres no posseeixi el permís de conduir, ni el marit ni la dona. Però també en aquests casos l'ús principal del vehicle és cosa d'homes.

“Cuando mi marido se lleva el coche me voy con el autobús” (Carla-E29:IB)

- **La minimització del nombre de desplaçaments.** Si bé ara s'acaba de veure el posicionament de les persones enfront dels mitjans de transport a l'hora de preferir-ne un o bé un altra, trobem una nova línia discursiva en algunes **dones** que fa referència a la minimització del nombre de desplaçaments. Es tracta de situacions de persones que enfront de la impossibilitat de poder usar el vehicle privat la insatisfacció amb l'oferta del transport col·lectiu fa que procurin només desplaçar-se fora del seu entorn urbà el mínim possible. Ha de quedar clar, però, que aquesta insatisfacció és una percepció personal de cadascuna de les dones ja que si bé en alguns casos, com en el de les àrees de baixa cobertura de transport d'ús col·lectiu, l'oferta és quantitativament molt baixa, en altres ocasions aquesta dada quantitativa no és tan minsa¹.

“(A Badia) no hi ha un cine, no pots anar a veure botigues, i això sí que m'atreu no? Que amb un cotxe podria sortir més ...pues a això a donar una volta per una llibreria, o a passejar la Rambla de Sabadell no? i això no ho faig amb transport públic. Prescindeixo de sortir (...) Per no haver d'agafar el transport” (Eulàlia-E15:DB)

“I d'aquí pues procuro sortir lo menos possible per això, pel problema de...del cotxe i dels autobusos que hi ha” (Maite-E18:DC)

¹ Vegeu el capítol 6.

Pel que fa a les sortides de lleure, també es dóna entre els **immigrants** que renunciïn a fer certs desplaçaments i es quedin en l'entorn urbà més proper davant de la impossibilitat de poder accedir al vehicle privat.

“Pero si no tengo carnet de conducir no puedo conducir el coche y me quedo en Sabadell” (Josep-E30:IB)

- **Estratègies alternatives.** Sota aquest nom s'han volgut agrupar aquelles situacions en que la persona sense permís es troba sense oferta de transport col·lectiu i sense la possibilitat de que ningú no pugui acompanyar-la al lloc desitjat o que la persona no pugui fer ús del vehicle com a conductor (aquest és el cas dels immigrants que malgrat no posseir un permís vàlid per al país d'acollida condueixen habitualment). Aleshores els “sense permís” han de cercar estratègies alternatives que els permeti poder resoldre les necessitats dels seus desplaçaments. En aquesta situació, que se sol presentar en hores de nit quan l'oferta de transport d'ús col·lectiu és menor o inexistent, afecta principalment a les persones **joves**, encara que no exclusivament.

a) L'ús del taxi. Una primera estratègia que es presenta és la possibilitat de poder realitzar el trajecte en taxi. Aquest mitjà de transport, públic però d'ús individual, pot ser usat per alguna persona de manera relativament freqüent, especialment en horaris nocturns pel retorn a la residència quan ja no hi ha servei de transport d'ús col·lectiu. Així mateix, aquest és un mitjà que en moltes ocasions es compartit amb amics i amigues que resideixen en un mateix entorn de manera que les despeses del desplaçament siguin més baixes.

“Cuando salimos por la noche, por ejemplo, vamos amigas y yo y depende si vamos con las que tienen coche, pues vienen a buscarnos o quedamos en un sitio en concreto y cogemos un taxi hasta allí o viene alguna amiga con el novio y te vienen a buscar... Pero normalmente, cogemos un taxi para ir y luego para volver, si no es que te encuentras con una amiga o lo que sea” (Juani-E24:JB)

Però el recurs d'anar en taxi no és compartit amb la mateixa freqüència per la totalitat de persones que empren aquesta estratègia. Per tant, ens trobem amb

una gradació d'ús, sempre en horari de nit i quan el recurs del transport d'ús col·lectiu no és possible o summament difícil, que van des de l'exemple anterior en que no és un mitjà estrany, a qui l'empra en ocasions esporàdiques i qui no l'empra mai.

“A las nueve ya me tengo que salir de la discoteca porque tengo que coger el autobús a las diez. Entre que llegas a Sabadell porque de la Zona Hermética hasta donde sale el autobús para acá a Polinyà, entre que llegas y unas cosa y otras...a las nueve tienes que salir y si te quieres quedar hasta más tarde coges un taxi que vale casi dos mil cien pelas de Sabadell a Polinyà. Y dices, bueno, yo no me puede gastar dos mil pelas en un taxi.(...) A veces lo hemos hecho, no mucho, pero... O decir, mira, vamos cuatro personas en el taxi y lo pagamos entre las cuatro, no” (Susana-E20:JC)

En canvi, hi ha persones que no han agafat mai el taxi per resoldre els moviments quotidians.

“Un no es pot plantejar d'anar amb taxi. No sé, és gairebé millor fer venir la festa a casa teva (...) Jo de taxis (...) per aquí Sabadell no n'he agafat mai cap, ni res” (Jordina-E22:JA)

b) L'ús de la bicicleta. Una segona estratègia consisteix en l'ús de la bicicleta en els recorreguts que requereixen una certa distància i que a peu ja no es poden fer. En aquest, el col·lectiu que més present té la bicicleta per aquest tipus de desplaçaments són els **immigrants** i normalment per desplaçaments de caire laboral. Així l'ús de la bicicleta es dona com a substitució dels altres mitjans mecànics, quan no es possible anar amb cap d'aquest mitjans de transport. Tant bon punt les persones poden accedir a usar un vehicle privat (independentment de la possessió del permís de conduir) la bicicleta queda relegada a segon terme.

En canvi, les persones **joves** que empren la bicicleta per aquest tipus de desplaçament (de llarga distància) ho fan amb caràcter absolutament excepcional. En aquest cas, no es tracta d'un tipus de desplaçament per motius laborals sinó d'oci i es fan malgrat el risc que suposa l'ús de la bicicleta per una carretera interurbana sense il·luminació de nit.

“Algun cop he anat a les festes aquestes de Castellar a l'estiu amb bici, a la nit (...) d'això fa anys, quan buscaves bailoteos i això no? (...) No, però la primera vegada que jo anava a Castellar amb bici, hi anava amb uns amics i els dos cops que vam tornar a Castellar amb bici vam anar per aquí (per la carretera) i no ens vam ni plantejar buscar altres camins” (Jordina-E22:JA)

c) L'ús del vehicle privat com a conductor/a. La tercera estratègia detectada és absolutament esporàdica entre les persones **joves** i es recorre quan no hi ha cap altra alternativa que permeti realitzar el desplaçament. Donat el tractament d'estratègia alternativa, en aquesta situació no es troben els immigrants que fan un ús del cotxe com a conductors de manera habitual ja que ha estat tractat anteriorment en aquest mateix apartat. Però sí que es troben en aquesta situació immigrants que no fan un ús habitual del cotxe però que en ocasions recorren a ell amb caràcter excepcional.

“Sí, sí, he portat algun cotxe, així trossos molt... Aquest estiu, per exemple, la meva parella estava treballant de guarda forestal i estàvem en una masia que quedàvem incomunicats i ell estava tot el dia treballant i nosaltres el cotxe que fèiem servir per arribar fins allà, quan encara teníem el nostre cotxe, que era un R-5, jo l'utilitzava algun cop per anar a la biblioteca del poble o així. Era una carretera poc transitada...(...) camí rural fins a la carretera i després carretera fins al poble, però era (...) mitja horeta” (Jordina-E22:JA)

8.2. Percepció dels transports

Més enllà de l'ús que les persones entrevistades fan dels diferents mitjans de transport per resoldre les seves necessitats quotidianes, en aquest apartat s'analitzen les percepcions que es tenen entorn dels diferents mitjans de transport.

8.2.1. Els mitjans de transport somàtics

En els discursos de les persones surten pocs elements de percepció i valoració envers aquests mitjans de transport. La bicicleta únicament és present en els discursos de les persones entrevistades que viuen en les àrees centrals, allà on l'ús d'aquest mitjà és més emprat, (**àrees A**) mentre que el caminar només surt

tangencialment en alguns discursos, independentment de l'àrea urbana de residència i de que, tal com es posa de manifest al llarg d'aquesta recerca, sigui una forma de moure's prou estesa entre les persones entrevistades.

- **Avantatges.** De l'anàlisi dels discursos es desprèn que moure's en mitjans somàtics presenta un seguit d'avantatges. Aquestes avantatges les troben principalment aquelles persones que tenen al seu abast mitjans de transport d'ús col·lectiu que en major o menor mesura s'adapten a les seves necessitats de desplaçament. Per tant són majoritàriament les avantatges que troben les persones que resideixen en les àrees més ben cobertes pels transports d'ús col·lectiu (**àrees A**) i en menor mesura per les àrees mitjanament cobertes (**àrees B**). Aquesta percepció és compartida per membres dels diferents col·lectius (**joves, dones i immigrants**) aquí analitzats. Així mateix, les avantatges que es perceben a aquestes formes de moure's sempre es refereixen a trajectes que es realitzen en la trama urbana contínua i que no han d'anar per entorns suburbans.

Una d'elles fa referència al fet que no es requereix cap tipus de permís especialment per moure's d'aquesta manera: ni l'ús de la bicicleta ni molt menys els desplaçaments a peu estan subjectes a autoritzacions legals, **no requereixen de cap tipus de permís**. Aquest fet, juntament amb la no necessitat de tenir una assegurança, fa que els desplaçaments amb mitjans no motoritzats sigui molt més **barat** que les altres formes de moure's.

“En aquella època vaig començar a anar amb bici com el meu mitjà de transport. Era barat perquè no m'havia de treure el carnet de moto i no tenia despeses d'assegurances” (Enric-E2:JA)

Així mateix, de l'anàlisi dels discursos de les persones entrevistades es desprèn que moure's sense requerir mitjans de transport d'ús col·lectiu permet tenir **llibertat horària** i no està subjecte a l'espera d'aquests mitjans de transport. En aquest sentit té una avantatge semblant a la que les persones entrevistades afirmen que gaudeixen els vehicles d'ús privat, tal com es veurà posteriorment.

Però a diferència d'aquest, el temps de recorregut és sempre el mateix i no està subjecte a l'estat del trànsit o a possibles incidències dels transports d'ús col·lectiu.

“Es mejor andando, ¿sabes? Porque no es muy lejos... si es muy lejos tengo que esperar. So, no hace falta esperarme cinco o diez minutos y perder tiempo. ¿Sabes? Además no puedes ir justo a mi empresa. Llegar tarde al trabajo no es bueno” (Josep-E30:IB)

De tota manera, aquesta llibertat horària, sobretot pels desplaçaments a peu, que es desprèn de l'anàlisi dels discursos es matisa amb la percepció de seguretat de les diferents maneres de moure que s'estudia en el darrer apartat d'aquest subcapítol².

Una altra avantatge de moure's en mitjans somàtics és perquè a més de desplaçar-se d'un indret a un altre, aquesta forma de moure's és per ell mateix un exercici saludable i agradable de fer. A diferència dels mitjans de transport exosomàtics, el caminar i l'anar en bicicleta és concepció com una cosa agradable de fer, és en certa manera una **estona d'oci i de cuidar-se la salut**.

“Va haver un any que agafava el tren 4 vegades: O sigui anava a Barcelona, tornava a Barberà i després anava a Cerdanyola i tornava a Barberà. I a més fent càlculs em sembla que feia... Anar a Barcelona crec que són uns 4 quilòmetres, doncs feia uns 10 quilòmetres cada dia caminant, o sigui feia esport fins i tot. Això està molt bé i després la gent no ho mira” (Ernest-E9:JB1)

“No, porque me apetece (anar en bicicleta). Y así aprovechas que tienes que ir algún sitio y haces un poquito de deporte” (Natàlia-E26:IA)

“Algun cop també baixava a peu, perquè així ja era la manera d'aprofitar per caminar (...) A mi caminar m'agrada, (...) no m'és cap problema” (Meritxell-E27:DA)

- **Desavantatges.** Pel que fa a les desavantatges de l'ús dels mitjans de transports somàtics, més enllà de les limitacions que marca la distància, la percepció sobre les desavantatges depèn dels **itineraris a realitzar, desnivells**

² Vegeu el subcapítol 8.4.

existents, volum de trànsit, les hores de desplaçament (de dia o de nit) i **les condicions climatològiques** existents a l'hora de desplaçar-se. Però aquestes desavantatges, que fan referència bàsicament a l'ús de la bicicleta, dependran també, en menor o major mesura, a les característiques de la mateixa bicicleta, de les seves característiques tècniques que facilitaran o no el poder salvar desnivells sense tant d'esforç físic o els afectarà més o menys la pluja en els frens, per exemple. Aquestes desavantatges són percebudes majoritàriament per les persones, en menor o major mesura, que es mouen amb aquest mitjà de transport. Per tant, es tracta en certa manera de la part negativa d'aquesta forma de moure's ja que les mateixes persones perceben les avantatges exposades anteriorment.

“(Els inconvenients de la bicicleta depenen) molt del desnivell del terreny, del trànsit dels cotxes... La nit és perillosa per la bicicleta, més que res perquè segons per on vagis els cotxes no et veuen (...) El temps també, la pluja. Quan repartia diaris encara que ploués havia de repartir diaris, amb "xubasquero" i.. Quan anava per mi sol parava fins que deixés de ploure però quedaves xop. No és gens pràctic anar així amb bici. I quan fa calor tampoc perquè si treballes en un lloc on t'han de veure una mica decent no hi pots arribar suat, esquitxat de les rodes... És com bastant lleig. També et pots tacar amb la cadena... No és un mitjà de transport per anar a l'oficina. Només si vius a prop de la feina i tens una bici adequada” (Enric-E2:JA)

8.2.2. Els mitjans de transport exosomàtics

La percepció que les persones entrevistades tenen d'aquests mitjans de transport és molt variada fins al punt que en ocasions poden donar-se discursos contradictoris en una mateixa persona. És evident que en la percepció que té cada persona dels diferents mitjans hi intervé la seva experiència vital i fins i tot el seu posicionament ideològic. Pel que fa a la primera qüestió, la percepció dels transport d'un indret està clarament influenciada per les experiències anteriors d'altres entorns urbans. Això es dona en aquelles persones que han viscut en altres entorn, ja no només canvis de residència dins de la mateixa àrea d'estudi d'aquesta recerca sinó fora d'ella. Però també la percepció depèn dels canvis viscuts en el mateix indret, en el mateix entorn urbà, al llarg dels anys.

“L'escola on treballava era a Palma Nova, la zona més turística de Mallorca, no? I aleshores, l'autobús aquest que agafava era de fer ben bé tota la carretereta, “xupar-se” totes les cues i totes les parades de... A més, és que era de les úniques morenes de l'autobús, diguéssim, tot eren guiris que porten un altre ritme i que tu estàs volguent anar a treballar, i que arribes tard i ells que si el pocket, el monedero, i el no sé que bueno, era... I clar, perdia tantes hores al dia amb transport que ara em sembla que tot està com súper ràpid i que és súper còmode i que això de seure és un gustaso perquè he estat dos anys molt estressada per això, no?” (Jordina-E22:JA)

8.2.2.1. Percepcions generals del vehicle privat

Apareixen diferents percepcions sobre el vehicle privat. Una primera percepció que agrupa aquelles sensibilitats que consideren el cotxe com un instrument necessari en un seguit de diferents aspectes de la vida de les persones. Una segona percepció apareix com a contraposada a aquesta primera i presenta el vehicle privat com un instrument no essencial pel quefer de la vida quotidiana. En tercer lloc apareix una percepció del cotxe com un instrument que modifica les actituds humanes. A continuació de l'anàlisi es desprèn la facilitat en que hom pot disposar de vehicle privat en la nostra societat. Finalment, s'exposa la percepció del vehicle privat com element perillós. Mentre les dues primeres percepcions són contraposades l'una envers l'altra, les tres darreres es presenten com a complementàries de les dues primeres.

- **El vehicle privat com un instrument necessari en una ciutat que ha oblidat els mitjans de transport alternatius.** En aquest cas per necessitat s'entenen tant les possibilitats de poder arribar als diferents llocs i activitats que poden realitzar-se en el medi urbà com per poder gaudir d'autonomia personal per poder decidir el què i el com. També és percep el cotxe com l'instrument necessari per entrar en el mercat laboral. D'aquesta manera, en aquest posicionament, també s'inclou el cotxe com a símbol de llibertat i independència personal, en definitiva, d'autoafirmació i en certa manera emancipació.

Aquest discurs apareix sobretot en els **joves** i les **dones** que tenen l'entorn habitual de residència i l'entorn de vida quotidiana amb una baixa cobertura de

transport d'ús col·lectiu (les àrees **B** i, sobretot, **C**). És en aquells llocs i trajectes on la possibilitat d'ús del vehicle privat està directament relacionat a l'augment del ventall d'oportunitats de poder accedir a més ofertes laborals, d'increment de les relacions socials, tenir més possibilitats d'oci i facilitar l'accés als serveis, de manera autònoma.

“A lo mejor hay un trabajo que está muy bien, pero está en el quinto pino y es eso. Yo no puedo ir allí porque no tengo vehículo y no puedo acceder a eso. Y además, las amigas que se han sacado el carnet yo veo que les ha cambiado mucho la vida.(...) En la manera de independizarte y que no dependes de nadie. A lo mejor tú vas a un sitio y en vez de irte dos horas más tarde te quieres ir una hora antes, pues coges tu coche y te vas. Si te apetece estar en ese sitio o cuarenta mil historias como esa, pues no dependes de nadie. Es más fácil. A veces sabe mal, porque cada uno en su casa tiene estipulado su horario y si yo tengo que llegar a una hora y voy con unas amigas, pues ya tienes que estar: ¿Vámonos? Y a lo mejor esa persona se lo está pasando muy bien. Que normalmente si vamos juntas, vamos juntas siempre, pero si la persona se quiere quedar más rato (...) Si quiero irme a pasar el rato al Continente me cojo mi coche y me voy. O si me madre me manda a comprar algo, pues yo cojo mi coche y me voy” (Juani-E24:JB)

(Tenir cotxe canviaria la meva vida) En tenir més llibertat. No sé, potser seran els dos anys de més que em donaran més llibertat, no? Més que res és no dependre de l'hora que et vinguin a buscar, i... vas tu i tornes tu. D'aquesta manera si surts el dissabte a la nit no has de pensar amb els pares que vindran, si caps al cotxe dels pares que venen... D'aquella manera t'ho fas tu amb el teu cotxe” (Laura-E6:JC)

En alguna ocasió, el cotxe ha estat percebut com un instrument necessari en algun moment concret de la vida d'una persona. En aquest sentit, en el discurs d'alguna dona es reconeix com haver pogut conduir un vehicle privat hagués estat positiu quan els infants eren petits. Per tant es tracta, independentment de l'àrea urbana de residència, de **dones** que tenen o han tingut en algun moment càrregues familiars i consideren que el cotxe hagués estat un instrument útil per resoldre certes situacions en un àmbit temporal concret.

“Jo sempre dic que l'època que vaig trobar a faltar el cotxe va ser quan tenia els nanos petits i treballava... Però això van ser uns anys molt concrets i després ja me'n he oblidat, no” (Meritxell-E27:DA)

Entre els **immigrants** destaca la percepció que tenen del vehicle privat com a instrument necessari per poder competir en el mercat laboral, independentment del lloc de residència. Els membres d'aquest col·lectiu enfatitzen moltíssim en la importància del cotxe per poder accedir als llocs de treball i, per tant, el relacionen amb l'extensió de la igualtat d'oportunitats enfront a la resta de la societat (almenys pel que fa a les possibilitats d'accés territorial). Així, en moltes ocasions els immigrants relacionen la necessitat del cotxe no com un element que els permetria gaudir de la ciutat i de les diverses activitats que aquesta ofereix sinó com l'element que els permet la inserció laboral en la societat d'acollida.

“Yo no me compraré un coche para irme de viaje. No, solamente me he comprado un coche para desplazarme a la faena. Yo si tuviera la faena delante no me hubiera comprado ningún coche” (Tomàs-E25:IA)

Aquesta percepció de dependència del cotxe per part dels membres d'aquest col·lectiu té una relació clara en la localització territorial dels llocs de treball pels quals majoritàriament opten. I és que els llocs de treball són en nombroses ocasions en la indústria: aquest sector ha sofert una descentralització i una relocalització en les perifèries urbanes que fan molt difícil i en ocasions impossible poder arribar en mitjans alternatius al vehicle privat. D'aquesta manera, en els discursos dels immigrants surt clarament la component territorial a l'hora de percebre la necessitat d'usar el vehicle privat per resoldre les necessitats de treballar, una de les activitats bàsiques de la nostra societat.

“La mayoría de las zonas de las fábricas están fuera de la ciudad, no están a dentro, por ejemplo. Y es imposible encontrar una fábrica al lado de tu casa. Es muy difícil. Que se necesita buscar a otro sitio. Nosotros para el trabajo, encontramos más o menos lejos de 20 o 30 kilómetros” (Bertrand-E16:IC)

Per tant no és d'estranyar que els immigrants percebin el vehicle privat com un element absolutament imprescindible per poder desenvolupar els seus projectes de vida en la societat d'acollida. I és que per un cantó, l'accés al treball és

l'element més potent d'inserció social³ en tant que és el primer element que serveix per poder desenvolupar una vida autònoma en la societat occidental. Però aquest fet té especial rellevància en persones que han immigrat als països desenvolupats occidentals amb l'esperança de poder accedir a millors condicions de vida per mitjà de l'accés al treball.

A més, els immigrants perceben la importància de la mobilitat en la nostra societat: es veu una societat on les persones es desplacen en totes direccions i sentits per poder gaudir dels avantatges i drets de que es disposen en l'entorn urbà. Però si per resoldre aquesta mobilitat s'ha privilegiat en excés el vehicle privat: com s'ho faran les persones nouvingudes si no poden arribar a tots els llocs? Per això, un altre element d'inserció en una societat tant mòbil és moure's també⁴. I per fer-ho perceben la necessitat del cotxe.

“Aquí si quieres coges el tren, el metro o el autobús. Pero no hay con qué moverse. Aquí todo el mundo está corriendo. Nosotros también tenemos que correr” (Tomàs-E25:IA)

- **El vehicle privat com instrument no essencial per al desenvolupament de la vida quotidiana.** Aquesta segona línia discursiva percep el vehicle privat en el sentit contrari i entén que les persones poden desenvolupar la seva vida quotidiana sense la necessitat de tenir un vehicle privat. Aquesta percepció sorgeix de les persones que resideixen en les àrees urbanes centrals, aquelles que tenen una cobertura de transport d'ús col·lectiu major (**àrees A**) tot i que a vegades també sorgeixen de les persones amb una component ideològica conscient més forta.

“Jo sempre dic, i penso que és veritat, és que no he deixat de fer mai res per no tenir cotxe. Vull dir que he buscat una altra manera de fer-ho, o marxar més d'hora o si no he tingut cap més solució hi he anat amb taxi, no?” (Meritxell-E27:DA)

³ En el capítol 4 es debat sobre el terme exclusió social.

⁴ Tot el debat de la mobilitat està desenvolupat en el capítol 3.

El fet de considerar que el cotxe no és un instrument essencial ha portat a que algunes persones residents en les àrees urbanes centrals (**àrees A**) hagin optat per despendre's del seu automòbil⁵ ja que la relació entre l'ús que se'n fa i les tasques de manteniment necessàries no compensa la seva possessió i al final el cotxe pot arribar a ser una nosa i una molèstia.

“És que l'hem deixat perquè es passa els dies aparcat. (...) Total, que l'hem donat el cotxe aquest, perquè... a la germana del Quim que n'hi ha robat un fa molt poc -que ara es veu que roben molts Fiats Uno- i el seu era un Fiat Uno i ens l'hem tret del cap. (...) Però bueno, que ens l'hem tret perquè és un gasto, tu. És absurd perquè el teníem aparcat” (Jordina-E22:JA)

En aquest discurs es vol resituar el cotxe com una opció més de mitjans de transport i quan s'hagi d'escollir com cal realitzar un desplaçament tenir present tot el ventall d'oportunitats existents. D'aquesta manera es tracta de no negar l'existència de l'automòbil sinó integrar-lo en el conjunt de l'oferta de transport.

“Per això et deia al principi que tenir cotxe no té perquè significar fer-lo servir a tot arreu, o sigui, jo crec que la gent té un problema i és que no sap escollir, es pensa que perquè té el cotxe, l'ha d'amortitzar i per tant l'has de fer servir, l'has de fer servir. És un luxe que tenim però no ens ha de marcar la nostra vida, i per tant quan tens transport privat doncs també has de contemplar el transport públic com una opció normal, o sigui que la teva vida tampoc canvia, i per a mi això és un benestar millor tenir el transport públic(...) Perquè si negues el transport públic estàs restant. O sigui, tots els avantatges que negues al transport públic ja no els tens, per tant, per això et deia al principi que tenir el cotxe és una avantatge més, i és sumar, i aleshores sí que és escollir quina és la millor opció de les dues opcions, no canvies una per l'altre perquè sinó et quedes igual, estàs canviant una per l'altre i és millor tenir dues opcions” (Ernest-E9:JB)

- **El vehicle privat com a modificador d'hàbits humans.** Que el cotxe crea nous hàbits en les persones és una percepció compartida tant per persones que creuen que el vehicle és un instrument necessari pel normal desenvolupament de la vida quotidiana com pels que, contràriament, creuen que les necessitats quotidianes poden (o millor, han pogut) resoldre-les sense la necessitat del cotxe. No obstant, les persones que tenen aquesta percepció, independentment de si

⁵ En aquest cas es tracta del cotxe familiar el qual el conduïa la parella. Però la decisió es pren a nivell familiar, conjuntament.

creuen que aquest mitjà de transport és més o menys necessari, resideixen en les àrees centrals o bé en les àrees mitjanament cobertes per l'oferta del transport d'ús col·lectiu (**àrees A i B**).

En aquesta percepció, es reconeix que l'existència del cotxe i les facilitats d'ús creen unes necessitats en certa manera falses ja que podrien resoldre's sense el vehicle privat. Per tant, l'automòbil apareix com un instrument que genera ell mateix la necessitat d'ús perquè és l'opció suposadament més còmode. Així, en els discursos apareixen expressions com "mal acostumar" o "comoditat".

"És que tenir cotxe és una pijotada, és una comoditat com tenir una piscina al jardí de casa. El que passa és que arriba a un moment que el necessites més que una piscina. És una comoditat. Tu te'n pots anar a tot arreu amb tren, te'n pots anar amb un company que tingui cotxe i aprofites i que et porti les bosses de la compra. Vull dir que no és allò que necessito el cotxe com una emergència, de manera urgent, el que passa és que va bé si mai has de fer un viatge que et vingui de gust i vols anar amb intimitat, tranquil·lament, o perquè ja tens una família i vols portar els fills... portar tots els fills allà al tren deu ser un caos, no? Clar, és més còmode que no pas el tren" (Conxita-E5:DA)

"Jo crec que això és una qüestió de comoditat. Ens hem tornat molt senyoritos" (Eulàlia-E15:DB)

Dins d'aquesta percepció, el cotxe també apareix, en alguns discursos com alguna cosa més que un simple instrument que ha de facilitar el desplaçament de les persones: és també una eina de transformació de les pautes de conducta habitual de les persones, tot diferenciant la persona-vianant de la persona-conductora. En aquest sentit, es percep un món, el dels cotxes, on es produeix un canvi en l'escala de valors i de comportament envers la col·lectivitat que suposa, en certa manera, el triomf de l'individualisme.

"És a dir, si una persona és persona, però si es fica en un cotxe ja no és persona sinó és conductor (...)i és la gent que es transforma i em fa una miqueta de cosa de dir "I jo, seré com ells?" I no ho entenc això, per això he dit al principi que (...) el cotxe fa servir a les persones, i és com dir "Te poseo, no?", és com dir "Estoy poseído" i la gent es transforma mogollón. I coses d'aquestes com anar més ràpid per guanyar un minut que amb el transport privat que el públic no ho tens" (Ernest-E9:JB)

- **L'accés a la possessió del vehicle privat.** Una percepció unànime entre les persones **immigrants** entrevistades és la facilitat a que es pot accedir a la propietat d'un automòbil en comparació de la dificultat en el seu país d'origen. Així, perceben que el preu que cal pagar i les nul·les dificultats per adquirir-lo fa que aquest mitjà de transport sigui un objecte de consum a l'abast del conjunt de la població. Aquesta situació contrasta amb les dificultats que en els països d'origen troba la majoria de la població de poder accedir a la compra d'un automòbil.

A l'inrevés, els immigrants creuen que les dificultats rauen en l'obtenció del permís de conduir. L'obtenció del permís necessari per poder fer ús legalment del cotxe és més car i molt més difícil⁶. En aquest cas, també la situació és la contrària dels països d'origen, on la percepció és que el permís de conduir és molt més senzill que en el país d'acollida. Aquesta percepció de cotxe barat i de fàcil accés *versus* permís de conduir car i de difícil accés és general a tots els immigrants independentment del seu país d'origen.

“Porque el problema aquí en España es el carnet de conducir y no es el coche. O sea, tener un coche es fácil. Tener coche es fácil. Si vas allí te puedes comprar un coche” (Tomàs-E25:IA)

“En Argelia comprar un coche es caro, aunque claro, es más caro un coche nuevo. Pero sacarse el carnet es más barato. Aquí es al revés: cualquier persona puede comprarse un coche viejo. En cambio es muy caro sacarse el carnet” (Houda-E14:IC)

No només el poder accedir a un automòbil de propietat és molt més fàcil en la societat d'acollida sinó que el mateix manteniment i els elements necessaris per al seu ús (com ara el combustible) fa que pugui ser un objecte d'ús quotidià. I és que comparativament, els diferents elements necessaris per fer circular un automòbil són més barats en la societat d'acollida.

⁶ Vegeu el capítol 7.

“(En Rumanía) el coche está en el garaje porque no tienen dinero para la gasolina. (La gasolina es más cara en Rumania que aquí). Por ejemplo un salario medio es de 100 euros” (Paula-E28:IB)

- **El vehicle privat com un element perillós.** En aquest cas es tracta de la percepció que el cotxe, degut als accidents de trànsit i a la sinistralitat, és un element perillós. El col·lectiu més exposat als perills de l'automòbil és la població **jove**, que es considera que és la que presenta uns índexos de sinistralitat més alts. La percepció de la inseguretat que enfront dels mitjans de transport i, en concret, a causa del trànsit dels vehicle privats es tracta en més detall posteriorment⁷.

“A mi me parece que aquí hay muchos jóvenes que tienen su propio coche, pero cada vez hay más accidentes de tráfico. Y desde que yo llegué a España ya he visto dos accidentes de coche y moto, y son muy, muy graves, muy, muy crueles. Y toda la gente que conduce estos coches son jóvenes” (Estefania-E17:IA)

8.2.2.2. *Freqüències, franges horàries⁸ i compliment d'horaris del transport d'ús col·lectiu*

La percepció sobre els mitjans de transport col·lectiu, i en especial sobre les freqüències, línies existents i compliment dels horaris depèn en gran mesura de l'entorn urbà on resideixen les persones entrevistades i no pas del col·lectiu de pertinença d'aquestes. Així, en les àrees on la cobertura d'oferta de transport d'ús col·lectiu és major (com ara les àrees A i B) la percepció és, en general, positiva mentre que en el cas de les àrees més perifèriques, amb una menor cobertura d'oferta de transport d'ús col·lectiu (àrees C) la percepció difereix. En aquestes àrees la percepció negativa és més abundant tot i que, tal com es veurà, existeixen diferències de percepció importants segons àrees concretes.

⁷ Vegeu el subcapítol 8.4.

⁸ En el moment de fer la majoria de les entrevistes, encara no havien entrat en funcionament les línies d'autobusos nocturns de l'ATM ni l'allargament dels horaris de nit del Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya.

- **La percepció de millora en el servei.** La majoria de persones entrevistades, sobretot en les àrees més centrals (**àrees A i B**) perceben que al llarg del temps el transport d'ús col·lectiu funciona cada vegada millor, en tant que hi ha més línies i una major freqüència. Aquesta percepció també es compartida en algunes de les àrees on la cobertura de transport d'ús col·lectiu, malgrat ser baixa, també ha millorat en els darrers anys.

“Comparat amb uns quants anys sí. Hi ha moltes més línies i passen més....almenys en el meu cas em deixa bastant a prop de la feina i l'agafo al costat de casa i... més o menys tampoc no triguen tant en pujar” (Maribel-E3:JB)

“Home, jo penso que en aquests moments hi ha hagut millores importants, sobretot per la gent de Sabadell, no? Això que hi hagi un tren cada dotze minuts... Això era impensable. Avui mateix, en el grup de treball en el que estàvem comentàvem que quan estudiava medicina només hi havia un tren cada hora, no? (...) Clar, per mi que ho valoro així sí que ha estat un gran avanç. Això que no hagi de mirar-te l'hora i que pensis que és igual si se t'ha escapat un tren, perquè al cap de cinc minuts en vindrà un altre” (Meritxell-E27:DA)

- **Les percepcions negatives.** Malgrat la percepció de millora amb el pas del temps que tenen els residents en les àrees urbanes més centrals del transport d'ús col·lectiu, en els seus discursos també sorgeixen percepcions negatives entorn l'organització del servei que ofereixen aquests mitjans de transport. Així, pels residents en aquestes àrees urbanes més ben cobertes (les **àrees A i B**) els aspectes percebuts com a més negatius és el fet que de nit no s'ofereixi servei.

“En qüestió horària, el tema de nit. No per anar a treballar sinó els inconvenients per tornar des de Barcelona si vols sortir de nit. Quan vivia a Torre-Romeu i volia sortir havia de tornar a peu, esperar que m'acompanyessin o agafar un taxi” (Enric-E2:JA)

Una vegada més les experiències vitals de les persones entrevistades es revelen com elements importants a l'hora de percebre el transport d'ús col·lectiu. En el cas dels immigrants, més que la comparació amb el passat proper en el mateix entorn urbà, es compara amb l'entorn urbà d'origen. I és a partir d'aquesta comparació com les persones que provenen d'una àrea urbana amb una extensa cobertura horària troben minsa la que se'ls ofereix en el nou entorn urbà.

“Aquí para ir a cualquier sitio con los autobuses de línea te encuentras que terminan de trabajar a las ocho, nueve o diez, algo así. Y en mi país, claro yo vivo en capital, y me quedo a trabajar hasta la una de la noche cada día. Pues cada diez minutos tienes la posibilidad de volver a casa. Entonces... Y aquí a las nueve, que es bastante temprano, ya tienes que vigilar para no perder el autobús”
(Natàlia-E26:IA)

Igualment negativa és la percepció derivada de la desaparició del servei de certes línies d'autobús alguns períodes o dies de l'any. Es tracta de la supressió de certes línies d'autobús en les èpoques de les vacances estiuenques i de l'adopció de l'horari festiu seguint el calendari laboral de Barcelona independentment que a la resta de municipis sigui feiner: aquest és el cas de les companyies de ferrocarrils que operen en l'àrea d'estudi. En aquest darrer cas, les persones entrevistades perceben un cert centralisme barceloní en l'organització dels transports interurbans malgrat que moltes persones no tinguin aquesta ciutat ni com a punt d'origen ni de destinació.

“A l'estiu trobo que és molt precari que hi hagi línies, com la tres i la cinc (es refereix a línies de l'autobús urbà de Sabadell), que les treguin. Hi ha gent que a l'agost treballa (...) He passat tot l'agost treballant (...) I això ho trobo una mica fort que hi hagi gent que a l'estiu no puguí agafar l'autobús que normalment agafa”
(Maribel-E3:JB)

“Renfe organitza els seus horaris en funció de les festes locals de Barcelona, amb la qual cosa si tu treballes a Sabadell i habitualment utilitzes Renfe, has de pensar si és o no festa a Barcelona perquè agafes el teu horari habitual i “Oh! Festa de la Mercè” i no tens la mateixa freqüència de trens amb la qual cosa aquell dia pots plantar-te a treballar una hora més tard perquè no has pensat que és festa local a Barcelona, quan la majoria d'estacions estan dins del trajecte del Vallés no? Vull dir, realment Barcelona té tres estacions, i la majoria de gent es desplaça pues cap al Vallés no? i el horaris estan centralitzats”
(Eulàlia-E15:DB)

Malgrat que en línies generals, tal com s'ha esmentat anteriorment, és té una percepció positiva de l'evolució de l'oferta en la freqüència dels mitjans de transport, d'alguns dels discursos d'**immigrants** es desprèn una percepció que considera baixes les freqüències de pas dels autobusos. Les persones que tenen aquesta percepció, ho justifiquen en tant que el nivell de motorització de la societat és molt alt de manera que és innecessari dotar de més servei els

autobusos. Aquesta percepció de l'alt nivell de motorització probablement estarà influenciat pel fet de que en els països d'origen el nombre de persones amb automòbil és inferior. El fet que es percebi que l'oferta d'autobusos sigui baixa, sobretot per arribar a certs polígons industrials, desincentiva el mateix ús d'aquests transport i aboca a que les persones hagin d'obtenir el permís de conduir per poder arribar a certes destinacions.

“Y creo que hay pocos autobuses justamente porque, casi todo el mundo que trabaja allí tiene coche, tiene carnet de conducir. Si yo consigo el carnet de conducir yo voy a trabajar en el mismo sitio que estaba yo no cogería el autobús” (Gregorio-E11:IB)

“Y después como aquí hay mucha gente que tiene coche pues tampoco no hace falta poner tanto transporte público” (Natàlia-E26:IA)

• **Diferència de percepció en les àrees de baixa cobertura de transport d'ús col·lectiu (àrees C)** En principi la percepció més negativa de les variables d'aquest subapartat (freqüències, franges horàries i compliment d'horaris dels transports d'ús col·lectiu) l'ofereixen les persones que resideixen en les àrees amb una cobertura més baixa d'aquests mitjans (**àrees C**) o aquelles persones que han de desplaçar-se amb una certa freqüència a àrees amb una deficient cobertura de transports d'ús col·lectiu.

Però aquesta percepció no es dona en la totalitat de les àrees que s'inclouen en aquesta categoria i trobem percepcions sensiblement diferents. Com exemples concrets i clars es troben les percepcions de les persones residents a Polinyà i la de les persones residents a Castellar del Vallès.

Així els residents al municipi de **Polinyà**, que pertanyen als tres col·lectius analitzats, consideren que tant les freqüències com les franges horàries dels autobusos interurbans que passen pel municipi són extremadament dolentes i no perceben cap millora sensible en els darrers temps. Aquesta percepció sobre la pobresa de freqüències d'autobusos a Polinyà també es present en aquells casos en que aquest municipi és la destinació.

“Los medios de transporte aquí son muy malos. Tienes un autobús que te lleva a Sabadell y otro a Barcelona que pasa a cada hora y los fines de semana el último pasa a las diez. A partir de las diez te quedas allí sin autobuses ni nada” (Susanna-E20:JC)

“Més que pobre (el transport d'ús col·lectiu)...això és tercermundista! No sé, és que...és molt, molt, molt pobre, molt pobre!” (Maite-E18:DC)

En canvi, la percepció de les freqüències i recorregut dels autobusos a **Castellar del Vallès** és més positiva que en el municipi anterior tot i que en els dos casos la cobertura de transport d'ús col·lectiu, en el marc de l'àrea d'estudi, és baixa. D'aquesta manera, la percepció que donen les persones entrevistades (que hi resideixen i o que s'hi desplacen quotidianament) és més semblant a les donades pels residents en les àrees més centrals (àrees A i B).

“Per mi sí (que la Vallesana s'adapta a les meves necessitats). A més a més, abans era un cop cada mitja hora i ara passa cada vint minuts. Bueno, cada vint minuts entre setmana, els caps de setmana passa cada hora. Potser hauria de passar més sovint, però pel que jo la faig servir, a mi ja em va bé. (...) Els horaris estan bé. I a més a més, això que ara donin la volta... Abans només eren dues parades i hi havia gent que havia de caminar bastant per arribar. Ara, més o menys, tothom ho té prop de casa” (Laura-E6:JC)

“Jo sóc de la Vallesana, sóc el client de la Vallesana. (...) Estan bé ara” (Josefina-E7:DB)

Les raons en les diferències de percepció d'ambdós municipis s'expliquen perquè:

❖ A Castellar del Vallès s'ha donat un augment de les freqüències i una redefinició de l'itinerari urbà de l'autobús. Això també passa a Sant Llorenç Savall de manera que també la percepció és que en els darrers anys el transport d'ús col·lectiu ha anat a millor.

❖ L'estructura de l'organització del transport d'ús col·lectiu en els dos municipis⁹. En el cas de Castellar del Vallès tota l'oferta de transport d'ús

⁹ Vegeu el capítol 6.

col·lectiu connecta aquest municipi amb el de Sabadell. De fet, l'encara coneguda popularment com la Vallesana, fa de llançadora entre les dues poblacions. Sabadell exerceix una forta centralitat i és l'indret de transbordament per continuar el viatge cap a qualsevol altre indret. Això significa que la freqüència de la línia és relativament alta ja que la pràctica totalitat de l'oferta es concentra en ella.

A Polinyà, en canvi, l'oferta de transport permet desplaçar-se a més municipis. A la pràctica això significa una dispersió de l'oferta que fa que les freqüències de cada línia siguin més baixes de manera que les persones entrevistades perceben que no els resol les seves necessitats quotidianes al no poder comptar amb unes freqüències altes de manera quotidiana.

Així, que dues àrees urbanes tinguin un nombre semblant de serveis d'autobusos (a partir de la metodologia emprada en aquesta recerca)¹⁰ no significa que la percepció sobre la cobertura sigui la mateixa. Quan la concentració del conjunt de l'oferta d'un municipi en una sola línia però amb una freqüència relativament i una connexió ràpida amb una polaritat metropolitana (com és el cas entre Castellar del Vallès i Sabadell) resol, almenys així es percep, millor les necessitats de desplaçament de les persones que l'existència de més línies però amb unes freqüències de pas molt més baixes i una franja horària de servei més reduïda.

- **Incidències puntuals de percepció negativa.** Malgrat la percepció més o menys positiva que pot despendre's amb la valoració pel que fa a línies i freqüències dels transport d'ús col·lectiu, en especial a les àrees urbanes amb una millor cobertura del transport d'ús col·lectiu (àrees A i B), les incidències diverses que poden succeir i que provoquen incompliments en el servei són percebudes com a negatives pel conjunt de les persones entrevistades, independentment de l'àrea de residència.

¹⁰ Vegeu el capítol 5.

a) L'incompliment dels horaris. Cal assenyalar que la majoria de persones entrevistades estan satisfetes pel que fa al compliment dels horaris establerts, sobretot en el cas dels ferrocarrils. Això no obstant, en algun cas es percep que els horaris no són prou ben acomplerts.

“Són vint minuts (l'estona de trajecte), en teoria, perquè ja et dic que acaba sent mitja hora, i esperant que vagi bé, perquè la Vallesana no compleix mai els horaris que té” (Martí-E4:JC)

b) Manca d'informació, en especial en el cas dels autobusos, sobre l'hora prevista per passar per a cada parada. Això crea una situació d'incertesa en la persona que espera l'autobús que fa que en ocasions, si és un trajecte urbà, decideixi fer-lo caminant ja que té la certesa de l'hora que tardarà en fer el trajecte i sap quan arribarà al lloc de destinació. Aquesta percepció negativa enllaça amb la valoració positiva sobre la llibertat horària de moure's per mitjans somàtics que ha aparegut anteriorment en el subapartat anterior¹¹.

“Però això, sempre penso que estaré molt contenta el dia que posin (com en el metro) l'estona que falta perquè torni a passar un altre autobús. Això crec que serà un gran avanç, perquè l'autobús a mi m'està molt bé, però això que en desconeixis totalment... Perquè els horaris són de l'hora que surt des del lloc de sortida, però tu no pots calcular quanta estona tarda des del punt de sortida fins que t'arriba a la teva parada, no? I llavors sempre és aquesta mena de desconeixement que no m'agrada. En canvi el tren m'encanta, perquè sé que vaig allà i surt el tren, no? (...) Tinc un amic que viu a la carretera de Castellar, en els pisos de la gasolinera, i jo abans hi anava molts cops en autobús i ara prefereixo anar-hi a peu. A mi em posa molt nerviosa no saber l'espera. Sempre és allò que en dubtes i quan acabo anant a peu després comencen a passar autobusos, no? Lògicament” (Meritxell-E27:DA)

“Se puede ir pero hay un problema porque los autobuses que hay allí no los sabes y no he podido ver ningún autobús para explicarlo. Es mejor andando, ¿sabes? Porque no es muy lejos... si es muy lejos tengo que esperar. So, no hace falta esperarme cinco o diez minutos y perder tiempo. ¿Sabes? Además no puedes ir justo a mi empresa. Llegar tarde al trabajo no es bueno” (Josep-E30:IB)

¹¹ Vegeu l'apartat 8.2.1.

c) La possibilitat de perdre o no poder muntar en el tren o a l'autobús. Això pot produir-se per **arribar tard**, de manera que en aquest cas depèn de la persona arribar amb temps per poder agafar aquest mitjà de transport.

Aquest fet apareix en molts dels discursos de les persones joves entrevistades com un element negatiu del transport col·lectiu, element que ha vegades és evitable (no arribar tard a la parada o estació) però a vegades no és evitable, o almenys no depèn de la persona. Aquesta situació pot venir donada per l'**avançament de l'horari** previst de passada.

“Sí, bueno que si perds l'autobús, llavors... És una mica dependència que tens. Sí per lo que sigui has arribat un minut més tard o l'autobús s'adelanta, que normalment no ho fan, però que de vegades sí, doncs... Els horaris, més que res... que a certes hores comencen a passar menus...” (Maribel-E3:JB)

Una altra causa de no poder agafar un mitjà de transport, i que no depèn de la persona, pot ser l'**anul·lació d'un servei a causa d'un embús** que impedeixi el pas de l'autobús. En aquest cas, curiosament, no es percep el problema com a causa de l'encaix del mitjà de transport en la via pública amb els altres mitjans de transport com ara els cotxes (que són els responsables de l'embús) sinó com a mala gestió del servei.

“Al posar aquest horari de vint minuts en vint minuts, doncs jo penso que no hi ha suficients Vallesanes (per poder complir l'horari). I en cas que hi hagi un accident o hi hagi embussos impressionants a la Gran Via, doncs aquests horaris es trenquen. I moltes vegades, com va passar ahir, precisament a la tarda, una de les Vallesanes no arriba i després t'has d'esperar vint minuts més i per tant, ja no són vint sinó quaranta” (Martí-E4:JC)

Una altra causa de no poder agafar el mitjà de transport és per exemple quan l'autobús va tan ple que és impossible entrar-hi. Si bé és cert que el servei funciona i que l'autobús és en servei, per a les persones que no poden muntar-hi això no és així.

“Els matins a Torre-Romeu l'autobús està saturadíssim pels nens que van a escola. Per tant, pot ser que estiguis esperant l'autobús, passi ple i hagis d'esperar el pròxim, amb la qual cosa ja has perdut el tren” (Enric-E2:JA).

8.3. Els costos del transport

En aquest subcapítol s'analitza la percepció sobre els costos del transport a partir de dues variables: el temps de desplaçament i els costos monetaris.

8.3.1. El temps de desplaçament

Majoritàriament les persones entrevistades perceben que el temps que s'ha d'invertir en un desplaçament és major en els transport d'ús col·lectiu que en el cas del exosomàtics d'ús privat.

“Agafar el cotxe i dins de Sabadell és una qüestió de deu minuts, i a l'hora d'agafar l'autobús, primer veure si a la hora que decideixes anar, tens a prop un horari, i després el temps que tardaràs en arribar i el temps que tornaràs... trigaràs en tornar-hi no? I per accions més puntuals d'aquestes, pues clar que estàs més limitat. Home, si vols anar tota la tarda a voltar pues potser no és tant important, però per coses puntuals com “ara me n'aniria a comprar uns pantalons”, pues no ho fas. T'esperes o aprofites un dia que plegues d'aquí per passar a comprar aquells pantalons no?” (Eulàlia-E15:DB)

Així, en general, en els discursos de les persones entrevistades apareixen expressions com a pèrdua de temps referides al temps invertit necessari per efectuar els desplaçaments. En aquest sentit, la variable temps apareix com un element de suma importància en la vida quotidiana de les persones en tant que se'l considera un recurs escàs i per tant, la percepció que cal invertir més estona per realitzar un desplaçament en el transport d'ús col·lectiu que en un automòbil privat dóna una visió negativa als primers.

“Perquè sí que ho comentem i amb gent que és de fora i treballa allà doncs sí que ho comentes que és una “putada” perdre una hora cada dia” (Ernest-E9:JB)

No obstant, també apareix una línia discursiva que percep positivament el temps de desplaçament en transport d'ús col·lectiu (en aquest cas el ferrocarril) en tant

que permet saber l'hora d'arribada a un indret mentre que l'arribada en vehicle privat és més irregular i depèn de l'estat del trànsit i dels possibles embussos que les persones poden trobar-se. En aquest cas, la llibertat que es percep de la possibilitat de poder usar quotidianament el vehicle privat consisteix en poder escollir el moment de la sortida del lloc d'origen però no de saber l'hora d'arribada al lloc de destinació ja que en el cas de l'automòbil dependrà en gran mesura del nivell de congestió del trànsit.

“De vegades nosaltres, els que anem amb tren són més segurs d'arribar a una hora que no passa els que arriben amb cotxe” (Enric-E2:JA)

El temps que s'allarga el total del desplaçament és percebut de manera distinta per les persones, tal com es posa de manifest en l'anàlisi dels discursos de les persones joves entrevistades.

La primera línia discursiva percep **positivament** el temps de desplaçament que cal invertir amb els mitjans de transport d'ús col·lectiu perquè el viatger pot despreocupar-se de tot i no li cal patir. En aquest sentit, els mitjans de transport d'ús col·lectiu et suposen una estona de llibertat.

“Si vas amb l'autobús no t'has de preocupar de conduir, no t'has de preocupar de vigilar qui se't creua pel costat, i coses així Jo si tingués carnet de cotxe i tingués cotxe seguiria venint amb l'autobús. Seguríssim. I et suposa més llibertat...no has d'estar pendent del cotxe...” (Maribel-E3:JB)

De manera sintètica, les persones entrevistades ocupen el temps de desplaçament en un mitjà de transport d'ús col·lectiu en les activitats següents:

- Llegir
- desconnectar
- dormir
- observar les altres persones
- escoltar música
- treballar (preparar classes o reunions)
- parlar amb altres passatgers

La segona línia de discurs percep negativament el temps que s'inverteix en el transport d'ús col·lectiu. Aquesta visió negativa pot resumir-se en els punts següents:

- **El temps esmerçat en la realització d'un desplaçament en un mitjà de transport d'ús col·lectiu és una inutilitat.** Si és té en compte que el temps és un recurs escàs, com anteriorment s'ha esmentat, significa que el major temps invertit en el desplaçament en transport d'ús col·lectiu és un malbaratament de recursos.

*“El que m'empipa molt és això no? el tema de quantes hores has d'invertir, i a mida que passen el anys el teu temps també és més car no? o sigui té més valor. Per a mi el temps en aquests moments és súper valuós amb la qual cosa és això, que en el tema del transport públic el que sí que crec que em suposa és malgastar un temps que bueno...que tampoc el pots aprofitar amb cap cosa útil!”
(Eulàlia-E15:DB)*

- **Element de cansament.** En altres ocasions, el temps invertit en els transports d'ús col·lectiu, sobretot si es requereix de més d'un mitjà de transport per completar el desplaçament és percebut com un element de cansament, tant físicament com psicològica.

“Doncs perquè encara que el transport és quasi segur, cansa, sobretot mentalment, perquè l'horari de fer transbord, l'horari de compaginar els horaris, que fins i tot moltes vegades has d'anar de pressa i corrents, si no vols haver-te d'esperar més temps a la parada... I clar, això és una sensació que quan arribes a casa estàs més cansat, però no només de la feina que has fet, que ja és prou cansat, sinó a més a més del transport. (...) Aleshores, jo considero que és un handicap el tema del transport, perquè cansa més” (Martí-E4:JC)

- **Transbordaments.** Els transbordaments necessaris per poder completar alguns dels desplaçaments quotidians són percebuts negativament pels entrevistats. Aquesta percepció negativa és tant pel major temps invertit en el desplaçament com per no saber l'hora d'arribar al punt de destinació. Així, per poder controlar els horaris del desplaçament, cal fer un esforç suplementari per

poder fer quadrar-los i saber quin enllaç agafar. És per això que els transbordaments s'intenten minimitzar tot el possible.

-

“És el que jo sempre dic: el transport públic és perfecte quan només n'has d'agafar un. El problema és quan n'has d'agafar dos, perquè un el controles, però dos ja no els controles i llavors resulta que has de marxar amb molt més temps perquè el segon ja no el pots controlar, no?” (Meritxell-E27:DA)

Així, es percep que la intermodalitat entre els diferents transports d'ús col·lectiu no estan prou bé; en aquest sentit, es podria desprendre's que cal gestionar el conjunt d'aquest mitjans com una xarxa de transport més que com línies independents.

“El transport públic per agafar-lo (...) és una merda, perquè depèn d'on, passen cada no sé quan. Les connexions són una merda, i aleshores sempre intentes que es solapin mitges horetes o algo així” (Ernest-E9:JB)

8.3.2. El temps de desplaçament segons trajectes

La percepció sobre el temps invertit en transport d'ús col·lectiu varia segons el trajecte a realitzar, i més en concret, segons les àrees urbanes a connectar. En la taula 8.1. se sintetitzen les percepcions sobre quins dels mitjans de transport exosomàtics són els més indicats (pel que fa al temps invertit) per a la realització de cada trajecte segons la residència de les persones entrevistades.

TAULA 8.1. Percepcions sobre els mitjans de transport més indicats per efectuar un trajecte entre diferents àrees

Àrees	A	B	C
A	TC	TC	TC/VP
B	TC/VP	VP	VP
C	VP	VP	VP

TC. Transport d'ús col·lectiu VP. Vehicle privat TC/VP. Diferents percepcions.

Les persones que resideixen a les àrees urbanes centrals (les **àrees A**) tenen una percepció sobre els transports d'ús col·lectiu, pel que fa al temps invertit, més positiva. Són les persones entrevistades d'aquestes àrees els qui consideren millor el transport públic que el vehicle privat. La percepció resultant és concordant amb la realitat de la cobertura i l'oferta de transport d'ús col·lectiu amb que compta l'entorn urbà. De tota manera, la percepció varia segons el trajecte a realitzar. Quan es tracta de moure's d'una àrea central a una altra (el més habitual són els desplaçaments a Sabadell o a Barcelona) la valoració del transport d'ús col·lectiu pel que fa al temps invertit és molt millor que no pas la del vehicle privat. En línies generals, aquest també és el cas dels trajectes a les àrees B. Però la situació canvia quan es tracta de desplaçar-se a les àrees amb una cobertura inferior de transport d'ús col·lectiu. En aquest cas varia segons el lloc de destinació i el major o menor grau d'oferta per a cada cas.

“O sigui, jo si tingués cotxe, a Barcelona o...jo què sé...per aquí al voltant em mouria amb tren, perquè ho trobo una tonteria agafar el cotxe si després allà tens més cues que una altra cosa, no sé” (Encarna-E8:JA)

Els residents en àrees amb una cobertura mitjana de transport d'ús col·lectiu (**àrees B**) presenten diferents percepcions entorn a la necessitat del cotxe segons la destinació escollida. Si la destinació és una àrea C o una altra àrea B, la percepció majoritària és que el temps invertit per a la realització del desplaçament efectuat en vehicle privat és molt menor que el que s'ha d'efectuar anant en transport d'ús col·lectiu¹². Aquesta percepció pot ser diferent quan la persona pot realitzar el trajecte, sense necessitat d'haver de fer cap transbordament.

“Una muchacha de Sabadell que no tiene coche y muchas veces no podemos quedar por horarios, pues si nos llamamos a las ocho, pues no vas a coger un autobús. A ver, yo normalmente no tengo horarios para llegar a casa, pero una ya se lo pone –diez y media, once- depende del día, no? Pues así entre semana ya no nos vemos porque si tú coges el autobús, que si yo voy... Ella vive en Torroreumeu y hay que coger el autobús hasta el centro y luego el cuatro hasta allí. Y pues eso, si ahora me apetece y son las ocho de la noche, pues en diez minutos

¹² Tal com s'ha posat de manifest en el cap. 6, les àrees B estan comunicades per transports d'ús col·lectiu amb les àrees A, mentre que no solen tenir connexió directa amb les altres àrees B i C.

o un cuarto de hora me pongo allí. Y si a las diez y media me quiero ir no me tengo que ir a las nueve y media porque tengo una hora o tres cuartos para coger un autobús. Y eso y muchas cosas” (Juani-E24:JB)

En canvi, quan la destinació del desplaçament des d'una àrea B és una de central (àrea A) apareixen clarament dues línies discursives sobre el major o temps invertit en transport d'ús col·lectiu. En la primera, i majoritària, la percepció sobre el temps invertit del vehicle privat és negativa. En aquests casos, el cotxe pot esdevenir més un destorb que un instrument útil, ja que és un mitjà de transport més lent i en certa manera més estressant que els transports d'ús col·lectiu.

“Perquè pot ser que pugis amb deu minuts menys de diferència amb cotxe, però el temps que t'estàs buscant aparcament, depèn de la zona, sobretot aquí a Sabadell...el cost que et suposa que si la gasolina, que si el tràfic... vull dir...L'altre dia vaig pujar amb cotxe amb ma mare i era impossible anar per la Rambla” (Maribel-E3:JB)

La segona percepció és aquella que creu que el temps necessari per un desplaçament a una àrea central és major en transport col·lectiu que en vehicle privat. Però cal assenyalar l'aparició, en ocasions, de contradiccions en el mateix discurs: per un cantó es percep la superioritat, en temps, del vehicle privat sobre el transport d'ús col·lectiu però es reconeix que en aquestes àrees centrals és summament difícil arribar-hi en cotxe, sobretot per poder aparcar. I així mateix, la superioritat del transport d'ús col·lectiu és percep unànimement quan es tracta d'anar a Barcelona.

“Per exemple, nosaltres tenim una reunió al centre de Sabadell, al Pere Quart hem d'anar a reunir-nos allà. Ja sabem que és una bogeria agafar el cotxe i arribar-hi. No per arribar-hi en si sinó per després trobar lloc no? (...) Perquè un transport públic sigui rentable vol dir que jo per arribar a Sabadell haig de fer 15 parades. I el temps és aquí on es perd, no? (...) Amb la qual cosa a veure això és una realitat del transport públic. A veure, si visqués a Barcelona estic convençuda que no hagués... a veure... també depèn d'on visquis de Barcelona, però a Barcelona en tema del transport públic t'ofereix més possibilitats, i d'altra banda perquè el tema trànsit allà és horrorós, el tema aparcament està fatal, amb la qual cosa allà sí que és un gran avantatge moure's amb transport públic!” (Eulàlia-E15:DB)

Encara entre els residents en les àrees de cobertura mitjana de transport d'ús col·lectiu apareix una "tercera via" pel que fa a la minimització del temps invertit per desplaçar-se a una àrea central segons la qual es combina l'ús del cotxe amb la d'un altra mitjà de transport motoritzat, fent doncs el desplaçament amb més d'un mitjà. En aquest sentit, doncs, el vehicle privat es converteix en un mitjà més d'una cadena modal.

"Hauria deixat el cotxe a l'estació de Barberà, hauria agafat el tren i hauria baixat un altre cop a l'estació de Barberà i de Barberà hagués agafat el cotxe cap a l'institut (...) A la zona urbana de Barcelona és un suïcidi (anar-hi en cotxe) (...) Perquè és amb el que perds més temps. De Plaça Catalunya a Barberà són, com a molt, vint-i-cinc minuts. És molt poc. En canvi, si t'has de ficar per la Meridiana tragues molt" (Maribel-E3:JB)

Finalment, la percepció més negativa pel que fa al temps invertit en transport d'ús col·lectiu és entre els residents a les àrees més perifèriques (**àrees C**). Aquesta percepció ve donada perquè en moltes ocasions, els desplaçaments requereixen la necessitat de realitzar algun transbordament de manera que el temps de desplaçament augmenta. Però això no treu que la percepció de que el temps invertit en transport d'ús col·lectiu sempre és major que en el vehicle privat en tots els casos. Cal tenir en compte, també, que les àrees més mal cobertes de l'àrea d'estudi d'aquesta recerca no tenen en cap cas la cobertura d'oferta de ferrocarril que gaudeix d'una percepció general millor que la de l'autobús. Aquest fet també influeix en aquesta percepció negativa sobre el temps invertit pel transport d'ús col·lectiu.

"Et poso una diferència molt clara. Si vas amb Vallesana i hi ha un embús, si era una hora en serà una hora i mitja o més, però si és en cotxe, sent mitja hora, que és habitualment el trànsit que és fa, poden ser tres quarts o una mica més. Per tant, la diferència d'hores i el que es guanya, tant de cansament com d'hores factibles per fer coses. És més interessant anant amb cotxe que no pas amb el transport públic" (Martí-E4:JC)

En definitiva, la percepció de si és millor un o altre mitjà de transport (a partir de la percepció del temps invertit) varia segons les àrees urbanes que té cada desplaçament com a origen i com a destinació. Però en general, en els entorns urbans centrals, les persones entrevistades perceben que el temps invertit en

cotxe és més alt que en transport d'ús col·lectiu mentre que en les àrees més perifèriques es va més ràpid en l'automòbil privat.

“De vegades vas més ràpid agafant l'autobús que aparcant el cotxe i donant voltes i tornant-te boig amb el trànsit. A no sé que vulguis marxar...com a molt és per viatjar fora de l'entorn urbà” (Maribel-E3:JB)

No obstant, de les persones entrevistades, només no comparteixen la percepció sobre la major utilitat d'uns o altres mitjans de transport segons trajectes els **immigrants** (o una part dels immigrants entrevistats). Els membres d'aquest col·lectiu perceben el vehicle privat com al millor mitjà de transport en tots els casos, fins i tot en aquells trajectes que relliguen dues àrees centrals, ben cobertes per l'oferta de transport col·lectiu i que l'ús del transport exosomàtic d'ús individual pateix restriccions per congestions o manca d'aparcament en destinació. El cas més exemplificador són els desplaçaments entre Sabadell, des del seu centre urbà, i Barcelona. La diferent percepció que presenten membres d'aquest col·lectiu pot explicar-se pel paper que desenvolupa el vehicle privat: aquest objecte és un dels elements més clars de referència social d'integració en el país d'acollida. Per tant, la prova de la seva integració passaria per l'ús quotidià i continuat del cotxe.

8.3.3. El cost monetari: el preu i la integració tarifària

La percepció que tenen les persones entrevistades sobre els preus que han de pagar pel desplaçament en transport d'ús col·lectiu varia segons el grup al que pertany la persona entrevistada: si els joves creuen, independentment d'on visquin, que els preus són massa elevats, en canvi les dones no tenen aquesta percepció.

Pel que fa a les persones **joves** entrevistades, com s'acaba d'esmentar, troben que els preus que cal pagar per utilitzar els mitjans de transport d'ús col·lectiu són massa elevats. Però aquesta percepció se sustenta en dues línies argumentals diferents.

La primera d'aquestes línies fa referència al càlcul del que una persona es gasta al cap del mes en utilitzar aquests mitjans de transport. A partir de la suma total és quan es percep que la quantitat és elevada, sobretot si aquesta xifra es contrasta amb el salari que la persona jove percep.

“Y luego piensas a ver, me estoy gastando dinero en el autobús y luego, ¿qué? A lo mejor ya te estás gastando, por decirte algo, veinte mil o treinta mil pesetas en el autobús y dices... bueno, yo no cobro cien, cobro setenta, que ya no es lo mismo. Tú a lo mejor cuentas con un dinero y luego te das cuenta y ves que esto no me ha salido a mi a cuenta. Y no, no sale a cuenta. (...) No porque ya lo dije que a mi no me sale a cuenta ir al trabajo con autobús porque ya te gastas un dinero en ese autobús y no te sale rentable” (Susana-E20:JC)

La segona línia argumental és la convicció de que el transport d'ús col·lectiu hauria de ser gratuït. És una argumentació que considera aquests mitjans de transport com un dels serveis públics que han de prestar les administracions públiques (com ara la sanitat) i que com aquesta hauria de ser gratuïta per a tothom. A partir d'aquest posicionament, qualsevol quantitat de diners a pagar per emprar el transport d'ús col·lectiu es considerarà que és massa car

“El transport públic (hauria de ser) més i gratis (...) Bé, és un servei públic com la sanitat, no?” (Ernest-E9:JB)

En canvi, la percepció del preu per poder usar els transport d'ús col·lectiu és diferentment percebuda per les **dones**. En aquest cas, majoritàriament no es veu el preu del bitllet com un element massa car i, de fet, aquesta percepció augmenta amb l'edat. Així, pot establir-se una relació que a menys anys més car es percep aquest mitjà i a l'inrevés a més anys menys importància té aquesta variable.

“Sempre he anat a Barcelona amb els Catalans, malgrat l'època en que la Renfe era molt més barata, però prefereixo molt més anar amb els Catalans pel paisatge, la comoditat... Els diners no han sigut mai un factor que em determinés d'anar amb una cosa o amb una altra. Ja sabia que els Catalans eren més cars, però bueno ho tenia assumit, no?” (Meritxell-E27:DA)

No obstant, en alguns casos també les dones troben que el preu per utilitzar el transport d'ús col·lectiu és massa elevat. Quan existeix aquesta percepció és el

els preus de bitllet ordinari per fer distàncies relativament llargues a una escala metropolitana (com ara anar de cap a cap de la línia).

“D'aquí a Barcelona són 330, que ho trobo també una miqueta exagerat!” (Maite-E18:DC)

Independentment de la percepció de més o menys car, la majoria de **joves** són coneixedors de l'existència de la integració tarifària. Aquest fet és percebut positivament per la majoria de membres entrevistats d'aquest col·lectiu de la mateixa manera que tots ells perceben que els preus per poder realitzar els mateixos trajectes han baixat, malgrat que alguns ho continuïn trobant encara excessivament car.

“Ara amb la tarifa integrada ha millorat el preu una barbaritat. Ara hi ha una diferència de 1.000 pessetes entre el que pagava abans i el que pago ara (...) m'estalvio mil pessetes. El que ara valen dues zones era el que pagava jo. El que sempre intentava fer abans era pagar una estació menys per estalviar-me aquella zona, però és clar, si t'agafen ho veuen ràpidament. Però tot i així encara ho trobo car” (Enric-E2:JA)

El fet que la integració tarifària sigui percebuda majoritàriament com un fet positiu significa que la no inclusió de la companyia estatal Renfe en la tarifa única ha estat percebut negativament per la majoria dels seus usuaris¹³. Això significava que les persones que habitualment es desplacen en transport col·lectiu no podien resoldre els seus desplaçaments multimodals amb un únic títol, sinó que havien de mantenir-ne un d'específic per aquesta companyia. Tot i que d'entrada el fet que aquest operador encara no s'hi hagi integrat és vist com un element negatiu, caldria veure com canvien els títols de viatge que actualment ofereix la companyia de ferrocarrils de titularitat estatal.

“Com que aquí no hi arriba (la integració tarifària). No ho sé. Això és una de les coses d'aquelles que...Clar quan et mous tot el dia amb això,..passo. Surts i dius "Oh que ve! Gràcies amics, no surt". Però després també sortia allò de les zones i tot això i vaig fer els càlculs i em sembla que no em sortia a compte. Perquè

¹³ Aquest operador de transport no s'havia incorporat a la integració tarifària en les línies de rodalies en el moment de realitzar les entrevistes. Sí que ho havia fet en les estacions de la ciutat de Barcelona i en alguns municipis de la primera corona metropolitana.

treuen unes coses, posen unes altres però treuen coses cada dia ara que si la T-Mes que ara ja no és T-Mes sinó de 50 viatges (T-50) amb lo qual no és lo mateix...i no sé...” (Ernest-E9:JB1)

El coneixement de la integració tarifària entre les **dones** és menor que la del grup de joves. En general, les dones que habitualment empren els mitjans de transport d'ús col·lectiu tenen notícia d'aquest fet i el perceben com un element positiu per la comoditat que suposa tenir un únic títol i per l'abaratiment de preus en general.

“Això perfecte, això perfecte, això penso que és una cosa perfecta. A més a més m'hi noto molt perquè quan vaig a Barcelona sempre he d'agafar el metro. D'aquesta manera et pots moure i penso que està molt bé. El faig servir sempre, tinc targeta de tot... Vull dir abans quan no estava integrat tenia targeta de metro, targeta d'autobús de Sabadell i targeta de Ferrocarrils. Però ara amb això m'encanta. Ara en tinc d'una zona i de dues zones” (Meritxell-E27:DA)

Tot i això, alguna dona usuària quotidiana dels mitjans de transport d'ús col·lectiu no en sap l'entrada en vigor de la integració tarifària ni les conseqüències en el preu del bitllet. Però aquest desconeixement és molt minoritari entre aquest tipus d'usuàries.

“Jo pago en efectiu. No tinc tarja. Cada vegada compro el bitllet per 160 pessetes. M'han dit que el tiquet (es refereix a la tarja multiviatge) a l'estanc, però per mandra i així no l'he comprat. Tampoc no sé el que t'estalvies, si val la pena o no... suposo que sí” (Cèlia-E10:DC)

D'entre les dones entrevistades que no són usuàries habituals dels mitjans de transport d'ús col·lectiu, el coneixement de l'entrada en vigor de la integració tarifària i de les conseqüències d'aquesta són molt baixes. En aquest grup es troben dones que no en tenen coneixement de cap tipus sobre aquest fet mentre que d'altres en tenen notícies però els assalten alguns dubtes importants sobre les condicions d'ús.

“No estic gaire al corrent de tot això però sé que ha hagut una modificació de les tarifes, i inclús no sé si s'arriba a utilitzar el mateix bitllet d'autobús pel metro. No estic segur si això passa amb els de Badia, eh? Però com jo no pràcticament no utilitzo aquest servei, actualment no tinc ni idea, ni m'ha afectat...” (Eulàlia-E15:DB)

De totes maneres, la integració tarifària no ha afectat en els hàbits de la mobilitat a les persones entrevistades, independent del col·lectiu al que pertanyin. Així, tant se val si tenen coneixement o no o que siguin usuàries o no del transport d'ús col·lectiu que això no ha suposat en cap cas una alteració dels hàbits habituals de desplaçament, ni pel que fa als mitjans (no s'ha donat cap traspàs cap a aquests transports) ni ha augmentat el nombre de desplaçament que fan les persones. Els únics canvis, han estat que les coneixedores d'aquest fet adquireixin els nous títols de viatge (en ocasions que els adquireixi algú altre).

*“El que passa és que procuro tenir sempre el tiquet, però el faig servir igual”
(Laura-E6:JC)*

La percepció que tenen els **immigrants** del cost monetari dels transports d'ús col·lectiu difereix de la dels membres dels altres col·lectius. I és que els individus d'aquest col·lectiu porten, en moltes ocasions, poc temps al lloc de residència actual; en algunes ocasions perquè just han arribat dels països d'origen, en altres provenen de tercers països i encara en altres ocasions porten més temps a Catalunya però en el lloc de residència actual porten pocs mesos. I a més, com ja s'ha vist, els immigrants entrevistats empren menys els transports d'ús col·lectiu que els membres dels altres col·lectius ja que fan servir de manera quotidiana l'automòbil. D'aquesta manera, els immigrants tenen força desconeixement de la política tarifària dels mitjans de transport d'ús col·lectiu, elegant el poc ús que fan d'aquest servei i el poc temps que fa que són en l'actual lloc de residència.

“Esto lo he oído pero yo no voy tanto en transporte público. Aquí en Sabadell desde que llegué sólo cogí un autobús” (Natàlia-E26:IA)

Però a més, aquests temes tampoc són prioritaris en les inquietuds dels immigrants: més important són l'abast territorial de l'oferta, la franja horària de servei i sobretot, la possibilitat d'accés al vehicle privat com element d'inserció en la societat d'acollida.

8.3.4. El cost monetari del cotxe

Entorn de la **percepció** del cost monetari del vehicle privat es troben dues posicions contraposades. Una primera fa referència a que l'ús del vehicle privat és més barat que el transport d'ús col·lectiu mentre que la segona percep els costos al revés. Encara pot trobar-se una tercera percepció que se situa enmig de les dues.

La primera de les percepcions enunciades, fa referència a que el cotxe és més econòmic que el transport col·lectiu. Aquesta percepció respon a l'experiència personal (que a la llar hi ha automòbil), al fet que només es comptabilitzen les despeses que es generen directament pel desplaçament i no es compten ni les despeses fixes (assegurança, amortització, etc.) ni es compten les despeses no directes derivades de l'ús (manteniment, multes, etc.). D'aquesta manera, el transport exosomàtic d'ús individual es percep de manera clara com a més barat que el d'ús col·lectiu.

“A mi em surt més econòmic vindre a treballar amb cotxe que amb autobús. Perquè aproximadament amb bonus i tal, em puc vindre gastant unes dues mil pessetes setmanals¹⁴, i amb això puc circular amb el cotxe tota la setmana, no només venir a treballar, o sigui a mi ara em porten a treballar i evidentment com ell treballa el mateix barri on vivim, ha de vindre fins a Merinals i ha de tornar, amb la qual cosa són quatre viatges en comptes de dos. I tot i així ens surt molt més econòmic vindre amb cotxe que vindre amb transport públic” (Eulàlia-E15:DB)

La segona de les percepcions és la que creu que l'ús del vehicle privat és més car que el transport col·lectiu. En aquest cas, aquesta surt del càlcul dels costos monetaris generals imputables a l'automòbil i no només als que se'n deriven de manera directa al seu ús, que la part més visible n'és el consum de la benzina. En aquesta ocasió es compten els costos d'amortització i de manteniment

“I ara si que diu “No, no, és que ara és una merda això d'anar a Terrassa!” Perquè clar ella agafa el tren després l'autobús que circula per allà a Terrassa i

¹⁴ En el moment de l'entrevista una tarja multiviatges integrada T-10 costava 885 pessetes.

crec que a Terrassa tampoc tenen la targeta integrada, i els autobusos tampoc i diu "És que em deixo una "pasta"!" "Ja, però fes el càlcul"(Jo li vaig dir). I ho vem fer una vegada i sortia més barato el transport públic!(...) Jo feia el càlcul del què es gastava amb benzina, vale? I només amb això perquè després li vaig dir: "Fica el què et va costar el cotxe i el reparteixes, el manteniment, que si les tonteries (que si l'oli, que si jo que sé)...que les reparacions" Sortia tres vegades més car! i vale, entenc que no només ho fa servir per la feina sinó que és que anem al cinema o anem a comprar o que et desplaçes cap aquí o cap allà..., però igualment, o sigui, jo crec que surt..." (Ernest-E9:JB)

La percepció que es posa enmig d'aquestes dues fa referència a que els costos del vehicle privat depenen de cada cotxe en concret. En aquest sentit, percep que els costos derivats de cada automòbil dependran de les característiques d'aquests, de les seves cilindrades, etc. i de les necessitats de cada cotxe. Així, es considera que un cotxe relativament vell o amb una presència habitual en els carrers no li cal tenir una plaça d'aparcament com seria el cas d'un cotxe luxós que no pot quedar estacionat al carrer durant la nit o bé el tipus d'assegurança a realitzar. D'aquesta manera, aquesta línia de discurs relativitza les percepcions de que és més o menys car.

"Yo a mi hermana le digo: Hija mía, tu coche es que no consume. Ahora, si es el mío, pues la verdad es que sale muy caro. Porque aquel coche chupa como si fueran siete gemelos -como yo digo- y luego, a parte, no lo puedes dejar en la calle. Es un coche que no está ni matriculado; lleva todavía la matrícula de prueba. Y un coche de esos lo dejas en la puta calle y te hacen polvo el coche (...) ¿Y qué haces? ¿Metes el coche en un parking? Pues si cada vez tienes que meter el coche en el parking... son trescientas o cuatrocientas pesetas más la gasolina... Te sale mucho más caro. O sea, te sale más caro ir en coche que en transporte público, pero es más cómodo" (Hermínia-E23:DB)

Si bé aquestes percepcions presentades són la síntesi de la informació que apareix en els discursos de les entrevistades, és cert que aquestes **percepcions** difereixen **segons l'àrea urbana de residència** de la persona entrevistada, independentment del col·lectiu de pertinença.

De manera general, les percepcions més homogènies es troben en els entorns urbans extrems; és a dir, en les àrees centrals (àrees A) i en les àrees més perifèriques (àrees C). En les àrees B, que són les que representen una primera

perifèria i on la cobertura dels mitjans de transport d'ús col·lectiu és mitjà, les percepcions són més heterogènies.

D'aquesta manera, la percepció del cost del cotxe en els residents de les àrees urbanes centrals i alguns de les àrees amb cobertura mitjana (**àrees A i B**) es percep com una despesa important. En aquest sentit, es considera que és una despesa que pesa, i força, en el conjunt del pressupost familiar.

“També penso que la gent que té cotxe es gasta moltíssims diners i per un taxi que jo agafi de tant en tant no passa res” (Meritxell-E27:DA)

“Jo trobo avantatge el fet de tenir el carnet, però no crec que em comprés cap cotxe. Si em fes falta per la feina sí, però també trobo que és un gasto molt gran tenir un cotxe i mantenir-lo. (...) Econòmicament crec que és una desavantatge i un dels gastos més grans que pot tenir una persona, a part del que és pagar una vivenda” (Maribel-E3:JB2)

“És un gasto tenir un cotxe, és un gasto. I jo no en puc tenir aquest lujo, es pot dir; jo no puc tenir aquest lujo” (Josefina-E7:DB)

En canvi, la percepció dels costos del transport exosomàtic d'ús individual en les àrees més perifèriques i d'algunes persones residents amb una cobertura mitjana pel transport d'ús col·lectiu (**àrees B i C**) és positiu perquè la relació entre el que costa aquest i les coses que poden fer-se amb ell (entre elles triar allà on es vol anar de manera de que certes activitats quotidianes com les compres surten més barates) és favorable a l'automòbil. Entre aquestes activitats també es troben les majors possibilitats d'optar a un ventall més ampli de feines: el major salari al qual pot optar-se tenint cotxe compensa amb escreix les despeses que aquest genera.

“Yo he llegado a tener unos trabajos, por ejemplo, de ETT que llegan a pagarte hasta 190.000. Por ejemplo, la semana pasada eran 190.000, pero yo como voy a ir” (Vicky-E12:IC)

“Sí, en la comida ya se nota. En lo que es el dinero que te gastas se nota muchísimo. A lo mejor si aquí te tienes que gastar cuarenta mil pesetas al mes, si vas en el Carrefour o en el Alcampo, a lo mejor te gastas veinte al mes. Y quieras o no, es una diferencia. A lo mejor con esas veinte dices, pues mira, me voy de fiesta. Nos vamos por ahí a dar una vuelta o nos vamos a salir por ahí... A lo

mejor con esto puedes decir pues ahora tengo que cortar más en esto para poder salir... Te tienes que aflojar más el bolsillo” (Susana-E20:JC)

Però no sempre la percepció del cost del cotxe correspon a l'ús que se' fa d'ell. Així en alguns discursos apareixen elements de contradicció entre aquests dos elements: malgrat la percepció de que el manteniment i ús del vehicle és car (tant en termes monetaris com en temps), sobretot en determinats desplaçaments com ara a les àrees urbanes més centrals, els desplaçaments es fan en vehicle privat.

“Mira, si tienes prisa pues a veces sí que hay problemas porque hay mucho tráfico, muchísimo. Y para aparcar también porque en Barcelona es muy caro. Una hora de aparcamiento vale un euro o doscientas pesetas, algo así. Pues si quieres aparcar tres o cuatro horas, pues... es bastante caro. Pero como ya sabemos sitios donde se puede aparcar sin que haga falta pagar, pues vamos con coche. Además como siempre voy con mi esposo pues siempre nos sale más a cuenta ir con coche” (Natàlia-E26:IA)

8.4. Percepció de la inseguretats

En els discursos de les persones entrevistades apareixen diferents percepcions sobre la inseguretats per a la integritat física de la persona entrevistada a partir de les diferents maneres de moure's. La primera línia discursiva fa referència a la inseguretats que causa el trànsit del vehicle privat. La segona línia discursiva es refereix a la inseguretats per temor a una agressió per part d'una altra persona. Finalment, apareix també una línia discursiva entorn de la inseguretats al desconeixement de l'entorn.

- **Percepció d'inseguretats degut al trànsit.** Aquesta línia discursiva la perceben sobretot les persones que es desplacen a peu i/o en bicicleta, que són les maneres de moure's més febles. Aquesta percepció varia d'una manera important segons les àrees urbanes per on s'efectua el recorregut: així, en els entorns urbans més compactats i amb unes infraestructures que permeten el desplaçament amb els mitjans alternatius al vehicle privat, la percepció de seguretats és més alta (almenys pel que es refereix el caminar). Al contrari, allà on les infraestructures per poder desplaçar-se a peu en mesures de certa seguretats

són inexistents la percepció d'inseguretat és més acusada. La percepció de seguretat pel que fa a la bicicleta difereix al del caminar en tant que les infraestructures i les condicions existents per garantir els desplaçaments en aquest mitjà de transport solen ser molt baixes en tots els entorns urbans. Així, si bé també en àrees suburbanes la percepció de seguretat és més baixa, també en els entorns urbans, allà on cal compartir l'espai amb els cotxes les persones usuàries de la bicicleta no se senten segures.

D'aquesta manera, les àrees urbanes més centrals (**les àrees A**) són les àrees que compten amb més infraestructures que permeten els desplaçament a peu. D'aquesta manera, les persones entrevistades perceben aquest forma de moure's com a segura.

No obstant, aquesta percepció varia quan s'utilitza la **bicicleta**. I és que la bicicleta habitualment ha de compartir l'espai amb els altres mitjans de transport, en especial el cotxe. Les diferents velocitats dels mitjans fan que les persones que es desplacen amb bicicleta es trobin insegures enfront de l'agressivitat dels cotxes, que tenen unes velocitats puntes més altes i que les persones entrevistades perceben que els automòbils s'autootorguen la prioritat en l'ús de la via pública, les quals també són percebudes que han estat dissenyades per als automòbils. En aquest sentit, algunes actuacions realitzades per a la millora i ampliació de l'espai per als vianants les persones usuàries de la bicicleta ho perceben negativament ja que veuen que l'espai per on han de circular (espai compartit amb altres mitjans de transport) es reduït: per tant, menys espai pels mateixos mitjans que són absolutament desiguals i dels quals, els més agressius no estan disposats a perdre la seva posició hegemònica en el carrer.

“Home, ara hi ha els carrers aquests... el carrer de Gràcia, la continuació que va fins a la Ronda Zamenhof, que han fet les voreres més amples i estan molt bé, però després la carretera és com molt estreta i els cotxes es pensen que tu t'has d'apartar, perquè ells puguin passar, perquè la bicicleta està impedint el pas i si els deixes passar van molt arrambats i és perillós... i si et poses al mig s'enfaden i et piten, no?” (Jordina-E22:JA)

Les persones usuàries de la bicicleta estableixen algunes estratègies per tal de disminuir la sensació d'inseguretat pel fet d'haver de compartir l'espai amb l'automòbil. Aquestes estratègies són diverses i van des d'efectuar els desplaçaments per indrets on el trànsit i les velocitats dels automòbils són menors, assumir que en les cruïlles sempre s'han d'aturar i mirar, independentment de qui sigui que tingui la prioritat, fins a esdevenir vianant, possibilitat que la bicicleta permet degut a la seva versatilitat, en alguns punts especialment conflictius com ara una rotonda, les quals han estat concebudes exclusivament pels mitjans de transport exosomàtics.

“L'únic que he de vigilar és que a cada cantó la gent faci els stops i jo també fer-los i, després ja està. Tampoc no és un lloc on hi hagi molt trànsit.(...) De totes maneres si pogués escollir, jo abans escolliria l'interior que no anar per l'avinguda Onze de setembre perquè allà és tot recte, només hi ha un parell de semàfors i els cotxes van a dos-cents” (Conxita-E5:DA)

“Home, no em poso mai a fer una rotonda, sinó que em poso damunt de la via i em converteixo en un peató perquè si estàs dintre amb els cotxes és un ritme massa... massa frenètic, però bueno” (Jordina-E22:JA)

Pel que fa a les **àrees de caràcter suburbà**, la sensació d'inseguretat entre les persones que es desplacen a peu creix. És en aquests entorn on les infraestructures pels transports somàtics són absents, les velocitats del vehicles privats són més altes i on tot el viari ha estat concebut i dissenyat exclusivament per als mitjans de transport exosomàtics. Aquesta percepció és present en molts dels discursos i té un caràcter transversal en tant que afecta a tots els col·lectius estudiats. En aquests casos, les persones que es desplacen a peu perceben un perill que els pot costar la vida: possiblement no els falta raó ja que ni l'entorn ha estat concebut per anar a peu, ni seria la primera vegada que s'han produït atropellaments.

“Més que res és el trànsit. No és el mateix passar per Barberà que hi ha quatre cotxes per una zona de casetes i places que per la Zona Industrial on hi passen molts cotxes i més camions i has de vigilar molt més a l'hora de travessar els carrers” (Maribel-E3:JB)

“Lo de los muertos, lo de los muertos. La carretera esa es muy peligrosa, muy peligrosa. Me parece que es la zona esa de Can Roqueta.(...) Hay mucha gente que venía andando y los ha pillao un coche” (Juani-E24:JB)

“Quan anava a Continent que no hi havia cap semàfor, ni cap pas assoterrat ni cap cosa, doncs això sí que aquell moment de creuar l'autopis..aquell tram era un moment allò de dir "Ostí, me la jugo" (Eulàlia-E15:DB)

“Cuando termino el trabajo es de noche y tengo miedo de ir en bicicleta porque está lejos... Y por aquellos caminos...” (Paula-E28:IB)

Més enllà de la percepció d'inseguretat que perceben les persones quan es desplacen a peu o en bicicleta, també apareixen discursos on es mostra la **percepció d'inseguretat anant amb mitjans de transport exosomàtics**. Aquesta inseguretat prové del mateix trànsit i dels altres mitjans de transport, especialment els altres automòbils. Enfront d'aquesta percepció algunes persones se senten més segures anant en els mitjans de transport d'ús col·lectiu. D'aquests mitjans, el ferrocarril és el que es percep més segur perquè no ha de compartir l'espai amb el cotxe mentre que l'autobús pateix les conseqüències del trànsit. De tota manera l'autobús si bé es percebent com a perillós pel fet de compartir l'espai amb el cotxe, també pot donar més percepció de seguretat pel fet que les persones que van a dins es troben més protegides en cas d'un possible accident.

“Quan vas amb un cotxe vas com més insegura i quan vas en un autobús tens la seguretat d'anar més protegida de cara a algun possible accident no?” (Eulàlia-E15:DB)

“Bé, l'autobús és diferent perquè, de vegades per aquí com que són més grans, fan ensurts, no, els cotxes? I el fre aquest que dius me'n vaig cap endavant o que em menjo el del davant, jo què sé! Però en tren sí, vaig molt segura” (Encarna-E8:JA)

- **Percepció d'inseguretat per agressió.** La percepció de la inseguretat pel temor a patir una agressió per part d'una altra persona és una problemàtica bàsicament de gènere ja que són les **dones**, independentment de l'edat i de la procedència sociolingüística, les que la perceben, normalment a partir de pròpies experiències, aquesta inseguretat.

“Vull dir que clar, després ho expliques a un noi i et diuen: home, jo no m'he trobat mai res, no? Però, és una passada com aquí... Jo no sé si és que tinc molt mala sort jo... Vull dir que jo ho he comentat amb moltes noies i també, no?” (Jordina-E22:JA1)

Aquesta percepció fa acte de presència sobretot en els desplaçaments a peu. Dels discursos de les dones es desprèn que la variable urbana en aquest cas és menys significativa que en el cas de la percepció de la perillositat del trànsit. No obstant això, sí que des de municipis petits tenen la percepció en ocasions que la ciutat és més perillosa.

“Perquè una cosa és anar de nit a les dotze i l'altre a les tres. Suposo que... bueno, aquí a Castellar tampoc no et pots trobar... bueno, et pots trobar, però no és gaire habitual. Veig molt més perillós anar a les tres de la matinada per Sabadell que no pas per aquí” (Laura-E6:JC)

Però tal com s'ha acabat d'esmentar, en la percepció de la perillositat per agressió, més que l'entorn urbà cal cercar aquesta percepció en unes altres variables. La variable determinant per a la percepció d'inseguretat és l'hora en la que cal fer el desplaçament i sobretot per la llum del dia. Les hores extremes del dia (que dependran de l'estació) o en horari nocturn, es quan la percepció de perillositat és major. Tot i que no sempre, aquesta percepció apareix a partir de les experiències que han passat les persones entrevistades. Així mateix això no significa que de dia no es produeixin agressions o intents d'agressió, però és de nit quan la percepció d'inseguretat és més gran.

“Perquè a les nits... sent noia és un rotllo perquè et trobes amb cada drap pel carrer (...) com a noia és una passada el que et pots arribar a trobar a la nit... (...) A mi el susto més gran que m'han donat va ser un tarat, a les quatre de la tarda al Parc Catalunya, quan encara no era parc, i no estava així reformat. Vull dir que són coses que et fan sentir molt vulnerable” (Jordina-E22:JA)

“A ver, no salí tan tarde pero ya estaba oscuro y no sabía muy bien a que hora volvería a pasar el autobús. O sea dije: "una: o pasa el autobús que tiene que pasar por Castellarnau o tengo que ir a la Mancomunidad". Y yo andando toda sola por aquel bosque, me moría de miedo. Suerte que pasó” (Helena-E1:DA)

“A las nueve acabo y, a veces, o está mi marido y me viene a buscar o a veces vengo andando y bueno, vengo con el corazón en la mano (...) Porque habían atacado a una amiga mía también por ese sitio” (Vicky-E12:IC)

D'aquesta manera, la llibertat horària com element de valoració positiva en les formes de moure per mitjans somàtics (en aquest cas sobretot el caminar) queda matisat amb la percepció d'inseguretat per agressió a certes hores del dia¹⁵.

Una altra variable que intervé en l'augment de la percepció d'inseguretat són les **condicions meteorològiques** adverses i que, per exemple redueixen l'abast de visió de les persones. Cal tenir en compte, també, que aquestes condicions meteorològiques adverses moltes vegades es presenten en els horaris extrems abans esmentats. Una d'aquestes situacions adverses és l'aparició de la boira baixa.

“Voy por la carretera y ya ves tú a las seis de la mañana que no hay ni Dios por allí, namás que coches pasando para arriba y para abajo, pues dices... a ver si me sale alguien por aquí o por el otro lado y no lo veo... O a veces que hay niebla, peor todavía... Y te encuentras que dices: bueno, o voy o me quedo en mi casa” (Susana-E20:JC)

Pel que fa a la **percepció d'inseguretat per una agressió per emprar els mitjans de transport d'ús col·lectiu** aquesta apareix en menys discursos que en el cas dels desplaçaments a peu. En aquest cas poden distingir-se tres moments on les dones poden percebre la inseguretat. Una primera és durant el desplaçament a la parada o estació (sol ser a l'estació de ferrocarril perquè els recorreguts solen ser més llargs i més allunyats de l'entorn proper de la persona). Però aquesta torna a ser la percepció d'inseguretat a una agressió anant a peu i per tant aquesta primera situació s'acaba d'analitzar. El segon moment és en el moment d'espera del mitjà de transport. La percepció de major inseguretat es dona en aquelles estacions més grans i més obertes tot i que també poden ser indrets on presentin antecedents (coneguts per la persona) de situacions de conflictivitat.

“A més, l'estació que hi ha m'agrada menys (en el sentit) de seguretat. A veure no és que l'estació de Barberà sigui molt segura, però és petita i molt... no sé, potser m'agrada més l'entorn on he anat, l'ambient que hi ha... Sabadell Sud és una estació on abans hi havia els trens mercantils i és més oberta. Durant el dia

¹⁵ Vegeu l'apartat 8.2.1.

no ho sé, però per la nit si que hi ha molt follón (...) gent conflictiva. No és que a les set del matí t'hagis de trobar gent conflictiva però el fet que te'ls puguis trobar en certs moments" (Maribel-E3:JB)

El tercer moment on pot aparèixer la percepció d'inseguretat és durant el trajecte dins del mitjà de transport. Igual que en la situació anterior, les dones viatgen més tranquil·les en mitjans de transport més petits i tancats on, en definitiva, el control social és més elevat que en els mitjans més grans i buits i per tant la percepció d'inseguretat és més alta. Evidentment, aquesta percepció també es dona de manera més important de nit, quan hi ha menys gent viatjant.

"Perquè els autobusos i això, no sé, sembla que com t'hi vegi la gent, no, que sigui més segura. O és un lloc més tancat, però el metro que és tan...i segons a quines hores de la nit està buit. Però no, han posat molta, molta seguretat" (Maite-E18:DC)

Enfront d'aquesta percepció de perillositat, les dones estableixen diferents estratègies que els permeti poder resoldre les seves necessitats de desplaçament per poder desenvolupar la seva vida quotidiana. Aquestes estratègies són diverses i les dones les posen en pràctica segons les possibilitats de cada moment i de cada cas. En conjunt les estratègies emprades per les dones entrevistades són:

- ❖ Realització del trajecte acompanyada per una altra persona (a peu o en cotxe).
- ❖ Elecció d'estació de tren segons les característiques d'aquest equipament.
- ❖ Realització d'un itinerari al llarg del qual es poden trobar punts de "control social", és a dir, indrets on se sap que es pot trobar gent per demanar ajut en cas de necessitat o almenys tenir una major percepció de seguretat.
- ❖ Canviar de mitjà de transport. Per exemple no fer el desplaçament a peu sinó en bicicleta.
- ❖ Passar la nit a casa d'amics o amigues i renunciar a tornar a la llar en aquell moment.
- ❖ Renunciar a realitzar una activitat per no haver d'efectuar el desplaçament.

- ❖ **Canviar de residència.** Aquesta, evidentment, no és una estratègia puntual sinó que és una decisió de més llarga durada i també de més dificultat a realitzar. Però també és una estratègia que apareix en els discursos de les dones.

Aquestes estratègies es donen en diferents combinacions i no són excloents unes de les altres. En aquest sentit, una mateixa persona pot escollir-ne una o altra segons cada moment i situació.

“Però una de les coses que em va fer marxar de casa i anar-me'n a un altre lloc és perquè per a mi era pesadíssim haver de fer la pujada aquella a la nit que em trobava tants tios que em taladraven i que em... bueno, que em feien coses que vaig decidir que jo ja no anava mai a casa de nit sola. O em quedava a dormir pel centre a casa d'algun amic o m'acompanyaven i es quedaven a dormir a casa meva, o així, no? (...) Jo tenia controlat, per exemple, quan anava a casa els meus pares, anava sempre per davant de l'Urpí, perquè sabia que tancaven tard o que obrien molt d'hora, que em trobaria gent. Per davant del Corte Inglés perquè hi havia un segurata, ja em diràs tu, no? Són coses que et muntés tu per saber que, més o menys, vas fins aquí i aquí si et passés algo et trobarien (...) Jo si he d'anar a peu sóc capaç de no sortir (...) Ara també visc en un lloc bastant a prop, però... Que ja et dic, eh, per mi lo més pesat era, era la pujada, perquè jo no la feia. Quan tornes de marxa fer la pujada aquella en bici se't fa dura, i més jo que duc bicis que no són de canvi de marxa ni res, no? I llavors, normalment baixava, i clar, baixava la bici i... no sé en tinc molts mals records. I per això et deia que et sents com molt més valenta si vas amb la bici, tot i que ja em diràs tu, no? Però bueno, no sé (...) corres més” (Jordina-E22:JA)

- **Percepció d'inseguretat per desconeixement de l'entorn urbà.** La tercera línia discursiva fa referència a la percepció d'inseguretat per desconeixement de l'entorn urbà per on moure's. En aquest cas, es tracta de persones originàries de fora de l'àrea urbana d'estudi i que resideixen en ella, i més en concret en algun dels seus municipis perifèrics i més petits. En aquesta situació, les àrees urbanes centrals es veuen com una perillosa i embolicada selva urbana.

“(Era) en Castellar del Vallès, que había trabajo. O sea que era al principio también de estar aquí que tampoco sabía las combinaciones que había, y no lo cogí, por eso (...) (Ahora) sí que me atrevería. Claro, hombre y también según el horario que tuviera claro, porque...pero sí que me atrevería. Ahora sí.(...) Donde no me atrevería a ir sería a Sabadell. (...) No sé. Como lo veo tan grande

Sabadell. (...) como tampoco lo conozco...o sea, no sé. Conozco donde está la oficina de desempleo y ya está. No me lleves tampoco muy lejos porque me pierdo” (Verònica-19:JC)

8.5. En síntesi

La variable territorial es revela com un factor de diferenciació important pel que fa a les estratègies, usos i percepcions dels mitjans de transport en la mobilitat quotidiana dels membres dels col·lectius estudiats.

En aquesta esfera poden distingir-se entre les àrees més centrals (aquelles que estan més ben cobertes per l'oferta de transport d'ús col·lectiu i que en aquesta recerca corresponen la tipologia d'àrees urbanes A) d'aquelles més perifèriques, amb menys oferta de transport d'ús col·lectiu i categoritzades com a àrees C. Enmig es troben les àrees intermèdies (les àrees B) que presenten característiques d'ambdues.

Així, a les àrees A és on les persones poden desplaçar-se més fàcilment per mitjans somàtics i on més es positivitzen aquests desplaçaments ja que és en aquest entorn urbà on són més practicables. També és en aquestes àrees centrals on els transports d'ús col·lectiu presenten més altes dosis d'eficiència ja que la seva oferta en aquest territori fa que qui no té permís el contempli com un mitjà adequat per satisfer les seves necessitats (malgrat algunes percepcions negatives). Per contra, és en aquestes àrees on es troba la percepció del vehicle privat com un element més agressiu envers el medi urbà, com un instrument que presenta uns alts costos (tant temporals com monetaris) que fa que fins i tot es consideri un luxe i com un instrument no essencial, almenys en moments determinats del cicle de vida de les persones.

En les àrees més perifèriques, en canvi, els desplaçaments somàtics són més negativitzats. En aquestes àrees, ni les distàncies, ni l'entorn urbà no estan dissenyats per aquest tipus de desplaçament. Només els desplaçaments a peu

són factibles si es realitzen en l'entorn més proper a la llar. I això està en relació amb l'oferta d'activitats i serveis d'aquests espais; en aquest sentit, els nuclis centrals dels municipis perifèrics ofereixen més possibilitats per aquests desplaçaments que les àrees de creixement amb baixa densitat de les darreres dècades. Així mateix, en el conjunt d'aquestes àrees perifèriques no es poden resoldre les necessitats de desplaçament amb els transports d'ús col·lectiu degut a la seva baixa cobertura (tot i la millora experimentada percebuda en els darrers temps per part de les persones entrevistades). Tot i així, cal remarcar les diferències dins d'aquestes àrees segons l'organització d'aquests mitjans de transport. Així, en el cas de Castellar del Vallès la percepció és que la Vallesana satisfà molt millor les necessitats de les persones entrevistades que en el cas de Polinyà. En aquestes àrees, doncs, resta el vehicle privat com l'element essencial per poder resoldre la vida quotidiana. També el cotxe en aquest entorn és percebut com a menys costós econòmicament que en les àrees urbanes centrals, perquè és l'element que permet gaudir a les persones de totes les possibilitats que ofereix aquesta ciutat funcional i dispersa en el territori. Però, al seu torn, el vehicle privat també és allò que impedeix el poder fer una vida quotidiana sense ell ja que la percepció és que es tracta d'un instrument perillós; els desplaçaments per mitjans somàtics són impracticables en un entorn urbà dissenyat per al cotxe, per a facilitar la seva accessibilitat al conjunt urbà i per facilitar les altes velocitats. És en aquests carrers, dissenyats en la ciutat funcional com una autopista en tant que són espais exclusius, on els "sense permís" es perceben desprotegits i per tant, no hi tenen cabuda.

Tots els elements d'estratègies i percepcions entorn dels mitjans de transport segons àrees urbanes es matisen amb els diferents col·lectius analitzats. Mentre els col·lectius caracteritzats pel gènere (dones) i l'edat (joves) ajusten força les seves estratègies i percepcions segons les àrees urbanes ara descrites, els immigrants apareixen una vegada més com un col·lectiu clarament diferenciat: aquest és el col·lectiu que, amb independència de l'entorn urbà, millor valora i positivitza l'ús del cotxe. Aquesta percepció positiva del cotxe es dona fins i tot en

aquells trajectes que cap altre grup el percep com el mitjà més eficient, com serien els desplaçaments al cor de les àrees urbanes centrals. Aquest col·lectiu considera el cotxe com un element d'inserció social, que permet el poder anar arreu, arribar a tots els racons urbans, "com un més" de la societat d'acollida. I pels immigrants, el vehicle és un instrument tant fàcil d'obtenir en la societat d'acollida com difícil és tenir el permís per poder conduir-lo.

Les dones presenten algunes característiques pròpies com a col·lectiu diferenciat i de caire transversal, és a dir, que afecten a totes les dones, independentment de si estan adscrites a més d'un dels grups d'anàlisi. Les característiques principals és la seva inaccessibilitat al vehicle privat en favor de l'home: aquest n'és el principal i primer usuari si és un recurs domèstic a compartir, fins i tot quan aquest tampoc no té el permís de conduir espanyol. Una altra característica és la percepció d'inseguretat en alguns desplaçaments (sobretot per àrees perifèriques i en hores extremes de matí o nit) per la violència de gènere: la por a una agressió que sorgeix en desplaçaments a peu, en estacions i/o parades i en alguns mitjans de transport. En canvi, l'autobús és un mitjà on el control de l'espai, més reduït, i la claror fan que sigui percebut com un mitjà més segur.

Finalment, els joves, són els que fan més ús de la bicicleta, tot i que sempre per les àrees urbanes més centrals. Aquest ús és percebut de manera voluntària: és a dir que malgrat les diferents relacions que al llarg de la seva vida han tingut amb el permís de conduir i les autoscoles els joves fan una opció en positiu de la bicicleta, mentre que, per exemple, els immigrants l'empren quan no els queda més remei ja que perceben el seu accés al vehicle privat vedat¹⁶. Una altra característica del col·lectiu dels joves és la seva heterogeneïtat en els usos i percepcions del mitjans de transport. Aquesta heterogeneïtat, que també es troba entre les dones, ve donada per l'àrea de residència però també pels posicionaments ideològics personals que en certes ocasions pot arribar a tenir

¹⁶ Les percepcions i les relacions que els col·lectius tenen i han tingut amb el permís de conduir s'exposen en el capítol anterior. Vegeu el capítol 6.

dosis de militància en favor, sobretot, dels mitjans més febles i oblidats: els transport d'ús col·lectiu i els desplaçaments somàtics.

Capítol 9

LES ESTRATÈGIES PER ARRIBAR AL LLOC DE TREBALL

En aquest capítol s'analitza la manera com les persones entrevistades resolen les seves necessitats de desplaçament entre la residència i el lloc de treball (i a l'inrevés), com aquests individus superen l'*handicap* de no tenir el permís de conduir que els faculta poder desplaçar-se legalment amb automòbil privat autònomament.

L'objectiu d'aquesta anàlisi és el coneixement de tot el ventall d'estratègies establertes. Per això, la informació emprada ha estat la referent a tota la vida laboral de les persones entrevistades i no només a la feina actual. Això ha enriquit enormement l'anàlisi ja que es recullen totes les estratègies a que es recorren. Així mateix, cal tenir present les característiques actuals del món laboral es caracteritzen per una gran precarització: elevada temporalitat i gran ampliació horària. Moltes feines es caracteritzen per ser de curta durada, amb els drets laborals retallats i amb salaris baixos. D'aquesta manera, les persones es veuen abocades a fer una gran diversitat de feines i amb períodes d'atur més o menys prolongats entre elles. Aquesta situació es reflecteix clarament en l'univers de les persones entrevistades, algunes de les quals, en el moment de fer l'entrevista es trobaven a l'atur¹. Per tant, calia recollir la multitud d'estratègies de feines i situacions laborals de les persones entrevistades.

En l'univers de les persones entrevistades també s'ha posat de manifest la gran varietat horària del món laboral post-fordista. En el conjunt de feines de totes les persones que han participat en aquesta recerca s'ocupen les vint-i-quatre hores del dia i els set dies de la setmana. Això significa que la ciutat és activa tothora i tots els dies de la setmana.

¹ A l'annex es troben les taules-resum sobre la història laboral de totes les persones entrevistades. En total, en el moment de realitzar l'entrevista, hi havia 8 persones aturades. De les persones que treballaven, 6 tenien un contracte indefinit, 11 un contracte temporal i 5 treballaven sense papers. La gran diversitat de treball degut a aquesta temporalitat en el món laboral el mostra com una de les persones entrevistades (Susanna) amb només divuit anys ja ha treballat en sis llocs diferents en distints sectors econòmics i productius. En el sentit contrari, Josefina representa encara l'estabilitat laboral del sistema fordista. Amb seixanta anys d'edat ha treballat en dues empreses, i del mateix sector, i en la darrera hi portava trenta-vuit anys.

L'univers dels entrevistats mostra una ampla escala socioprofessional ja que abraça des de tècnics i professors universitaris fins a treballadors sense qualificar. També es troben exemples de tots els sectors productius existents (indústria, construcció i l'ampli ventall de serveis) tret del treball agrícola. D'aquesta manera s'han pogut analitzar les estratègies per anar al treball dels "sense permís" de tota l'escala socioprofessional.

El capítol s'organitza en tres blocs. En primer lloc es divideixen en dos grups les estratègies emprades i l'ús d'una o altra s'interpreta a partir de les variables territorials. En el segon i el tercer blocs es descriuen en detallat cadascuna de les dues estratègies establertes.

9.1. L'ús de les estratègies per anar a la feina i la relació amb el territori

L'anàlisi de les entrevistes permet distingir dues estratègies diferenciades a l'hora de poder arribar al lloc de treball: la primera que podria anomenar-se com a **dependent** i la segona com a **autònoma**.

El primer cas es refereix a aquelles persones que estableixen, pel motiu que sigui, una estratègia per arribar o sortir de la feina que se subjecta en que una tercera persona els traslladi fins al lloc de treball o els retorni d'aquest en un mitjà de transport motoritzat i d'ús privat. També com a estratègia dependent en aquesta recerca s'inclou a aquelles persones que per arribar a la feina ho fan en vehicle privat com a conductores, malgrat no tenir el permís necessari per fer-ho, almenys en territori de l'estat espanyol. Se la considera estratègia dependent perquè d'aquesta manera se l'analitza conjuntament amb les altres persones que empren el cotxe per anar a la feina (encara que com a acompanyants) i perquè presenten un seguit de dependències de terceres persones: és un ús del vehicle realitzat al marge de la norma i per tant depèn de que els responsables de trànsit no els aturin i són dependents, en darrera instància, d'alguna persona amb el permís de conduir vàlid a l'estat espanyol en cas de que el cotxe hagi quedat

immobilitzat per part de la policia pel fet que la persona que condueix no té els permisos necessaris per fer-ho.

El segon cas es refereix a aquelles persones que no depenen d'altri, que no requereixen o compten amb xarxes personals per poder cobrir les seves necessitats de desplaçament laboral. De totes maneres, el llinar entre ambdós grups és canviant i divers. Evidentment dependrà de les percepcions de la distància (el que per algú caminar una hora per anar a la feina pot ser un temps assumible per a una altra persona no), de la percepció d'(in)seguretat (com ja s'ha vist² en aquest cas influirà decisivament el gènere), etc.

De totes maneres cal tenir present que les diferents estratègies no són estàtiques i que al llarg de la vida laboral la persona pot anar canviant d'estratègia per adequar-se millor a cada situació i a les possibilitats de cada moment. Així mateix, l'establiment de les diferents estratègies poden donar-se simultàniament en un mateix període: trajectes puntuals o bé anar d'una manera i tornar d'una altra.

“He fet totes les modalitats: anar amb autobús, amb gent que treballava a prop... Pujava amb cotxe i m'esperava amb una cantonada... Això quan estava a Ca N'Oriac i baixava amb autobús o també amb gent de l'escola que baixava amb cotxe. Algun cop també baixava a peu” (Meritxell-E27:DA)

A més del col·lectiu de pertinença i de les percepcions individuals de cada individu (que s'analitzaran en els subcapítols següents), les **variables territorials** juguen una vegada més un paper important a l'hora de configurar les diferents estratègies, tant les dependents com les autònomes, per poder arribar als llocs de treball.

La **localització del lloc de treball** és la primera variable que afecta a totes les persones entrevistades. Dependrà de la seva localització en el territori urbà que

² Vegeu el subcapítol 8.2.

les possibilitats d'arribar de manera autònoma s'ampliaran o, al revés, disminuiran. Els indrets més inaccessibles autònomament són els polígons industrials suburbans, allunyats o simplement separats per contundents barreres suburbanes del nuclis compactes. Són, aquells llocs de treball localitzats en les àrees classificades en aquesta recerca com a mal cobertes pel transport d'ús col·lectiu (àrees C). S'escapen d'aquesta categoria, però, aquelles àrees industrials que es localitzen a prop d'alguna parada d'autobús o estació de ferrocarril amb una oferta suficientment adaptada a les necessitats laborals de les persones.

Per contra, els desplaçaments cap a les àrees urbanes centrals, que són també aquelles àrees més ben cobertes pel transport d'ús col·lectiu (àrees A), aquests es poden resoldre d'una manera més o menys efectiva des de la majoria de territori pel que fa a temps de desplaçament i, sobretot, de manera autònoma.

En ocasions les persones combinen més d'una feina, en especial quan es tracta de treballs amb una jornada parcial. Aleshores, la primera feina del dia esdevé la destinació després de sortir de la llar però també és el punt d'origen per anar a la segona feina, sempre i quan la persona no vagi a la seva residència entre els dos treballs. Per tant, les persones que es troben en aquesta situació han d'establir estratègies que els permeti arribar als dos llocs de treball.

“Vaig tenir moltíssima sort, perquè vaig compaginar un treball a temps complet, que era la substitució a l'institut, i la feina aquesta que tenia a l'Autònoma. Però va ser aquesta casualitat, perquè sinó difícilment, tant en horaris com en transport, ho hagués pogut assumir les dues coses al moment. I clar, jo ara em plantejo que si no hagués sigut Ripollet i hagués sigut a un altre lloc, no sé... Vacarisses o... a Sant Llorenç Savall segur que hi hagués pogut anar, però a Sentmenat o un institut de Cerdanyola mateix que hagués estat molt allunyat de l'estació, doncs difícilment ho hagués pogut assumir per la qüestió d'horaris de sortir d'un lloc i arribar a l'altre” (Martí-E4:JC)

La **localització del lloc de residència** és la segona variable territorial que afecta a la formació del dos grups que ara es comenten. Així, la localització en àrees urbanes ben cobertes pel transport d'ús col·lectiu permet, més enllà del seu

entorn urbà proper, tenir un ventall d'accessibilitat territorial molt més ampli. Això no obstant, les limitacions imposades per l'existència d'oferta de transport per poder arribar a un lloc determinat referides a l'existència, les franges horàries, les freqüències, etc. influeixen a l'hora de determinar el grau de (in)dependència personal de mobilitat per raons laborals.

Però sens dubte, és en aquelles àrees més mal cobertes pel transport d'ús col·lectiu (àrees C) on el ventall de possibilitats de desplaçament seran més minses. En aquest sentit, l'autonomia de desplaçament per mitjans somàtics es redueix a l'entorn urbà proper³ mentre que la possibilitat de sortir d'aquest entorn és clarament limitat per l'oferta del transport d'ús col·lectiu. És en aquest marc territorial on el terme de Vittadini de presoners de la ciutat pren tota la seva força.

A partir del creuament de les dues variables territorials pot construir-se una matriu de doble entrada on es categoritzen els desplaçaments segons orígens i destinacions. Tots els trajectes a que fa referència aquesta matriu són desplaçaments a distància, és a dir, més enllà del seu entorn urbà. D'aquesta manera, el desplaçament d'una àrea A a una altra àrea A no es refereix a la mateixa sinó, per exemple, del centre de Sabadell al centre de Barcelona. Aquest criteri és aplicable al conjunt de desplaçaments. Així mateix, cal tenir en compte que la matriu vol reflectir una situació general: això significa que els dos grups resultants (dependents i autònoms) no són estàtics. Més enllà de les percepcions personals, cal tenir en compte la dimensió horària: aquesta mateixa matriu però referint-se només a una hora concreta de la jornada (les tres de la matinada, per exemple) segur que donaria resultats diferents, i la categoria de dependents ompliria la graella. Però, tenint en compte aquestes limitacions, la matriu ofereix una bona possibilitat de sistematitzar i analitzar la informació extreta de les entrevistes.

³ Cal recordar que aquestes àrees presenten un baix nivell de multifuncionalitat. Vegeu el capítol 6).

TAULA 9.1. Tipus de desplaçament (autònom / dependent) segons àrees urbanes

	A	B	C.
A	A	A	A/D
B	A	D	D
C.	A/D	D	D

A. Autònom D. Dependent A/D. Situació molt variant de difícil categorització.

Els desplaçaments des de les àrees centrals ben cobertes pel transport d'ús col·lectiu (**àrees A**) són els que presenten, en general menys dependències per anar a treballar. Això no és estrany si es té en compte que és en aquests indrets on l'oferta de transport d'ús col·lectiu és més alta: existeixen les diferents modalitats de mitjans de transport que es troben en l'àrea d'estudi. Però a més, aquestes àrees són també les que presenten una multifuncionalitat més alta, sobretot pel que fa a activitat terciària.

Els desplaçaments que es realitzen des de les àrees mitjanament cobertes pel transport d'ús col·lectiu (**àrees B**) presenten un nivell més alt de dependències que el cas anterior. Efectivament, només per desplaçar-se a les àrees centrals les persones poden ser autònomes en els seus desplaçaments. En canvi, pels desplaçaments a les altres àrees B i a les àrees més mal cobertes (les C) els desplaçaments difícilment poden resoldre's d'una manera autònoma i es requeriran l'establiment d'estratègies personals per poder superar aquesta situació. Quan es poden resoldre per mitjà de transport d'ús col·lectiu, cal fer una gran inversió de temps i normalment cal realitzar algun transbordament.

Els desplaçaments des de les àrees més mal cobertes (**àrees C**) són els que més difícilment podran cobrir-se de manera autònoma. Només alguns trajectes a les àrees centrals podran satisfer-se en transport d'ús col·lectiu mentre que per a la resta s'empraran altres estratègies. Cal tenir en compte que algunes d'aquestes

àrees no tenen cap oferta de transport d'ús col·lectiu (com ara les urbanitzacions de Can Font i Ca n'Avellaneda de Castellar del Vallès) pel que la dependència dels seus residents sense permís de conduir és absoluta.

Finalment, existeixen els **desplaçaments a l'interior de cada àrea**. Si bé en moltes ocasions aquests desplaçaments poden satisfer-se de manera autònoma ja que poden resoldre's caminant, altres vegades les distàncies a recórrer són massa llargues com perquè l'anar a peu sigui factible. Evidentment, a part de la distància física objectivable, la percepció de distància variarà força d'un entorn urbà a un altre.

9.2. Les estratègies autònomes

Com ja s'ha esmentat, les estratègies autònomes són aquelles que les persones adopten sense haver de recórrer a l'ajut de terceres persones. Però dins d'aquest grup es donen situacions molt diverses. Si bé en principi són aquelles persones que poden resoldre de manera individual les necessitats de desplaçament, en altres ocasions, en especial en certs recorreguts realitzats a peu, és perquè les persones que recorren a aquesta estratègia no poden recórrer a cap altra: només poden anar caminant perquè no compten amb oferta de transport d'ús col·lectiu i perquè no compten amb prou xarxa personal per poder establir estratègies dependents.

Aquesta diversitat s'enriqueix més amb la introducció de l'esfera temporal. Així, si en alguns casos les estratègies autònomes són clares i factibles a llarg termini, en d'altres ocasions es presenten solucions autònomes que només es justifiquen per percepcions personals o bé perquè es tracta de trajectes que s'hauran de fer durant un període de temps relativament curt.

Les estratègies autònomes en poden ser tantes com possibles combinacions uni- o multimodals es poden donar. No obstant, a partir de l'anàlisi dels discursos de

les entrevistes apareixen les diferents estratègies autònomes de desplaçament a la feina⁴:

- ❖ Tren + a peu⁵
- ❖ Tren + autobús
- ❖ Tren + tren + a peu
- ❖ Bicicleta
- ❖ Bicicleta + tren + a peu
- ❖ A peu + tren + a peu
- ❖ Autobús + tren
- ❖ Autobús + tren + a peu
- ❖ Autobús + tren + bus
- ❖ Autobús + a peu
- ❖ Autobús + metro
- ❖ Autobús
- ❖ Metro + tren + autobús⁶
- ❖ Metro⁷
- ❖ Taxi compartit
- ❖ Taxi sense compartir
- ❖ Autostop
- ❖ A peu

L'ús i la combinació de les diferents formes de desplaçament, ja sigui caminant o amb la utilització d'algun tipus de vehicle d'ús col·lectiu, dependrà més de l'oferta del transport, de les seves possibilitats d'ús en cada lloc, per tant de l'entorn urbà on es localitzen la residència i el treball que no pas al col·lectiu de pertinença de

⁴ Aquí es recullen el conjunt d'estratègies autònomes que les persones entrevistades han emprat al llarg de tota la seva vida laboral fins el moment de l'entrevista.

⁵ En aquesta anàlisi s'ha considerat el caminar com un mitjà de transport únicament quan ha estat un recorregut superior als cinc minuts.

⁶ En aquest cas es tracta únicament d'un desplaçament de tornada a la llar.

⁷ En aquest cas es tracta d'un desplaçament realitzat per una persona que anteriorment vivia al continu urbà de Barcelona

les persones entrevistades.

9.2.1. L'ús del ferrocarril

L'ús del ferrocarril com a mitjà de transport per motiu laboral, com a primer mode de transport exosomàtic després de sortir de l'habitatge, restringeix el seu ús d'una manera clara a aquells llocs on existeix l'oferta, és a dir, allà on es troba una estació. Tot i que aquesta afirmació pot ser una obvietat, les possibilitats d'emprar un autobús són majors en tant que aquest mitjà té una oferta territorialment més homogènia que el tren.

Així el ferrocarril l'utilitzen aquelles persones que resideixen a prop d'una estació (això significa que tenen oferta en origen) i, que per tant, són les localitzades en les àrees centrals (**àrees A**) o mitjanament cobertes pel transport d'ús col·lectiu (**àrees B**). En aquest sentit, a distàncies més curtes de l'estació es va a peu i a mesura que aquesta distància augmenta, es va en bicicleta o autobús a cercar el tren. Cal assenyalar, també, que les estacions de tren de l'àrea d'estudi disposen d'aparcaments per a bicicletes de manera que es facilita la intermodalitat entre els dos mitjans

“Des de casa a l'estació tinc tres o quatre minuts (a peu). Abans havia de sortir tres quarts d'hora de casa. (...) Agafava l'autobús o la bicicleta” (Enric-E2:JA)

“Home, surto de casa cap a les vuit i vint, perquè sempre faig una mica tard –sóc de les que perd el tren davant dels nassos sempre -amb la bicicleta vaig fins a l'estació, la deixo allà aparcada, agafo el tren” (Jordina-E22:JA)

Pel que fa a l'oferta en destinació, les persones joves entrevistades tenen en compte la distància entre aquesta i el lloc de treball.

“Ara estic treballant allà, o sigui que... bueno, en una escola que està a deu minuts de l'estació dels Catalans” (Jordina-E22:JA)

“De l'estació al treball hi ha ...ho tinc calculat: 12 minuts (a peu) anant molt ràpid” (Ernest-E9:JB)

Per superar la distància que va des de l'estació a la feina es tenen en compte les possibilitats d'ús de diferents mitjans de transport per poder arribar-hi. L'oferta no es limita a la possible existència de línies d'autobús o possibilitats d'usar un taxi, sinó també les condicions de fer el trajecte a peu (ja sigui per l'entorn urbà o bé per l'hora a realitzar el desplaçament) i per les possibilitats d'emprar la bicicleta⁸. L'ús d'aquest darrer mitjà, però, no només dependrà de les possibilitats de portar la bicicleta al tren sinó del trajecte a realitzar posteriorment entre l'estació i el lloc de treball. Per tant, l'ús bicicleta no només depèn de si poden anar en tren: cal també que hi hagi itineraris coherents i segurs per al seu ús.

“Hi ha un quart d'hora a peu des de l'estació. Està relativament a prop, doncs hi ha altres polígons industrials molt més lluny.(...) No és un trajecte adaptat als vianants ni res i t'hi jugues una mica la vida. Passo per una carretera plena de camions, que té una vorera però on no hi ha passos de vianant ni res. He de creuar pel mig d'una rotonda on hi ha molt trànsit i tinc una forta pujada abans no travessar un camp. No està gens adaptat i quan plou és horrorós.(...) (M'havia plantejat portar la bici al tren) però després quan arribo a Rubí tinc una pujada enorme. O sigui, a Rubí deixo el tren, camino una estona i tinc una altra pujada que amb bici és més difícil. Suposo que seria més perillós anar amb bici per allà que anar-hi a peu” (Enric-E2:JA)

El transbordament entre mitjans de transport d'ús col·lectiu és un element punitiu que la majoria de persones intenten evitar. El resultat és un allargament de l'estona de trajecte malgrat que la distància física no sigui excessivament llarga. Però de totes maneres, en ocasions surt més a compte el transbordament que no pas agafar un autobús amb una freqüència de pas baixa i del qual la persona no en coneix amb exactitud els horaris. I és que la percepció és que els trens compleixen més els horaris que els autobusos⁹.

“Yo antes vivía en Cerdanyola. Entonces claro, trabajaba aquí (a Badia) y tenía que coger un autobús y para mí ya era un problema, porque si entraba a trabajar a las cinco, el autobús pasaba a las cuatro. De Cerdanyola a aquí pasaba en punto y de Badia a Cerdanyola pasaba a las cinco y media. Entonces, yo, para

⁸ Els Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya permeten l'accés al tren de les bicicletes sense restricció horària mentre que al servei de rodalies de Renfe només poden accedir-hi en una franja horària concreta, de 10 hores a 15 hores els dies feiners. Els dissabtes i festius el transport de la bicicleta dins el tren es pot efectuar durant tot el dia.

⁹ Vegeu el capítol 8.

venir a trabajar a aquí y empezar a las cinco tenía que coger el autobús de las cuatro y llegaba aquí a las cuatro y cuarto y, ¿qué me pasaba? Que tenía que quedarme veinte minutos o media hora esperando en la calle hasta que abrieran mi trabajo. Es una pérdida de tiempo porque claro, si solo pasa ese cada hora y pasan a y punto y entraba a las cinco... Si cogía el de las cinco llegaba tarde al trabajo, y si cojo el de las cuatro llego con una hora de antelación. Luego también tenía otro problema. Yo pliego a las nueve de aquí y el último autobús que sale de Badia a Cerdanyola es a las ocho y media. Entonces, ¿qué pasa? Que cuando yo plegaba yo ya no tenía autobuses para irme. Entonces o bien me iba hasta Barberà andando y cogía el tren, o bien cogía el autobús de aquí a Sabadell y me bajaba en Barberà y en Barberà cogía el otro autobús que me llevaba a Cerdanyola. Pero esto era doble gasto, porque era coger dos autobuses para ir ahí al lado” (Hermínia-E23:DB)

Així, el fet que les persones siguin autònomes per arribar a la feina, que ho puguin fer pels seus propis mitjans no significa forçosament que sigui un desplaçament ràpid. La rapidesa d'aquest desplaçament dependrà tant de la distància existent entre el lloc d'origen a l'estació i des de l'estació de destinació fins al lloc de treball però també del trajecte: del temps de viatge, de la necessitat o no d'efectuar transbordament, etc. Per tant dos punts que físicament estan a prop poden estar molt lluny temporalment segons quines siguin aquestes variables.

“Faig transbord a Sant Cugat per arribar a Rubí. És un viatge doble perquè Rubí està molt mal comunicat amb Sabadell. Si surto a dos quarts de nou de casa arribo a la feina a les nou i trenta-cinc, menys o menys. (...) Hi ha autobusos, però no ho he mirat mai perquè hi estic acostumat i m'és més còmode. El tren és molt més freqüent i saps on para. En canvi, l'autobús passa cada hora i si el perds t'has d'esperar no sé quanta estona més” (Enric-E2:JA)

Això significa que les persones han de saber quines són les combinacions horàries dels diferents trens a agafar. I això significa estar atent a les diferents franges horàries perquè al llarg de la jornada aquestes varien. Així mateix, les diferents freqüències horàries dels diferents mitjans de transports fa que perdre un tren, malgrat que la seva freqüència de pas sigui alta, si el mitjà de transport a agafar posteriorment tingui una freqüència més baixa, el retard a l'arribada sigui superior a l'interval de pas del ferrocarril.

“Saps que hi ha uns trens que sí que quadren i a partir d'una certa hora ja no. Has de saber fins a quina hora pots agafar el tren per anar bé” (Enric-E2:JA)

“Mira, “de” tren “até” Barberà y de Barberà tomaba un autobús que iba “até” el polígono de Santiga. Yo trabajaba en el polígono de Santiga, entre Barberà y Santa Perpètua, no? (...) “se” me atrasaba un poquito en casa y perdía el tren de las seis y quince ya no andaba”(Gregorio-E11:IB)

L'ús del ferrocarril per anar a treballar per part de les persones residents en les àrees més mal cobertes pel transport d'ús col·lectiu (**àrees C**) és molt baix i es dona en molt poques ocasions. L'ús d'aquest mitjà ve determinat per l'**oferta en destinació**: és a dir, quan al lloc on es va compta amb una estació de tren a prop i és possible fer un transbordament sense massa temps d'espera a mig camí. Però a més s'ha de donar una altra condició per agafar el tren: que l'oferta de destinacions en origen sigui molt limitada pel que fa a destinacions possibles. Aquest seria el cas, per exemple, de Castellar del Vallès on el servei d'autobusos interurbans de fet funcionen com un servei de llançadora amb el centre de Sabadell¹⁰. Com s'acaba d'esmentar, el transbordament és un element punitiu en tant que fa augmentar d'una manera important el temps de recorregut. Així com més temps requereix el transbordament i com menys temps de trajecte s'hagi de realitzar en el mitjà exosomàtic més pes té en el conjunt del desplaçament. Així per realitzar el recorregut entre Castellar i el campus de Bellaterra de la Universitat Autònoma de Barcelona és una hora.

“Des de Castellar fins a l'Autònoma és una hora amb transport, Vallesana i tren. Curiosament, la Vallesana només dura vint minuts i el tren entre vuit i deu. Però clar, el temps que es produeix des de que l'agafes, arribes a Sabadell i des de que a Sabadell vas fins als Catalans, que ja és una estona” (Martí-E4:JC)

En canvi, aquesta mateixa persona, per fer el recorregut entre Castellar del Vallès i la Plaça de Catalunya de Barcelona, que és una distància molt més llarga, triga aproximadament el mateix que en el cas anterior. La diferència entre els dos casos és, sobretot, l'estona de transbordament.

¹⁰ Aquest autobús, la Vallesana, també connecta el municipi de Castellar del Vallès amb Sant Llorenç Savall però amb una freqüència molt baixa i amb Terrassa però via Sabadell. Des de novembre de 2001, però, aquest municipi compta amb un autobús nocturn que el connecta amb Barcelona tot passant per Sabadell. Vegeu el subcapítol 5.3.

“Agafo la Renfe perquè clar, evidentment, la Vallesana em deixa a la Plaça Llonch i la Renfe la tens a la mateixa Plaça Llonch, és Sabadell Centre. Aleshores, fins a Barcelona estàs mitja hora, si vas habitualment fins a Plaça Catalunya. Si em surten els comptes, és una hora i quart” (Martí-E4:JC)

9.2.2. L'ús de l'autobús

La utilització de l'autobús per anar a la feina està repartit més homogèniament entre els tres entorns urbans definits en aquesta recerca. En aquest sentit, és el mitjà de transport d'ús col·lectiu més proper al ciutadà per l'extensió de la seva xarxa territorial (una altra cosa seria la seva freqüència). Al llarg de la vida laboral de les persones entrevistades, aquest mitjà de transport s'ha fet servir per comunicar totes les àrees aquí descrites.

Aquest mitjà de transport, a diferència del ferrocarril en aquesta àrea d'estudi, té un doble caràcter. Per un costat, els anomenats autobusos urbans, que no surten del mateix municipi i que fan un recorregut amb un nombre més important de parades i els autobusos de caràcter interurbà.

Pel que fa al **autobusos interurbans**, que relliguen municipis diferents, els usuaris de l'autobús fan més desplaçaments multimodals que els que empren els autobusos urbans. Anteriorment¹¹ ja s'ha esmentat la combinació autobús + tren per part dels residents en determinades àrees C. En el mateix sentit, l'autobús interurbà és el mitjà d'aproximació a certes àrees centrals on pot realitzar un transbordament per apropar a la persona a la destinació desitjada. En la vida laboral de les persones entrevistades, ha aparegut aquests desplaçaments amb autobús interurbà i transbordament:

- ❖ Castellar del Vallès-Sabadell i tren fins el campus de Bellaterra de la UAB.
Castellar del Vallès no té una relació directa amb el campus de Bellaterra
- ❖ Castellar del Vallès-Sabadell i tren fins a Barcelona

¹¹ Vegeu l'apartat 9.2.2.

- ❖ Sant Llorenç Savall – Sabadell i tren fins a Barcelona¹². Castellar del Vallès i Sant Llorenç Savall són els únics municipis de l'àrea d'estudi que no tenen una connexió directa amb Barcelona i tota l'oferta de transport d'ús col·lectiu passa per Sabadell
- ❖ Barberà del Vallès- Sabadell i tren fins a Sant Quirze del Vallès. En aquest cas es tracta d'un desplaçament dins de l'àrea d'estudi entre dues àrees perifèriques. La manera de poder relligar-les amb transport d'ús col·lectiu s'ha de realitzar passant per l'àrea central de Sabadell
- ❖ Badia del Vallès- Barcelona i metro per l'interior del centre metropolità. En aquest cas l'autobús connecta amb una freqüència i amb garanties de compliment dels horaris als usuaris de tal manera que els residents en aquest municipi de l'àrea B puguin utilitzar-lo pels seus desplaçaments interurbans sense necessitat d'haver d'agafar el tren de la Renfe a l'estació de Barberà del Vallès¹³.

L'autobús interurbà és en moltes de les àrees amb una cobertura menor de transport d'ús col·lectiu (àrees C) l'única possibilitat de poder moure's autònomament a distàncies que ja requereixen mitjans de transport exosomàtics¹⁴. En aquest cas hi ha els nuclis de Sant Llorenç Savall i Polinyà. Tot i ser l'única possibilitat de moure's autònomament des d'aquests municipis, degut a l'itinerari que realitza i a les parades que té establertes els seus usuaris potencials perceben que el temps de desplaçament és molt llarg.

“Cogía el autobús a las nueve. (...) Llegas a Sabadell a las diez menos veinte con el autobús...Sí, entre las paradas y eso sí (són cuarenta minutos)... Lo que pasa que como da la vuelta y bueno, hace un recorrido...” (Susanna-E20:JC)

A més, en aquestes àrees més perifèriques pel que fa a l'oferta de transport d'ús col·lectiu (quan n'hi ha) presenten una freqüència molt baixa que incrementa el temps de viatge i, una vegada més, les persones entrevistades d'aquestes àrees

¹² Aquest dos desplaçaments ja han estat comentat en el subcapítol anterior.

¹³ Gran part del municipi de Badia del Vallès queda a menys de set-cents cinquanta metres de l'estació de Barberà del Vallès.

¹⁴ Cal tenir present que en algunes àrees urbanes no existeix ni aquesta oferta.

perceben que es perd molt de temps en els desplaçaments, sobretot si es va dinar a casa perquè el migdia es plega durant tres hores (aquest és el cas de les persones que han algun moment han treballat en botigues).

“Empezaba a las diez, plegaba a las dos y luego de cinco a nueve (...) (Al mediodía) vas a comer y llegas ahí que a lo mejor te queda una hora. Entre que comes y descansas un poquito, o lo que sea... y vete a coger el autobús y para allá otra vez” (Susanna-E20:JC)

Si en general, tots els mitjans de transport d'ús col·lectiu estan subjectes a uns horaris determinats, l'oferta horària en municipis com Polinyà i Sant Llorenç Savall la franja horària s'escurça de tal manera que és impossible el poder combinar algunes feines, com ara un treball de botiga, amb l'ús de l'autobús a la sortida de la feina al vespre.

Aquestes àrees perifèriques més mal cobertes pels transports d'ús col·lectiu (àrees C) no compten amb una xarxa de transports, sinó amb algunes línies amb més o menys freqüència que les relliga amb altres àrees. Així, en certs desplaçaments entre dues àrees perifèriques entre les quals no cal passar per alguna àrea urbana central, la persona que es desplaça amb autobús no pot realitzar cap tipus de transbordament amb diferents mitjans mecànics. Així, si bé existeix una línia d'autobús que relliga Polinyà amb Palau-solità i Plegamans i algunes de les àrees industrials de la zona, les persones que es desplacen entre aquestes zones empen l'autobús com un mitjà d'aproximació més que el medi amb el qual es satisfà tot el trajecte. Així, en aquestes àrees urbanes més perifèriques dins dels sistemes urbans metropolitans, l'ús de l'autobús no eximeix als seus usuaris d'haver de combinar-ho amb llargues caminades per arribar al lloc de destinació.

“Y como me deja en la carretera pues tenía que andar bastante porque La Menorquina está más abajo (...) unos treinta minutos” (Vicky-E12:IC)

L'**autobús urbà** és un mitjà de transport de més proximitat, el qual, per la seva extensió en el conjunt de la ciutat central (en el cas d'aquesta recerca Sabadell)

compta amb més parades que el fan més accessible a un major nombre de persones, que no pas els autobusos interurbans que, pel seu caràcter de recorreguts més llargs, tenen uns itineraris més centrats en els principals eixos de la ciutat. D'aquesta manera, l'autobús urbà de Sabadell dona servei a residents als municipis veïns però que es localitzen en el continu urbà de la ciutat com és el cas de certes àrees de Barberà del Vallès tot i ser, legalment desplaçaments interurbans. Però la problemàtica que presenten certes línies urbanes enfront dels autobusos interurbans és la major sensació de precarietat de les primeres respecte a les segones. Així, algunes línies urbanes no donen el servei en festius ni en període de vacances pel que les persones es veuen obligades a variar de mitjà de transport segons l'època de l'any.

“(A la feina hi vaig) amb l'autobús. (...) Agafo l'urbà, però també pots agafar la línia vermella, que són aquests que van de Ripollet a Sabadell. Ara a l'agost no passava el tres, que em deixa allà al costat, i agafava el vermell” (Maribel-E3:JB2)

Així mateix, l'autobús urbà, quan no es tracta dels itineraris principals que permet agafar les línies amb unes freqüències de pas majors, provoca un cert desconcert horari en algunes de les persones entrevistades. Aquesta situació suposa un fre a la seva utilització ja que si la persona usuària no se sap quan aquest passarà per la parada, en les distàncies urbanes, en moltes ocasions prefereix anar a peu a sotmetre's a una espera incerta¹⁵. En aquest sentit, els mitjans de transport d'ús col·lectiu que disposen d'una infraestructura pròpia i que tenen uns horaris molt més clars a cada estació (i no només a la parada d'origen) són uns mitjans molt més ben valorats per la informació de que disposa la persona usuària.

“Normalment agafava l'autobús. Però era per això, perquè tenia controlat l'horari. Vull dir que això sí que trobo que és molt important. Almenys per mi. És per aquesta cosa que no saps si t'has d'esperar deu minuts o fa un minut que acaba de passar... I clar tu ho ignores” (Meritxell-E27:DA)

¹⁵ La percepció dels mitjans de transport exsomàtics es tracta en el capítol anterior. Vegeu en concret l'apartat 8.2.2.

Així mateix, aquesta precarietat de l'autobús urbà enfront dels altres mitjans d'ús col·lectiu (inclòs l'autobús l'interurbà) s'incrementa pel fet que el primer també està subjecte a canvis d'itineraris alguns dies de la setmana¹⁶.

No obstant això, l'autobús urbà, entre setmana, fora del període de vacances, en horari diürn i en les línies de l'eix central de la ciutat de Sabadell (allà on l'oferta de transport d'ús col·lectiu és major¹⁷) es presenta com un mitjà de transport eficient i que resol les necessitats de desplaçament laboral de les persones entrevistades que el fan servir.

“(A la peixateria de la Rambla hi anava) amb autobús. No tenia cap problema.(...) Els autobusos comencen a les cinc i mitja a passar.(...) L'1 el 2, el 3...tots els que...quasi bé tots els autobusos passen, més o menys, per la Rambla. Han d'anar massa lluny per no passar per...no sé, per aquí” (Encarna-E8:JA)

9.2.3. L'ús del taxi

En les estratègies autònomes per anar a la feina amb mitjans de transport que empren fonts energètiques exosomàtiques també apareix l'ús del taxi. L'ús d'aquest vehicle no és massa habitual i s'empra en situacions determinades. Per un cantó quan no és possible resoldre la necessitat de desplaçament amb cap altra estratègia autònoma: les distàncies són massa llargues per poder anar caminant i no hi ha possibilitats de poder realitzar el desplaçament per mitjà del transport d'ús col·lectiu. A més, quan s'opta per agafar un taxi tampoc no es pot comptar amb les estratègies dependents que els permetria poder arribar a la feina.

Però l'ús del taxi no ha estat en cap cas un mitjà de transport emprat de manera quotidiana per les persones entrevistades. El seu ús depèn de les condicions especificades anteriorment; és a dir quan alguna de les estratègies quotidianes establertes falla es recorre a aquest mitjà.

¹⁶ Vegeu el capítol 6.

¹⁷ Vegeu el capítol 6.

A més, abans d'agafar un taxi, la persona valora si li surt a compte. Aquest càlcul se sol fer a partir del sou per un dia de feina i el cost que ha de pagar per resoldre el desplaçament. Però a més d'establir aquesta relació també es mira l'excepcionalitat d'un dia: és a dir, millor no guanyar (o molt poc) un dia de treball que perdre la feina.

Així, quan el taxi és una opció més de mitjà de transport per arribar a la feina, si bé no la principal, és quan la relació sou de la feina – preu del desplaçament és prou satisfactòria. I aquestes condicions es donen quan el desplaçament en taxi és compartit amb altres companyes o companys de la feina de manera que el preu de desplaçament en taxi es divideix per tants viatgers com hi ha i quan el salari és prou elevat, com és el cas de jornades complertes (i millor amb hores extres) i en horari nocturn (quan es cobra el plus de nocturnitat).

“Y cuando ella no podía coger el coche o no encontrábamos a nadie que nos llegara cogíamos un taxi. Cogíamos un taxi entre dos o tres y lo pagábamos.(...) No sé si nos costaba unas mil doscientas o mil trescientas. Hombre, nos salía cuenta, porque a lo mejor éramos tres. ¿Entiendes? Y como hacíamos doce horas y era turno de noche y nos daban la nocturnidad y las horas extras de las horas que hacíamos... pues, quieras que no, algo te salía a cuenta” (Hermínia-E23:DB)

En altres casos l'ús del taxi era més esporàdic i responia a respostes molt puntuals com trobar-se amb la impossibilitat de poder arribar a la feina i sense tenir ja temps per establir estratègies alternatives al taxi. Aquestes situacions no es desencadenaven només a partir de fallar amb la persona amb qui desplaçar-se sinó també perquè l'autobús anava summament retardat. Enfront d'aquesta situació, no anar a treballar o anar-hi en taxi, algunes de les persones opten per la segona. En aquest cas, però, no serveixen els càlculs comparatius entre el jornal a rebre per un dia de treball i el cost monetari d'anar en taxi, sinó que s'opta per emprar excepcionalment aquest mitjà de transport per no perdre la feina. Però és clar que aquesta no és una estratègia que es pugui mantenir a llarg termini.

“Un día que llamé al temporal ese, diciendo que...que les llamara diciendo que no podía ir porque es que no tengo autobús y no me sale a cuenta coger un taxi cada dos por tres. Y bueno, ellos no lo aceptaron, dijeron que si estaba enferma vale, pero si es por no sé que del transporte, que...o sea, que no se podía justificar. O sea que tenía que ir como sea, aún cogiendo un taxi. Y tuve que coger el taxi, y aquel día sí que llegué a sólo dos o cinco minutos para entrar. Pero bueno, mira, eso así constantemente” (Vicky-E12:IC)

Una altra situació en que la persona pot recorre a l'ús del taxi és pels desplaçaments derivats de la mateixa feina, com ara reunions, visites a clients, etc. En aquests casos, les persones sense permís de conduir procuren de moure's per altres mitjans autònoms possibles. I l'opció del taxi la contemplan abans que haver de recórrer a estratègies dependents. Però també en aquests casos, l'ús del taxi no deixa de ser testimonial.

“O sigui, hi ha gent que sempre demana que algú l'acompanyi i jo en canvi prefereixo molt més ser independent. O sigui, si hi puc arribar ja hi arribo. Per exemple, a Ripollet que és molt complicat, doncs si hi vaig hi vaig amb taxi, però això potser són dos cops a l'any, no?” (Meritxell-E27:DA)

9.2.4. El desplaçament fent autostop

Aquesta és una estratègia molt poc comuna i la persona que recorre a ella ho fa perquè la distància entre el punt d'origen i el de destinació és molt elevada de manera que el fer-la a peu suposa una forta inversió en temps i l'opció d'anar en taxi no es contempla. Aquesta estratègia, a més de ser àrees sense cobertura de transport d'ús col·lectiu (**àrees C**) es realitza en municipis petits on la població es coneix i per tant el conductor i l'autostopista es coneixen. A més l'única experiència recollida en aquest àmbit l'ha realitzat un **immigrant**, els quals són els que recorren a les estratègies més extremes per tal de poder arribar al treball, tal com s'anirà posant de manifest al llarg d'aquest capítol.

“A veces cuando plegaba hacía autostop y me llevaban hasta Arbúcies. Autobús no hay (...) porque como Arbúcies es un pueblo pequeño y hay muchos inmigrantes que viven allí... Pues a veces si hacen autostop te recogen, tanto negros como blancos, porque saben que vives allí” (Tomàs-E25:IA)

Si bé l'experiència recollida en les entrevistes realitzades en aquest a recerca es va donar fora del sistema urbà de Sabadell (concretament en el trajecte Breda-Arbúcies, a la comarca de la Selva), experiències semblants han aparegut en els discursos pel que fa a alguns dels municipis del sistema urbà de Sabadell. També en aquest cas, es tracta d'un municipi petit, el de **Sant Llorenç Savall**, en que existeix l'hàbit d'aturar de recollir persones conegudes que esperen l'autobús per sortir del poble o casos de persones que realitzen autostop de manera més habitual pels seus desplaçaments. En aquest cas, també es tracta d'una comunitat local reduïda on els seus membres es coneixen tots i per tant possibilita, o almenys facilita, que es pugui comptar, encara que no sigui de manera habitual i generalitzada, amb l'autostop per poder garantir alguns desplaçaments.

9.2.5. Els desplaçaments a peu.

Dins de les estratègies autònomes per poder arribar a la feina es troben els desplaçaments a peu. En aquest apartat es parla dels desplaçaments a peu com a unimodalitat, és a dir, que tot el trajecte es fa caminant i no es combina amb cap altra mitjà de transport. El desplaçament a peu és el més universal de tots, no està subjecta a horaris i per tant, és plenament autònom. Això no vol dir que estigui absent de restriccions: el radi de desplaçament és limitat ja que, aproximadament, es poden recórrer cinc quilòmetres en una hora¹⁸; així mateix està subjecte a unes mínimes infraestructures que permetin un desplaçament segur: és el desplaçament, pel que fa a la velocitat punta, més lent i els seus usuaris són els més febles enfront possibles agressions per part d'altres persones o altres mitjans de transport (els quals són més ràpids i pesats).

Malgrat que és un mode de transport a l'abast del conjunt de la població, moltes persones no poden recórrer a ell per les restriccions abans esmenades i ha de recórrer a algun dels altres mitjans alternatius existents. De les persones

¹⁸ Vegeu el capítol 3.

entrevistades que, malgrat tot, van a peu a la feina se'n poden distingir dos grups pel que fa als motius de la seva elecció.

- **Caminar entre un ventall més ampli d'oferta.** Aquest grup es refereix a aquelles persones que elegeixen anar a peu d'entre una oferta més o menys variada de mitjans de transport per resoldre un recorregut determinat. Aquests usuaris són les persones que han de desplaçar-se en un radi proper a l'habitatge. Es tracta, per tant, d'entorns urbans on com a mínim és possible residir-hi i trobar feina. Aquesta situació es característica de les àrees centrals més multifuncionals i compactes (com són les àrees categoritzades com a **àrees A** en aquesta recerca). Es tracta de persones que fan la feina en un radi no excessivament allunyat del seu habitatge.

“Era aquí en el centro de Sabadell o sea que me iba andando, o en autobús si estaba muy cansada” (Helena-E1:DA)

En aquesta taula es recullen el temps de desplaçament voluntari a peu entre les persones que resideixen en les àrees més ben cobertes pel transport d'ús col·lectiu (àrees A) per anar al lloc de treball que tenien en el moment de realitzar l'entrevista.

TAULA 9.2. Temps de desplaçament a peu al treball de les persones entrevistades que compten amb alternatives per la seva realització

Persona entrevistada	Temps de desplaçament a peu
Encarna	Entre deu i quinze minuts
Helena	Entre vuit i deu minuts
Meritxell	Entre vuit i nou minuts
Conxita	Entre vuit i deu minuts
Natàlia	Uns quinze minuts

Quan les persones que poden escollir entre altres estratègies autònomes opten per fer el desplaçament caminant malgrat que suposi més d'un quart d'hora o vint minuts de camí, la finalitat d'anar a peu va més enllà que el simple desplaçament per compaginar-ho amb la funció de "passeig" i de manera puntual. Aquesta situació, si bé no apareix en la taula anterior ja que només es refereix a les feines actuals (les que feien en el moment de l'entrevista) o la darrera que havien fet anant a peu, sí que ha aparegut en els discursos pel que fa a feines anteriors.

"Algun cop també baixava a peu, perquè així ja era la manera d'aprofitar per caminar" (Meritxell-E27:DA)

De totes maneres, el llindar per sobre del qual ja no s'està disposat a caminar és canviant per a cada persona. Però per sobre de les preferències individuals de cadascú, els **immigrants** declaren haver caminar distàncies, en temps, superior als membres dels altres col·lectius analitzats tot afirmant que no era gaire estona. Per tant el llindar d'estona caminant voluntàriament és superior en el cas de les persones provinents d'altres països.

"No sé, es que a veces hay gente que dice: Uf, media hora es mucho. Y miras y media hora no es tanto. Mira, en mi país es normal porque para ir a coger el autobús tienes que caminar diez o quince minutos... Y a veces no es cómodo coger el autobús y vas más rápido andando" (Natàlia-E26:IA)

En ocasions també és difícil d'establir el llindar entre els desplaçaments realitzats a peu voluntàriament o els fets per obligació. Així, també en els discursos dels **immigrants**, en aquest cas de les àrees mitjanament cobertes pel transport d'ús col·lectiu (**àrees B**), apareixen situacions en que probablement es podria recórrer a l'ús de l'autobús però amb transbordaments. En aquest cas, les persones opten per fer caminades entorn de la mitja hora amb la percepció que no són desplaçaments gaire llargs (en la percepció dels membres dels altres col·lectius aquesta mateixa distància ja es considera llarga) sense saber si realment existeix alguna combinació possible amb transport d'ús col·lectius, els horaris d'aquest i l'estona que es necessitaria per poder fer el trajecte.

“En autobús no, porque creo que no hay” (Carla-E29:IB)

- **Obligats i obligades a caminar.** Aquest segon grup es refereix a aquelles persones que no tenen cap altra alternativa de mitjà de transport que els permeti solucionar les seves necessitats de desplaçament a la feina. En aquests casos es tracta de situacions en que manca una oferta de transport d'ús col·lectiu adient a les seves necessitats i a més no disposen de recursos i relacions familiars i socials que els permeti establir estratègies dependents¹⁹.

La manca d'oferta de transport d'ús col·lectiu que s'amolli a les necessitats laborals de les persones és la característica més comú de les àrees més perifèriques i amb una cobertura d'aquest tipus de transport més deficient (**les àrees C**). No obstant, més enllà de l'oferta de transport d'ús col·lectiu, no tots els desplaçaments en aquestes àrees han d'obtenir el qualificatiu d'obligats ja que si existeix un nucli urbà tradicional amb una certa multifuncionalitat, hi haurà desplaçaments laborals que podran cobrir-se a peu sent aquest el millor dels mitjans de transport possible. Pel que fa a les altres àrees urbanes (**àrees A i B**), també pot haver-hi situacions en que no existeix alternativa al caminar a la realització del trajecte. Aquests casos es donen en determinats horaris en que les línies dels mitjans de transport d'ús col·lectiu encara no funcionen o bé que per a la realització de determinats trajectes amb origen en una àrea mitjanament coberta (àrea B) no existeix la possibilitat de realitzar-ho en transport d'ús col·lectiu tot i les dificultats per poder distingir amb claredat el llindar entre l'obligatorietat i l'acció voluntària.

Però aquí només es fa referència al caràcter obligat del desplaçament a peu. Aquest caràcter obligat i que sigui l'única forma factible de desplaçar-se limita el territori on treballar a les persones captives pel seu entorn²⁰.

¹⁹ Vegeu l'apartat 9.2.2.

²⁰ Sobre aquest aspecte s'aprofundeix en el subcapítol 10.2.

“y sal a las seis de la mañana de tu casa y tira pa lante, toda la carretera pa bajo. (...)Claro, tenía que ir porque sino... hay épocas que no hay mucho trabajo y si encuentras uno tampoco no tienes ganas de desperdiciarlo, y tienes que ir, quieras o no...” (Susanna-E20:JC)

Tal com s’ha esmentat anteriorment es donen situacions en que és obligatori el desplaçament a peu independentment de l’àrea urbana on es realitzi el desplaçament. Aquest cas seria quan l’anada a la feina es realitza en horari de matinada en que ni tan sols no circulen els autobusos urbans. Així, un desplaçament caminant entre les quatre i dos quarts de cinc de la matinada una persona tota sola (sobretot quan es dona), és percebut com una activitat que comporta un cert risc²¹. Aleshores l’estratègia per disminuir la percepció de risc és compartir el trajecte a peu amb alguna persona amb la que treballi. Aquesta estratègia és perfectament factible en casos de negocis familiars en que més d’un membre hi està involucrat. Però quan una de les dues persones deixa de fer aquest recorregut l’estratègia de desplaçament de la persona que no té el treball canvia.

“(Per anar al mercat a les quatre i quart) Anàvem les dues juntes (amb la seva mare). Llavors era molt diferent, perquè ja no vas sol, vas amb una persona i no et dona tanta por, no? Dius, bé, almenys ja som dos! (...) ara la ve a buscar la meva tieta (amb cotxe)” (Encarna-E8:JA)

A diferència del cas en que el caminar és una activitat voluntària i per tant aquests tipus de desplaçament tenen una limitació horària a l’entorn d’un quart d’hora o vint minuts, en aquest cas el límit temporal pel qual una persona està disposada a caminar, així com a la franja horària en que ho fa és molt més ampli. I qui protagonitza aquesta situació són les **done**s (com a categoria transversal de tots els col·lectius) i els **immigrants**. En la taula 9.3. es veuen els temps de desplaçament i l’arc horari en que les persones obligades a caminar l’han de realitzar.

²¹ Vegeu el capítol 8.

TAULA 9.3. Temps de desplaçament a peu al treball de les persones entrevistades que no compten amb alternatives per la seva realització

Persona entrevistada	Temps de desplaçament a peu ²²	Franja horària ²³
Verònica-19:JC	trenta minuts	de 14:00 h a 14:30 h
Susana-E20:JC	quaranta-cinc minuts	de 6:10h a 6:55 h i de 15:00 h a 15:45 h
Alba-E13:DC	de vint a trenta minuts ²⁴	de 14:10 h a 14:30 i de 21:30 a 22:00 h
Eulàlia-E15:DB	vint minuts	de 19:10 h a 19:30 h
Laura-E6:JC	De quinze a vint minuts	De 8:40 h a 9:00 h
Encarna-E8:JA ²⁵	entre deu i quinze minuts	de 04:15 h a 04:30 h
Vicky-E12:IC	entre trenta i trenta-cinc minuts	de 13:25 h a 14:00 i de 22:00 h a 22:35 h
Houda-E14:IC	entre vint i vint-i-cinc minuts	De 09:05 h a 09:30 h
Tomàs-E25:IA	dues hores i quart ²⁶	De 06:30 h a 08:45 h ²⁷

Així, els desplaçaments de les persones obligades a caminar tenen un recorregut màxim força elevat (si bé en un cas d'una feina anterior amb només tres minuts es resolia el recorregut). Dins de l'àrea d'estudi el màxim temps de desplaçament són quaranta-cinc minuts (en el municipi de Polinyà) mentre que a fora d'aquest àmbit hi ha una experiència de recorregut de dues hores i quarts. Per tant, en una

²² Es refereix al temps màxim emprat en desplaçaments quotidians al treball realitzats al llarg de la vida laboral de les persones entrevistades.

²³ Es refereix a les franges horàries en que s'efectuaven els desplaçaments laborals

²⁴ L'oscil·lació de minuts depèn del trajecte si és anada o tornada (baixada en el primer cas i pujada en el segon) i de la pressa de la persona entrevistada.

²⁵ Aquest cas es troba tant en la TAULA anterior com en aquest perquè en el trajecte d'anada no hi havia alternativa d'estratègia autònoma degut a l'hora mentre que a la tornada sí que n'hi havia ja que el servei d'autobusos urbans ja estava en funcionament.

²⁶ Aquest temps ha estat calculat per l'entrevistador-investigador a partir de la informació obtinguda en l'entrevista. S'ha calculat que una persona pot recórrer dotze quilòmetres, anant a cinc km/hora, en dues hores i quart. Quan la persona entrevistada realitzava aquest recorregut no residia en el sistema urbà de Sabadell, sinó en el municipi de Breda.

²⁷ L'hora s'ha calculat a partir de l'afirmació en l'entrevista que la persona no tenia un horari rígid d'entrada però que de totes maneres sempre arribava a la feina abans de les nou del matí.

situació d'obligatorietat de desplaçament a peu, el temps que s'està disposat a caminar per arribar al treball és més alt que en el cas del desplaçament a peu escollit voluntàriament.

Cal tenir present que el mitjà de transport emprat per resoldre el desplaçament quotidià a la feina no té un caràcter estàtic sinó que és canviant. És a dir, aquestes persones, quan tenen els recursos familiars o socials per desplaçar-se amb un mitjà alternatiu al caminar abandonen, encara que sigui puntualment, l'anar a peu. Pot tractar-se d'un desplaçament determinat al dia, d'un període de temps o, simplement, de moments puntuals en que poden evitar el caminar, com exemple en dies de mal temps. Però en tot cas, són desplaçaments que un cop descartades altres alternatives, les persones entrevistades assumeixen la viabilitat d'efectuar el desplaçament a peu.

“Cuando iba de mañana me llevaba una compañera e iba con ella. (...) Y cuando iba de tarde, pues me iba yo andando” (Verònica-19:JC)

“ Hombre, si es la hora de plegar y veo que está haciendo un temporal, sí, le digo a alguien que me lleve. Le digo: oye, acércame. Mira el día que hace y voy andando...” (Susana-E20:JC)

9.2.6. Els desplaçaments en bicicleta

L'ús de la bicicleta com a únic mitjà de transport per desplaçaments laborals queda limitat a poques ocasions i majoritàriament a les àrees centrals de la ciutat, on la morfologia urbana i les distàncies a recórrer fan de la bicicleta un vehicle competitiu.

Majoritàriament en fa ús les persones **joves** (d'ambdós sexes) i **immigrants** i es tracta de realitzar recorreguts de curta durada per Sabadell a l'entorn dels deu minuts. Per tant es tracta de desplaçaments per les àrees urbanes centrals (**àrees A**). En aquestes situacions, l'ús de la bicicleta suposa ampliar el ventall de

possibilitats d'oferta per poder realitzar el desplaçament. El fet que la bicicleta sigui usada sobretot a l'interior de la ciutat compacta, significa que les persones, a més, poden resoldre les seves necessitats anant a peu o bé en autobús. L'elecció d'anar a la feina d'una o altra manera dependrà de cada situació: el cansament del moment, les condicions climatològiques (en dies de pluja s'opta per realitzar el desplaçament caminant o en autobús però no en bicicleta), la pressa...

“Vaig a peu a treballar i si em fa molta mandra amb bicicleta” (Conxita-E5:DA)

“A veces andando, a veces con bicicleta” (Natàlia-E26:IA)

De tota manera, en un discurs també apareix la bicicleta com a vehicle avantatjós, malgrat els inconvenients, en alguns recorreguts de més durada i sobretot més conflictius tant pel que fa al desnivell com per l'entorn urbà, en que es tractava d'un desplaçament entre l'àrea central de Sabadell i un barri perifèric com Torre-romeu, separat de la trama urbana de la resta de la ciutat per un espai fluvial periurbà. Però en horaris nocturns (com ara en feines en bars nocturns) les alternatives a la bicicleta eren caminar o anar en taxi.

Així mateix la percepció de la bicicleta com a recurs per poder resoldre les necessitats de desplaçament laboral és present en molts dels discursos de les persones **immigrants** malgrat que aquest mitjà no sigui pràcticament utilitzat per les persones entrevistades d'aquest col·lectiu. El que sí que apareix, però, en els discursos dels immigrants és aquesta percepció de la bicicleta com a recurs i al mateix temps l'existència d'amics o familiars de les persones entrevistades que la fan o l'han feta servir per poder arribar al treball. En el cas dels immigrants, la bicicleta va més enllà de l'àrea central i compacta la ciutat i s'empra per poder accedir a les àrees suburbanes, on no existeix l'oferta de transport d'ús col·lectiu, malgrat les condicions orogràfiques i de trànsit adverses.

“Yo tengo bicicleta y antes de tener el coche mi marido iba al trabajo en bicicleta (...) Era mejor la bicicleta porque el autobús no pasa cerca de su empresa (...) estaba cuarenta minutos” (Paula-B28:IB)

9.3. Les estratègies depenents

En aquest apartat s'analitzen les estratègies per arribar a la feina consistents en fer un ús del vehicle privat. Com s'ha posat de manifest anteriorment²⁸, el fet que les persones no tinguin el permís de conduir no significa que no tinguin les habilitats suficients per fer-ho i que, de fet, ho facin. Així, ara s'analitzaran aquelles estratègies depenents consistents en que una tercera persona acompanya al sense permís en un mitjà de transport d'ús privat (que en els discursos de les persones entrevistades sempre s'ha tractat del cotxe) i aquelles estratègies en que la persona “sense permís” és la conductora del vehicle.

En aquesta darrera situació només s'hi troben les persones **immigrants**, que es veuen abocades a haver de conduir un cotxe malgrat el risc de ser sancionat que comporta. En aquest sentit els immigrants s'arrisquen a treballar de franc una temporada ja que l'elevat preu de la multa fa que calgui diversos dies de feina per poder-la pagar. Però, és un risc que s'accepta com un tribut que de tant en tant cal pagar.

“Cuando veo la policía tengo un miedo terrible. Aquí las multas son muy caras y trabajamos sin dinero, no?” (Paula-B28:IB)

Ja s'ha vist en el capítol anterior²⁹ que pels membres d'aquest col·lectiu, el vehicle privat és una eina essencial pel desenvolupament de la seva vida quotidiana, i en especial, per a la seva vida laboral al mateix temps que es percep com un potent instrument d'inserció en la societat d'acollida. Però, a més d'aquesta necessitat, compartida pels membres dels altres col·lectius analitzats,

²⁸ Vegeu els capítols 7 i 8.

²⁹ Vegeu el capítol 8.

els immigrants reuneixen unes característiques específiques que fan que vagin en automòbil com a conductors.

La primera és que totes les persones que han optat per conduir malgrat no tenir el permís necessari per fer-ho en el país d'acollida és que tenen les habilitats i aptituds demostrades en els seus països d'origen³⁰. Així tots aquests "sense permís" ho són en territori espanyol, però no en els seus llocs de procedència ja que tenen carnet de conduir d'aquests indrets.

La segona és la dificultat d'establir estratègies depenents anant com acompanyants. A diferència dels membres dels altres col·lectius, els immigrants no poden establir estratègies depenents amb companys de feina a no ser que siguin del mateix país. En aquest sentit, els membres d'aquest col·lectiu, i especialment aquelles persones que són negres o magribins, perceben el racisme³¹ a que estan sotmesos per part de la societat d'acollida.

"Un día que llovió, pues un chico de Terrassa, que iba conmigo, al mediodía me dijo: oye que no me voy a casa. Que me voy a no sé que... Era mentida y desde aquel día decidí buscar un coche" (Tomàs-E25:IA)

"Pues, mira, dicen que tienen mucha prisa, que no pueden llegar hasta donde estás tú... Y mira que es el mismo camino, pero mira, yo tampoco puedo, o sea, obligar a las personas si no me quiere llevar. Porque no quieres, pero si es el mismo camino, de ir a Sabadell. En vez de coger ahí atrás, puedes coger el mismo camino, a mi me dejas aquí en la carretera al lado de mi casa. Es el mismo camino que para ir a Sabadell, es lo mismo. Pero no! Es que tarda mucho, es que yo prefiero ir por ahí detrás, bueno, tampoco le voy a decir: oye, ¿porque esto que lo otro, no? si no puede ya está, no pasa nada" (Vicky-E12:IC)

És per això, que els membres d'aquest col·lectiu només poden comptar com a xarxa personal que els ha de permetre resoldre certs desplaçaments quan no

³⁰ No tots els immigrants tenen el permís de conduir del seu país d'origen. En aquests casos aquestes persones si van en cotxe sempre ho fan com acompanyant. De la resta d'immigrants, dels que sí que posseeixen el permís de conduir del país d'origen, majoritàriament van en cotxe com a conductors si bé en alguns casos no ho fan degut al risc que suposa ser multats sense tenir el carnet legal.

³¹ Al llarg de les entrevistes han anat sorgint més percepcions sobre el racisme que pateixen els immigrants en diferents àmbits de la vida quotidiana però no s'analitza per no ser objecte d'aquesta recerca.

sigui possible fer-ho mitjançant estratègies autònomes amb persones (companys o familiars) del mateix indret d'origen, independentment que no es coneguessin amb anterioritat d'haver arribat a Europa.

“Siempre me he espabilado yo, los amigos de mi marido, o sea, llamándoles “Oye, qué horario tenéis; ¿os va bien de venir a buscarme? Sí o no, a ver es importante...yo que sé (...) Yo tengo un conocido aquí porque son de Senegal, los amigos, los que están aquí son de Senegal. Pero casi los otros, que somos todos africanos, cuando nos vemos ya, enseguida nos, bueno, nos podemos encontrar, sí o no, para no sentirnos solos, encontrarte con este..., no? Vamos haciéndonos poco a poco amigos hasta ya a tener una confianza y todo eso. Y muy bien” (Vicky-E12:IC)

Del conjunt de situacions i estratègies depenents que estableixen els membres dels tres col·lectius analitzats poden distingir-se dos grans grups: aquelles persones que no tenen cap alternativa per poder realitzar el desplaçament en un mitjà de transport d'ús col·lectiu i les persones que disposen d'oferta de transport d'ús col·lectiu per poder arribar o sortir del treball.

Pel que fa a les persones que **no disposen d'oferta de transport d'ús col·lectiu**, majoritàriament, es tracta de persones que fan feina a polígons industrials localitzats a les perifèries urbanes de l'àrea metropolitana, els quals no disposen d'oferta de transport d'ús col·lectiu des dels respectius llocs d'origen. En aquest grup encara poden distingir-se:

- ❖ **desplaçaments a distància.** Són aquelles situacions en que no queda més remei de fer-se acompanyar ja que la distància a superar és tan gran que és impossible fer-la amb mitjans de transport somàtics
- ❖ **desplaçaments de proximitat.** Són aquelles situacions en que, tot i trobar-se en una distància relativament allunyada per fer-la caminant, en ocasions si no es troba a ningú per fer-se acompanyar acaba recorrent-se a peu

En aquest grup es troben es produeix, en ocasions, una situació que resulta en certa manera paradoxal i que les persones entrevistades Aquesta situació és la

referent a les dificultats que troben per poder establir una estratègia per poder arribar a la feina mentre que l'empresa on treballen disposa d'un servei d'autobús per la seva mà d'obra. Però l'ús d'aquests autobusos està subjecte a una sèrie de requisits. El primer, està limitat a un recorregut concret manera que relliga unes poblacions determinades amb l'empresa.

“Pero bueno, que las empresas tampoco se preocupan mucho. Hay algunas que tienen un autobús pero por Polinyà no pasan. En la empresa que estuve tres meses la empresa tenía autobús pero iba a Santa Perpètua y a la Llagosta” (Susanna-E20:JC)

El segon requisit és que només poden utilitzar-lo les persones que van entrar a l'empresa en el contracte quan es recollia el dret a poder utilitzar l'autobús d'empresa (eren temps que, segons la percepció de les persones entrevistades) era més difícil anar a la feina perquè la gent no tenia tants cotxes. No obstant, les persones que van començar a treballar quan ja no tenien aquest dret poden desplaçar-se en l'autobús d'empresa sempre i quan hi hagi places lliures. I finalment, en altres ocasions poden acollir-se els treballadors en plantilla però no aquelles persones contractades en caràcter temporal per mitjà d'una ETT.

“Y solo llevaban a la gente que estaba por empresa. Los que estaban por ETT no” (Susanna-E20:JC)

Davant d'aquesta situació es responsabilitza a l'empresa i als representants sindicals per no posar remei a aquesta situació de desigualtat.

“A vegades, no es creen enveges perquè ells tampoc tenen la culpa. Això és una cosa de l'empresa, no? Amb la gent que puja, tampoc. De vegades dius "joder" aquests en tenen i joestic aquí a Sabadell, queestic més a prop que ells, i a mi no me'l posen! Estic molt més a prop i a mi no em donen cap oportunitat per anar-hi sense dependre de ningú tampoc! O sigui, l'única que me'n dóna és el cotxe! I ja està! Ells no me'l posaran el cotxe tampoc. És que és això, dius...jo! Uns sí i els altres no. Doncs no hauria de ser així. Perquè si passa per Montcada, per què no pot passar per Sabadell? Si després passa per Mollet també, saps? Que dius, estem aquí apartats o alguna cosa, i què va, estem molt més al costat que ells! Estem a un quart d'hora que amb autobús seria res! Però bé... no, o sigui, enveges d'aquest tipus de... problemes amb la gent d'allà cap perquè no..., o

sigui, ells no tenen la culpa, més aviat serien els..., jo què sé... els dels sindicats i aquestes coses" (Encarna-E8:JA)

El grup de persones que, sempre o en algun moment del dia, recorre a **estratègies depenents tot i poder resoldre el seu desplaçament amb transport d'ús col·lectiu**, amb més o menys rapidesa, és molt heterogeni pel que fa a la localització del lloc de residència ja que en aquesta estratègia han aparegut en les tres tipologies urbanes establertes en aquesta recerca. En canvi, les persones que fan ús d'aquesta estratègia solen ser **dones**.

9.3.1. Els desplaçaments sense alternativa amb transport d'ús col·lectiu

Com ja s'ha esmentat anteriorment, en aquest grup es poden distingir dos grups. El primer grup el componen aquelles persones que han de realitzar recorreguts suficientment llargs com perquè no puguin resoldre's anant a peu i que depenent tant de l'oferta en origen com sobretot en destinació (en moltes ocasions es tracta de feines localitzades a polígons industrials localitzats a les perifèries urbanes sense oferta de transport d'ús col·lectiu). El segon està compost per les persones que poden resoldre les necessitats de desplaçament a peu, malgrat la llarga distància que en ocasions representa, però que tampoc no poden comptar amb l'oferta del transport d'ús col·lectiu.

- **Desplaçaments a distància.** La necessitat d'establir estratègies depenents per a les persones que treballen a una distància que no els permet el desplaçament a peu o en bicicleta pot venir donada perquè no existeixi cap alternativa al vehicle privat per poder arribar a la feina o bé perquè l'oferta de transport d'ús col·lectiu és insuficient perquè la franja horària de servei no permet que la persona pugui utilitzar-lo en el seu desplaçament a o des de la feina. Això vol dir que probablement un dels dos trajectes, el d'entrada o bé el de sortida (dependrà que el torn sigui de matí o bé de tarda) la persona no disposarà de cap mitjà de transport d'ús col·lectiu per resoldre el seu desplaçament. I és en aquest moment en que la persona no pot establir l'estratègia de desplaçament

autònomament que haurà de recórrer a altres mecanismes que li permetin resoldre les seves necessitats de desplaçament.

“Empezaba a las diez, plegaba a las dos y luego de cinco a nueve que a las nueve sí que me venía a buscar mi hermano (...) porque entre semana el último autobús sale a las nueve menos veinte” (Susanna-E20:JC)

“Feia algun viatge amb autobús i algun em venien a buscar. Com que també plegava tard a quarts de deu, jo feia tardes. Plegava allà a les deu o així o em venien a buscar o pujàvem algun conegut que pugés o així” (Alba-E13:DC)

Majoritàriament, les persones entrevistades que es troben en aquesta situació, i que no van amb cotxe com a conductores, recorren en primera instància a persones del seu entorn urbà, amics, veïns, etc. que treballen a la mateixa empresa per poder-se fer acompanyar a la feina de manera habitual. Això significa que la persona que ha de recórrer a l'estratègia depenent no ha de fer cap altra desplaçament, ni amb un mitjà somàtic ni exosomàtic per trobar-se amb la persona que l'ha d'acompanyar. Així mateix, la persona que disposa de permís de conduir i de vehicle propi en moltes ocasions porta a més d'un company o companya fins a la feina.

“No, m'espero a la porta. És molt d'hora i la noia em va dir que em passava a buscar. Igualment viu al costat de la meua casa. I dos minuts i ja estic al cotxe perquè no triga més ella. I anem a Mollet primer. I allà recollim a dues persones més de la feina, unes dones grans que tampoc tenen el carnet. I a Mollet hi arribem... a les cinc i deu ja estem allà i després a Martorelles i ja fins a les sis menys vint que comencem a treballar” (Encarna-E8:JA)³²

“A las cinco y media (...) Siempre quedamos en la Caja, en la "Caja de Sabadell", en la puerta. Ahí quedamos siempre en coche allí” (Vicky-E12:IC)

Però en ocasions, l'estratègia establerta per poder arribar a la feina amb alguna persona de l'entorn proper i que també entri a treballar a la mateixa empresa i a la mateixa hora falla (per baixa mèdica, per necessitats de fer alguna gestió, per

³² En aquest concret, per anar de Sabadell a Martorelles es necessita fer transbordament de tren a Barcelona-Sants. El més d'hora que es pot arribar a l'estació de Mollet-St.Fost és amb una hora i quart aproximadament. Aquesta opció no té en compte la possibilitat de fer transbordament a Moncada i Reixach.

haver-se adormit...). Aleshores cal recórrer a altres persones per poder arribar a l'hora al lloc de treball. Primerament, pot provar-se de trobar a alguna persona que també hi vagi a la mateixa hora a la feina. Però a vegades ja no és de l'entorn urbà més proper i significa que cal desplaçar-se prèviament per poder trobar-se amb la persona amb qui compartir el vehicle.

“Sí, hay compañeras de aquí, de Badia, que...-bueno, ahora hemos tenido la mala pata que la han operado de la pierna- y entonces pues me iba con ella. Nosotros trabajamos en equipos de cuatro mujeres y estaba en mi equipo, y entonces me iba bien porque me iba y me venía con ella. O sea, me iba estupendo. Y ahora, eso, pues cojo el autobús hasta Barberà, y en Barberà me recoge otra compañera que vive allí. Y luego para volver, pues si viene el novio de la otra chica pues con la otra, o... Eso ya se ve cada día, depende” (Juani-E24:JB)

Amb tot, a vegades no és possible poder solucionar els problemes puntuals que sorgeixen per algunes de les incidències abans esmentades en l'entorn dels companys i companyes de feina. Aleshores, el recurs és la família. Algun dels pares o dels germans en primera instància, si qui ha de fer el desplaçament és jove, és la solució per poder continuar arribant a la feina.

“Quan s'adormia l'home aquest, perquè a vegades s'adormia i llavors no li donava temps de venir a buscar-me, em trucava i em deia, ara vinc a buscar-te! Però, és clar, eren les cinc i mitja, potser. El meu pare s'aixecava, em portava i tornava a casa” (Encarna-E8:JA)

En altres ocasions, però, el recurs per poder arribar a la feina sempre ha passat, entre les persones joves entrevistades, per algun familiar. Quan això succeeix és en situacions de feines temporals, de curta durada, i la família és qui assumeix principalment els desplaçaments que cal fer per acompanyar al jove o la jove fins a la feina o per anar a buscar-los. A vegades, el lloc de treball del pare o mare coincideix amb el del fill però això no significa que forçosament així de coincidir l'horari de feina.

“Sí, el meu pare o la meva mare. Un dels dos. Si coincidía amb el meu pare perfecte perquè entràvem els dos a la mateixa hora. I si no, havia de vindre la

meva mare o el meu pare per acompanyar-me. Ho tenia a deu minuts de casa però depenia d'ells totalment” (Maribel-E3:JB)

“Bueno, a vegades... molts dies si que venia el meu germà o els meus pares o els amics...depenent de...O sigui que si veien que aquell dia sortiria a les 12 doncs clar...trucava i deia "S.O.S.". Era un "putada" perquè clar, que em vinguessin a buscar a Barcelona...(…) Ja t'ho fas això de trobar algú, d'investigar qui em pot apropar no sé qué...o que et planifica per això de no cansar a la mateixa persona i ...bueno...(Riure) és com si un tingués quatre nòvies totes a repartir-se a la setmana, doncs això "Tu et toca a tu, a tu, a tu, i aquest divendres ja m'espavilo o "algo" així” (Ernest-E9:JB)

En algunes ocasions, malgrat ser una feina de curta durada, com les estratègies per poder arribar a la feina no només afecten a la persona que treballa sinó al conjunt de l'entorn familiar, la decisió de si finalment s'accepta aquella oferta de treball és valorada pel conjunt de persones implicades: l'acompanyada i l'acompanyant. Tot i així, en ocasions poder combinar les necessitats de desplaçaments de la persona que treballa amb les necessitats de la persona que exerceix de “xofer” requereix un nivell d'esforç i adaptabilitat importants per part de les dues parts.

“I llavorens, imagina't com ens ho fèiem. Ens ho muntàvem que em venia a buscar, jo feia torn de nit, em venia a buscar al dematí, aparcava al pàrking del Taulí i jo dormia allà mentre ell anava a fer la recuperació (...) perquè després d'una nit de treballar t'adorms (...) El dia abans m'hi acompanyava. Per tant eren... van ser el doble de volts (...)Baixava, tornava, i llavorens l'endemà sí que era un viatge aprofitat. Però el dia abans no. Clar, jo vaig dir això (d'agafar la feina) perquè era el mes d'agost, no tenien ningú acostumats a fer nit i... jo havia fet nits, i total, ja conexia la feina i ho vaig fer. Aviam! Eren uns diners que...Ens ho vem plantejar entre tots dos, no? de fer-ho o no fer-ho” (Alba-E13:DC)

En aquestes situacions en que l'estratègia de la persona passa per l'entorn familiar per poder anar i/o tornar de la feina és quan en segona instància es cerca alguna persona del treball, generalment el cap quan es tracta d'empreses petites que acompanyi al treballador o treballadora a casa. Evidentment, aquestes situacions es donen esporàdicament i només són un recurs extrem de la persona que ho sol·licita.

“Estuve trabajando en Sabadell y alguna vez que mi hermano no me ha podido venir a buscar por la noche me ha traído el jefe a casa. Que lo hacía, aquello de mala gana o lo hacía ...Me decía, bueno va, te llevo yo y venga, no pasa nada, pero tampoco le apetecía venir hasta Polinyà cuando él vivía en Sabadell, pero bueno, por no dejarme ahí tirada me decía: ya te llevo yo” (Susana-E20:JC)

“És que també el jefe era de Sabadell, però com venien de tant en tant, no...I a vegades també em portava ell” (Ernest-E9:JB)

Encara dins del grup de persones que treballen a una distància que els és impossible superar-la a peu es troben les situacions puntuals en que és necessari establir una estratègia depenent, encara que la persona habitualment pugui resoldre les seves necessitats de desplaçament per mitjà de transport d'ús col·lectiu. Aquests casos són quan la feina s'allarga més de l'hora habitual, com per exemple el cas d'alguna reunió o bé de desplaçaments per feina com poden ser visites a clients fora del lloc de treball. En aquests casos cal establir estratègies puntuals, que poden repetir-se periòdicament en el temps, de fer-se acompanyar a l'indret necessari segons quina hora sigui.

“I per exemple a les nits que tenim reunió de l'equip directiu d'entitats, tinc sort que hi ha un que em porta que viu a l'Ametlla del Vallès, i no és que li agafi molt a prop però també és una casualitat que a l'equip directiu som, diguem, els inútils de la casa perquè em sembla que només un té carnet i cotxe, la resta no té carnet ni cotxe. I aleshores tothom ja entén això i el pobre que té carnet i cotxe és el taxista, i ja ens fa la ruta...” (Ernest-E9:JB)

Les estratègies que s'estableixen per anar a visitar clients són diverses. Quan és possible, el desplaçament es realitza en mitjans de transport d'ús col·lectiu i si és impossible o summament difícil ho ha de fer una altra persona. Però aquesta no és una solució satisfactòria del tot. En tot cas, la dificultat de desplaçament es resol en la mesura dels possibles a través de les noves comunicacions tecnològiques.

“El més difícil va ser anar a veure un client que estava a Santa Perpètua. Per anar-hi havia d'anar fins a Sabadell i agafar l'autobús fins a Santa Perpètua i des d'allà arribar a Sabadell i tornar cap a Rubí. Si algun cop s'ha d'anar molt lluny hi va algun altre company que tingui cotxe (...) Ell va allà i li diuen una cosa i potser no entén molt bé el que vol el client perquè no sap exactament el que pot fer.

Això també pot perjudicar una mica l'empresa, però ens comuniquem molt via e-mail o telèfon" (Enric-E2:JA)

• **Desplaçaments de proximitat.** El segon gran grup de persones que recorren a estratègies autònomes és, com s'ha esmentat anteriorment, aquell que té localitzat el centre de treball a una distància més o menys abastable a peu però que per l'estona de desplaçament, per l'hora d'haver de fer el recorregut, pel cansament acumulat després de la jornada laboral, entre altres motius cerquen mitjans alternatius al caminar. En aquesta situació es troben sobretot **dones** (pertanyents a tots els tres col·lectius analitzats) que resideixen en una àrea amb baixa cobertura de transport d'ús col·lectiu (**àrea C**) i que fa feina en el mateix municipi, i més en concret en algun dels polígons industrials de la mateixa població. Per tant, en aquestes situacions, les persones van amb cotxe quan s'escau que l'horari coincideix amb algun familiar o conegut que resideix a prop i fa el mateix recorregut. Si això no és possible, fan el desplaçament a peu, que és la manera de moure's que, en definitiva, els dóna autonomia. Aquest grup, que combina els mitjans somàtics amb el vehicle privat, està format per les persones analitzades en el subapartat anterior³³.

"Hi vaig a peu o si coincideix que hi ha el meu marit per aquí i també va a treballar doncs m'hi porta, o la veïna que també treballa allà, o... Aquí tinc l'avantatge que si vull anar a peu hi puc anar a peu" (Alba-E13:DC)

En aquesta situació, igual que en el primer grup analitzat, s'intenta aprofitar el viatge al treball d'algun conegut que resideixi a prop i que vagi al mateix lloc de treball i a la mateixa hora. De tota manera, aquesta és una estratègia que les persones entrevistades no la veuen com a cosa segura del tot ja que a vegades la persona falla. En aquestes ocasions, a diferència de les persones que no poden arribar als seus centres de treball a peu degut a la distància, el desplaçament al lloc de treball es fa caminant, tot i que es vagi molt just de temps.

³³ Vegeu l'apartat 9.2.5.

“Pero muchas veces a lo mejor el marido se tenía que llevar el coche y ya no podía llevarlo...o tenía que llevar a más gente. Entonces a mi no me podía llevar y entonces me iba andando” (Verònica-19:JC)

Lo que pasa es que es eso, tu confías en esa persona pero claro, esa persona un día puede ser que se ponga mala y a lo mejor si está mala no está para llamar por teléfono para decirte: oye que no, que no voy. Depende como esté... Y claro, tu a lo mejor has quedado a menos diez o a la hora justa para llegar allí con el coche y ves que te esperas hasta menos cinco, para ver si se a dormido o algo... pero luego, ¿como llevo yo a la fábrica? (...) Pues (tenía que) ir pa la fábrica deprisa, (...) corriendo” (Susana-E20:JC)

El mateix que s’acaba de descriure passa quan la dona “sense permís” no requereix el marit perquè l’acompanyi ja que ella mateixa condueix habitualment l’automòbil. En el cas de les **dones immigrants** el primer usuari de l’automòbil és el marit (que en ocasions aquest tampoc no té el permís de conduir) de manera que la dona només pot emprar el cotxe quan l’home no l’ha de menester³⁴.

Sinó es recorre a cap conegut que faci feina a la mateixa empresa i en canvi s’estableix l’estratègia (com acompanyant) en l’entorn familiar, les característiques del desplaçament són les mateixes que les exposades fins ara. Sempre que es pot s’acompanya a la persona fins al treball però si, pel motiu que sigui, això no és possible aleshores el trajecte es fa a peu.

“Els matins, normalment, hi anava amb la meva cosina que treballa a l’empresa del costat i com que també entrava a les nou... Quedàvem a un punt i ella em passava a recollir. Algun cop que ella no podia, perquè abans havia d’anar a fer algun encàrrec, hi anava a peu i estava un quart o vint minuts. I al migdia em venia a buscar el meu pare, perquè ell també plegava a la una i passava i em recollia. (...) Normalment es passava per allà a un quart de dues, perquè ell plegava a la una en punt i després era el temps de venir fins al polígon” (Laura-E6:JC)

Però si s’havia de prioritzar algun trajecte i fer ús de les estratègies de l’entorn familiar, és a les hores extremes d’entrada de torn de matí o bé de sortida del torn de tarda. Així, en algunes ocasions les persones entrevistades, sobretot si és lluny el lloc de treball es fa un viatge acompanyat i l’altre a peu (el de les hores

³⁴ El repartiment desigual del vehicle privat en l’esfera domèstica es tracta en l’apartat 8.1.2.

centrals del dia). Es tracta de recorreguts en moltes ocasions de caràcter més suburbà, sobretot de nit i amb manca d'il·luminació, ingrats en determinades condicions meteorològiques i amb percepció de risc.

“A las seis (me acompañaba mi marido). Y entonces a las dos, me venía andando” (Verònica-19:JC)

“Normalment alhora de plegar sempre hi ha gent que col·loquem en cotxes i baixem en cotxes” (Alba-E13:DC)

“Mi marido iba a buscarme por la noche (plegava a les 0:30 hores)” (Houda-E14:IC)

9.3.2. Els desplaçaments amb alternativa amb transport d'ús col·lectiu

Aquest grup, tal com s'ha esmentat anteriorment, el componen aquelles persones que opten per realitzar els desplaçaments a la feina (en la seva totalitat o només en alguns casos) recorrent a estratègies depenents tot i disposar de suficient oferta de transport d'ús col·lectiu per poder resoldre les necessitats de desplaçament. En alguns casos, a més, aquest desplaçament també pot realitzar-se a peu pel que el ventall de possibilitats per poder arribar i sortir de la feina són força àmplies. Les persones que solen recórrer a aquestes estratègies són **dones** pertanyents a qualsevol dels col·lectius analitzats, que viuen en parella (i que poden o no tenir fills) i que a la llar com a mínim hi ha un cotxe que condueix el company. Aquest fet possibilita que l'estratègia s'allargui de manera indefinida en el temps ja que en moltes ocasions són persones amb una feina estable i el fet de fer-se acompanyar no es pren com una solució purament conjuntural sinó de caràcter permanent. De totes maneres, en alguna ocasió la persona que resolva les necessitats de desplaçament de la persona sense permís eren aliens a la família però que coincidien en horaris i trajecte.

“Als Merinals eren companys de feina i aquí no, aquí era una persona curiosa. Era el marit de la dependenta de la botiga de la meva tia que treballava al nen Jesús. Llavors deixava la seva dona i em recollia a mi. O sigui, en el mateix punt. Vull dir que no feia cap marrada” (Meritxell-E27:DA)

Els motius que duen a les persones que recorren a aquesta estratègia són diversos i varien en cada cas. Així mateix, en la presa d'aquesta decisió pot trobar-s'hi més d'una variable. Així, a continuació es fa una relació dels diferents motius exposats.

- **Estalvi de temps.** La motivació de fer-se acompanyar per reduir el cost temporal ve determinada perquè la utilització dels mitjans de transport d'ús col·lectiu poden incrementar força el trajecte fins a la feina i/o a l'inrevés. En ocasions es tracta de reduir el temps de desplaçament entre dues àrees urbanes mitjanament cobertes (àrees B) i que requereixen com a mínim un transbordament per poder satisfer el desplaçament. En altres ocasions, sobretot quan és l'hora d'entrada a la feina, permet no haver de dependre dels horaris d'autobús ni sobretot del temps d'espera per fer un desplaçament entre una àrea central (àrea A) i una de la primera perifèria (àrea B) que podria resoldre's amb un únic autobús.

*“(Anant amb cotxe) guanyo quaranta-cinc minuts, i jo amb un quart d'hora estic”
(Eulàlia-E15:DB)*

- **Allargar la vida familiar i compaginar el treball remunerat amb l'esfera reproductiva.** Aquest és el motiu més comú a tots els discursos de les persones que es troben en aquest grup. De fet, es tracta d'un aprofitament del temps per allargar el temps dedicat a l'esfera reproductiva. En unes ocasions ser acompanyada a la feina o des de la feina (encara que només sigui un viatge) suposa poder estar més estona a la llar. En altres ocasions aquesta estratègia es du a terme com a conductora sense permís. Aquest fet és especialment valorat per les dones amb càrregues familiars, sobretot quan es tracta de fills i filles petits. Si bé en ocasions no significa un estalvi de temps molt alt però és, més que res, d'importància “qualitativa” ja que permet, per exemple, fer algun dels àpats amb la resta de la família mentre que en d'altres l'ús del cotxe permet arribar a temps per fer-se càrrec de feines de l'esfera reproductiva com ara recollir els infants a l'escola.

“Venia amb l'autobús, perquè també venia la Marta i en Jordi (fills) a dinar i per tant havia d'estar aquí casa i després el Pere (el marit) plegava a dos quarts de tres, menjava el primer plat, m'acompanyava a mi a Sant Julià i tornava i acabava de dinar. Perquè clar, sinó no ens quedava temps per estar aquí amb els nens per dinar” (Meritxell-E27:DA)

“De las nueve a las doce trabajaba en una casa y de las doce y media a otra casa... el autobús no venía con suficiente frecuencia. Y a las cinco los niños salían de escuela y tenía que volver” (Paula-E28:IB)

En altres ocasions, a més de la possibilitat d'estar un xic més a casa, el trajecte cap a la feina des de la feina amb el company és una manera d'allargar també la vida familiar, d'ocupar-se de certs assumptes de l'esfera reproductiva. En aquest sentit, doncs, el cotxe és la continuació de la llar, una estona que es prolonga aquesta esfera de manera que el temps de transició entre les esferes reproductiva i productiva que també és el trajecte a la feina i des de la feina es minimitza fins a pràcticament fer-la desaparèixer.

“Em permet estalviar vint minuts. Però així puc parlar amb el meu marit. (...) Aprofitem aquest temps per parlar de les nenes: ell els hi fa el sopar a les nenes. Com que jo el tinc mig fet li acabo d'indicar el què fer. És com un continuació de la vida familiar. Ell treballa de dia i ens veiem poc. Si no parlem d'altres coses” (Cèlia-E10:DC)

En altres ocasions es considera que el viatge de retorn amb el company serveix per alliberar l'entorn de la llar de certs temes que ja s'han pogut parlar durant el trajecte en cotxe. En aquest cas, el cotxe serveix per parlar de la feina, per alliberar-se de les tensions acumulades al llarg de la jornada laboral, de manera que una vegada a casa aquest és un tema tancat i ja es tracten la resta de temes. Aquesta situació es dona en parelles que fan feines similars i que sinó es marca un espai on parlar del treball, més que una parella aquestes persones tindrien la sensació de “ser un equip”. D'aquesta manera es considera que els problemes de la feina no “entren a casa”.

“I és com un context (el cotxe) on es parla de feina, un planteja els problemes que s'ha trobat durant aquell dia, i quan arribes a casa ja està tot parlat de feina i parlem d'unes altres coses no? Això és una gran avantatge perquè bueno està com molt contextualitzat el lloc on parles, “la porqueria que va allà al cotxe”, i

arribes a casa i ja t'has tret tota la merda del dia i ho has pogut parlar pues en aquests deu minuts o un quart d'hora que pots trigar en arribar no? I això jo crec que és una sort perquè sinó t'ho has de fotre dins de casa no?" (Eulàlia-E15:DB)

- **Estalvi de diners.** La motivació de l'estalvi de diners per fer-se acompanyar és una justificació molt marginal en el global de raons per la qual s'opta per aquesta estratègia. En aquest cas va molt lligat a la percepció del cost dels diferents mitjans de transport que usen fonts d'energia exosomàtica³⁵

9.4. En síntesi

En aquest capítol s'ha mostrat com els "sense permís" mobilitzen tots els recursos disponibles per endegar estratègies que els permetin poder superar l'escull que suposa la seva inaccessibilitat legal al vehicle privat. L'estructura territorial, el col·lectiu de pertinença, les característiques contractuals del treball i la xarxa personal són les principals variables que intervenen en l'establiment de les estratègies.

L'entorn urbà juga un paper important ja que les àrees urbanes centrals (segons la cobertura del transport d'ús col·lectiu) i amb una multifuncionalitat major permeten, o almenys faciliten, l'establiment d'estratègies autònomes: els desplaçaments a peu més curts i l'ús de la bicicleta així ho indiquen. En sentit contrari, els residents en les àrees més perifèriques són els individus que més dificultats tenen per establir estratègies autònomes. I quan ho fan, és d'una manera forçosa ja que ni la distància, ni l'hora, ni l'entorn urbà no són propicis als desplaçaments a peu.

Evidentment, l'entorn urbà de destinació (allà on es localitza el treball) també és una variable a tenir en compte l'hora de poder establir l'estratègia per anar a la feina.

³⁵ Vegeu el capítol 8.

També el col·lectiu de pertinença és un element a tenir en compte a l'hora d'establir les diferents estratègies i els tres col·lectius d'anàlisi presenten característiques pròpies. Així, les dones amb càrregues familiars són les que opten per estratègies depenents com a forma d'allargar la seva presència en l'esfera reproductiva i escurçar la tasca productiva a les hores estrictes de feina tot reduint el temps de transacció entre la llar i el treball. Els joves de les àrees centrals són els que més usen la bicicleta per anar a la feina. Els immigrants, el col·lectiu socialment més perifèric dels tres analitzats, són els que més dificultats tenen per establir estratègies depenents com a no conductors degut al racisme latent que perceben. En aquest sentit, per a l'establiment de les estratègies depenents és important la xarxa de relacions interpersonals que teixeixen amb persones del mateix col·lectiu d'origen tot creant estrets llaços de solidaritat davant la dificultat de poder fer-ho amb persones que no pertanyin al seu grup d'origen. Una altra sortida que troben els immigrants enfront d'aquesta situació és el de conduir ells mateixos els vehicle tot i no estar legalment habilitats per fer-ho.

La durada del contracte és una variable important pel que fa a la cerca de les estratègies per anar a la feina. Així, si bé quan es tracta de treballs de curta durada no se surt d'una sensació de provisionalitat i fragilitat laboral, també permet dissenyar estratègies que a llarg termini serien insostenibles però que les persones entrevistades accepten perquè es tracta d'un període de temps curt. En aquests casos, en estratègies que suposen un esforç important per a la persona que acompanya els "sense permís" es recorre preferentment a l'entorn familiar, a algú que estigui disposat a fer un desplaçament totalment aliè a les seves necessitats personals. En canvi, quan la feina és més estable, de més durada, la família només intervé en casos extraordinaris i l'estratègia per poder arribar al treball (fins i tot la dependent) es fa fora del seu àmbit, excepte en els casos de dones que converteixen el desplaçament en cotxe com un allargament de la vida familiar. Quan aquestes xarxes fallen o són inexistents cal resoldre el desplaçament per mitjà d'una estratègia autònoma: fins i tot, en casos extrems i puntuals, s'ha de recórrer al taxi per poder arribar al treball.

Els membres dels diferents col·lectius sense permís esdevé encara més vulnerables i han d'establir estratègies depenents davant de l'evolució que segueix el transport d'ús col·lectiu d'empresa: les persones que s'han incorporat en els darrers anys a la feina o els que ho fan "via ETT" no tenen el dret a aquest transport quan són en moltes ocasions els col·lectius que més dificultats presenten per poder desplaçar-se fins al treball.

Finalment, s'ha posat de manifest que la mobilitat, fins i tot la laboral, és una activitat que va més enllà de l'esfera personal i que hi ha implicades més individus de la família i de l'entorn social de l'entrevistat. Així, com resoldre aquesta necessitat de desplaçament implica a l'entorn familiar i social de les persones.

Capítol 10

LES OPORTUNITATS PERDUDES

En aquest capítol s'analitzen les possibilitats de treball o feines concretes perdudes en la ciutat funcionalista degut a la manca d'accés al vehicle privat. L'objectiu és el coneixement de la desigualtat dels "sense permís" en l'accés al mercat laboral.

El capítol s'estructura en quatre parts. En la primera s'analitza la percepció que tenen els "sense papers" de la desigualtat en que es troben en el mercat laboral derivada de la manca de motorització.

La segona part s'endinsa en les experiències viscudes pels membres dels diferents col·lectius: renúncies i pèrdues de treball (potencials o no). Ofertes de llocs de treball on no presenten el currículum, feines d'on són refusats... tot per la seva condició de "sense permís".

En la tercera part s'estudien els criteris emprats pels membres dels col·lectius per a la cerca de feina, tot posant un èmfasi especial a la variable territorial. Finalment, en la quarta s'analitza la valoració que les persones entrevistades fan del seu entorn de residència amb l'objectiu de conèixer les diferents valoracions de les àrees d'aquest territori desigual.

10.1. La percepció de la desigualtat

Les persones que no tenen un accés autònom al vehicle privat majoritàriament són conscients de tenir menys possibilitats per poder buscar una feina que els satisfaci i/o que s'adigui al seu perfil professional que les persones que poden tenir un accés autònom al cotxe, i per mitjà d'ell, al conjunt del territori. En aquest sentit, el discurs majoritari mostra que les persones entrevistades són plenament conscients d'aquesta posició de desavantatge en el mercat laboral que minva les oportunitats de trobar feina.

"La possibilitat de trobar més feines sí, segur. Hi ha feines a Logic Control per instal·lació de màquines que molts cops has d'anar tu personalment a parlar amb

el client. Llavors ja t'exigeixen que tinguis cotxe propi i carnet. Clar, vull dir... el que prima és el temps de resposta i si tens d'estar allà en algun cert moment doncs... has de tenir cotxe" (Maribel-E3:JB)

"Jo últimament per dir-te doncs...he hagut de quedar d'algo pel fet de no tenir carnet, sinó és feina lo demás no m'ha privat de res. Feina sí" (Alba-E13:DC)

"Yo creo que si tuviera coche ya estaría trabajando" (Manoli-E21:DC)

Aquesta percepció, si bé generalitzada ja que el cotxe és l'únic mitjà privilegiat que pot arribar a tot arreu, és més evident en les àrees urbanes més mal cobertes per l'oferta del transport d'ús col·lectiu (**àrees C**) i pel conjunt d'**immigrants**. Pel que fa als residents de les àrees C, les persones més conscients d'aquesta problemàtica són les que hi resideixen de fa poc i que anteriorment vivien en àrees urbanes denses i amb una forta cobertura de transport, com ara les provinents del continu urbà de la ciutat de Barcelona amb una densa xarxa de transport d'ús col·lectiu.

Dins d'aquest discurs majoritari sobre la problemàtica de no tenir el permís de conduir i les desigualtats en el mercat laboral que se'n deriven, es poden distingir dues línies diferenciades que aniran apareixent en les experiències vitals.

La primera ve determinada per les **dificultats de poder arribar** a certs llocs de manera autònoma dels "sense permís". És per això, que allà on no pot arribar-se en transport d'ús col·lectiu ni a peu, les persones "sense permís" els és molt difícil poder accedir-hi.

La segona línia ve determinada no ja perquè una persona no pugui arribar, sinó perquè **des de la mateixa feina potencial s'exigeix el permís de conduir i accés autònom al vehicle privat** a la persona aspirant a ocupar el lloc de treball. Aquesta exigència és percebuda com una imposició que redueix el marge de maniobra de les persones sense permís i que poc té a veure amb la capacitat de treball i el perfil professional de les persones. En aquest sentit no és permet

l'establiment d'estratègies alternatives per poder arribar a la feina de manera quotidiana¹.

“Si vamos a trabajar, ¿qué más te da si tenemos coche o no tenemos coche? ¿Entiendes? Si tienes experiencia y ganas de trabajar, ¿qué más da que no tengas coche ni carnet? Si una persona tiene ganas de trabajar se va a ir andando o en bicicleta. Y muchas veces cogen a personas que tienen coche y no tienen ganas de trabajar y van y hacen el perro todo el día” (Hermínia-E23:DB)

No obstant, aquest discurs majoritari sobre les dificultats de no poder arribar als llocs de treball és qüestionat, en principi, per considerar que el fet de no tenir permís no ha de ser un impediment per deixar passar una possibilitat de feina. Aquest discurs, formulat per persones que no han refusat mai un treball ni se'ls ha impedit accedir-hi, considera que el tenir un treball és l'element principal i més important d'una persona i que posteriorment ja s'estableixen les estratègies per poder arribar. Aquest discurs presenta com a manca de motivació les dificultats per poder accedir al treball més que com un impediment objectiu. El que sí que pot suposar no tenir permís és haver de desplaçar-se durant més temps, haver d'esmerçar més estona en el trajecte al treball. I és que l'accés al treball se'l veu com un element essencial com element d'integració, fins i tot, per tenir recursos per treure's el permís de conduir i un cotxe que permeti a les persones poder arribar més fàcilment al treball.

“No és un problema: arribar a treballar arribes el que et suposa és o llevar-te abans o sortir abans de casa i dedicar-hi més temps. No ho sé. Davant d'això, bueno, per a mi hi ha una cosa que és essencial que és tenir feina, amb la qual cosa el tema de com t'ho manegues per arribar-hi... Bueno pues això pot ser un bon problema, però no un problema per decidir "No hi vaig a treballar" no? O "aquesta feina no m'interessa"” (Eulàlia-E15:DB)

Però aquest discurs, a mesura que es va formulant apareixen alguns elements de contradicció. Aquests elements són:

¹ No és objecte d'aquesta recerca estudiar les motivacions de certes empreses a exigir als treballadors i treballadores accés autònom al vehicle privat.

- ❖ La valoració del temps com a recurs escàs i cada vegada més valuós. Així aquest recurs cal optimitzar-lo i no malgastarlo en trajectes que podrien resoldre's més ràpidament amb altres mitjans de transport.
- ❖ La consideració que hi ha territoris com les àrees rurals o els polígons industrials on és impossible arribar-hi amb transport d'ús col·lectiu. Aquesta consideració de que hi ha territoris inaccessibles per la xarxa del transport públic d'ús col·lectiu limita molt la possibilitat de que les persones sense permís puguin arribar a segons quines feines.

“A veure diferent seria viure en un poble de Lleida. Però aquí que mínimament la xarxa de transport públic està bueno, més o menys organitzada, però sí que pots accedir a...bueno potser als polígons industrials no” (Eulàlia-E15:DB)

Hi ha alguns casos d'**immigrants** que no han hagut de refusar mai un treball per no poder arribar però que ha estat a costa d'assumir llargs desplaçaments a peu². Per tant, en aquest cas, aquestes persones també consideren que no pot deixar-se passar les oportunitats de feina però en els seus discursos creuen que el cotxe és un element imprescindible per poder desenvolupar normalment les seves taques quotidianes. En aquest sentit, els immigrants assumeixen les solucions més extremes a l'hora de poder arribar als treballs: més estona de desplaçament, trajectes a peu superiors a deu quilòmetres, conduir cotxes sense permís...

“Antes de encontrarlos, sí he andado bastante, eso sí. Pero por el motivo que no tengo coche o vehículo para llegar, nunca (es refereix que malgrat no tenir cotxe, sempre ha anat a tot arreu” (Tomàs-E25:IA)

² Vegeu el capítol 9.

10.2. Les experiències vitals

Més enllà de la consciència del posicionament d'inferioritat d'oportunitats en el mercat de treball, en aquest apartat s'analitzen les experiències viscudes derivades de la seva manca de permís al llarg de la seva vida laboral.

Per analitzar i entendre les diferents experiències vitals en aquest camp, una vegada més cal tenir present les **variables següents**:

- **El lloc de residència de les persones.** De la mateixa manera que la localització residencial jugava un paper important a l'hora que les persones establissin les estratègies necessàries per poder arribar a la feina, en aquest cas l'entorn de la residència també influirà ja sigui pel seu caràcter d'espai més o menys multifuncional, per tant, amb més o menys oferta de llocs de treball en distàncies properes per poder anar per mitjà dels transport somàtics, i de la cobertura dels transport d'ús col·lectiu, és a dir, les possibilitats d'arribar a un major o menor nombre de llocs en el territori.

- **La localització dels centres de treball on es troba la feina potencial.** D'igual manera que en el punt anterior, les possibilitats d'arribar al possible lloc de treball dependran de la distància a recórrer, de les possibilitats o no de realitzar el trajecte amb mitjans de transport somàtics i del nivell de cobertura en transport d'ús col·lectiu del centre de treball. En aquest sentit, aquelles persones que troben més sortides de feina en aquells sectors que se solen localitzar a les àrees periurbanes, com ara el sector industrial, són les persones que es poden trobar amb més problemes per accedir al treball.

- **La xarxa personal.** Aquesta xarxa ha de permetre a l'individu establir les estratègies necessàries en cas de no poder accedir a certs indrets del territori de manera autònoma. La capacitat de cada persona per establir xarxes familiars i

socials, de més o menys durada³, que li permetin superar certs desplaçaments en cas de no poder fer-ho de manera autònoma és la tercera variable que explica el major o menor grau d'oportunitats perdudes en el mercat laboral.

10.2.1. Les situacions

La combinació d'aquestes tres variables donarà com a resultat el major o menor grau d'oportunitats perdudes de treball al llarg de la vida laboral de les persones. Evidentment, en aquestes tres variables cal afegir la percepció de cada individu enfront de cadascuna d'elles: així variarà la distància i les condicions en que una persona està disposada a caminar per anar a un treball, l'estona llindar per sobre del qual considerarà que no li surt a compte anar a una determinada feina, la sensació d'incomoditat fent-se acompanyar quotidianament...

- **Oportunitats perdudes.** Les persones que han perdut possibilitats de feines concretes per no poder arribar han estat en ofertes de treball localitzades en polígons o àrees urbanes mal cobertes pel transport d'ús públic i que, evidentment, no compten amb una xarxa personal que els permeti establir estratègies per poder arribar.

En el marc de treballs a les que les persones no han pogut arribar, i per tant, no han pogut agafar-les, es pot distingir entre diferents situacions que desemboquen en el mateix resultat: la pèrdua d'una feina.

- **Un primer filtre: les ETT.** Les empreses de treball temporal fan una primera funció de filtre a l'hora de poder accedir a una feina. En el currículum que les persones interessades en trobar feines sempre hi consta la possessió del permís de conduir i l'accés a un vehicle privat. Aquest primer filtre ja entorpeix les

³ En aquest cas es refereix a la capacitat per mantenir una estratègia depenent al llarg del temps. Tal com s'ha posat de manifest anteriorment (Vegeu el capítol 9) és possible que per una feina temporal la família estigui més disposada a acompanyar a la persona al i/o del treball que si és una feina amb caràcter indefinit.

possibilitats de les persones sense permís de poder accedir a un ampli ventall de possibilitats de trobar feina. En aquests casos, les persones que sol·liciten feina no s'enfronten amb l'empresa que els pot contractar sinó que la situació es transmet a través de l'empresa de treball temporal.

"Luego he ido a lo mejor a la ETT esta, que es para buscar trabajo. (...) Y al rellenar currículum lo primero que te han dicho: ¿tienes carnet de conducir? Y si le dices no: Uy es que... No, bueno, échala, pero ya te digo la verdad: no tienes muchas posibilidades de que te llamen" (Hermínia-E23:DB)

"És que ha sigut en moltes feines, sobretot en ETTs que et busquen feina per l'estiu. Et diuen: "Sí, podràs començar tal dia però és al Polígon Industrial de Santa Perpètua i no hi ha autobús. Tens cotxe?"- "No, no tinc cotxe" (Maribel-E3:JB)

○ **Ells diuen no.** En aquest cas, la persona que cerca feina ja ha arribat a la realització d'una entrevista laboral per un treball concret. I és en aquest moment que, pel fet de no tenir accés autònom al vehicle privat, se li comunica que no és possible que l'agafin per aquesta feina. Aquesta situació es pot donar per la localització del lloc de treball potencial el qual no pot arribar-s'hi en mitjà de transport d'ús col·lectiu o bé perquè les característiques de la feina, que exigeix certs desplaçaments, tampoc no permet als "sense permís" accedir-hi.

"Si por ejemplo te decían: "¿pero tienes coche?" Y yo: "no, ¿pero no hay ninguna forma de llegar?" Y me decía: "No porque el único autobús que pasa te dejaría muy lejos. O sea, que si no tienes coche no vas a tener forma de llegar. Así que,... lo siento" (Helena-E1:DA)

"No es que no haya podido llegar sino porque he ido a trabajar, me han echado una entrevista y me han preguntado: ¿Tiene coche? ¿Tiene carnet de conducir? Y le he dicho: no. A tomar por culo" (Hermínia-E23:DB)

"Y ahora estoy dando currículums y siempre te preguntaban: ¿tu tienes coche? Coche tengo, pero no puedo conducir porque no tengo carnet. Me decían que allí necesitaban personas que tuvieran un coche o moto. (...) Tu no puedes trabajar hasta que no consigas el carnet"(Gregorio-E11:IB)

○ **Obligats i obligades a renunciar.** En aquesta darrera situació és la mateixa persona interessada en la feina la que finalment la refusa donada la

impossibilitat o la dificultat de poder arribar-hi. En la presa d'aquesta decisió intervenen diferents factors.

En primer d'ells és la **impossibilitat d'arribar a la feina en transport d'ús col·lectiu**, almenys en l'horari de treball ofert. En aquesta situació, i sempre tenint en compte que les persones interessades en la feina oferta no comptaven amb una xarxa personal segura que els permetia resoldre satisfactòriament aquesta problemàtica, no és possible accedir a la feina oferta. Per tant, no significa que la persona no trobi feines, sinó que li és impossible arribar-hi.

"Però quan et tornen a trucar per una altre baixa ja els dius "No, perquè no tinc carnet". I clar lo millor et diu "No, però ja baixa altre gent d'aquí" Vale! Però a lo millor no s'escau el mateix horari, a lo millor no s'escau els mateixos dies de festa, clar, tens un horari... Tothom fa el mateix horari, però a lo millor tu si tens una guàrdia tindràs tres dies de festa, l'altre tindrà els altres... No coincideixes sempre amb la mateixa gent!" (Alba-E13:DC)

"Me ha salido otra cosa aquí en el POL, me llamaron desde aquí y bueno, tampoco puedo ir porque...es muy..., por ejemplo, de dos a diez. A las diez de la noche ¿dónde consigo un autobús para venir aquí? Por más que lo calculaba, nada, no podía" (Vicky-E12:IC)

El segon factor que determina que algunes persones hagin renunciat a certes feines és la **dificultat d'arribar al lloc de treball**. En aquest cas sí que és possible poder arribar però per poder fer-ho és necessari el desplaçament en mitjà de transport col·lectiu. Això fa que s'allargui molt el temps pel que de fet significaria una jornada laboral més llarga que si l'accés fos més ràpid. El lliandar per considerar que un desplaçament és molt o poc llarg dependrà de la percepció de cada persona i també de les mateixes característiques de la feina (motivació, salari, etc.). Però per damunt d'aquest lliandar, les persones també renunciem a la feina.

"Y en otros trabajos me habían hecho la entrevista, pero demoraba tanto en llegar al trabajo y me era tan difícil llegar que simplemente buscaba en otros sitios donde me fuera más accesible llegar" (Helena-E1:DA)

El darrer factor que ha aparegut en els discursos de les entrevistes per haver de renunciar a alguna feina eren **les condicions de desplaçament**. En aquest cas no es tracta que la persona percebé la distància molt llunyana sinó que l'entorn més suburbà fa que el trajecte, sobretot si cal fer-ne un tros caminant sigui considerat poc atractiu⁴. En aquest cas les persones també han hagut de renunciar a la feina.

“El de Sant Quirze, el que estava por el Alcampo, estaba relativamente cerca si llegaba en tren. Pero claro, primero que bajando del tren había de caminar un buen trecho. Lo podías haber hecho si hubiese estado en ciudad (...) Además que tenía que pasar al lado de la carretera porque no había paso para peatones” (Helena-E1:DA)

- **Deixar la feina.** Però en certes ocasions, les dificultats d'accés suposen la pèrdua d'una feina que ja s'està realitzant. Aquesta dificultat d'accés es mesura en temps i en ocasions es tracta de trajectes que es fan en transport d'ús col·lectiu, almenys parcialment, o es fan a peu en la seva totalitat. Aquesta decisió es pren per la incapacitat per sostenir a llarg termini un desplaçament considerat excessivament llarg caminant per arribar al centre de treball. Així aquesta és una situació que es manté un període relativament curt de temps però que més enllà ja es prefereix deixar la feina. Si bé en el primer cas (en que els desplaçaments es fan en mitjans de transport d'ús col·lectiu), les persones que s'han trobat en aquesta situació pertanyen als col·lectiu dels **immigrants** i de les **dones**, en el segon cas (en que els desplaçaments es fan a peu) es troben exclusivament **dones** (en ocasions pertanyen també a d'altres col·lectius). En aquest darrer cas tampoc no és d'estranyar ja que són les dones (llevat d'alguns immigrants) les que van més a peu per anar a la feina.

“A ver lo hice con aquella fábrica que tenía que ir andando tres cuartos de hora pero ya no lo hago más (...) en ese trabajo podía haber estado yo fija allí, y me fui. Pero la molestia de tener que estar yendo andando” (Susanna-E20:JC)

Cal tenir en compte que a l'hora de prendre una decisió d'aquest tipus intervenen

⁴ Vegeu el capítol 8.

altres variables que s'escapen de l'objecte d'estudi d'aquesta recerca com són el salari, la motivació per la feina la necessitat del treball a més de la diferent percepció sobre la distància que tenen les persones.

“Después de haber estado en Opening, que iba a Barcelona y venía en tren y que a justas me daba tiempo para comer en el tren y llegaba al otro trabajo dije, mira....me cansé de ir tan lejos (...)Lo que pasa es que ya estaba bastante cansada y dije quiero algo que esté cerca y en que pueda aprovechar el tiempo aquí” (Helena-E1:DA)

La majoria de les persones que es troben en aquesta situació (d'haver perdut o deixat la feina) han viscut algun canvi recentment que els ha afectat en el que és l'estratègia establerta per poder resoldre les seves necessitats de desplaçament al treball i que en la nova situació s'han hagut de replantejar les estratègies per arribar i ha estat en aquest context com aquestes han esdevingut insostenibles. En els discursos han aparegut tres diferents canvis:

- **Canvi en l'estratègia per arribar a la feina.** Aquesta situació es dona quan s'ha establert una estratègia dependent per arribar a la feina. Quan aquesta estratègia falla, no ja amb un caràcter puntual sinó estructural, i no existeix oferta de transports d'ús col·lectiu i la distància és massa llarga com per poder superar la distància a peu. A aquesta situació s'hi arriba perquè la persona amb qui es feia el trajecte no el pot continuar fent, almenys a la mateixa hora. En els discursos analitzats s'han trobat casos de persones acompanyades per algun company o companya de feina a qui li han canviat al torn de treball i d'altres situacions de famílies que s'han quedat sense cotxe de manera que el “xofer” familiar ha desaparegut i els “sense permís” de la llar han de refer les seves estratègies.

“Unas tres semanas porque cambiaron de turno a la chica con la que iba, cambiaron de turno y a mi no me iba bien. Y mira, o sea, tuve que plegar” (Vicky-E12:IC)

- **Canvi del lloc de treball.** En aquest cas es tracta de canviar a la persona el lloc de treball, encara que sigui en la mateixa empresa. En aquest cas,

les raons per deixar la feina poden ser diverses: no poder arribar al nou indret de localització; excessiu augment dels costos de desplaçament tant en temps com en termes monetaris⁵; augment del risc de ser multats en el cas dels immigrants conductors sense permís ja que a l'augmentar el temps de desplaçament augmenten també les possibilitats de ser aturats per la policia. Aquestes situacions poden combinar-se entre elles i en cada cas particular cada variable podrà tenir un pes diferent.

“El trabajo que he dejado, el jefe que me dijo que yo subo de categoría, te quedas a trabajar conmigo. Y yo digo yo no, si no me pagas la dieta y desplazamiento, yo no trabajo contigo. El problema de transporte” (Beltrand-E16:IC)

○ **Canvi de residència.** En aquest cas és quan la persona canvia la residència a una altra àrea urbana i li és impossible mantenir el lloc de treball perquè no pot solucionar el desplaçament en mitjans de transport d'ús col·lectiu i la distància impossibilita el desplaçament a peu. Aquestes situacions són més probables quan el canvi de residència és des d'una àrea ben coberta per l'oferta del transport d'ús col·lectiu a una mal coberta (àrees C) o bé que el lloc de treball estigui en una àrea sense possibilitat d'accés amb aquests mitjans de transport i abans la persona hi residís a prop.

“I llavors jo vaig dir allà a la feina que no podia... perquè a l'hora de mirar el transport i tot això, ho vaig tindre que deixar” (Maite-E18:DC)

• **La importància de la xarxa personal.** El paper que juga una xarxa personal sòlida i duradora en la possibilitat d'establir estratègies i en el fet de no haver-se trobat en la situació d'haver de refusar feines ni haver de deixar-ne cap per no poder arribar al treball es troba en l'exemple de les **dones joves**. Efectivament, aquest subcol·lectiu es revela com el grup que té un xarxa personal més sòlida pel que fa a la resolució de les seves necessitats de desplaçament. Així, les dones joves entrevistades que resideixen en una àrea perifèrica o bé hi treballen i

⁵ En alguns casos, l'empresa pagava inicialment les dietes derivades de l'augment del cost del desplaçament però passat un temps, per un canvi de patró, per exemple, aquestes dietes es perdien.

que afirmen que al llarg de la seva vida laboral no han hagut de renunciar a cap feina disposen d'una extensa xarxa personal que els permet arribar als llocs sempre que no hi hagi alternativa en mitjans somàtics o d'ús col·lectius.

Així mateix, les feines són trobades a través d'aquesta mateixa xarxa, és a dir, saben d'una oferta de treball a partir de la persona que ja hi treballa i que, en moltes ocasions, es farà el trajecte fins al lloc de treball i des d'aquest amb aquesta mateixa persona.

“Sí, una vecina empezó a trabajar allí por una empresa temporal y sabía que yo estaba sin trabajar, y un día me llamó que fuera al Adecco, que me apuntará y luego de la fábrica me reclamaban a mí” (Juani-E24:JB)

Altres vegades la feina no es troba a través d'una persona coneguda o amiga sinó a través d'un familiar directe amb el qual, però, no es coincideix amb l'horari. No obstant això, aquest fet suposa l'existència d'una primera xarxa personal que permet l'establiment de les estratègies per arribar al lloc de treball de bell antuvi ja que sovint es recorre a alguna persona coneguda pel familiar que ja treballa a l'empresa i que coincideix en horari amb el de la dona jove. Així mateix, el mateix familiar directe representa un suport puntual per aquelles situacions en que es tingui dificultat per resoldre el tema del desplaçament.

“És que treballo amb el meu pare, a la Newpol. El meu pare també treballa allà. Ell està a les oficines i joestic allà a la cadena de muntatge. No ens veiem ni res. Ell està en una banda i jo a l'altra.(...)I el meu pare com que estava allà, doncs, més aviat va ser per ell també que vaig entrar” (Encarna-E8:JA)

Així mateix, cal tenir present que aquestes persones que no s'han trobat en la situació d'haver de refusar feines per no poder arribar i que sempre han pogut resoldre les seves necessitats a partir de la seva xarxa personal tampoc no han conegut els períodes d'atur prolongats, és a dir, situacions en que cal cercar feina també fora del cercle de la xarxa. Això significa que els períodes durant els quals s'haguessin pogut trobar en ofertes de feina les quals no haguessin pogut arribar per haver-se mogut fora de la xarxa personal, es minimitzen.

*“Es que yo siempre he tenido la suerte de soltar un trabajo y encontrar otro”
(Juani-E24:JB2)*

“O sigui, tampoc he deixat de treballar mai, no? O sigui he estat dos dies potser parada, però sempre m’ha sortit molt a prop i sinó sempre m’ha sortit algo. O sigui, tampoc he deixat de treballar mai, no?” (Encarna-E8:JA2)

Si bé hi ha casos en que la xarxa personal ha funcionat sempre, altres persones no poden comptar amb aquesta xarxa. Així el que per algú ha estat la norma per altres ha estat l'excepció. Una excepció d'un moment i per un lloc de treball temporal que no soluciona els problemes d'accessibilitat al mercat laboral d'aquesta persona.

“Me dijo: allí necesitan gente, ve y pregunta y ya te llevaré yo... Y así entré. ¡Pero eso no pasa siempre!” (Susanna-E20:JC)

Així, les persones (de tots els col·lectius) que no han hagut de refusar cap feina són conscients de la seva sort ja que no sempre es podrà comptar amb la xarxa personal per establir estratègies per arribar a la feina. Sort perquè significa que malgrat no tenir accés al vehicle privat i perquè no es disposa de ningú per fer el desplaçament laboral han pogut establir estratègies autònomes que els han permès arribar sempre al treball.

“Això sí que ha sigut una sort mai vista. Sí, sí. Passa a molt poca gent, però jo sempre he estat a Sabadell” (Meritxell-E27:DA)

“No m’hi he trobat, però m’hi hagués pogut trobar i jo en sóc conscient d'això. Si hagués tingut aquesta mala sort, doncs hagués hagut de renunciar i això no m’hagués agradat gens ni mica. Perquè clar, si hagués tingut ja el carnet i hagués tingut ja el cotxe aquesta distància potser s’hagués escurçat perfectament i per tant, en temps podia haver arribat a aquest model de treball que... Bueno, de moment he tingut sort i no he hagut de renunciar però sí que tens l’ai al cor de que potser que et truquin i hakis de renunciar i això és un problema. En les substitucions (de professor d’ensenyament mitjà), ja saps perfectament com va i si renuncies et fan fora de la llista i clar, a l’hora que et tornin a trucar per un altre lloc, doncs ja és més difícil.” (Martí-E4:JC)

10.3. Els criteris per a la cerca de feina

Els criteris de les persones a l'hora de cercar feina tenen en compte tot un seguit de variables com poden ser la formació de l'individu, el tipus de jornada que es desitja fer, la situació del mercat laboral... però també, des d'un punt de vista territorial, les persones ajusten els criteris de la cerca de feina a partir del lloc de residència de la persona que demanda el treball, l'existència de la xarxa personal d'aquest individu que li ha de permetre poder arribar a certes parts del territori i de la localització del possible centre de treball.

Tot plegat serveix per a què els individus intentin ajustar al màxim les seves restriccions territorials (que com sempre part d'aquestes restriccions seran subjectives i preferencials) a les necessitats de trobar un treball. Els criteris emprats a l'hora de seleccionar ofertes de treball on presentar-se no són excloents entre si i en ocasions una mateixa persona pot combinar-ne més d'un.

10.3.1. *L'abast territorial de la cerca de feina.*

D'entre les persones sense permís que empren, entre d'altres, el criteri de l'abast territorial per a la cerca de treball, es poden distingir entre aquelles persones que desitgen trobar una feina a l'entorn urbà proper de manera de poder realitzar els desplaçaments en mitjans de transport somàtics i les persones que poden buscar la feina en un entorn més allunyat però amb la condició que per arribar-hi puguin establir-se estratègies autònomes de mobilitat.

- **La cerca de feina en un entorn proper.** En aquest primer cas es troben les persones que viuen en les àrees urbanes més perifèriques i mal cobertes pel transport d'ús col·lectiu (**les àrees C** i en menor mesura de les àrees B) i que anar a treballar fora d'aquest entorn sense comptar amb una xarxa personal és molt difícil.

“Sí, porque ya acabas cansada de trabajar y luego uno no tiene ganas de ponerse a andar tanto rato. Y claro, buscar un trabajo que esté lo más cerca posible y ya está (...) Un cuarto de hora, veinte minutos andando, más no” (Susana-E20:JC)

“De diferents llocs que llavorens ja no t’ho plantejes, és a dir, és que ara ja ho saben, ja em truquen per aquí (es refereix per a la residència de Sant Llorenç Savall)” (Alba-E13:DC)

“Tengo que “procurar” por aquí cerca del barrio “onde” yo “poda” ir a pie o “de” bicicleta porque sin carnet de moto o de coche no puedo” (Gregorio-E11:IB)

Però no només les persones residents en les àrees més mal cobertes pel transport d'ús col·lectiu presenten el criteri del cerca de feina en un entorn proper. També aquest criteri és emprat per **dones** de diferents edats que resideixen en les àrees més ben cobertes per aquest transport (**àrees A**) de manera que es posa de manifest la importància del gènere en aquest criteri. I és que aquestes àrees centrals presenten, a més d'una cobertura de transport col·lectiu major que permet anar a més indrets i més llunyans, un seguit de característiques que fan que la cerca de feina en aquest entorn sigui més atractiu:

- Una **morfologia urbana compacta** que fa més apte els desplaçaments a peu tant per les infraestructures de manera que pot caminar-se distàncies relativament llargues tot percebent que no ho són tant com si es realitzessin en un entorn suburbà. També en aquest entorn és on les persones entrevistades tenen més en compte l'ús de la bicicleta per anar a la feina: aquest mitjà de transport amplia l'abast de cerca de feina utilitzant mitjans de desplaçament somàtics.
- **Multifuncionalitat** que comporta que en aquests entorns encara es doni un presència importants de llocs de treball localitzats, de manera que la cerca de feina no es restringeix a un únic sector sinó que el ventall de possibilitats és més ampli.

“(Busco) algo de lo meu, que estigués relativament a prop de casa meva i que no m’hagués de treure el carnet” (Conxita-E5:DA)

“Vaig agafar un mapa d'aquests de la ciutat de Sabadell i amb la bicicleta, i em va acompanyar un dia un amic, anàvem a deixar les cartes directament a les bústies per parlar amb els de l'APA i bueno, això ho recordo molt pesat, perquè anar fins a les escoles, i que estaves no sé quanta estona per arribar-hi... Allò que pensava com m'agafin aquí serà un rotllo anar fins allà cada dia” (Jordina-E22:JA)

Però en el cas de limitar la cerca de feina a l'espai urbà continu, malgrat que pugui ser relativament extens, no deixa de ser una primera preferència que no esgota les possibilitats de poder arribar a molts altres llocs a través de l'oferta dels mitjans de transport d'ús col·lectiu. Per això, si la cerca de feina en aquest primer entorn no dona els resultats esperats, cal ampliar l'àmbit territorial.

“Home, si no et surt res, mira, busques a qualsevol lloc” (Jordina-E22:JA)

Dins d'aquest grup, cal tenir en compte les càrregues familiars d'algunes dones, sobretot la presència d'infants petits. En aquest cas la combinació de feines a la llar i fora d'ella és més complicat. En aquest cas la dona ha d'estar a la llar a primera hora del matí i última de la nit, per endreçar els infants, i, en menor mesura, al migdia i a la tarda, ja que les tasques familiars són més compartides amb el company o les possibilitats d'activitats fora de l'horari escolar són més àmplies.

“Las mañanas no porque mi marido sale temprano y mis hijos los veo muy chicos para levantarse y tener responsabilidades de poner un despertador e ir al colegio. Tengo de estar yo pendiente de ellos” (Manoli-E21:DC)

“Ara ja fóra diferent, però amb els nanos petits hagués sigut més complicat” (Meritxell-E27:DA)

- **La cerca de feina en un entorn més llunyà.** En aquest segon cas es troben les persones que cerquen feina més enllà del seu entorn de l'habitatge perquè l'oferta de transport d'ús col·lectiu fa factible el desplaçament quotidià a d'altres indrets on poden trobar-se les feines potencial. Normalment es tracta de persones residents en àrees no centrals, mitjanament o mal cobertes pels mitjans de transport d'ús col·lectiu (**àrees B i C**) on les ofertes de treball no són tan

nombroses. Però en qualsevol cas s'ha de donar una oferta suficient que permeti realitzar els desplaçament quotidians.

“I després vas descartant i busques llocs, sobretot centrals. I si és el cas de Barcelona està molt bé perquè a cada cantonada -com qui diu- tens una parada de metro, la Renfe, un autobús del transport d'allà... I a Sabadell més o menys. O sigui, més que res són les zones d'aquí al voltant que tenen moltes zones industrials sense moltes línies, o bàsicament sense ninguna. I després no hi pots anar” (Maribel-E3:JB)

Aquesta situació es dona tant en l'esfera de l'empresa privada com en la pública. Si es tracta del sector de l'ensenyament públic, el lloc de treball depèn de les puntuacions que la persona obtingui en les proves d'accés d'oposició. Per això, una bona nota possibilita més opcions a tenir treball a una de les primeres places sol·licitades pel o per la mestra. Això fa que la sol·licitud es faci tenint en compte allà on pot arribar-se, a més de caminant que és un àmbit molt restringit, amb el transport d'ús col·lectiu. I en aquesta situació es troben persones residents en totes les àrees urbanes, tot i que, una vegada més, les persones residents en àrees centrals tenen més possibilitats d'arribar a més llocs perquè en el mateix entorn ja hi ha més oferta tant de llocs de treball com de transport d'ús col·lectiu.

“Quan vaig passar a la pública tenia pànic de que em toqués a fora. Inclús quan vaig demanar els tres cents llocs me'n recordo que ens vam comprar un llibre que editava la Generalitat –no sé si encara l'editen - amb tots els autobusos comarcals, regionals de tot Catalunya (...) Vaig omplir els llocs en funció de si hi arribaven autobusos que sortissin de Sabadell i em permetés anar a treballar. Però clar, era a condició de no poder venir a dinar aquí a casa ni res. Però com que vaig treure un número bastant bo, doncs vaig poder triar Sabadell i sempre m'he quedat aquí” (Meritxell-E27:DA)

10.3.2. Renúncia a presentar-se a certes ofertes de treball.

En aquest cas es tracta que la persona que demanda treball opta per no presentar-se a una feina oferta malgrat que aquesta pugui interessar-li i consideri que el seu perfil professional pugui ser interessant per a la tasca a desenvolupar. En certa manera, la persona s'avança a la negativa que creu que obtindrà quan

es presenti per aconseguir la feina⁶. Les persones que han renunciat a presentar-se a feines que els eren interessants ho fan per dos possibles motius: per **no ajustar-se als requisits** reclamats per l'empresa que ofereix la feina i per la **localització territorial de la feina** oferta.

- **Requisits demanats a la persona aspirant.** Aquests requisits són els que fan referència a tenir un accés quotidià al vehicle privat, es dona a tot l'univers de persones entrevistades i per tant, no està subjecte a l'entorn de residència, sinó a la localització del centre de treball i/o a les característiques de la feina oferta. Enfront d'aquesta situació, la persona que cerca feina renuncia a presentar el currículum en aquestes demandes abandonant així tota possibilitat de negociació amb l'empresa sobre el tema de l'accés al vehicle privat i sense haver estudiat possibles alternatives per arribar amb el cotxe propi.

“Jo ja sé determinades feines ja no hi puc enviar el meu currículum perquè volen una persona amb cotxe. En aquests casos ja no hi entro ni a competir” (Enric-E2:JA)

- **Localització de l'oferta.** En altres casos, les persones entrevistades ja no es presenten per competir per un treball del seu interès perquè a l'entorn urbà on es localitza aquesta oferta els és de molt difícil accés des del seu lloc de residència a partir de l'establiment d'estratègies autònomes. Així, les persones s'apliquen una autocensura sense conèixer en detall l'oferta ni les possibilitats de desplaçaments alternatius en el vehicle propi, ja sigui a partir d'estratègies autònomes o per l'adaptació d'estratègies dependents.

“No, no voy, porque para ilusionarme y luego decir no puedo... no voy ya. Leo los anuncios y digo: mira ahí podría ir, pero no voy “ (Susana-E20:JC)

“No, ni llamo porque no tengo vehículo y se que me van a decir que es a Santa Perpétua o en tal sitio y ponen horarios parciales o disponible cuando ellos quieran...que a lo mejor me llaman a las diez de la mañana y... ¿ahora cómo me voy? ¿Y cuando salga cómo me vengo?” (Manoli-E21:DC)

⁶ Anteriorment ja s'ha tractat aquest tema. Vegeu el subcapítol 10.2.

“Aquesta feina de Polinyà si no hagués sigut perquè no tenia cotxe, possiblement hagués trucat. Si m’haguessin agafat o no ja és una altra cosa. Però sí que ho hagués provat” (Conxita-E5:DA)

10.3.3. Adaptació del perfil professional al sector de treball predominant a l’entorn

Com és conegut, i tal com al llarg d’aquest treball de recerca es va posant de manifest, la localització territorial dels llocs de treball no és homogènia en el conjunt del territori⁷. Cada sector d’activitat té unes pautes específiques de localització de manera que en cada entorn urbà s’ofereix només algunes de les feines dins de l’ampli ventall que ofereix el mercat laboral. Que l’accés al conjunt del territori sigui limitat a les persones que no poden usar de manera quotidiana i autònoma el vehicle privat significa que no només no poden competir pel conjunt de feines que existeix en el mercat, sinó que bàsicament tenen accés a uns llocs de treball de determinats sectors oferts en els espais urbans concrets on la persona pot accedir.

Així, de manera conscient o inconscient, les persones sense permís treballen en aquells sectors que l’entorn els ofereix: en aquest sentit com menor sigui la possibilitat de sortir de l’entorn urbà proper més important és l’oferta de l’entorn. Per tant, com més multifuncional sigui una àrea, com més diversitat laboral aculli, l’individu tindrà al seu abast un ventall més ampli d’elecció per cercar feina.

Enfront d’aquesta situació, **la relació amb el treball pot formular-se de forma negativa**, en tant que, malgrat preferir alguna feina d’un altre sector, la impossibilitat de poder accedir-hi perquè en l’entorn urbà no se n’ofereix (o no se n’ofereix en una quantia suficientment alta la persona cerca la feina en aquell sector on sap que, en el seu entorn, té més possibilitats de trobar una feina.

“A mi me ha gustado mucho trabajar de dependienta (...)Pero como no puedo tengo que estar en fábrica” (Susana-E20:JC)

⁷ Vegeu el subcapítol 6.2.

“No sé, estava mirant de... no sé de fer de fàbrica o algo perquè el sector de xarcuteria aquí: veig molt poca tenda” (Maite-E18:DC)

Però també aquesta **relació amb el treball i la localització pot ser formulat en positiu**. En aquest cas és aquell treball que es localitza al mateix entorn de residència i és relativament fàcil accedir-hi, no només en termes territorials sinó també laborals si es reuneixen una sèrie de requisits. Així, aquestes persones inicialment formulen que el sector on treballen, sobretot si requereix una formació específica, és per una opció de preferències estrictament personal. Però més endavant queda de manera explícita que aquesta formació va realitzar-se una vegada l'activitat concreta es localitza a l'entorn i es veuen les possibilitats reals de treballar-hi. També com en el cas anterior, aquestes situacions són comunes en les àrees més perifèriques (àrees C) on el ventall de feines és inferior i les opcions de treball en el mateix entorn per poder arribar caminant són ben minses.

“Abans no necessitaven cuidadors, la gent era vàlida totalment. Hi havia persones que no necessitaven de ningú. Que estar assistida fa el noranta -un o noranta-dos que començar. Jo vaig entrar al noranta-dos que llavors em van fer un contracte de dos anys (...) Me'l vaig treure (el títol) quan vaig veure l'oportunitat de poder entrar aquí” (Alba-E13:DC)

De la mateixa manera, pot dir-se que **certes ocupacions pertanyen al món desconegut** per part de la persona. Llocs on una persona no pot accedir-hi són, en moltes ocasions, indrets on es desconeix que s'hi ofereix, quins tipus de treball s'hi desenvolupen. Així, certs sectors queden fora de les opcions personals ja no de manera conscient, com s'ha esmentat anteriorment, sinó de manera inconscient, pràcticament per desconeixement de la seva existència.

“És que ja ni me'ls conec els polígons industrials, no és que no m'ho hagi plantejat és que hi ha moltes coses que no són la meva realitat tampoc, perquè ni hi passo per davant, ni tinc ningú que hi treballi” (Jordina-E22:JA)

No obstant, l'adaptació de la persona a l'oferta de treball de l'entorn no es dona tant en el cas dels **immigrants**. Els membres d'aquest col·lectiu, independentment de la seva formació fan feines inferiors a la seva formació;

ocupen el segment laboral més baix del mercat de treball i, sobretot, treballen en uns sectors determinats com ara la indústria, la construcció, la restauració i el sector de neteja⁸.

TAULA 10.1. Formació dels immigrants i categoria socioprofessional en la darrera feina

Persona entrevistada	Titulació o professió inicial	Darrer treball
Estefania	Mestre d'escola	Empresa hispano-xinesa. Treballa amb Internet
Tomàs	Modista (en el país d'origen). En el país d'acollida va fer un curs de mecànica d'automòbil	Oficial primera en la construcció
Natàlia	Enginyer mecànic	Cangur
Paula	Administrativa (secretària)	Neteja en una fleca
Carla	Diplomatura en comptabilitat	Neteja en cases particulars
Gregorio	Conductor de camions	Ajudant de peó en el sector industrial
Josep	Periodista	Empresa de mobles d'oficina
Vicky	No té estudis	Neteja en un restaurant
Houda	No té estudis	Ajudant de cuina
Beltrand	Batxillerat	Treballador en el sector industrial

Això explica que, com a col·lectiu, siguin els que presentin més problemes perquè són els que menys poden escollir: fan les feines que se'ls ofereix sense tenir en compte el seu perfil professional. Però això no significa que en aquest col·lectiu,

⁸ Aquests són els sectors on les persones entrevistades han declarat que treballen en el país d'acollida. Per tant, aquestes dades no són dades quantitatives ni estan extretes de les estadístiques sociolaborals.

que malgrat tot és heterogeni, estiguin absents les variables territorials que s'han esmentat al llarg de l'anàlisi.

“Y también fui a hacer un cursillo de mecánica a la mancomunidad. Me fui a hacer un cursillo de un año, de mecánica. Cuando terminamos me fui aquí en Sabadell a presentarme y a llevar los currículum para aquí y para allá y me fui a un taller que me llamaron y estuve allí haciendo pruebas. Cuando terminé de hacer las pruebas el encargado me dijo: Muy bien. Ahora se lo comentaremos al jefe... Y cuando llega el jefe dirá: ah, un negro(...) El jefe dice que es un negro y mejor que vaya al Maresme a cultivar tomates (...) En la construcción es de lo que más que he trabajado” (Tomàs-E25:IA)

Un altra variable a tenir en compte en el cas dels immigrants és en referència a la seva situació legal entorn dels permisos de residència i treball. En aquest sentit, aquells membres que no tenen aquests permisos també tenen limitat el seu accés a les feines del sector informal de l'economia.

“Nosotras como no tenemos residencia no podemos trabajar en una empresa” (Paula-E28:IB)

Aquesta relació entre territori i sectors econòmics és percebuda pels immigrants de manera que en alguns discursos apareix la possibilitat de “canviar” de sector econòmic per poder treballar en un entorn més proper a la llar i resoldre d'aquesta manera els problemes de poder arribar a la feina. En aquest sentit, el sector de l'hosteleria es revela com un altre àmbit que els pot oferir feina. Però, algunes vegades es percep l'aparició d'un nou obstacle: el lingüístic. El no coneixement d'alguna de les llengües oficials, sobretot si es tracta de treballar de cara al públic, pot esdevenir una barrera (igual que suposa una escull per obtenir el permís de conduir).

“Porque aquí solo hay oficinas pequeñas... Un señor que vive aquí me dice: se necesita “de” un camarero. Y yo aquí estoy cerca de casa y puedo trabajar de camarero. Y dice: mira, tu como camarero sí que podrías trabajar conmigo pero necesitas hablar el catalán. Y allí ya es difícil (...) Tengo que aprender otro idioma” (Gregorio-E11:IB)

10.4. Valoració de l'entorn de residència

Tal com s'ha vist al llarg de l'anàlisi d'aquesta recerca i tal com s'ha volgut emfatitzar, el territori i l'organització dels mitjans de transport tenen un paper important a l'hora de permetre a les persones poder accedir a un ventall major o menor de destinacions laborals. I si bé l'entorn de residència no és l'única variable explicativa de l'accessibilitat de les persones a les diferents parts del territori, sí que juga un paper important en tant que és el punt d'origen dels primers desplaçaments del dia. I tot i que també és un element dinàmic (les persones poden canviar de residència diversos cops al llarg de la seva vida) les característiques laborals fan que el treball sigui un element molt més inestable i variable. Això fa que la residència sigui vista com un valor més estable que el lloc de treball.

A més, a l'hora de plantejar-se un canvi de residència i d'entorn urbà no és una decisió que afecti a una sola persona, sinó que suposa un canvi per a totes les persones que viuen a la llar. Així, les estratègies per resoldre les necessitats de mobilitat es veuen afectades. Per això, la decisió d'un canvi residencial no pot prendre's individualment perquè cal ajustar interessos i percepcions de tothom qui viu a la llar. Per tant, tot i que en ocasions es dona aquest canvi, l'aproximació de l'habitatge a l'entorn del lloc de treball d'un dels membres de la família pot significar l'allunyament de la residència de l'entorn de treball o de quotidianitat de la resta de família.

"Clar, a més ella treballa a Terrassa, o sigui que està tot cap a un costat i doncs a Barcelona no ho sé...però sí que a vegades ha sortit per la ment, la idea de dir "Per què no véns a viure a Barcelona? Però no ho sé. No és una cosa que m'ho hagi plantejat en serio" (Ernest-E9:JB)

"Sí, y si consigo un trabajo en Sant Cugat y me cambio de casa, tengo que cambiar de escuela a mi hija, tengo que cambiar a mi esposa de centro para aprender... Y si me hicieran un contrato de tres meses y después no me gusta el trabajo... Ahí tengo que volver a mi casa y tengo que cambiar de nuevo. Ahí tengo que cambiar todo de nuevo y es difícil" (Gregorio-E11:IB)

No obstant, en certes ocasions el canvis de residència realitzats per apropar les esferes productives i reproductives es fan tenint en compte les necessitats d'una sola persona. En aquest cas, la variable de **gènere** té un pes important ja que la decisió es pren a partir de les necessitats i percepcions de l'home i en detriment de les necessitats de la dona.

En aquesta situació, la feina sol ser la de l'home, el qual disposa de vehicle propi, mentre que les persones sense permís de la casa (dona i infants) han d'amollar-se a la nova situació. Quan el canvi de residència es fa d'una àrea central a una de perifèrica significa que aquests membres sense permís veuen radicalment retallades la seves possibilitats de treball, tal com ja s'ha analitzat anteriorment. Si bé el canvi residencial d'entorn es defensa amb un seguit d'arguments que més endavant s'analitzen, en determinades ocasions s'arriba a situacions en certa manera paradoxals: la persona sense permís ha de deixar la feina que realitzava, malgrat estar-ne satisfeta, per no poder resoldre el desplaçament fins des de la nova residència quan la persona amb permís i vehicle (el marit) podia resoldre el seu desplaçament des de l'antiga. Enfront d'aquesta situació, la dona es veu forçada a voler treure's el permís per poder tenir un abast territorial més ampli i poder tornar a treballar a l'entorn urbà del qual n'ha sortit.

“(Si tingués permís) Doncs que podria anar fins a Barcelona a treballar una altra vegada. Ho tindria súper bé” (Maite-E18:DC)

De manera que si les previsions fetes per la dona es compleixen, el resultat final serà el mateix que a l'inici: un dels dos membres de la família (la dona) haurà de tornar a fer llargues distàncies per poder anar a treballar al mateix lloc que ja ho feia mentre que l'altre (l'home) haurà aproximat la llar al treball i el seu desplaçament per motius laborals s'ha escurçat notòriament.

Una altra variable a tenir en compte a l'hora de valorar l'elecció del lloc de residència són les dificultats afegides que troben alguns **immigrants** a poder accedir a un habitatge simplement pel fet de ser estranger, sobretot els

extraeuropeus. Efectivament independentment de les preferències que tinguin aquestes persones sobre les característiques i localització dels habitatges i sobre la seva capacitat adquisitiva, es troben en que han de superar un primer obstacle consistent en que els vulguin llogar un habitatge degut al refús social del que són víctimes. En algunes ocasions, aquestes persones han de recórrer a pisos tutelats per l'administració autonòmica.

*“A veces tenemos algún problema porque no quieren tener tratos con negros”
(Josep-E30:IB)*

“El precio de alquiler y no te alquilan el piso también. Por ejemplo, si tú eres de fuera, de Marruecos, la mayoría de la gente por ejemplo, a veces que dicen los moros, los negros, los gitanos. No hay, me entiendes? Hay racismo” (Beltrand-E16:IC)

10.4.1. Valoració per entorns urbans

El caràcter més fix que té el lloc de residència, tal com s'ha esmentat anteriorment, fa que la seva localització sigui important a l'hora de facilitar o dificultar l'accés de les persones sense permís a gran part del territori. I és que en molts casos, l'entorn del lloc de residència va més enllà de les diferents ofertes de transport d'ús col·lectiu i també pot oferir més o menys possibilitats de resoldre la vida quotidiana en el seu entorn. Així mateix, en moltes ocasions, és aquest entorn urbà on les persones teixeixen la xarxa personal i social que els pot facilitar la cerca d'estratègies per poder-se moure en el territori per arribar als llocs de treball.

En aquest darrer apartat s'analitza la valoració de l'entorn de residència que tenen les persones entrevistades. En general, les persones entrevistades declaren un grau de satisfacció elevat sobre el barri o municipi on viuen tot i que en aquesta valoració van apareixent elements i discursos negatius a mesura que hom s'allunya de les àrees urbanes centrals.

En la valoració de les àrees no hi ha diferències apreciables segons els col·lectius de pertinença sinó que les valoracions són compartides o discutides pels diferents membres independentment del col·lectiu al qual pertanyen.

- **Àrees A.** Les persones que viuen en les àrees més centrals i amb una cobertura més alta de transport d'ús col·lectiu estan contentes de l'indret de residència. Aquests són els elements més valorats per les persones entrevistades.

- **Proximitat.** Les persones residents en aquestes àrees centrals, independentment del col·lectiu de pertinença, valoren la proximitat als diferents béns i serveis que la ciutat ofereix. En aquest sentit, és la valoració a viure a prop d'una àrea que encara alberga una relativa diversitat de funcions (si més no comparat amb la resta d'àrees urbanes). En aquesta visió positiva de la proximitat, també es dona en l'oferta dels mitjans de transport d'ús col·lectiu: en aquestes àrees urbanes les necessitats de transbordament es minimitzen pel seu caràcter central.

*“Jo estic molt contenta de viure al centre. Sempre dic que deu ser perquè no condueixo, però a mi aquesta sensació de viure al centre i pensar que puc anar a peu a molts llocs i no em costa cap esforç... Jo no ho canviaria per gaires coses”
(Meritxell-E27:DA)*

La valoració de la proximitat és percebuda també de manera clara quan la persona resident prové d'una altra àrea urbana perifèrica. Aleshores, la persona pot comparar les dues experiències viscudes i percebre les avantatges d'aquesta proximitat.

“Un canvi abismal de moure't des d'allà baix per fer qualsevol cosa, a passar a viure al centre de tot. Un canvi de buscar autobusos, agafar la bici o esperar que t'acompanyessin cada dia, a anar a peu. Un canvi bastant considerable” (Enric-E2:JA)

○ **Espai viscut quotidianament.** Així mateix, les persones que resideixen en aquestes àrees valoren especialment el fet de viure en el lloc on transcorre la seva vida quotidiana, allà on la persona desenvolupa el seu quefer quotidià i on es desenvolupen les seves relacions socials. És per això que les persones residents fan una tria conscient d'aquest fet i prefereixen residir en aquest espai: una àrea més propera a la vida quotidiana, on es desenvolupen les diferents activitats del dia a dia i on aquestes són més a l'abast.

“(Els autobusos) solamente pasan por el centro y por las vías céntricas. En las zonas más alejadas del centro pasan muy poco y además con un horario súper espaciado. Es una de las cosas por las cuales no cogimos un piso en Can Puiggener o Can Rull. Si haces las cosas de la vida cotidiana en el centro o vienes a visitar una amiga en el centro y te dan las diez de la noche y no tienes autobuses para regresar a esa hora, pues no te sale muy a cuenta. Yo me sentía muy alejada para coger un piso allá” (Helena-E1:DA)

La importància de residir en l'espai de les activitats quotidianes fa que les persones entrevistades preferissin canviar de feina per aproximar-la a la residència i no a l'inrevés, prenent d'aquesta manera un caràcter més fix el que és la vida social que la vida laboral, més inestable, més curta.

“Bé, més que res em fa més força la vida social que la vida laboral. Si hagués de canviar de residència ho faria per vida social i, en tot cas, per laboral canviaria de feina. Abans canviaria de feina que de residència, perquè Rubí no és una ciutat que... vull dir que no m'hi trobaria” (Enric-E2:JA)

Per això, per a les persones residents en les àrees centrals, en el cas que aquest entorn esdevingués un espai on no es desenvolupessin les seves activitats socials i personals perquè la persona passa tot el dia fora, aleshores seria millor replantejar-se l'espai de residència. Tot i que això, en moltes ocasions tampoc no és una decisió a prendre individualment, tal com s'ha esmentat al començament d'aquest apartat, ja que la vida en parella comporta haver de prendre certes decisions conjuntament amb l'altra persona i tenint en compte els interessos globals de la família.

“Tenir una ciutat dormitori és un pal, perquè per haver-te de desplaçar i haver d'anar a dormir allà tampoc no... Clar, si estàs vivint amb una altra persona i l'altra persona sí que treballa aquí a Sabadell doncs ja et plantejges de moure't tu, però perquè ja és una cosa de dos, no? Però vaja, jo això de marxar el matí i tornar de nit i que sigui una ciutat així... és molt pesat” (Jordina-E22:JA)

- **Àrees B.** Les persones joves entrevistades que viuen en les àrees mitjanament cobertes pel transport col·lectiu i que constitueixen una semiperifèria respecte a les àrees urbanes anterior també valoren positivament l'entorn urbà on resideixen tot i que en els discursos apareixen alguns elements valoratius negatius que posteriorment, en les àrees més perifèriques (àrees C), ja apareixeran de manera clara.

- **L'espai vivencial.** En aquest cas, es valora que és l'espai on la persona ha residit al llarg de la seva vida, o almenys des de fa forces anys pel que les persones entrevistades empen termes com “arrelament” o “costum” a l'hora de parlar de la seva relació amb aquest espai.

“Encuentro que es un sitio que lo tienes todo así a mano (...) Llevo muchos años viviendo aquí en Badia, o sea que es a lo que te acostumbras” (Juani-E24:JB2)

“A lo millor hi ha algo d'arrelament al territori o algo així (...) Bueno si parlem de Barberà t'ho posaré pel terra però no ho sé, és el teu poble o ciutat o com li vulguis dir i estàs aquí” (Ernest-E9:JB)

El fet que aquest sigui l'espai vivencial de les persones també fa que sigui aquí on els residents estan en el tram social i on existeix la seva xarxa de relacions personals. No obstant, el tram social on s'insereixen comença a funcionar al vespre pel caràcter de “barri dormitori” com les mateixes persones entrevistades defineixen aquest espai, de manera que moltes de les activitats de la vida quotidiana cal anar a fer-les fora. Però malgrat aquest caràcter de “dormitori” les persones emfatitzen en el caràcter d'espai vivencial per valorar-lo positivament.

“És un barri dormitori amb la qual cosa la vida te las de buscar una mica fora tret d'això, no? Si a nivell associatiu t'organitzes i doncs sí que pots fer determinades activitats sabent que bueno... que començaran a les nou de la nit la que més aviat comenci perquè la gent està fora treballant amb la qual cosa, bueno, pues

una mica per...Jo faig teatre i quan començo a fer teatre hem d'esperar a què tothom arribi a Badia no? I... bueno, té els seus avantatges perquè... bueno, és molt casa teva i coneixes una mica tothom" (Eulàlia-E15:DB)

○ **Preu habitatge.** L'elecció del lloc de residència depèn de diferents variables, i cada persona les pondera de manera diferent segons les seves percepcions, necessitats, ideologia, etc. Però una variable que és valorada positivament per les persones residents en aquestes àrees semiperifèriques és el preu de l'habitatge. Aquesta variable guanya importància en les persones que en els darrers anys s'han hagut d'enfrontar amb el mercat de l'habitatge. En aquest cas, els preus més baixos que es troben en comparació amb altres àrees, especialment les més centrals, fa que aquest sigui un element atractiu.

"Viure a Badia a nosaltres ens permet portar un ritme de vida molt bo, perquè per molt poquet d'habitatge, tenim un habitatge amb molt bones condicions a nivell de metres, de llum, d'exteriors, que pel preu aquest era impossible trobar-ho fora de Badia, i pagar més no estàvem disposats" (Eulàlia-E15:DB)

"Nosotras no nos interesa una zona centro porque se paga más" (Paula-E28:IB)

○ **Proximitat i multifuncionalitat.** Aquests elements són els que més contradictoris es mostren en els discursos de les persones entrevistades residents en aquestes àrees. Cal tenir present el caràcter intermedi de les àrees mitjanament cobertes pel transport d'ús col·lectiu categoritzades en aquesta recerca. Per tant, en ocasions surten valoracions que són característiques de les àrees centrals mentre que en altres ocasions les valoracions les aproxima a les àrees més perifèriques.

Així, quan la persona resideix en un entorn contigu a una àrea urbana central (àrea A), la valoració de la proximitat i de la diversitat de funcions és positiva i s'equipara aquest espai amb aquestes àrees centrals. I aquesta valoració positiva es pot reforçar amb la comparació amb una àrea perifèrica per mostrar les valoracions negatives dels mateixos elements.

"Tenim la Renfe aquí mateix, la plaça, els metges, el Taulí...està molt bé. Mira a Castellar has d'anar al Taulí i has d'agafar a Vallesana per anar al Taulí (...) Aquí t'arregles, vas a fer un vol per la Rambla, aquí al Corte Inglés i tens més llocs per

anar. A Castellar no tens res! Tot el jovent vénen cap aquí (a Sabadell) perquè a Castellar no hi ha res" (Josefina-E7:DB)

En canvi, quan aquest mateix entorn urbà mitjanament cobert pel transport d'ús quotidià no és contigu amb cap àrea urbana central, aquests mateixos elements són valorats negativament, ja que els centres són més allunyats i cal emprar mitjans de transport exosomàtics, no només per la distància, sinó també per l'entorn del recorregut.

"Comencem a funcionar a les nou de la nit que és quan tothom arribar a Badia amb la qual cosa l'espai d'aquest de tarda se m'ha fet molt dur no vivint a casa dels pares, no? Perquè sí que podia anar a veure els pares però potser també et ve de gust organitzar-te la història d'una altra manera i allà no hi ha serveis ni hi ha cap activitat que puguis fer en aquella hora de les activitats que ell tria a fer, o de les que jo he triat fer o que ell ara... Bueno, pues tothom està treballant o està fora i cada vegada començant més tard, i no hi ha oferta. No hi ha un cine, no pots anar a veure botigues, i això sí que m'atreu no?" (Eulàlia-E15:DB)

○ **Proximitat als mitjans de transport d'ús col·lectiu.** Aquesta situació de semiperifèria d'aquestes àrees, tal com han quedat definides en aquesta recerca, fa que la proximitat a les estacions de tren i a les parades d'autobusos siguin elements valorats molt positivament. Per això, en moltes ocasions l'elecció de residència ha tingut en compte l'element de proximitat als mitjans de transport col·lectiu. Mitjans que en molts casos són elements essencials per poder arribar a la feina, així la seva major proximitat de ben segur que pot escurçar el temps de desplaçament fins al treball.

"Vivíem a la Concòrdia i el meu cunyat era pintor feia abatuts per a una constructora i feia aquests pisos, i jo agafava la Vallesana i venia de la Concòrdia i era molt tros, i el cunyat em va dir "Per què no et quedes un pis d'aquests que és barato, barato i a la vora de l'autobús i tot" i... mira... vem comprar aquest pis. És a la voreta, a la voreta. La parada és a la cantonada de la Caixa, saps?" (Josefina-E7:DB)

"Que quant estàvem buscant el pis dèiem que estigués molt a prop d'una estació. O sigui, que també buscàvem per Sabadell, però també dèiem "Si busquem per Sabadell o Cerdanyola que tinguis 5 minuts perquè clar, depèn on estiguis a Cerdanyola tens la tira!" I això si que va ser un punt de referència per buscar el pis. O sigui la Renfe al costat" (Ernest-E9:JB)

“Está cerca de la estación Sur de Renfe. De hecho nos podemos comunicar con muchas zonas” (Paula-E28:IB)

- **Àrees C.** La percepció que tenen les persones que resideixen a les àrees més perifèriques de l'àmbit d'estudi d'aquesta recerca és la més diversa i contradictòria de les tres àrees urbanes tipificades en aquesta recerca. Entre les valoracions **positives** d'aquestes àrees urbanes es troben:

- **Tranquil·litat.** Aquest és una de la característiques que les persones entrevistades troben en aquest entorn urbà. Es tracta d'una tranquil·litat lligada a una certa visió romàntica de contacte amb la natura, de proximitat amb l'entorn natural, de poblacions amb un cert aire encara rural. Es tracta d'unes àrees que són percebudes per les persones entrevistades com a “pobles petits”, on les persones que hi resideixen es coneixen totes. D'aquesta manera, les persones que resideixen en aquestes àrees valoren aquesta tranquil·litat: en aquest punt hi coincideixen tant les persones recent arribades, les que ja hi porten entorn de deu anys o els de “tota la vida” independent del col·lectiu de pertinença.

“A mi no me gustan las ciudades (...) A mi me gustan las cositas así, pueblos tranquilitos” (Manoli-E21:DC)

“Preferieron cambiar así un poquito de ambiente, algo más tranquilo y así mirando y buscando pisos y esto, pues se vinieron para acá. No lo conocíamos esto. Polinyà no lo conocíamos” (Susanna-E20:JC)

Si bé aquesta tranquil·litat és valorada pel conjunt de persones entrevistades, són les dones amb infants les que afirmen fer l'opció de viure en aquests entorns urbans per oferir als fills un ambient més “saludable” socialment, on la canalla pot anar sola i autònomament pels carrers. De fet, es tracta de buscar-los el mateix ambient que la mare va tenir d'infant, quan a ciutat també podia jugar-se al carrer i que ara ha quedat reclòs en alguns indrets perifèrics dels sistemes urbans metropolitans.

“Me va agradar el poble i dic bueno, me feia gràcia pel nen, no? Perquè ho veig molt de quan jo era petita, de sortir al carrer i tot això. Cosa que allà que tampoc podia fer, no? Perquè si vol anar al "perque" tenies que anar amb ell perquè no...te pots refiar ni...que bueno que aquí encara li costa a ell, no? Diu mamà, vigila que no em passi res, no? Perquè, clar, està acostumat d'allà i de mica en mica se va sortint, però bueno...I em feia gràcia això també” (Maite-E18:DC)

La tranquil·litat és tan valorada en certs discursos que es creu que certes infraestructures de transport col·lectiu podrien posar en perill aquest model de vida suposadament bucòlic perquè podria provocar una aflluència massa gran de persones. I aquest discurs no deixa de ser una contradicció amb el fet de la valoració negativa que tenen aquestes àrees per la deficiència de cobertura de transport col·lectiu que es veurà més endavant i pel fet que en els mateixos discursos es percebi que aquests mitjans de transport són summament ineficaços en terme de temps i per la necessitat de realitzar transbordaments⁹. En aquest sentit apareix la percepció de desitjar les avantatges de les ofertes que un entorn urbà central ofereix però sense assumir cap tipus d'infraestructura necessària per fer possibilitar això.

“I és que si arriba el tren a Castellar, tot i que ja hem crescut tant que ja no es pot créixer més, però encara vindria més gent. I això també és un handicap, perquè Castellar trobo que té una tranquil·litat molt, molt... bueno, que jo m'estimo moltíssim i clar, arribes al meu carrer i pots sentir perfectament els ocells, clar... la proximitat al bosc és molt més gran” (Martí-E4:JC)

- **Més ofertes de treball.** El fet que algunes d'aquestes àrees comptin amb un o diversos polígons industrials al seu entorn fa que la percepció sobre l'oferta de treball sigui molt elevada. Però tal com ja s'ha posat de manifest anteriorment, es tracta d'una oferta de treball molt centrada en un sol sector, en aquest cas el secundari, pel que les persones residents sense permís en aquestes àrees que no poden establir estratègies a partir de la seva xarxa personal queden recloses en una àmbit urbà i un sector concret del mercat laboral.

“Aquí hay más posibilidades de encontrar trabajo” (Verònica-E19:JC)

• **Preu assequible de l'habitatge.** Aquest és el tercer punt positiu que apareix en els discursos de les persones entrevistades. El mercat de l'habitatge ofereix en aquests indrets preus més baixos per habitatges amb les característiques semblants en altres entorns urbans més centrals de la regió metropolitana. Així, no és d'estranyar l'important creixement demogràfic de les àrees més mal cobertes pel transport d'ús col·lectiu en la darrera dècada a partir de la relocalització de la població de la regió metropolitana de Barcelona¹⁰

“Pero es que en Badalona como son tan caros los pisos y como aquí hay más trabajo, pues nos vinimos “pa” aquí” (Verònica-19:JC)

Tots aquests elements positius, encara que se solen presentar de manera individual en molts discursos, en ocasions apareixen de manera conjunta en un mateix discurs de manera que esdevé una bona síntesi de la visió positiva d'aquestes àrees: el lloc de treball a prop, la tranquil·litat i la bona integració en la comunitat local i un preu de l'habitatge assequible que ha permès a la persona accedir a un pis en propietat.

“Pues al principio vivíamos en Santa Perpètua, pero mi marido trabajaba aquí al lado, en una fábrica de patatas fritas y lleva ahí un montón de años con este jefe, ocho años lleva allí trabajando. Se murió el jefe y estuvieron los hijos. Pero él vio ya que no tenía coche porque el carné se lo sacó aquí hace cuatro años. No tenía coche y lo tenía muy mal y dijo, además necesitamos un piso, no? Porque nosotros vivíamos con unos compañeros y ya tienen los críos y eso y necesitamos más... espacio. Y lo planteamos de coger un alquiler pero luego, en Santa Perpètua no se encontraba nada. Todos lo que habían eran caros, 80, 70 al mes. Y era caro, y vimos que aquí en Polinyà pues las casas son un poquito más, ¿no?, baratas. Sobretudo, sí, la casa. Y un amigo suyo de aquí, es un catalán que se conocen, y le dijo un día que había un piso allí en la calle Cádiz, que se vendía por muy buen precio, que si le interesaba pagar, no? Ponerse en contacto con ese hombre y claro, bueno, así decidimos coger un piso en Polinyà (...) La verdad es que nos ha gustado mucho este pueblo, es muy tranquilo. A mí la verdad es que este pueblo me gusta mucho por la gente, son muy simpáticos. Gente buena” (Vicky-E12:IC)

⁹ Vegeu el capítol 8.

¹⁰ Vegeu el capítol 6.

En les valoracions **negatives** sobre les àrees més perifèriques de l'àmbit d'estudi que apareixen en els discursos de les persones entrevistades són els que segueixen.

- **Manca d'oferta de serveis.** Aquest cas és l'altra cara de la tranquil·litat. En alguns discursos apareix el tema de l'excés de la tranquil·litat com a manca generalitzada de serveis, tant comercials, d'oci, etc. així com de vida social. Aquesta manca de serveis impedeix el desenvolupament de les activitats quotidianes de les persones de manera que s'han de realitzar fora d'aquest entorn urbà.

“Una cosa es tener un poco de tranquilidad y otra es estar en un pueblo muerto. Porque esto es un pueblo muerto, aquí no hay nada. Ya no puedo decir una discoteca, pero es que no hay nada, ni un pub, ni nada (...) No tenemos ni ETT”
(Susanna-E20:JC)

“Alquilamos un piso aquí. Prefiero Sabadell pero no encuentro un piso de alquiler. Me gusta más un pueblo más grande. Aquí, en Polinyà hay poco movimiento, pocas tiendas” (Houda-E14:IC)

La manca de serveis i equipaments fa, doncs, que es percebin com àrees amb poca vida. Així, el fet de pertànyer a una petita comunitat local en la que es coneix tothom i que es valorat positivament, no es tradueix ni en un enriquiment de la vida col·lectiva ni en la utilització de l'espai públic com a lloc de trobada i relació entre el veïnat.

“Aquí siempre tan solitario, a la que llega una hora queda todo muy solitario”
(Manoli-E21:DC)

- **Cobertura deficient del transport d'ús col·lectiu i dependència respecte a aquest.** Aquest punt està en relació amb l'anterior, si més no parcialment. Per un cantó es constata que en molts d'aquests indrets l'oferta de serveis és minsa, però per altre cantó, els mitjans de transport d'ús col·lectiu que han de servir per poder accedir a aquests serveis que es localitzen fora tampoc no permet aquest accés. I aquesta manca d'oferta de transport d'ús col·lectiu és percebuda d'una

manera encara més clara si hi cap, per aquelles persones que tenen experiències d'altres àrees urbanes, ja sigui perquè en provenen o perquè hi ha residit una temporada. En aquest sentit, les persones que resideixen en aquestes àrees, sobretot dones (amb independència al col·lectiu analitzat al que pertanyin), se senten atrapades en aquest entorn urbà, en el qual se li valoren una sèrie d'aspectes però del qual no en poden sortir autònomament pel fet de no tenir accés al vehicle privat.

“La diferencia de Badalona a aquí, en el transporte hay uno grande. Allí, vamos, cada cinco minutos tienes un autobús que te lleva a cualquier sitio. Aquí, no. Aquí te limitas mucho a Palau, Santa Perpètua y Sabadell. No te llevan a más sitios. Te tienes que ir a Sabadell para coger el tren...y es así” (Verònica-19:JC)

“Home, a mi m'havien dit que hi havia uns autobusos i tal, però bueno, jo creia que hi havia més disponibilitat a l'horari, no? Per anar a Barcelona o per anar a Sabadell... No sé moure'm una miqueta pels pobles d'aquí, de les...de l'entorn. Però, he vist que molt poquet, eh? (Riu) Bueno, te tornes boig!” (Maite-E18:DC)

Per aquest motiu, aquestes persones captives del seu entorn creuen que si visquessin en una àrea urbana més densa, amb més elements de multifuncionalitat i sobretot amb més cobertura de transport d'ús col·lectiu tindrien més possibilitats de poder desenvolupar una vida autònoma i que podrien participar més dels béns i serveis que la ciutat ofereix, en especial el treball.

“Creo que en Sabadell hay más transporte, me iría mejor que aquí” (Houda-E14:IC)

10.5. En síntesi

Els membres dels col·lectius analitzats són conscients de les dificultats que tenen per accedir a part del mercat laboral. La seva inaccessibilitat al cotxe els posiciona amb menys oportunitats a l'hora d'accedir a tot un seguit de treballs. Aquesta percepció sorgeix a partir de les experiències viscudes que els ha impedit obtenir treballs degut a la manca d'una xarxa de transport d'ús col·lectiu que permeti arribar a tot al territori urbà.

Per poder disminuir l'exclusió del mercat laboral, l'existència d'una xarxa potent i sòlida es revela com un mitjà eficaç. Per això, les persones que no han hagut de renunciar mai a cap feina, tenen consciència de la seva sort ja que saben que estan posicionats de manera feble en el mercat laboral si els falla aquesta xarxa o es produeix un canvi en la localització del lloc de treball.

Enfront d'aquesta situació, els membres dels col·lectius estableixen uns criteris territorials de cerca de feina: proximitat a l'entorn de residència (sobretot en les àrees mal cobertes pel transport d'ús col·lectiu i per part de les dones) o quan la cerca és en un entorn més allunyat es fa tenint present l'abast i la cobertura dels mitjans de transport. També, una estratègia emprada ha estat l'adaptació del perfil professional a les ofertes de feina de l'entorn, de manera que pot restringir-se la cerca de feina en un àmbit proper ja que s'adequa el currículum personal amb les demandes dels sectors econòmics de l'entorn.

Els membres dels col·lectius analitzats valoren diferentment el territori segons les distintes àrees. Així, mentre els espais centrals (àrees A) són valorades per la proximitat i l'espai de quotidianitat que representen, a l'altra extrem (les àrees C) les valoracions positives i negatives s'alternen: així a la tranquil·litat, a les ofertes de treball i al preu de l'habitatge es contraposen a la manca de serveis, a la deficient cobertura de transport d'ús col·lectiu i a la dependència envers aquests.

Les oportunitats perdudes i les desigualtats enfront el mercat laboral afecta de manera transversal a tothom, independentment del col·lectiu de pertinença. No obstant, la variable gènere també intervé en tant que les dones solen cercar les feines en un entorn urbà més proper i en tant que les feines que realitzen els homes en moltes ocasions són les considerades principals, de manera que es donen situacions d'agreujament o pèrdues de treball per part de dones degut a canvis de residència realitzats estrictament a partir de les necessitats (o millor; comoditats) de l'home.

També els immigrants presenten característiques comunes com a col·lectiu diferenciat, que, si més no, relativitza les claus interpretatives territorials resumides aquí. Els immigrants, com a col·lectiu socialment més perifèric, troben un seguit d'esculls sumats a la seva condició de "sense permís". Per un cantó, les feines a les que poden optar sempre són en les categories laborals més baixes, i per tant habitualment inferiors i diferents a la seva preparació: això fa que no resulti possible establir l'estratègia d'adaptació del perfil professional a les ofertes de feina de l'entorn. L'altre escull que troben és el referent a trobar residència més enllà de les qüestions econòmiques pel simple fet del seu col·lectiu de pertinença.

QUARTA PART

CONCLUSIONS I BIBLIOGRAFIA

Capítol 11

CONCLUSIONS

En aquest capítol, el darrer de la recerca, s'exposen les principals conclusions que responen a les hipòtesis plantejades a la introducció¹. Primerament s'exposa la relació entre exclusió del mercat laboral i el model territorial i de mobilitat hegemònic a la ciutat de finals del segle XX i principis del XXI. En segon lloc es presenten el resultats de l'anàlisi dels col·lectius i les claus interpretatives més importants: el col·lectiu de pertinença, el territori i l'existència de xarxes personals. Finalment s'exposen breument algunes reflexions que han sorgit a l'autor al llarg del procés del treball de recerca sobre les vies de superació de les desigualtats a l'accés al mercat de treball prenent de base el paradigma de la sostenibilitat.

11.1. La inaccessibilitat a l'ús quotidià del vehicle privat com element previ a l'exclusió laboral

El creixement i desenvolupament de la ciutat a partir de l'organització funcional ha suposat la difusió de les activitats productives i dels espais residencials en el territori urbà i ha ampliat la superfície de la ciutat més enllà dels seus límits tradicionals. Tot plegat ha donat com a resultat una ciutat caracteritzada per:

- ❖ La fragmentació social, econòmica i funcional. Per tant es produeix una separació territorial cada vegada més important entre l'esfera productiva i l'esfera reproductiva.
- ❖ El creixement urbà ja que progressivament envaeix parts cada vegada més extenses de l'espai circumdant.
- ❖ La desigualtat ja que la disposició de serveis i activitats no és homogènia en tot el territori.

En aquesta ciutat, on s'especialitza el territori segons els diferents usos i allunya les activitats, les distàncies físiques entre les seves parts funcionals i socials augmenten. Aquest fet dificulta cada vegada més les possibilitats de

¹ Vegeu el subcapítol 1.3.

desplaçament en mitjans somàtics (a peu i en bicicleta) per poder accedir als diferents espais on es desenvolupa la vida quotidiana. Per contra, aquest model urbà requereix l'ús quotidià dels mitjans de transport que empren fonts energètiques exosomàtiques per poder superar les creixents distàncies físiques i superar les barreres urbanes. Així mateix, s'ha privilegiat la resolució de les necessitats de desplaçament prioritzant les solucions individuals per sobre de les comunitàries, fent d'una necessitat col·lectiva (que el conjunt de la població arribi a tot el territori urbà) un problema individual. Ha estat així com s'ha construït i organitzat una ciutat que ha pres com element bàsic pel seu funcionament el cotxe privat, un mitjà de transport motoritzat i d'ús individual.

Per contra, els mitjans alternatius al cotxe juguen un paper socialment perifèric i només tenen una presència significativa en determinats casos, tan socials com territorials. Així, els mitjans de transport d'ús col·lectiu es reserven per a les connexions amb les àrees centrals degut a la impossibilitat que el cotxe pugui assumir aquesta funció: la congestió i el deteriorament ambiental posaven en perill el mateix sistema. Però fora d'aquestes àrees, el transport d'ús col·lectiu juga un paper secundari fins i tot marginal. Són extenses àrees urbanes perifèriques on es concentren les majors llacunes de presència dels transports d'ús col·lectiu.

Per tot això, el binomi *ciutat funcional – privilegiació del vehicle privat* es revela com una potent via d'exclusió en tant que diversos col·lectius urbans queden fora del model de mobilitat urbà hegemònic al no poder fer un ús quotidià del vehicle privat. Aquesta inaccessibilitat al cotxe suposa una de les exclusions prèvies a l'exclusió al mercat laboral al deixar fora de la possibilitat d'arribar als indrets on es localitzen els llocs de treball a amplis sectors de la població que no poden comptar amb un ús autònom de l'automòbil.

Per tant, aquells que no tenen accés autònom al vehicle privat són un col·lectiu heterogeni constituït per aquelles persones que tenen vedat l'accés a un seguit

de serveis primordials i vitals per al desenvolupament de la vida en la societat contemporània com ara als llocs de treball.

11.2. Els col·lectius exclosos

En aquesta recerca s'han categoritzat tres col·lectius d'exclosos a partir del posicionament respecte el vehicle privat: dones, joves i immigrants extracomunitaris. Són tres grups clarament heterogenis tant pel que fa a les seves característiques, les seves dimensions i el seu posicionament social però que coincideixen en les dificultats d'accedir de manera quotidiana al vehicle privat per poder resoldre les seves necessitats de mobilitat. És significatiu, a més, que aquests col·lectius coincideixin en altres formes d'exclusió social com ara el mercat laboral en els diferents treballs sobre aquesta temàtica.

Efectivament, són uns dels col·lectius que presenten més dificultats d'accés al món laboral. Els dos col·lectius "formals"² (dones i joves) són els que presenten unes taxes d'inactivitat laboral i unes taxes d'atur més altes. Sense que això signifiqui menystenir les altres variables explicatives (com els horaris, durada de la jornada laboral o les càrregues familiars) les possibilitats d'accedir autònomament a l'ús del cotxe i amb ell al territori urbà esdevé de gran importància per poder integrar-se plenament al mercat laboral. Com, sinó, pot mobilitzar-se el col·lectiu de dones de més de quaranta-cinc anys, majoritàriament sense permís de conduir ni cotxe propi, per cobrir els llocs de treball temporals en àrees perifèriques on només pot arribar-s'hi amb vehicle privat?

Els tres col·lectius analitzats tenen en comú el seu posicionament de desavantatge en el mercat laboral degut a la seva relació amb el vehicle privat.

² En aquest context s'entén per formal aquells que estan plenament comptabilitzats i tenen la plena ciutadania jurídica. En contraposició, el col·lectiu més informal (els immigrants extracomunitari) per la seva condició de recent arribats i, sobretot, de "sense papers" són invisibles a les estadístiques i "invisibles" als drets de la ciutadania jurídica pel que no es tenen dades quantitatives sistemàtiques sobre aquest col·lectiu.

En general perceben que són persones que estan fora del model hegemònic, que són “diferents” i són conscients de la seva situació de desigualtat.

La pèrdua de possibilitats de treball, reals o potencials, també és una altra característica transversal de la història laboral dels membres dels tres col·lectius analitzats. En aquest sentit, el fet de no disposar de cotxe ha significat una marginació del mercat laboral. Per un cantó en feines localitzades en àrees perifèriques, especialment polígons industrials, s'opta per no contractar a qui no tingui vehicle propi. Però per un altra cantó, moltes vegades els membres d'aquests col·lectius prefereixen no presentar-se a segons quines feines degut a la localització del lloc de treball: és una manera d'evitar, en cas de ser seleccionat pel treball, haver de renunciar per no poder arribar-hi.

Enfront d'aquesta situació, es recórrer a totes les estratègies possibles que tenen a l'abast per reduir el grau d'exclusió: estratègies autònomes i estratègies dependents, mitjans legals i mitjans il·legals, solucions individuals i solucions col·lectives...

Les variables explicatives de les estratègies emprades, percepcions, actituds i comportaments dels individus sense el permís de conduir són diverses i van des del col·lectiu de pertinença fins a posicionaments ideològics, passant per la localització residencial i l'entorn personal. A continuació s'exposen les principals variables explicatives detectades en aquesta recerca.

11.2.1. Els trets distintius de cada col·lectiu

Des del vessant de gènere, les **dones** són el col·lectiu que es mostra amb un posicionament més estructural i de manera voluntària en relació al vehicle privat. Estructural perquè el fet de no tenir permís de conduir no és un posicionament provisional, una cosa “pendent de realitzar”, sinó que en moltes ocasions es tracta d'una decisió d'afirmació personal, gairebé d'actitud vital. Voluntària

perquè, en principi, no es dóna un entrebanc aliè a l'obtenció del permís de conduir sinó que és una decisió pròpia i conscient³. Els arguments menys compartits amb els altres dos col·lectius analitzats sobre la percepció de l'ús del vehicle privat i que justifica el fet de no tenir el permís de conduir són el temor, la por envers el cotxe i la conducció en general pel perill que suposa la utilització d'aquest mitjà de transport.

Al llarg de la recerca s'ha mostrat com el cotxe és, en primera instància, un recurs masculí. Efectivament, l'usuari i conductor principal és l'home mentre que la dona ho és en segon terme. Això es veu clarament en el cas de les dones immigrants: primer cal que sigui l'home el que obtingui el permís de conduir, en cas que cap dels dos no el tingui. Entre les dones d'aquest col·lectiu, quan s'ha de compartir un cotxe però cap dels dos no té el permís necessari per fer-ho també el primer usuari és l'home. Però també es mostra aquest fet entre les dones joves que es desplacen acompanyades amb els seus xicots o bé amb els xicots de les companyes com a conductors o per les dones casades que es desplacen amb la parella com a conductors.

Pel que fa a la percepció de la resta de mitjans de transport, el col·lectiu definit pel gènere té com a característica pròpia la percepció d'inseguretat per agressió. Aquesta percepció apareix especialment en els desplaçaments a peu i en horaris extrems quan es dóna poc "control social" de l'espai i pot arribar a determinar les estratègies de mobilitat i a renunciar a possibles feines si no es troba una solució satisfactòria. El mitjà de transport més ben valorat per les dones, des d'aquest punt de vista, és l'autobús.

Els temps de transacció entre la vida domèstica i la vida laboral és un interval que les dones amb càrregues, especialment infants, volen minimitzar per tal de poder allargar la vida familiar. De fet es tracta d'ajustar l'estona de treball a l'horari

³ Evidentment és una "voluntarietat" forçada a partir del rol social derivada de la variable de gènere.

laboral que tenen establert. Per aquest motiu, es pot optar per recórrer a estratègies dependents, a fer-se acompanyar i/o buscar-se a la feina malgrat tenir la possibilitat de poder fer-ho per mitjans alternatius. D'aquesta manera pot aconseguir-se reduir el temps de desplaçament i per tant ser més estona a casa o bé, si el temps d'estalvi no és significatiu, és una manera de continuar ocupant-se de la vida familiar en el cotxe (parlant-ne, donant instruccions a la parella, etc.). Així mateix les dones són les que cerquen les feines més a prop de l'indret de residència, amb independència del lloc on visquin, com a forma de poder evitar els desplaçaments més llargs.

Però la posició laboral de la dona a la llar ocupa, en moltes ocasions, una posició perifèrica. És a dir, de la mateixa manera que el cotxe, la feina de les dones és secundària respecte a la de l'home que és el que té per funció principal treballar, produir fora de casa. Aquest posicionament duu a que decisions que afecten tot l'àmbit familiar es puguin prendre en detriment de la dona. Un exemple aparegut en l'anàlisi és el canvi de residència per aproximar la feina de l'home a la llar, malgrat poder arribar-hi diàriament, tot i provocar la impossibilitat que la dona pugui arribar al seu treball des de la nova llar i, en conseqüència, haver de deixar la feina.

El col·lectiu definit per l'edat, els **joves**, és el que té una percepció de provisionalitat més gran de tots tres perquè la seva inaccessibilitat al vehicle privat és viscuda com un fet a superar ja que en un termini més o menys indefinit de temps tenen la intenció de treure's el permís de conduir. A més, els joves conformen un col·lectiu molt heterogeni amb posicionaments molt diferenciats entre els membres del grup.

Com a tret característic, els joves perceben negativament el "tràmit" necessari per obtenir el permís de conduir. Aquest fet prové, per un cantó de la creença que tot plegat és massa car, val uns diners que en aquests moments no poden o no estan en condicions de poder assumir i per altra perquè es qüestiona el sistema

per obtenir-lo. Es percep que la realització de la prova teòrica no guarda una relació directa amb l'adquisició de coneixements necessaris per poder conduir; més aviat es percep com una forma de selecció gairebé aleatòria per dificultar el procés cap a l'accés autònom del cotxe. D'aquesta manera, aquell que té més habilitats per passar exàmens ho té més fàcil malgrat que no tingui més coneixements que un altre que no el superi.

Pel que fa a la percepció que els joves tenen del permís de conduir i del vehicle privat en general poden distingir-se'n dues de diferents. Una que posa l'èmfasi en el fet que poder conduir un automòbil de manera autònoma és un element de llibertat, d'independència personal. En aquest cas es considera que la seva obtenció és només una qüestió de temps (element que torna a mostrar la provisionalitat amb que viuen els membres d'aquest col·lectiu la seva no accessibilitat al vehicle privat), i que més d'hora o més tard l'obtindran ja que aquest és un pas més per incorporar-se plenament al món dels adults, per ser persones plenament independents, també, en el camp de la mobilitat. D'aquesta manera també garanteixen la seva accessibilitat al conjunt del territori i, per tant, a tots els serveis i activitats que la ciutat ofereix.

Però també existeix la percepció que l'obtenció del permís de conduir és una obligació social. En aquest cas, les persones no poden decidir si volen o no el permís de conduir sinó que el camí cap a la plena integració social passa pel carnet. En aquest sentit, és un plany a la impossibilitat de poder desenvolupar-se plenament i poder exercir tots els drets de les persones adultes sense el permís de conduir. Però també és la reivindicació al dret de viure sense cotxe (de fet aquesta reivindicació també és present entre les dones que voluntàriament no han volgut obtenir el permís de conduir).

Aquestes dues percepcions revelen dues actituds clarament diferenciades enfront d'un model territorial i de mobilitat concret. Mentre que la primera (el carnet com element de llibertat) és una actitud pragmàtica en tant que s'assumeix sense

criticar aquest model territorial que fa imprescindible l'ús quotidià del vehicle, el segon cas s'hi revela i en el fons qüestiona un model que afavoreix determinats mitjans de transport i en margina uns altres.

En referència a la percepció dels mitjans de transport d'ús col·lectiu, una opinió corrent entre els joves més ideologitzats és la creença que són cars i que, de la mateixa manera que algun altre servei públic, hauria de ser gratuït. Aquesta percepció, però, no invalida que tothom reconegui que ara el cost monetari és més baix i més accessible amb la implantació de la integració tarifària.

Un altre tret característic del col·lectiu dels joves és que són els que més usen la bicicleta com a mitjà de transport per anar a la feina quan l'entorn urbà i la distància ho permeten. Aquesta elecció es realitza en moltes ocasions en primera opció i des d'una visió positiva, a diferència dels immigrants, per exemple, que la bicicleta és percebuda com la darrera de les estratègies possibles i que, fins i tot, la utilitzen en trajectes i itineraris poc adequats a aquest mitjà.

El tercer col·lectiu, definit a partir de la procedència sociolingüística, presenta trets que el diferencien clarament dels altres grups analitzats. La pertinença a ell és el principal element explicatiu de la situació de desigualtat i de les estratègies que s'estableixen ja que en ocasions aquests trets propis del col·lectiu no es matisen ni amb la introducció de la variable territorial. Els **immigrants** extracomunitaris conformen el col·lectiu que té el posicionament més involuntari respecte al permís de conduir ja que són els que més malden per accedir al cotxe i per obtenir el carnet. Perceben que l'acompliment del procés que s'ha de seguir per abastar-lo és una carrera d'obstacles que la societat d'acollida posa per impedir-los, o si més no dificultar-los enormement, el seu accés quotidià i legal a l'automòbil.

Els membres d'aquest col·lectiu són els que més clar tenen que l'automòbil és una potent via d'integració en la nova societat d'arribada. Aquesta percepció la

tenen en tant que sense aquest mitjà no poden arribar a moltíssims dels indrets on aquestes persones obtenen les feines. Aquesta visió es dona pel fet que els mitjans de transport alternatius, en especial els d'ús col·lectiu, no responen a les necessitats amb que es troben. La percepció s'agreuja perquè, primerament, en moltes ocasions en els seus països d'origen el cotxe no és un element tant necessari com aquí i les persones poden resoldre la seva vida quotidiana prescindint de l'ús tan elevat de l'automòbil que es fa en la societat d'acollida. La segona condició que agreuja la percepció d'exclusió és el fet que un nombrós grup d'aquestes persones tenen el permís de conduir del seu país d'origen. Això significa que fora de les fronteres comunitàries, o almenys en el seu país de procedència, estan legalment capacitades per poder conduir. De fet, si fossin turistes i no estiguessin més de sis mesos també ho podrien fer pels carrers i carreteres de l'estat espanyol.

Els membres d'aquest col·lectiu perceben que la seva inaccessibilitat al cotxe és un dels principals problemes amb que es troben. I és que sense vehicle no hi ha treball o en redueix enormement la capacitat de trobar-ne i els dificulta molt la seva vida quotidiana. Aquesta percepció s'entén més quan es relaciona directament cotxe i treball en unes persones que han iniciat un procés migratori per tal de poder tenir una feina que els permeti complir un seguit de perspectives vitals. I encara més quan el treball és l'element imprescindible per poder regularitzar la seva situació en el país receptor ja que és un dels requisits bàsics per obtenir el permís de residència.

Més enllà de la feina, pels immigrants la plena integració en la societat d'acollida passa per assumir les pautes d'hàbits i costums d'aquesta societat. Un d'aquests hàbits (o característiques) de la societat de recepció percebuda per ells és l'extraordinària mobilitat quotidiana per tot el territori: d'aquesta manera, la plena integració passa per ser mòbil també.

Aquesta situació els aboca a abraçar les estratègies més extremes pel que fa a temps de desplaçament, hores, itineraris i ús de mitjans de transport. En aquest sentit la majoria dels immigrants que tenen el permís de conduir dels respectius països d'origen empen el cotxe quotidianament per anar a la feina. Aquesta pràctica no està exempta de risc ja que aquesta conducta comporta una sanció administrativa. Tot i així, els immigrants prefereixen assumir el risc a una sanció a haver de renunciar a un treball. Aquesta pràctica es pot dur a terme sense excessiva dificultat per la facilitat d'accedir a un cotxe, tot i el temor a ser sancionats⁴ perquè mentre l'accés al permís de conduir és difícil (ja sigui per la manca del permís de residència o perquè l'idioma esdevé una barrera de difícil superació) l'accés a la possessió del vehicle privat no. Tots els immigrants perceben aquesta relació inversa respecte els seus llocs d'origen: mentre el permís de conduir és difícil d'obtenir, la compra d'un cotxe és abastable per a tothom, exactament al revés del que succeeix en el països de procedència en que un vehicle és un instrument car i fora de l'abast de la majoria⁵.

Així mateix, els membres d'aquest col·lectiu no poden posar en funcionament altres estratègies, o almenys els és summament difícil, pel refús social que perceben que existeix envers ells. En primer lloc, el recurs a les estratègies dependents (en aquest cas ser acompanyat per altri) són poc factibles degut a la dificultat que troben que algú que no pertanyi al seu mateix col·lectiu d'origen es presti a voler compartir el trajecte.

Un segon cas de refús social seria l'intent d'aproximar la residència al lloc de treball. Aquesta opció topa amb les dificultats de trobar habitatge (més enllà de les qüestions econòmiques) perquè lloguen o compren pisos allà on els volen vendre i no on ells els agradaria fer-ho. Finalment, tampoc no poden adequar el

⁴ En aquest cas, els immigrants extraeuropeus són els que més perceben el perill a ser sancionats ja que consideren que per les seves faccions i color de la pell són més susceptibles de ser aturats pels cossos de seguretat.

⁵ En alguns països, no és només el preu del vehicle sinó sobretot el preu de la benzina el que impedeix usar quotidianament el cotxe.

seu perfil professional a les feines que hi ha a l'entorn de la llar, com fan membres d'altres col·lectius, degut a que les feines que els són reservades als immigrants sempre són en les categories socioprofessionals més baixes, fet que els dificulta aquesta especialització professional.

Aquestes dificultats que troben els membres d'aquest col·lectiu per poder establir estratègies alternatives al vehicle privat en un territori on el model de mobilitat es basa en la prioritització de les solucions individuals per sobre de les comunitàries, és el que obliga als immigrants a fer els trajectes en les pitjors condicions i, fins i tot, a actuar al marge de la norma per arribar al treball. D'aquesta manera, els membres d'aquest col·lectiu és com es veuen abocats a cercar les estratègies més extremes, fins al punt que algun dels membres d'aquest col·lectiu mai no ha refusat una feina malgrat haver de caminar fins a dotze quilòmetres de trajecte⁶.

11.2.2. *El territori desigual com a variable graduadora de l'exclusió*

L'exclusió del mercat de treball derivada a partir de la inaccessibilitat al vehicle privat es gradua a partir de la variable territorial. El territori esdevé un element clau per facilitar o, al revés, dificultar la inclusió dels que no tenen permís de conduir en el mercat laboral i per tant, d'afavorir els processos de cohesió social. El territori urbà és un espai desigual ja que les diferents activitats no estan repartides homogèniament per tota la ciutat. El grau d'exclusió generat dependrà de la distribució territorial dels habitatges i de les activitats econòmiques. Així, la localització dels polígons industrials en les àrees perifèriques urbanes, sense més alternativa per arribar que el vehicle privat respon a un model territorial altament selectiu, i per tant exclouent, ja que no permet l'accés a aquells que no disposen de manera autònoma d'un cotxe.

⁶ En aquesta recerca no es valora la percepció de la distància a recórrer per part dels membres d'aquest col·lectiu.

A la ciutat hi conviuen espais amb una relativa facilitat d'accés amb d'altres on aquest queda restringit a l'automòbil. En el sistema urbà de Sabadell la xarxa de transport d'ús col·lectiu té un fort caràcter radial amb una gran concentració dels diferents mitjans i línies en el centre de la ciutat mentre que a les àrees perifèriques els mitjans de transport són pràcticament testimonials. La manca de connexions orbitals fa que en la pràctica totalitat de desplaçaments entre espais perifèrics, quan existeix l'oferta, calgui fer transbordament a l'àrea central del sistema urbà.

Les àrees amb la cobertura més gran d'oferta de transport col·lectiu (anomenades en aquesta recerca **àrees A**) són les parts del territori més accessibles per al conjunt de la població, independentment del seu posicionament respecte els mitjans de transport. A més aquestes àrees coincideixen amb els espais centrals de la ciutat, un territori compacte i construït amb anterioritat a la lògica funcional (la *ciutat heretada*) on encara es manté una certa diversitat d'usos de manera que els desplaçaments interiors poden fer-se amb mitjans no motoritzats perquè les distàncies funcionals i socials són relativament curtes. Aquests espais coincideixen a l'àrea d'estudi amb l'eix central de la ciutat de Sabadell (però amb una clara concentració d'oferta al centre històric) i, amb molta menys intensitat, al centre de Barberà del Vallès.

En aquest territori central, la impossibilitat d'accés al vehicle privat es veu així compensada per les estratègies alternatives de mobilitat existents. Per tant, pels residents en aquest espai, els problemes d'accés es donen al seu exterior, és a dir, per arribar a espais on no hi arriba cap mitjà alternatiu al cotxe. Això porta a definir una *exclusió en destinació* ja que en origen (a l'interior d'aquesta àrea central) es donen alternatives al vehicle privat, són possibles els desplaçaments a partir d'estratègies autònomes.

L'anàlisi dels tres col·lectius mostra aquest alleugeriment (que no desaparició) de l'exclusió dels residents en aquestes àrees centrals. És en aquestes àrees on es

percep menys la necessitat del vehicle privat en tant que pot desenvolupar-se la vida quotidiana sense aquest instrument mercès a la proximitat i a la multifuncionalitat, elements, tots dos, altament valorats pel seus residents.

També és en aquestes àrees centrals on el cotxe presenta les valoracions més negatives. Se'l considera que és un mitjà de transport amb alts costos, tant temporals com monetaris, així com un instrument agressiu envers el medi urbà. Això porta a la consideració del vehicle privat gairebé com un instrument de luxe en aquests espais centrals (per part dels residents que poden resoldre el seu desplaçament a la feina amb estratègies autònomes), apropiat pels desplaçaments ocasionals d'oci i que modifica en moltes ocasions els hàbits de les persones ja que es realitzen desplaçaments amb els que no caldria l'automòbil.

No ha d'estranyar, doncs, que sigui en aquestes àrees urbanes on els mitjans de transport alternatius al vehicle privat estiguin més ben valorats. L'estructura i morfologia urbanes i les distàncies faciliten els desplaçaments en mitjans somàtics. Aquests, tant l'ús de la bicicleta com els trajectes realitzats a peu, esdevenen desplaçaments voluntaris, escollits com les millors opcions entre un ventall més ampli de possibilitats. També els mitjans de transport d'ús col·lectiu és on presenten més alts graus d'eficiència i on responen millor a les necessitats de la vida quotidiana dels residents. Aquesta afirmació no treu, però, que encara presentin dèficits temporals, com ara els horaris nocturns i el servei de festius i agost.

Tot plegat permet que les persones establertes en aquestes àrees puguin establir més fàcilment estratègies autònomes per arribar a la feina ja que el ventall de possibilitats amb que compten és més gran que el dels habitants de les àrees amb baixa cobertura de transport d'ús col·lectiu. De tota manera, des de les àrees centrals continuarà essent impossible establir estratègies autònomes a les àrees més perifèriques on no hi arriben els mitjans d'ús col·lectius.

Però la ciutat també està composta, de manera creixent, per un seguit d'àrees perifèriques que presenten unes cobertures de transport d'ús col·lectiu clarament inferior. Les àrees amb la cobertura més baixa (**àrees C**) solen correspondre amb aquelles àrees que han crescut i han estat construïdes seguint la lògica funcional de la segregació i zonificació de l'espai i dissenyades perquè sigui el cotxe qui resolgui les necessitats d'accessibilitat en el territori.

En el sistema urbà de Sabadell les àrees amb una cobertura més deficient de transport d'ús col·lectiu es troben localitzades en les urbanitzacions i barris perifèrics dels diferents municipis tot i que també abasten els nuclis centrals d'aquelles poblacions que fins el creixement dels anys seixanta del segle XX eren petits nuclis rurals entorn dels quals el desenvolupament urbanístic s'ha produït seguint els principis funcionalistes.

Per tant, es tracta d'àrees bàsicament monofuncionals, on les activitats es troben separades en l'espai (sobretot les industrials perquè el terciari es concentra principalment al centre de Sabadell) de manera que els residents d'aquestes àrees que no poden usar el cotxe autònomament resten captives en el seu entorn més proper. En aquest cas, pot parlar-se d'*exclusió en origen* ja que les possibilitats de desplaçar-se fora de l'entorn proper amb estratègies autònomes són mínimes⁷.

D'aquesta manera, els residents a les àrees més mal cobertes pel transport d'ús col·lectiu són els que més necessitat tenen del vehicle privat ja que sense aquest instrument no poden realitzar-se moltes de les activitats quotidianes, o almenys s'han de fer d'una manera restrictiva. Són aquests els més conscients de la desigualtat que pateixen per poder arribar a les feines generada a partir de la seva impossibilitat de poder accedir autònomament al cotxe. Així, la localització residencial els agreuja el risc d'exclusió.

⁷ No obstant, la diferent organització dels transport d'ús col·lectiu modifica els graus d'exclusió. En aquesta recerca s'han exposat les diferències entre Polinyà i Castellar del Vallès. Vegeu l'apartat 8.2.2.

A diferència de les àrees centrals, és aquí on més positivament es valora el cotxe, fins i tot en costos econòmics: la possibilitat d'abastar béns, serveis i activitats que permet l'ús de l'automòbil el fa econòmicament viable (com per exemple poder arribar a una feina més ben pagada). Però el cotxe és un element positiu per qui hi va dins ja que per a qui ha de desplaçar-se a peu els percep com un element que posa en perill la seva integritat física degut a la inexistència d'un entorn sense les infraestructures necessàries per caminar en condicions de seguretat. En aquestes condicions, doncs, no és d'estranyar que els desplaçaments somàtics siguin percebuts negativament, com un desplaçament realitzat perquè no existeix cap altra alternativa possible i que normalment són molt més llargs que el que estan disposades a assumir les persones residents en les àrees centrals.

Tot i que en alguns casos, en els darrers temps, el transport d'ús col·lectiu ha experimentat una millora, aquests mitjans no poden resoldre les necessitats de desplaçament que els residents generen, tant per resoldre l'accés al treball com per la vida quotidiana en general.

En aquesta situació, els residents emmarquen la cerca de feina en l'entorn més proper, bo i adaptant-se a les ofertes laborals d'aquest mateix entorn. Si això no és possible, han de limitar la seva cerca a la cobertura territorial i temporal dels transports col·lectius que cobreixen la seva àrea de residència.

En aquesta recerca s'han descrit unes àrees intermèdies, amb una cobertura mitjana de transport d'ús col·lectiu que s'ha definit com **àrees B**. Es tracta d'una primera perifèria amb característiques d'ambdues àrees extremes. Així, quan són espais que tenen una continuïtat urbana de les àrees amb més oferta de transport d'ús col·lectiu els seus trets l'aproximen a elles. En canvi, quan estan allunyades d'aquestes àrees centrals les seves característiques tenen més en comú amb els espais més perifèrics.

Aquests espais intermedis tenen una cobertura de transport d'ús col·lectiu que les connecta amb una certa regularitat amb les àrees centrals però són espais amb una marcada monofuncionalitat. Un cas exemplificador en aquesta recerca és Badia del Vallès.

En aquest cas, l'eficiència dels mitjans de transport d'ús col·lectiu depèn de la destinació: mentre cap al centre respon a les necessitats de la vida quotidiana (llevat dels horaris nocturns i de certs períodes de l'any), en els desplaçaments cap a les àrees més perifèriques, o fins i tot, semiperifèriques, aquest transport és percebut com a molt deficient.

Per això els residents d'aquestes àrees centren l'àmbit territorial de la seva cerca de feina en aquests espais centrals per poder establir estratègies autònomes. Si el lloc de treball es localitza en les àrees perifèriques normalment s'ha de recórrer a establir estratègies dependents per poder arribar.

11.2.3. *Altres elements graduadors de l'exclusió: la xarxa personal i la durada del contracte laboral*

A més del col·lectiu de pertinença i de la localització territorial, existeixen altres variables que intervenen en l'afavoriment o la disminució dels riscos d'exclusió del mercat laboral.

La possibilitat d'establir una xarxa personal n'és un d'ells. Aquesta xarxa significa poder posar en marxa estratègies dependents per poder arribar al treball. En aquesta recerca s'ha posat de manifest com aquelles persones que disposen d'una xarxa sòlida tenen menys dificultats per accedir a un territori més ampli o poden disminuir el temps de desplaçament. I és que aquesta estratègia es posa en marxa quan és impossible (o molt difícil) arribar al lloc de treball o bé per poder disminuir els costos temporals (com és el cas de les dones⁸).

⁸ Vegeu el subcapítol 11.2 d'aquestes conclusions.

Aquestes xarxes les componen les persones de l'entorn de les persones sense el permís de conduir com ara amics, coneguts i veïns que viuen al mateix barri (*xarxa de l'entorn*) o els familiars més propers amb els que es comparteix la llar (*xarxa familiar*). Quan es posa en funcionament la xarxa de l'entorn és perquè es coincideix amb alguna persona en el recorregut cap a la feina. Habitualment es tracta de companys de treball tot i que en alguna ocasió fan feines en un mateix entorn (polígon industrial, per exemple). De fet, aquesta estratègia seria un tipus de *car-pooling*⁹ organitzat des de la base i de manera individual.

La xarxa més propera (la *xarxa familiar*) se sol posar en funcionament només en situacions de certa excepcionalitat com ara quan la persona sense permís de conduir li han fallat totes les altres alternatives de desplaçament possibles. En aquest cas es tracta de la realització d'un desplaçament totalment aliè (ni en itinerari ni en horari) a les necessitats de la persona que fa de conductor.

Aquesta xarxa familiar, per tant, habitualment té un caràcter conjuntural: un dia puntual que ha fallat l'estratègia dependent de la xarxa de l'entorn o bé quan es tracta de feines per un període de temps curts, en el que queden clars els límits temporals del contracte. Això fa que, de mutu acord amb el familiar que l'ha d'acompanyar, la persona que no té el permís accepti la feina i s'assumeixin els desplaçaments que caldrà efectuar. Així, aquest és un altre dels graduadors del procés d'exclusió: en contractacions de curta durada, com per exemple un més, aquesta persona pot mobilitzar conjunturalment la seva xarxa personal (bàsicament la familiar o combinant les dues) pel període de temps que dura el treball però que difícilment podria sustentar-lo de manera indefinida en el temps. Si fallen aquestes xarxes personals o no es pot comptar amb elles, la persona sense el permís de conduir té al seu abast un ventall de possibilitats d'accedir a feines més reduït, o si se li plantegen situacions puntuals de que no pot arribar al

⁹ El *car-pooling* es basa en fer coincidir en un mateix cotxe aquelles persones que fan un mateix recorregut quotidià. A l'àrea d'estudi en funcionen a Barberà del Vallès i a Sabadell (aquest darrer organitzat el setembre de 2002) (ÁLVAREZ, 2002).

treball un dia, aleshores es veu en la necessitat de recórrer a altres estratègies com caminar o anar en taxi.

11.3. Darreres consideracions

Tot i que aquesta recerca només ha volgut fer aflorar les desigualtats en l'accés al mercat laboral a partir d'una organització territorial i d'un model de mobilitat associat concrets, sí que es volen fer en aquestes darreres línies unes breus consideracions que han anat sorgint al llarg d'elaboració d'aquesta recerca sobre alguns elements de referència encaminats a superar aquestes desigualtats.

Actualment l'endegament de polítiques de cohesió social a partir de l'actuació en les variables territorials i de mobilitat no poden passar per potenciar encara més el vehicle privat ja que a principis del segle XXI la sostenibilitat és el marc conceptual en el qual han de basar-se les noves actuacions.

El nou paradigma emergent alerta sobre els límits ambientals de les ciutats i del planeta en general. Dins d'aquest paradigma, la mobilitat sostenible assenyala la diferent eficiència ambiental (no només energètica) de les diferents maneres de moure's i potencia aquelles que tenen menys impactes negatius, les que són menys agressives envers el medi urbà i els seus habitants per a la realització dels desplaçaments quotidians al treball.

De totes maneres és necessari treballar més profundament el vessant social del concepte de sostenibilitat i prestar especial atenció als impactes socials que es deriven de l'actual model de desenvolupament. Per això cal optar per prioritzar les estratègies comunitàries per sobre de les individuals en tant que en aquest darrer cas, com s'ha anat posant de manifest al llarg de tota la recerca, l'establiment de les estratègies individuals per resoldre la mobilitat quotidiana ha suposat que sectors de la població quedin exclosos del model de mobilitat hegemònic i amb ell de les possibilitats d'arribar a un nombre important de llocs

de treball. Però és que, a més, aquestes solucions individuals beneficien a una part de la població però n'externalitzen les problemàtiques al conjunt: recursos destinats a bastir la xarxa viària metropolitana, pèrdua de patrimoni cultural i natural, pèrdua de la qualitat ambiental (contaminació de l'aire, contaminació acústica...), impactes sobre la salut humana, sinistralitat (els accidents de trànsit urbans solen tenir com a protagonistes a vianants en serien alguns exemples). Totes aquestes "externalitats" afecten al conjunt de població, independentment del posicionament de cadascú respecte els mitjans de transport.

Però la potenciació d'aquestes formes de desplaçament menys nocives no pot fer-se sense anar acompanyat d'un canvi en el model d'organització del territori on les principals variables que el defineixen siguin revisades: densitat, accessibilitat, ús de l'espai públic, mobilitat, mitjans de transport, etc. Per tant, no es pot deslligar la cerca de la mobilitat sostenible sense una transformació del model de territori urbà. L'horitzó ha de ser un model de ciutat que es plantegi com organitzar la mobilitat del conjunt dels ciutadans i no només dels conductors, que s'interrogui com podrà arribar als serveis i activitats de la ciutat qui no té cotxe. Cal entendre que la mobilitat és una activitat que realitzen totes les persones, les quals tenen característiques, prioritats i interessos diferents però que malgrat això totes elles tenen el dret a la ciutat i el dret al treball (i es podria dir el dret a poder optar al millor treball possible).

En aquest context, cal revisar el criteri d'accessibilitat urbana i prioritzar la proximitat per sobre del transport tot seguint la lògica ecològica de que tot el més accessible és el que està més a prop. En aquest sentit, cal un replantejament de les distàncies creixents a recórrer per satisfer la realització de les activitats quotidianes.

Així mateix s'ha de rellegir el territori urbà des d'una escala més humana dels vianants per poder establir xarxes d'itineraris segurs pel desplaçament amb mitjans somàtics, en tant que aquesta manera de moure's és l'ambientalment

menys agressiva i la més universal de totes ja que és practicable pel conjunt de la població. Per això, cal recuperar l'espai públic per a usos diversos i on hi tinguin cabudes les diferents maneres de moure's dels ciutadans.

També cal replantejar el concepte de densitat ja que en la ciutat funcional i dispersa presenta unes densitats d'usos i habitants excessivament baixes per facilitar l'eficiència dels transports motoritzats d'ús col·lectiu. Ja s'ha esmentat en aquesta recerca com la baixa densitat urbana va impedir la viabilitat del BART a l'àrea urbana de San Francisco.

En definitiva, s'imposa una revisió que permeti imaginar un escenari urbà on les oportunitats laborals dels ciutadans no sorgeixin de la seva relació amb els diferents mitjans de transport. Però això ja seria una altra tesi.

Capítol 12

BIBLIOGRAFIA GENERAL

- ADAGIO (2001) "La aproximación metodológica en el programa ADAGIO: una mirada transversal para una actuación transformadora" A: ADAGIO *Transformem les mirades per transformar les polítiques. Primeres jornades. 10 i 11 de maig 2001. Polítiques d'igualtat i mainstreaming en l'Administració local: el Programa Adagio*. Barcelona, Oficina Tècnica del Pla d'Igualtat. Diputació de Barcelona.
- ADMINISTRACIÓ NACIONAL DE FERROCARRILS DE SUÈCIA, ADMINISTRACIÓ NACIONAL DE CARRETERES DE SUÈCIA i TRANSPORTS D'ESTOCOLM (2002) "Acords sobre l'ampliació de la infraestructura de transport a la regió d'Estocolm (Dennis Agreement)" A: Vergés, R. (ed.) *Infraestructures de transport i territori*. Barcelona, Diputació de Barcelona i Societat Catalana d'Ordenació del Territori, p. 75-108.
- AJUNTAMENT DE CASTELLAR DEL VALLÈS (1997) *Estudi de mobilitat viària*. Castellar del Vallès (maig-juny 1997).
- AJUNTAMENT DE SABADELL (1998) *Els ciutadans estrangers residents a Sabadell. 1 de març de 1998. Evolució 1993-1998*, Sabadell.
- AJUNTAMENT DE SABADELL (2002) *Anuari Estadístic de Sabadell, 2001*. Sabadell (<http://www.ajsabadell.es/ca/xifres/default.htm>), 21 d'agost de 2002.
- ALABART, A. i SAPÉS DE LEMA, J. (1983) *La població i l'habitatge a Sabadell*. Sabadell, Ajuntament de Sabadell.
- ALABART, A. (1994) "Estructura social y vivienda" A: Alabart, A., García, S. i Giner, S. (comps) *Clase, poder y ciudadanía*. Madrid, Siglo Veintiuno.
- ALABART, A. i LÓPEZ, C. (1996) "L'evolució de les professions dels barcelonins: gentrificació i polarització" *Barcelona Societat*, 6.
- ALBERDI, I., ESCARIO, P. i MATAS, N. (2000) *Les dones joves a Espanya*. Barcelona, Fundació "la Caixa".
- ALBET, A. (1993) *La nova Geografia Regional: una reflexió teòrica i un assaig d'interpretació (el Vallès Occidental)*. Tesi doctoral, Bellaterra (Cerdanyola del Vallès), Universitat Autònoma de Barcelona.
- ALLAIN, R. (2000) "La proximité et la pensée sur la ville" *ESO travaux et documents*, 14, p. 7-12.
- ÁLVAREZ, E. (2002) "L'ajuntament inicia un projecte per compartir cotxe a través d'internet" *Diari de Sabadell*, Sabadell, p. 6 (18 de setembre de 2002).
- ALVIRA, F. (1983) "Perspectiva cualitativa/perpectiva cuantitativa en la metodología sociológica" *Revista Española de Investigaciones Sociológicas*, 22, p. 53-75.
- AMIN, A. i THRIFT, N. (2002) "Repensando la teoría urbana: las ciudades y las economías de distancia" A: Subirats, J. (coor.) *Redes, territorios y gobierno*. Barcelona, Diputació de Barcelona, p. 81-107.
- AMOROSO, B. (1988) *Development and crisis of the Scandinavian model of labour relations in Denmark, 1980-1987*. Roskilde, Institute of Economics and Planning, Roskilde University Centre.
- ANGUERA, J. i CASAS, J.B. (1990) *L'economia del Vallès Occidental. De la indústria als serveis*. Barcelona, Caixa de Catalunya.

- ARAGAY, J.M. (1995) "Quantificació i percepció de la mobilitat no obligada i el tràmit segons l'enquesta de trànsit de l'àrea metropolitana de Barcelona (1992-1994)" *Papers*, 24 (Mobilitat urbana i modes de transport), p. 81-100.
- ARASANZ, J. C., CARBÓ, F., HIGUERA, M. *et al.* (1999) *Informe sobre l'estat del medi ambient a Catalunya. (Documents del Quaderns de medi ambient, 3)*. Barcelona, Generalitat de Catalunya. Departament de Medi Ambient.
- ARGANY, I., LLOBET, J., PUIG, J. *et al.* (1986) *L'ordenació del Ripoll a Sabadell. Història urbana i medi ambient*. Sabadell, Ajuntament de Sabadell.
- ARRANZ LOZANO, M. (1986) "Aspectos teóricos de la movilidad femenina en áreas urbanas" A: GARCÍA BALLESTEROS, A. *El uso del espacio en la vida cotidiana*. Madrid, Seminario de estudios de la mujer. Universidad Autónoma de Madrid, p. 266-275.
- ATM (1997) *La mobilitat quotidiana a la Regió Metropolitana de Barcelona. 1. Estudi dels desplaçaments setmanals -1996-*. Barcelona, Autoritat Metropolitana del Transport.
- ATM (1997a) *La mobilitat quotidiana a la Regió Metropolitana de Barcelona. 2. Estudi d'opinió*. Barcelona, Autoritat Metropolitana del Transport.
- ATM (1997b) *La mobilitat quotidiana a la Regió Metropolitana de Barcelona. 3. Mobilitat a les principals poblacions*. Barcelona, Autoritat Metropolitana del Transport.
- ATM (2000c) *Els comptes del transport de viatgers a la Regió Metropolitana de Barcelona*. Barcelona, Autoritat Metropolitana del Transport.
- BAGES PER A TOTHOM (1999) *El carnet sobre rodes!!!!* Manresa, (Associació Intercultural Bages per a Tothom).
- BAPTISTA, E. (1987) "O concelho de Loures na Area Metropolitana de Lisboa" A: Diversos autors *I Seminário internacional: Area Metropolitana de Lisboa: Que futuro?* Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian, p. 271-289.
- BAPTISTA, A.J. (1989) "Perspectivas de desenvolvimento económico da Área Metropolitana de Lisboa" *Sociedades e Território*, 10-11, p. 43-48.
- BAUELLE, G. (2000) "Proximité subie, proximité choisie: sur la contradiction entre impératifs économiques et aspirations personnelles" *ESO travaux et documents*, 14, p. 13-17.
- BAYLINA, M., CÁNOVES, G., GARCIA, M.D., *et al.* (1991) "La entrevista en profundidad como método de análisis en geografía rural: mujeres agricultoras y relaciones de género en la costa gallega." A: *VI Coloquio de Geografía Rural*. Universidad Autónoma de Madrid, Asociación de Geógrafos Españoles. Grupo de trabajo de Geografía Rural, p. 11-19.
- BAYLINA, M. (1996) *Trabajo industrial a domicilio, género y contexto regional en la España rural*. Tesis doctoral, Bellaterra (Cerdanyola del Vallès), Departament de Geografia, Universitat Autònoma de Barcelona.
- BERMAN, M. (1988) *Todo lo sólido se desvanece en en el aire*. Madrid, Siglo XXI (cuarta edición).
- BLUMEN, O. (1994) "Gender differences in the journey to work" *Urban Geography*, 15, p. 223-245.

- BLUMEN, O. (1998) "The spatial distribution of occupational prestige in metropolitan Tel Aviv" *Area*, 30 (4), p. 343-357.
- BLUMEN, O. (2000) "Dissonance in Women's Commuting? The Experience of Exurban Employe Mothers in Israel" *Urban Studies*, 37 (4), p. 731-748.
- BOFILL, A. (1997) "Les dones i el medi urbà" *L'informatiu dona*, 18, p. 1-2.
- BOIX, R. (2002) "Policentrismo y redes de ciudades en la región metropolitana de Barcelona" A: Subirats, J. (coord.) *Redes, territorios y gobierno*. Barcelona, Diputació de Barcelona, p. 223-244.
- BONNET, M. i DESJEUX, D. (2000) *Les territoires de la mobilité*. París, PUF.
- BORJA, J. i CASTELLS, M. (1997) *Local y global. La gestión de las ciudades en la era de la información*. Madrid, Taurus.
- BORRELL, J., SOROLLA, A., COMAS, E. et al. (2000) *Recull d'accions per minimitzar l'impacte de les infraestructures viàries sobre el territori. (Documents del Quaderns de medi ambient, 5)*. Barcelona, Generalitat de Catalunya. Departament de Medi Ambient.
- BOZZONE, R.L. (1993) *La città tecnologica. Ipotesi de esperienze di organizzazione urbana: la mobilità, i trasporti, la produzione dei servizi*. Brussel.les, Parlamento Europeo. Direzione Generale degli Studi.
- BRACCO, S. (1988) *Los sistemas metropolitanos de las nuevas ciudades*. Vilassar de Mar, Oikos-Tau.
- BRETON, F. d. (1996) *Diagnosi territorial del litoral del Garraf i de la Conca Baixa del riu Foix*. Bellaterra (Cerdanyola del Vallès), Universitat Autònoma de Barcelona, Departament de Geografia i Diputació de Barcelona, Area de Medi Ambient.
- BRUNET, I., PASTOR, I. i BELZUNEGUI, A. (2002) *Tècniques d'investigació social. Fonaments epistemològics i metodològics*. Barcelona, Pòrtic.
- BUÑUEL, A. i DENCHE, C. (1986) "Repercusiones de la ordenación urbana en el uso cotidiano de la ciudad" A: GARCÍA BALLESTEROS, A. *El uso del espacio en la vida cotidiana*. Madrid, Seminario de estudios de la mujer. Universidad Autónoma de Madrid, p. 180-190.
- BURNS, L. D. (1979) *Transportation, temporal and spacial components of accessibility*. Lexington, Mass., Lexington books.
- CABRÉ, M. (1972) "Problemática de las empresas de transportes urbanos" A: Jané, J. *El transporte colectivo urbano en España*. Barcelona, Ariel, p. 19-35.
- CAMPILLO, X. (1988) *Geografia i literatura a l'Alt Pirineu Català (una visió interna de la societat tradicional i la crisi contemporània de la muntanya)*. Memòria de recerca. Bellaterra (Cerdanyola del Vallès), Departament de Geografia, Universitat Autònoma de Barcelona.
- CAMPILLO, X. (1994) "Conexión de biótopos en Alemania" *Quercus*, 28, p. 34-36.
- CAMPOS VENUTI, G. (1983) *Città, Metropoli, tecnologia. La politiche di painificazione territoriale*. Milano, Franco Angeli.

- CÀNOVES, G. (1990) "Mujer, trabajo y explotación agraria familiar. un análisis desde la geografía del género". Tesis doctoral. Bellaterra (Cerdanyola del Vallès), Departament de Geografia, Universitat Autònoma de Barcelona.
- CAPPELLIN, R. (1989) "Sviluppo economico e mobilità nelle aree urbane. Tendenze e strategie di intervento" *Terra (traffico e inquinamento)*, 6, p. 6-12.
- CARBONELL, F. (coor.) (1995) *Immigració: diversitat cultural, desigualtat social i educació*. Madrid, Ministerio de Educación y Ciencias.
- CARRASCO, C. (1998) *Trabajador inmigrante: bajo qué condiciones*. Madrid, EDICE.
- CARRIÓN, A. (1985) *Ideología, normas y valores de juventud*. Madrid,
- CASADO, J. M. (2001) "La diversidad de los mercados laborales locales de la Comunidad Valenciana" A: Castañer, M., Vicente, J. i Boix, Gemma (eds.) *Áreas urbanas y movilidad laboral en España: Girona, 17 y 18 de marzo de 2000*. Girona, Servei de Publicacions de la Universitat de Girona, p. 61-91.
- CASALS, V. (1995) *Transport, territori i medi ambient*. Barcelona, Comissió Obrera Nacional de Catalunya.
- CASASSAS, L. i CLUSA, J. (1981) *L'organització territorial de Catalunya*. Barcelona, Fundació Jaume Bofill.
- CASTAÑER, M. (1992) *Una nova dimensió de la xarxa urbana de Catalunya. Àrees de cohesió*. Tesis doctoral, Bellaterra (Cerdanyola del Vallès), Departament de Geografia, Universitat Autònoma de Barcelona.
- CASTAÑER, M. (1994) "Una nova dimensió de la xarxa de ciutats a Catalunya. Les àrees de cohesió" *Documents d'Anàlisi Geogràfica*, 25, p. 63-77.
- CASTAÑER, M., VICENTE, Joan i BOIX, Gemma (2001) *Áreas urbanas y movilidad laboral en España: Girona, 17 y 18 de marzo de 2000*. Girona, Servei de Publicacions de la Universitat de Girona.
- CASTELLS, M. (1974) "Planificación urbana y movimientos sociales: el caso de la renovación urbana en París" A: Beringuier, C. i Castells, M., Capel, H. et al. *Urbanismo y práctica política*. Barcelona, Los libros de la frontera, p. 125-160.
- CASTELLS, M. (1985) *High technology, space and society*. Beverly Hills, Sage.
- CASTELLS, M. (1989) *La ciudad informacional. Tecnologías de la información, reestructuración económica y el proceso urbano-regional*. Madrid, Alianza.
- CASTELLS, M. (2000) *The Rise of the network society*. Oxford, Blackwell.
- CEA D'ANCONA, M. Á. (1998) *Metodología Cuantitativa. Estrategias y técnicas de investigación social*. Madrid, Síntesis.
- CEBOLLADA, À. (1994a) "El creixement industrial de la perifèria metropolitana. El cas de Sentmenat" A: Paunero, X. (coor.) *La indústria en la planificació urbana. V Jornades de Geografia Industrial. Grup de Geografia Industrial (AGE)*. Girona, del 22 al 24 de setembre de 1994. Girona, Servei de Publicacions de la Universitat de Girona, p. 163-171.
- CEBOLLADA, À. (1994b) "La localització industrial a Sentmenat en el marc de l'organització territorial de l'àrea de Sabadell". Memòria de recerca. Bellaterra

(Cerdanyola del Vallès), Departament de Geografia, Universitat Autònoma de Barcelona.

- CEBOLLADA, À. SALLAS, J.C. (1997) "Ir y volver del colegio". A: Ajuntament de Barcelona, Coordinadora Catalana d'Usuaris de la Bicicleta i European Ciclysts' Federation *Proceedings 10è Congrés Internacional de la Bicicleta Velocity'97. Redescubrir la bicicleta- estrategias para una nueva movilidad. 15-19 de setiembre de 1997*. Barcelona, p. 355-358.
- CEBOLLADA, À. (2002) "Mobilitat sostenible: una eina de cohesió urbana" *Hora Nova. Periòdic independent de l'Empordà*, 1278, p.8 (17-23 de setembre).
- CECCARELLI, P. (1987) "Assetto territoriale e mobilità nelle aree metropolitane. Una diagnosi della situazione esistente e ipotesi per fronteggiarla" *Archivio di Studi Urbani e Regionale*, 30, p. 3-33.
- CGT *Toyotismo en Seat. Cronología del proceso de negociación del proyecto de Seat "Trabajo en grupo" en la fase de pruebas pilotos*. Barcelona, Confederació General del Treball. Secció Sindical Seat-Barcelona.
- CHAVALIER, J. (2000) "La question de la proximité dans la ville dispersée: plaidoyer pour une "échelle des proximités" *ESO travaux et documents*, 14, p. 19-21.
- CHECA, F. i SORIANO, E. (Eds.) (1999) *Inmigrantes entre nosotros. Trabajo, cultura y educación intercultural*. Barcelona, Icaria.
- CHECA, J. C. i ARJONA, Á. (1999) "Los estudios sobre sobre migraciones en España. Una aproximación" A: Checa, F. i Soriano, Encarna (eds.) *Inmigrantes entre nosotros. Trabajo, cultura y educación intercultural*. Barcelona, Icaria, p. 33-64.
- CIUFFINI, F. M. (1993) "El sistema urbà i la mobilitat horitzontal de persones, matèria i energia" *Medi ambient, Tecnologia i Cultura*, 5 (Repensar la ciutat), p. 42-53.
- CONSELL DE LES DONES DE LA CIUTAT (1999) "La ciutat que les dones volem. Propostes del I Congrés de les Dones de Barcelona" *Barcelona societat*, 10, p. 112-117.
- CLUSA, J. (1985) *La realitat metropolitana de Sabadell*. Sabadell, Fundació Bosch i Cardellach.
- CLUSA, J. (1992) "La distribució territorial de la indústria i els serveis a la regió metropolitana de Barcelona als sis anys de recuperació econòmica" *Papers. Regió Metropolitana de Barcelona*, 12 (La vertebració de la ciutat metropolitana), p. 9-39.
- CLUSA, J. (1995) "La mobilitat obligada i els àmbits funcionals a la regió metropolitana de Barcelona" *Papers. Regió Metropolitana de Barcelona*, 24 (Mobilitat urbana i modes de transport), p. 51-67.
- CLUSA, J. (1996) "Dinàmiques metropolitanes" A: *Infraestructures i sistemes generals metropolitans. Propostes per a una reflexió*. Barcelona, Barcelona Regional, p. 1-11.
- COMISIÓN MUNDIAL DEL MEDIO AMBIENTE Y DEL DESARROLLO (1989) *Nuestro futuro común*. Madrid, Alianza.
- COMISIÓN TÉCNICA PARA LA REVISIÓN DEL P.C. 53 (1966) *Plan Director del Área Metropolitana de Barcelona*. Barcelona, Comisión Provincial de Urbanismo.

- COMISSIÓ EUROPEA (1992) *European manual for an accessible built environment*. Brusel·les.
- COMISSIÓ EUROPEA (1994) *Politique sociale européenne, une voice á suivre pour l'Union. Livre Blanc*. Luxemburg.
- COMISSIÓ EUROPEA (1995) *Política común de transportes. Programa de Acción 1995-2000*. Brusel·les.
- COMISSIÓ EUROPEA (1995) *European environmental. Almanac*. Brusel·les.
- COMISSIÓ EUROPEA, DIRECCIÓ GENERAL DE L'ENERGIA (1995) "Medidas encaminadas a mejorar la movilidad urbana en ciudades europeas" *Estudios de Transportes y Comunicaciones*, 68, p. 99-121.
- COMISSIÓ EUROPEA (1996) *Propuesta de decisión del consejo relativo a la promoción de una movilidad sostenible y segura*. Brusel·les.
- CONSEJO ECONÓMICO Y SOCIAL (2001) *La pobreza y la exclusión social en España: propuestas de actuación en el marco del plan nacional para la inclusión social*. Madrid.
- CONSELL DE JOVES DE BARCELONA (2000) "El transport públic genera més desigualtats per a la gent jove" *Debat Juvenil*, 61, p. 16-17.
- CONTI, S. (2002) "Sociedad de la información, ciudad y sistemas metropolitanos en Europa" A: Subirats, J. (coord.) *Redes, territorios y gobierno*. Barcelona, Diputació de Barcelona, p. 177-200.
- CORRAL, C. (1994) "El centro de la ciudad en las periferias" *Ciudad y Territorio. Estudios territoriales.*, 100-101, p. 421-432.
- CORRALIZA, J. A. (1987) "La ciudad y la calidad de vida. Una introducción" *Documentación social. Revista de Estudios Sociales y de Sociología Aplicada*, 67 (Ciudad y calidad de vida), p. 9-20.
- CORTÉS, L. i PANIAGUA, J. L. (1997) "La vivienda como factor de exclusión social" *Documentación social. Revista de Estudios Sociales y de Sociología Aplicada*, 106 (Políticas contra la exclusión social), p. 93-147.
- CORTIZO, T. (2001) "La Asturias Central, de espacio urbano a ciudad. La movilidad laboral como método de definición, 1981-1996" A: Castañer, M., Vicente, J. i Boix, G. (eds.) *Areas urbanas y movilidad laboral en España: Girona, 17 y 18 de marzo de 2000*. Girona, Servei de Publicacions de la Universitat de Girona, p. 93-10.
- COSTA, E. M. da (1992) *Reestruturação econômica e desenvolvimento local. O caso de Castelo Branco*. Dissertação de Mestrado. Lisboa, Departamento de Geografia, Universidade de Lisboa.
- COUSTRAS, J. i FAGNANI, J. (1978) "Femmes et transports en milieu urbain" *International Journal of Urban and Regional Research*, 2 (3), p. 432-439.
- COUSTRAS, J. (1987) *Des villes traditionnelles aux nouvelles banlieues*. París, SEDES.
- COUSTRAS, J. (1993) "La mobilité des femmes au quotidien. Un enjeu des rapports sociaux de sexes?" *Mobilités*, 59-60 (Mobilités), p. 162-169.
- COUSTRAS, J. (1996) *Crise urbaine et espaces sexués*. Princeton, Princeton University Press.

- CRISTOBAL, C. (1992) "Aspectos socioeconómicos de la encuesta de movilidad 1987/88 en el área metropolitana de Madrid" *Economía y Sociedad*, 6, p. 71-97.
- DELGADO, M. (1999) *Ciudad líquida, ciudad interrumpida*. Medellín, Editorial Universidad de Antioquia.
- DELGADO-GAL, Á. (2001) "Ni tanto ni tan calvo" *El País* Madrid-Barcelona, p. 11 (15 d'abril de 2001).
- DEMATTEIS, G. (1989) "Nuove forme di organizzazione territoriale" A: Petsimeris, Petros (ed) *Le reti urbane tra decentramento e centralità. Nuovi aspetti di geografia della città*. Milà, Franco Agnelli.
- DEMATTEIS, G. (2002) "De las regiones-área a las regiones -red. Formas emergentes de gobernabilidad regional" A: Subirats, J. (coord.) *Redes, territorios y gobierno*. Barcelona, Diputació de Barcelona, p. 163-175.
- DEU, E., CALVET, J., MARÍN, M., et al. (2000) *Sabadell al segle XX*. Vic, Eumo.
- DGT (1993) "El Plan Intermodal, una nueva vía para estructurar el transporte en la RMB." *Espais*, 37, p. 15-19.
- DGT (1999) *Censo de Conductores*. consultat a la web, (www.dgt.es 19.XII.1999).
- DÍAZ, M.Á. (1989) "Movilidad femenina en la ciudad. Notas a partir de un caso." *Documents d'Anàlisi Geogràfica*, 14, p. 219-239.
- DÍAZ, M.Á. (1995) "Género y estructura urbana en los países occidentales" *Anales de Geografía de la Universidad Complutense*, 15, p. 267-279.
- DIPUTACIÓ DE BARCELONA (1998) *Els hàbits i els valors dels joves metropolitans*. Barcelona.
- Diversos autors (1990) *Transport in a fast changing Europe*. Brussel·les, Groupe Transport 2000 Plus.
- Diversos autors (1993) "Una ciudad equilibrada, habitable y accesible para todos." *Alfoz*, 17-18, p. 98-99.
- Diversos autors (1993) *Incidencia ambiental y social de las actuaciones previstas en el PDI (1993-2007) en transporte interurbano*. Madrid, Coordinadora de Organizaciones de Defensa Ambiental (CODA).
- Diversos autors *Pacte industrial de la regió metropolitana de Barcelona*. Barcelona (no consta l'any).
- Diversos autors (2001) *Pacte per l'ocupació. Pacte local per l'ocupació de Sabadell 2001-2003*. Sabadell.
- DOMINGO, A., CLAPÉS, J. i PRATS, M. (1995) *Condicions de vida de la població d'origen africà i llatinoamericà a la Regió Metropolitana de Barcelona. Una aproximació qualitativa*. Barcelona, Mancomunitat de Municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, Diputació de Barcelona, Institut d'Estudis Metropolitans de Barcelona.
- DOMÍNGUEZ, F. i GARCIA, P. (1997) "Protocolo de la Bicicleta en la Ciudad de Sabadell" A: Ajuntament de Barcelona, Coordinadora Catalana d'Usuaris de la

Bicicleta i European Ciclysts' Federation *Proceedings 10è Congrés Internacional de la Bicicleta Velocity'97. Redescubrir la bicicleta- estratègies para una nueva movilidad. 15-19 de setiembre de 1997.* Barcelona, p. 301-304.

DROOGLEEVER, J. i KARSTEN, C. (1989) "Daily activity patterns of working parents in the Netherlands" *Area*, 21 (4), p. 365-376.

DROOGLEEVER, J. i KARSTEN, L. (1999) "Constrastant polítiques: qüestions sobre emancipació, medi ambient i mobilitat" *Documents d'Anàlisi Geogràfica*, 35, p. 89-100.

DUPUY, J.-P. i ROBERT, J. (1979) *La traición de la opulencia*. Barcelona, Gedisa (l'original francès és publicat el 1974 *La trahision de l'opulence* per PUF, París).

DUPUY, G. (1995) *Les territoires de l'automobile*. Paris, Anthropos.

DUPUY, G. (2000) "'Automobilités': Quelles relations à l'espace?" A: Bonnet, M. i Desjeux, D. (dirs) *Les territoires de la mobilité*. Paris, PUF, p. 37-51.

DURÀ, A. (1995) *Mobilitat residencial, contraurbanització i canvi en l'estructura social de Santa Coloma de Gramanet. Un municipi de la primera perifèria metropolitana de Barcelona*. Tesi doctoral. Bellaterra (Cerdanyola del Vallès), Departament de Geografia, Universitat Autònoma de Barcelona.

DURÁN, M. A. (1996) "El trabajo invisible en España: aspectos económicos y normativos" *Documentación social. Revista de Estudios Sociales y de Sociología Aplicada*, 105, p. 137-157.

ECHEVARRÍA, J. (1999) *Los señores del aire: Telépolis y el tercer entorno*. Barcelona, Destino.

EEA (2001) *TERM 2001. Indicators tracking transport and environment integration in the European Union*. Copenague, European Environment Agency.

EEA (2002) *Information for improving Europe's environment*. Copenague, European Environment Agency.

ELLEGARD, K., HAGERSTRAND, T. i LENNTORP, B. (1977) "Activity organization and the generation of daily travel: two future alternative" *Economic Geography*, 53 p. 126-152.

EQUIPO DE TRABAJO DE PLANIFICACIÓN REGIONAL Y URBANA (2001) "Las áreas urbanas en Cataluña. Las áreas de cohesión" A: Castañer, M., Vicente, J. i Boix, G. (eds.) *Áreas urbanas y movilidad laboral en España: Girona, 17 y 18 de marzo de 2000*. Girona, Servei de Publicacions de la Universitat de Girona, p. 15-35.

ESCUADERO, I. (1994) "¿Algo se mueve?" *Archipélago*, 18-19, p. 121-125.

ESPASA, R. (1987) "Algunes paraules clau d'Antoni Gramsci" *Nous Horitzons*, 85 p.

ESPASA, R. (1988) "Hegemonia" A: Roca, Francesc (curador) *Marxisme de consum diari. De la A a la Z*. Barcelona, Nous Horitzons, p. 89-90.

ESPLUGA, J., LEMKOW, L., BALTIÉRREZ, J., et al. (2001) *Atur juvenil, exclusió social i salut. Recerques, experiències i accions institucionals a Espanya*. Bellaterra (Cerdanyola del Vallès), Universitat Autònoma de Barcelona.

ESTEBAN, J. (1991) "El fet metropolità" *Papers, Regió Metropolitana de Barcelona*, 6 (El fet metropolità: interpretacions geogràfiques), p. 15-30.

- ESTEVAN, A. i SANZ, A. (1996) *Hacia la reconversión ecológica del transporte en España*. Madrid, Los Libros de la Catarata.
- ESTEVAN, A. (1996) "Contra transporte, cercanía" A: Ward, C., García, A. i Estevan, A. *Contra el automóvil. Sobre la Libertad de Circular*. Barcelona, Virus, p. 199-213.
- EYLES, J. (1988) *Research in Human Geography*. Oxford, Basil Blackwell.
- EYLES, J. (1998) "Los métodos cualitativos en la geografía humana: bases teòricas y filosóficas y aplicaciones prácticas" A: García, A. (coord.) *Métodos y técnicas cualitativas en geografía social*. Vilassar de Mar, Oikos-tau, p. 33-44.
- FAGAN, C., O'REILLY, J. i RUBERY, J. (2000) "El trabajo a tiempo parcial en los Países Bajos, Alemania y el Reino Unido: ¿Un nuevo contrato social entre los sexos?" A: Mauruani, M., Rogerat, C. i Torns, T. (dirs) *Las nuevas fronteras de la desigualdad. Hombres y mujeres en el mercado de trabajo*. Barcelona, Icaria, p. 379-397.
- FAGNANI, J. (1977) "Activités femenines et transports urbaines" *Annales de Geographie*, 77, p. 542-562.
- FAGNANI, J. (1983) "Women's commuting patterns in the Paris Region" *Journal of economic and social geography*, 1 p. 12-24.
- FARIÑA, J. (1995) "Tejidos residenciales y formas de movilidad" *Cuadernos de investigación urbanística*.
- FARRIOL, J. (1991) *Sabadell. Mercat de treball 1989*. Sabadell, Ajuntament de Sabadell.
- FERIA, J.M. (2001) "Pautas estructurales diferenciadas de movilidad en las áreas metropolitanas andaluzas" A: : Castañer, M., Vicente, J. i Boix, G. (eds.) *Áreas urbanas y movilidad laboral en España: Girona, 17 y 18 de marzo de 2000*. Girona, Servei de Publicacions de la Universitat de Girona, p. 121-138.
- FERNANDEZ, R.M. (1994) "Race, space and job accessibility: evidence from a plant relocation" *Economic Geography*, 70, p. 390-416.
- FERNÁNDEZ, R. i NEBOT, F. (1980) "Por una alternativa radical al transporte" *Ciudad y Territorio*, 2/80, p. 111-121.
- FERNÁNDEZ BUEY, F. (2001) *Leyendo a Gramsci*. Barcelona, El Viejo Topo.
- FERRAO, J. (1987) *Indústria e valorização do capital. Uma análise geográfica*. Lisboa, Centro de Estudos Geográficos.
- FERRI, M. (2001) "La mobilitat és un dels problemes més importants del país" *Quaderns de l'Escola*, 4 (Mobilitat, transport públic i treball), p. 73-80.
- FLAQUER, L. (2000) *Les polítiques familiars en una perspectiva comparada*. Barcelona, Fundació "la Caixa".
- FOLCH, R. i PARIS, A. (1998) "Sociologia i gestió ambiental a l'àrea de Barcelona" *Revista Econòmica de Catalunya*, 34, p.57-62.
- FOLGUERA, P. (1982) "La presión del espacio urbano sobre la actividad cotidiana de la mujer: espacio interior y exterior" *Estudios territoriales*, 5, p. 107-124.
- FORUM CÍVIC BARCELONA SOSTENIBLE (2000) *Indicadors de Sostenibilitat*. Barcelona.

- FOUCHIER, V. (1997) "Densité urbaine et mobilité: que sait-on, que peut-on faire? Le cas de la région parisienne" A: *ATEC Mobilité dans un environnement durable. Congrès international francophone*. Versailles, du 28 au 30 janvier 1997. Paris, Presses de l'école nationale des Ponts et chaussées, p. 21-45.
- FOX, M. (1995) "Transport planning and the human activity approach" *Journal of Transport Geography*, 3 (2), p. 105-116.
- FUNDACIÓ CIREM i AJUNTAMENT DE SABADELL (2001) *Sabadell Agenda 21. Diagnosi de Sostenibilitat. Document proposta. Octubre 2001*. Sabadell, Ajuntament de Sabadell.
- GARAT, I. (2000) "Le quartier est-il un espace de proximité?" *ESO travaux et documents*, 75, p. 75-77.
- GARCÍA, A. (1986a) *El uso del espacio en la vida cotidiana*. Madrid, Seminario de estudios de la mujer. Universidad Autónoma de Madrid
- GARCÍA, A. (1986b) "¿Espacio masculino, espacio femenino? Notas para una aproximación geográfica al estudio del uso del espacio en la vida cotidiana" A: García, A. (ed) *El uso del espacio en la vida cotidiana*. Madrid, Universidad Autónoma de Madrid, p. 13-27.
- GARCÍA, A. (1986c) "El uso de los espacios exteriores por parte de la mujer en un barrio de remodelación (San Pascual, Madrid)" A: García, A. (ed) *El uso del espacio en la vida cotidiana*. Madrid, Seminario de estudios de la mujer. Universidad Autónoma de Madrid, p. 107-116.
- GARCÍA, A. (1998) "Métodos y técnicas cualitativas de investigación en geografía social" A: García, A. (coord.) *Métodos y técnicas cualitativas en geografía social*. Vilassar de Mar, Oikos-tau, p. 13-26.
- GARCÍA, A. (1996) "Contra el automóvil" A: Ward, C., García, A. i Estevan, A. *Contra el automóvil. Sobre la Libertad de Circular*. Barcelona, Virus, p. 9-47.
- GARCIA, E. (1999) "La sostenibilidad de las ciudades y la organización social de la movilidad" *Ecología Política*, 17, p. 55-68.
- GARCÍA, J. (1995) "El uso del vehículo privado en Barcelona y su Área Metropolitana" *Papers. Regió Metropolitana de Barcelona*, 24 (Mobilitat urbana i modes de transport), p. 101-112.
- GARCIA, M.D. i ORTIZ, A. (2001) "Espacio público, vida cotidiana y género: una aproximación metodológica" A: *Actas del XVII Congreso de Geógrafos Españoles*. Oviedo, AGE, Universidad de Oviedo, GEA, p. 329-332.
- GARCÍA, R. i MARINAS, I. (1993) "Estrategia para controlar la intervención de la administración central en la ciudad." *Ciudad y Territorio. Estudios regionales.*, 1, p. 411-421.
- GARCÍA, S. (1990) *Interacción social y animación juvenil*. Madrid, Popular S.A.
- GARDNER, G. (1999) "Cuando las ciudades se toman en serio las bicicletas" *World Watch*, 7, p. 16-22.

- GENERALITAT DE CATALUNYA, CONSELLERIA D'ECONOMIA (1937) *La Divisió territorial de Catalunya*. Barcelona, Edicions del departament tècnic de la Conselleria d'Economia (edició facsimil del 1977 editat per Seix Barral amb motiu del Congrés de Cultura de Catalana).
- GENERALITAT DE CATALUNYA, DEPARTAMENT DE POLÍTICA TERRITORIAL I OBRES PÚBLIQUES i UNIVERSITAT DE GIRONA, UNITAT DE GEOGRAFIA (1993) *Àrees de cohesió i centralitat 1981-1986-1991. Estudi evolutiu*. Barcelona, Departament de Política Territorial i Obres Públiques.
- GENEVIEVE, G. i GILLESPIE, A. (1997) "Research issue regarding societal change and transport" *Journal of Transport Geography*, 5, p. 165-176.
- GIL, F. (2002) *La exclusión social*. Barcelona, Ariel.
- GINER, S., ESPINOSA, E.L. i TORRES, C. (eds.) (1998) *Diccionario de sociología*. Barcelona, Ariel.
- GINER, S. (dir.) (1998) *La societat catalana*. Barcelona, Institut d'Estadística de Catalunya. Generalitat de Catalunya.
- GINER, S. (1998) *Sociologia*. Barcelona, Edicions 62.
- GIRALT, J. (1994) *Diccionari de la llengua catalana*. Barcelona, Enciclopèdia Catalana.
- GIULIANO, G. (1979) "Public transportation and the travel means of women" *Traffic Quarterly*, 3, p. 606-616.
- GIULIANO, G. i SMALL, K. (1993) "Is the journey to work explained by urban structure?" *Urban Studies*, 30, p. 1485-1500.
- GIULIANO, G. (1997) "Research issues regarding societal change and transport" *Journal of Transport Geography*, 5 (3), p. 165-176.
- GOTTMANN, J. i HARPER, R.A. (1990) *Since Megalopolis*. Baltimore, Johns Hopkins University Press.
- GUTIÉRREZ, J. i GÓMEZ, G. (1999) "The impact of orbital motoways on intra-metropolitan accessibility: the case of Madrid's M-40" *Journal of Transport Geography*, 7 (1), p. 1-15.
- HALL, P. (1996) *Ciudades del mañana. Historia del urbanismo*. Barcelona, Serbal (original en anglès *Cities of tomorrow*, 1988).
- HANSON, S. i HANSON, P. (1980) "Gender and urban activity patterns in Uppsala, Sweden" *Geographical Review*, 70 (3), p. 291-299.
- HARVEY, D. (1989) *The urban experience*. Oxford, Basil Blackwell.
- HAUGHTON, G. i HUNTER, C. (1994) *Sustainable Cities*. Melksham, Wiltshire.
- HAUMONT, A. (1993) "La mobilité intra-urbaine" *Les annales de la Recherche urbaine*, 59-60 (mobilité), p. 108-117.
- HAUSER, P. M. (1972) *La investigación social en las zonas urbanas*. Barcelona, Labor.
- HILLMAN, M. A., J.; WHITELEGG, J (1990) *One false move... A study of children's independent mobility*. Londres, Policy Studies Institute.
- HOLZAPFEL, H., TRAUBE, K. i ULRICH, O. (1988) *Traffico 2000. Per un traffico tollerabile dal punto di vista ecologico e sociale*. Padova, Franco Muzzio Editore.

- HOLZAPFEL, H. (1991) "Villes et déplacements de l'avenir (2 part)" *TEC*, 105, p. 26-33.
- IDESCAT (2002a) *Demografia, economia i qualitat de vida*. Barcelona, Institut d'Estadística de Catalunya.
- IDESCAT (2002b) *Base de dades de municipis i comarques*. Barcelona, Institut d'Estadística de Catalunya.
- IDESCAT (2002c) *Mobilitat intermunicipal i intercomarcal*. Barcelona, Institut d'Estadística de Catalunya.
- IGLESIAS, C. (1993) "El Libro blanco sobre la política común de transporte" *Ciudad y Territorio. Estudios regionales.*, 1, p. 455-462.
- ILLERIS, S. (1989) "Capitals and Peripheries in a Service- and information- Society" A: NordREFO/OECD The long term future of regional policy- A nordic view. Report on a Joint NordREFO/OECD Seminar. Reykjavik, 4th-5th May 1988. Helsinki, OECD i nordREFO, p. 119-127.
- ILLICH, I. (1974) *Energía y equidad*. Barcelona, Barral.
- INDOVINA, F. e. (1990) *La città di fine millennio*. Milà, Franco Angeli.
- INDOVINA, F. (1998) "Algunes consideracions sobre la "ciutat difusa"" *Documents d'Anàlisi Geogràfica*, 33, p. 21-32.
- INSTITUTO DE LA MUJER (1999) *Las mujeres construimos Europa. Congreso internacional sobre empleo. 28,29 y 30 de octubre de 1998*. Madrid, Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, Instituto de la Mujer.
- JACKSON, K. (1987) *Crabgrass Frontier. The suburbanization of the United States*. Nova York, Oxford University Press.
- JACOBS, J. (1967) *Muerte y vida de las grandes ciudades*. Madrid, Península (original en anglès *The death and life of Great American cities*, Nova York, Random House, 1961).
- JANÉ, A. (1989) *Població, habitatge i activitat industrial. Característiques i dinàmica de la localització a Sabadell i al seu àmbit d'influència, Anàlisi demogràfic i econòmic de la població*. Sabadell, Oficina del Pla d'urbanisme, Ajuntament de Sabadell.
- JANÉ, J. (1972) *El transporte colectivo urbano en España*. Barcelona, Ariel.
-
- JÉRÔME, B. (2001) "Les villes tentent de s'adapter aux rythmes de vie de leurs habitants" *Le Monde Paris*, versió digital (19.06.01).
- JUAN, S. (dir.) (1995) *Dinàmiques metropolitanes a l'àrea i la regió de Barcelona*. Barcelona, Mancomunitat de Municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona.
- JULIÀ, J. (2002) "La mobilitat al segle XX" A: Vergés, R. (ed.) *Infraestructures de transport i territori*. Barcelona, Diputació de Barcelona i Societat Catalana d'Ordenació del Territori, p. 25-42.

- KASARDA, J.D. i APPOLD, S. J. (1990) "Concetti fondamentali per la reinterpretazione dei modelli e dei processi urbani" A: Gasparini, A. i Guidici, P. *Innovazione tecnologica e nuovo ordine urbano*. Milano, Franco Angeli, p. 92-114.
- KATZ, C. (2000) "Límites espaciales para la movilidad de las mujeres" A: Smith, N. i Kath, C. *Globalización: transformaciones urbanas, precarización social y discriminación de género*. La Laguna, Universidad de la Laguna. Departamento de Geografía, p. 43-50.
- KAUFMANN, V. (2000) *Mobilité quotidienne et dynamiques urbaines. La question du report modal*. Lausanne, Presses polytechniques et universitaires romandes.
- KIESELBACH, T. e. (2000) *Youth unemployment and social exclusion. A Comparison of Six European Countries*. Opladen, European Commission and Leske+Budrich.
- KITCHIN, R. (1998) "'Out of Place', 'Knowing One's Place': space, power and the exclusion of disabled people" *Disability and Society*, 13 (3), p. 343-356.
- KLANFER, J. (1965) *L'Exclusion Sociale. Etude de la marginalité dans les sociétés occidentales*. París, Bureau de recherches sociales.
- LAARMAN, F. (1973) "L'accessibilité en zone urbaine" *Urbanisme*, 134-135, p. 36-39.
- LACASTA, I. (1981) *Revolución socialista e idealismo en Gramsci*. Madrid, Revolución.
- LARROSA, M. (1986) *La urbanització de la ciutat industrial. Sabadell, 1845-1940*. Sabadell, Nova Biblioteca Sabadellenca.
- LARROSA, M. (1994) "El Vallès Occidental en el marc metropolità: processos de suburbialització i debilitat de l'estructura territorial" *Papers. Regió Metropolitana de Barcelona*, 17 (El Vallès Occidental: planejament urbanístic i problemàtica territorial), p. 13-22.
- LAUTIER, F. (2000) "Les transformations des espaces de travail et la mobilité urbaine" A: Bonnet, M. i Desjeux, D. (dirs) *Les territoires de la mobilité*. París, PUF, p. 69-83.
- LEAL, J. (1986) "Los equipamientos como causa de segregación de la mujer en la ciudad" A: García, A. *El uso del espacio en la vida cotidiana*. Madrid, Seminario de estudios de la mujer. Universidad Autónoma de Madrid, p. 167-171.
- LEFEBVRE, H. (1969) *El derecho a la ciudad*. Barcelona, Península.
- LEINBACH, T. R. (2000) "Mobility in development context: changing perspectives, new interpretations, and the real issues" *Journal of Transport Geography*, 8, p. 1-9.
- LEMKOW, L., TEJERO, E. i TORRABADELLA, L. (2000) *Costos biogràfics en la lluita pel benestar*. Barcelona, Mediterrània.
- LENNTORP, B. (1991) "Sobre el comportamiento, la accesibilidad y la producción" *Serie Geográfica*, 1, p. 119-130.
- LENOIR, R. (1974) *Les Exclus. Un français sur dix*. París, Seuil.
- LLUCH, E. i NEL·LO, O. (cur.) (1983) *La Gènesi de la divisió territorial de Catalunya. Edició de documents de l'arxiu de la Ponència, 1931-1936*. Barcelona, Diputació de Barcelona.
- LLUCH, E. i NEL·LO, O. (cur.) (1984) *El debat de l'organització territorial a Catalunya*. Barcelona, Diputació de Barcelona.

- LOPEZ, I. (1987) "Ruido y sus efectos en la población. El caso de Madrid" *Documentación social. Revista de Estudios Sociales y de Sociología Aplicada*, 67 (Ciudad y calidad de vida), p. 201-217.
- LÓPEZ, D. i GONZÁLEZ, M.Á. (1996) "La movilidad por motivo de trabajo en la ciudad de Málaga" *Baética. Estudios de Arte, Geografía e Historia*, 18, p. 97-128.
- LÓPEZ DE LUCIO, R. (1993) *Ciudad y urbanismo a finales del siglo XX*. València, Servei de Publicacions de la Universitat de València.
- LÓPEZ, J. M. (1997) *Sant Quirze avui*. Sant Quirze del Vallès, Ajuntament de Sant Quirze del Vallès.
- LOWE, M. D. (1994) "Reinventar el transport" A: Brown, Lester R. *L'Estat del Món. Informe del Worldwatch Institute sobre l'avanç cap a una societat sostenible*. Barcelona, Centre Unesco de Catalunya (original en anglès *State of the World*, Washington DC, Worldwatch Institute, 1994), p. 91-108.
- LUCAS, K., GROSVENOR, T. i SIMPSON, R. (2001) *Transport, the environment and the social exclusion*. Layerthorpe, Joseph Rowntree Foundation.
- MADDISON, D, PEARCE, D, JOHANSSON, O. et. al. (1996) *The True Costs of Road Transport*. Londres, CSERGE.
- MAJORAL, R., FONT, J. i SÁNCHEZ-AGUILERA, D. (2001) "Mercados de trabajo, movilidad laboral y desarrollo local en Cataluña" A: *Actas del XVII Congreso de Geógrafos Españoles*. Oviedo, AGE, Universidad de Oviedo, GEA, p. 387-390.
- MARQUES, M.M.L. (1992) *Subcontratação e autonomia empresarial. Um estudo sobre o Caso Português*. Porto, Afrontamento.
- MARRY, C. (2000) "La comparación entre Francia y Alemania a la luz de la prueba de las mujeres" A: Maruani, M., Rogerat, C. i Torns, T. (dirs) *Las nuevas fronteras de la desigualdad. Hombres y mujeres en el mercado de trabajo*. Barcelona, Icaria, p. 107-124.
- MARSHALL, A. (2000) *How Cities Work. Suburbs, sprawl and the roads not taken*. Austin, University of Texas Press.
- MARSHALL, T.H. BOTTOMORE, T. (1998) *Ciudadanía y clase social*. Madrid, Alianza (edició original *Citizenship and Social Class*, Londres, Pluto Press, 1992).
- MARTÍN, M. (1996) *Avance de Juventud en España, 1996*. Madrid, INJUVE.
- MARTÍNEZ, C. (2001) "El transporte al trabajo. Dossier" *Daphnia. Boletín informativo sobre la prevención de la contaminación y la producción limpia*, 26, p. 7-10.
- MARTÍNEZ, C. (2002) "El transporte al trabajo" *World Watch*, 15, p. 56.
- MARTÍNEZ, J. (1999) "100 años después de Ebenezer Howard: Economía ecológica y planificación urbana" *Ecología, Ecología Política* (17), p. 51-54.
- MARTÍNEZ, S., CEBOLLADA, À., SISCART, D., et al. (1998) "Els espais naturals de la plana del Vallès. Les bases d'una reivindicació" A: ADENC *Conferència dels espais naturals del Vallès*. Sabadell, ADENC/Museu de Granollers, p. 33-45.
- MARTÍNEZ, U. (1995) *Mujer, trabajo, y domicilio. Los orígenes de la discriminación*. Barcelona, Icaria.

- MARUANI, M., ROGERAT, C. i TORNOS, T. (dirs.) (2000) *Las nuevas fronteras de la desigualdad*. Barcelona, Icaria.
- MASSEY, D. i MEEGAN, R. (1982) *The Anatomy of Job Loss. The how, why and where of employment decline*. Londres i Nova York, Metuen.
- MASSEY, D. (1990) *Spatial Divisions of Labour. Social Structures and the Geography of Production*. Londres, Macmillan.
- McDOWELL, L. (1997) *Capital culture: gender at work in the city*. Oxford, Blackwell.
- McDOWELL, L. (1999) *Gender, identity and place understanding feminist geographies*. Minneapolis, University of Minnesota Press.
- McLAFFERTY, S. i PRESTON, V. (1991) "Gender, race and commuting among service sector workers" *Professional Geographer*, 43, p. 1-15.
- McLAFFERTY, S. (1995) "Counting Women" *Professional Geographer*, 47 (4), p. 436-442.
- MERCKLING, O. (1998) *Immigration et marché du travail. Le développement de la flexibilité en France*. Paris, L'Harmattan.
- MERLIN, P. (1978) *Las nuevas ciudades. La planificación urbanística frente a los nuevos modelos de crecimiento urbano*. Barcelona, Laia (l'original francès *Les villes nouvelles* és de 1969).
- MILLA ANGUITA, R. (2001) "El día sin coches y el mundo del trabajo" *El País* Madrid-Barcelona, p. Versió digital (22-09-2001).
- MILLAN, J. A. (1994) "Caminante de un paisaje inmenso" *Archipelago*, 18-19 p. 59-64.
- MINISTERIO DEL INTERIOR (1997) "Reglamento general de conductores" *Boletín Oficial del Estado*, 135 (6 de juny de 1997), p. 3787-3826.
- MINISTERIO DEL INTERIOR (2000) "Orden de 4 de diciembre de 2000 por la que se desarrolla el capítulo III del título II del Reglamento General de Conductores, aprobado por Real Decreto 772/1997, de 30 de mayo" *Boletín Oficial del Estado*, 305 (21 de desembre de 2000), p. 44892-44928.
- MIRALLES, C. (1997) *Transport i ciutat. Reflexió sobre la Barcelona Contemporània*. Bellaterra (Cerdanyola del Vallès), Servei de Publicacions de la UAB.
- MIRALLES, C. i OYÓN, J.L. (1998) "De la casa a la fábrica. Movilidad obrera y transporte en la Barcelona de entreguerras" A: Oyón, J.L. *Vida obrera en la Barcelona de entreguerras*. Barcelona, Centre de Cultura Contemporània de Barcelona, p. 159-201.
- MIRALLES, C. (1998) "La movilidad de las mujeres en la ciudad, un análisis desde la ecología urbana" *Ecología Política*, 15 p. 123-131.
- MIRALLES, C. (1998) "De la casa a la fábrica. Movilidad y transporte en la Barcelona de entreguerras 1914-1939" A: OYÓN, J.L. (ed.) *Vida Obrera en la Barcelona de entreguerras*. Barcelona, Centre de Cultura Contemporània, p. 159-202.
- MIRALLES, C. (1999) "La irrupción del transport privado en la ciudad. Barcelona como ejemplo" *Ecología Política*, 17 p. 7-16.
- MIRALLES, C. i TULLA, A.F. (dirs.) (2000) *Mobilitat Sostenible: innovacions conceptuals i estat de la qüestió*. Barcelona, Diputació de Barcelona.

- MIRALLES, C., IGLESIAS, M. i ESTEVADEORDAL, J. (2001) "Taula rodona: trens, autobusos, bicicletes i tornar a caminar" A: Diputació de Barcelona *Els valors dels joves avui. Una reflexió des de la ciutat de Sabadell*. Barcelona, Oficina del Pla Jove, p. 154-176.
- MIRALLES, C. i CEBOLLADA, À. (2001a) "Mobilitat i mitjans de transport: l'evolució del repartiment modal a Catalunya, 1991-1996" *Revista Econòmica de Catalunya*, 41 p. 24-38.
- MIRALLES, C. i CEBOLLADA, A. (2001b) "Desigualtats socials en l'accessibilitat als llocs de treball" *Quaderns de l'Escola*, 4 (Mobilitat, transport públic i treball), p. 81-95.
- MIRALLES, C. i CEBOLLADA, A. (2002) "Mobilitat. L'ús de l'espai i del temps" en GINER, S.(ed) *La transformació de la societat metropolitana de Barcelona*. Barcelona, Institut d'Estudis Metropolitans de Barcelona (en premsa)
- MIRALLES, C. i TULLA, A.F. (dirs.) (2001) *Model de mobilitat i territori. Accessibilitat i exclusió. Memòria de l'estudi sobre la problemàtica social en els grups exclosos per l'entorn urbà dins de la convocatòria d'ajuts Fundació Jaume Bofill*. Bellaterra (Cerdanyola del Vallès), Departament de Geografia. Universitat Autònoma de Barcelona.
- MIRALLES, C., CEBOLLADA, À. i AVELLANEDA, P.G. (2001a) "La movilidad cotidiana en la ciudad: viejas deficiencias y nuevos retos" A: *Actas del XVII Congreso de Geógrafos Españoles*. Oviedo, AGE, Universidad de Oviedo, GEA, p. 404-407.
- MIRALLES, C., CEBOLLADA, À. i AVELLANEDA, P.G. (2001b) *Els transports i la mobilitat. Informe sobre l'estat del medi ambient a Catalunya*, Generalitat de Catalunya. Departament de Medi Ambient.
- MIRALLES, C. (dir) (2001) *Hàbits de mobilitat de la comunitat universitària de la UAB*. Bellaterra (Cerdanyola del Vallès), Universitat Autònoma de Barcelona. Vicerectorat de Campus i Qualitat Ambiental.
- MIRALLES, C. (2002a) Transporte y ciudad. *El bimonio imperfecto*. Barcelona, Ariel.
- MIRALLES, C. (2002b) "Transportes-territorio urbano: del paradigma de la causalidad al de la dialéctica" *Documentos d'Anàlisi Geogràfica*, 41 (en premsa).
- MÓDENES, J.A. i LOPEZ, J. (2000) *Els joves catalans en el 2011: els canvis que vénen*. Barcelona, Secretaria General de Joventut. Generalitat de Catalunya.
- MOLINA, E. (1992) "El transporte en las grandes ciudades" *Economía y Sociedad*, 6, p. 9-24.
- MONCADA, S. (2001) "Transport i Salut Laboral" *Quaderns de l'Escola*, 4 (Mobilitat, transport públic i treball), p. 111-116.
- MONCLÚS, F. J. (1992) "Infraestructuras de transporte y crecimiento urbano en EE.UU. Literatura reciente y nuevas perspectivas." *Historia Urbana*, 1, p. 37-53.
- MONTANER, J. M. (1999) "El modelo Curitiba: movilidad y espacios verdes" *Ecología, Ecología Política* (17), p. 69-71.
- MONTÈS, C. (1995) "Transport and land-use planning: the case of British and French conurbations" *Journal of Transport Geography*, 3 (2), p. 127-141.

- MORALES, V. (1993) *Immigración africana en Madrid: marroquíes y guineanos*. Madrid, Universidad Nacional de Educación a Distancia.
- MORALES, S. (2001) *Industria agroalimentaria, género y desarrollo rural. Un análisis comparativo desde la geografía*. Tesis Doctoral. Bellaterra (Cerdanyola del Vallès), Departament de Geografia, Universitat Autònoma de Barcelona.
- MORERAS, J. (1998) *La immigració estrangera a Barcelona: l'Observatori Permanent de la Immigració a Barcelona. 1994-1997*. Barcelona, Ajuntament de Barcelona.
- MOYSER, G. (1987) "Non-standardized interviewing in elite research" A: Burgess R.G. (comp.) *Studies in qualitative research*. Greenwich, JAI Press, p. 109-136.
- NAREDO, J.M. SÁNCHEZ, L.J. (1992) "Las cuentas del automóvil desde el punto de vista del usuario" *Economía y Sociedad*, 6, p. 39-52.
- NAREDO, J. M. (1996) *La economía en evolución*. Madrid, Siglo XXI Editores.
- NAVARRO, V. (1999) "L'oblit dels problemes de la quotidianitat: les desigualtats socials a Catalunya" A: Navarro, V., Terricabras, J.M., Esquirol, J.M. et al. *Les desigualtats socials a Catalunya*. Barcelona, Mediterrània, p. 13-23.
- NAVARRO, V., TERRICABRAS, J.M, ESQUIROL, J.M. et al. (1999) *Les desigualtats socials a Catalunya*. Barcelona, Mediterrània.
- NEBOT, F. ITURRIOZ, P.; LLOP, M.; SANZ, A. (1991) *Peatones y ciclistas en Madrid. Estudio acerca de un Plan de Mejora de la Circulación de los viandantes y ciclistas en Madrid*. Madrid, ETT. Ayuntamiento de Madrid.
- NEL-LO, O. (1994) "L'impacte social de la reestructuració industrial a la regió metropolitana de Barcelona" *Papers. Regió Metropolitana de Barcelona*, 18 (La ciutat i la indústria), p. 65-81.
- NEL-LO, O. (1995) "Dinàmiques territorials i mobilitat a la Regió Metropolitana de Barcelona" *Papers, Regió Metropolitana de Barcelona*, 24 (Mobilitat urbana i modes de transport), p. 9-37.
- NEL-LO, O. (1998) "El Canvi social a la regió metropolitana de Barcelona: deu preguntes" *Revista Econòmica de Catalunya*, 34, p.57-62.
- NEL-LO, O. (2001) *Ciutat de ciutats. Reflexions sobre el procés d'urbanització a Catalunya*. Barcelona, Empúries.
- NEL-LO, O., LÓPEZ, J. i PIQUÉ, J. M. (2002) "Las redes emergentes de articulación del territorio en la región de Barcelona: un análisis de la movilidad obligada, 1986-1996" A: Subirats, J. (coord.) *Redes, territorios y gobierno*. Barcelona, Diputació de Barcelona, p. 201-221.
- NEWMAN, P. (1999) *Sustainability and Cities: Overcoming Automobile Dependence*. Washington DC, Island Press.
- NEWMAN, P. (2002) "Dependencia del petróleo, vulnerabilidad urbana y riqueza" *World Watch*, 15, p. 55.

- NIJKAMP, P. i GEENHVIZEN, M. (1997) "European transport: challenges and opportunities for future research and policies" *Journal of Transport Geography*, 5 (4), p. 4-11.
- NOGUÉ, J. (1985) *Una lectura geogràfico-humanista del paisatge de la Garrotxa*. Girona, Col·legi Universitari de Girona, Diputació de Girona.
- NOY, P. (1998) "Una estimació dels costos reals de l'automòbil" *Medi Ambient*, 15, p. 8-17.
- NOY, P. (2000) "Canviem les ciutats" *Mobilitat Sostenible i Segura*, 17, p. 15.
- NUNES, J. (1986) "Aproximació a l'estructura de l'àrea metropolitana de Barcelona: les relacions d'intensitat diària" *Documents d'Anàlisi Geogràfica*, 8-9, p. 71-90.
- NUNES, J. (1988) *Estructura funcional de la Regió Metropolitana de Barcelona*. Memòria de Recerca. Bellaterra (Cerdanyola del Vallès), Universitat Autònoma de Barcelona. Departament de Geografia..
- OFFNER, J.-M. (1990) "Du voisinage a l'urbanité. Les mobilités piétonnes" *Espaces et sociétés*, 54/55, p. 69-87.
- OIT (2000) "La formación para el empleo: la inserción social, la productividad y el empleo de los jóvenes. Formación y desarrollo de los recursos humanos: orientación y formaciones profesionales. Informe V." A: Oficina Internacional del trabajo *Conferencia Internacional del Trabajo. 88ª reunión*. Ginebra.
- ORFEUIL, J.-P. (2000) "La mobilité locale: toujours plus loin et plus vite" A: M. Bonnet i D. Desjeux (dirs) *Les territoires de la mobilité*. París, PUF, p. 53-67.
- OYÓN, J.L. (1999) "Transporte público y estructura urbana. (De mediados del s. XIX a mediados del s. XX). Gran Bretaña, España, Francia y Países germánicos" *Ecología Política*, 17, p. 17-35.
- PALACIO, G.A. (1995) *Els mercats de treball de Catalunya*. Barcelona, Generalitat de Catalunya, Departament de Política Territorial i Obres Públiques.
- PALACIO, G. A. d. (1998) *Cohesió, centralitat i cohesió iterativa: àrees funcionals a Catalunya, 1981-1986-1991- avanç 1996*. Barcelona, Generalitat de Catalunya, Departament de Política Territorial i Obres Públiques.
- PALAU, A. (1989) *Com s'ha fet una ciutat: els carrers de Barberà*. Barberà del Vallès, Ajuntament de Barberà del Vallès.
- PALM, R. (1981) "Women in non-metropolitan areas: a time budget survey" *Environmental Planning*, 13, p. 373-378.
- PALMA, A. de i ROCHAT, D. (2000) "Mode choices for trips to work in Geneva: an empirical analysis" *Journal of Transport Geography*, 8, p. 43-51.
- PARRAS, J. (1997) *L'economia i el món del treball*. Sant Quirze del Vallès, Ajuntament de Sant Quirze del Vallès.
- PASI, P. (1995) "Auto elettrica, un'idea a corrente alternata" *Impresa ambiente*, 1, p. 19-24.
- PAUGAM, S. (1996) *A New Social Contract? Poverty and Social Exclusion: A Sociological View*. EUI Working Papers. European University Institute n. 96/37.

- PECES-BARBA, G. (2001) "Un falso dilema" *El País* Madrid-Barcelona, p.11 (15 d'abril de 2001).
- PERDOMO, S. (2000) "El lugar de la familia en la sociedad actual" *Documentació Social*, 120, p. 13-37.
- PICKUP, L. (1989) "Hard to get around: a study of women's travel mobility" *Built Environment*, 15 (3), p. 98-116.
- PLANAS, E. (1994) *Castellar del Vallès: entitats, serveis, carrers*. Ajuntament de Castellar del Vallès.
- POOLEY, C.G. i TURNBULL, J. (1999) "The journey to work: a century of change." *Area*, 31 (3), p. 281-292.
- PRATS, M. (1997) "Temps i vida quotidiana de les dones de Barcelona". Tesi doctoral. Bellaterra (Cerdanyola del Vallès), Departament de Geografia, Universitat Autònoma de Barcelona.
- PROVANSAL, D. (1999) "¿De qué inmigración hablamos? Desde los conceptos a las prácticas sociales" A: Checa, F. i Soriano, E. (eds.) *Inmigrantes entre nosotros. Trabajo, cultura y educación intercultural*. Barcelona, Icaria, p. 17-32.
- PTP (2002) "Quo vadis, mobilitat?" *Mobilitat sostenible i segura*, Monogràfic 2, p. 1-40.
- PUIG, J. (1991) *El procés de formació de la ciutat de Sabadell*. Sabadell, Ajuntament de Sabadell.
- PUIG, J. (1999) "La bicicleta: un vehículo para cambiar nuestras ciudades" *Ecología política*, 17, p. 37-43.
- R.P.C (2000) "El desempleo se ceba en las mujeres con escasa cualificación" *Cinco Días* Madrid, p. 27 (20 de novembre de 2000).
- RAVAIOLI, C i AGOSTINELLI, M. (1998) *Las 35 horas: el desafío de un nuevo tiempo social*. Barcelona, Federació de Comunicació i Transport de CC.OO. de Catalunya.
- REDACCIÓ (2001) "El índice de motorización en España está por debajo del de la UE" *El mundo motor.com* <http://www.elmundomotor.elmundo.es/elmundomotor/2001-10/28/empresas/999010621.html>, (26 de juliol de 2002).
- REDACCIÓ (2002) "Autoescuelas: se compararon los precios de 210 en 14 ciudades" *Revista Consumer.es* http://www.revista.consumer.es/web/es/20020301-actualidad/tema_de_portada/39138_5.jsp (13 de setembre de 2002)
- REDONDO, A. (1998) "Las encuestas y las entrevistas en las investigaciones geográficas" A: García, A. (coord.) *Métodos y técnicas cualitativas en geografía social*. Vilassar de Mar, Oikos-tau, p. 53-59.
- REICHMANN, J. (1995) "Desarrollo Sostenible: la lucha por la interpretación" A: Diversos autors *De la Economía a la Ecología*. Madrid, Trotta, Fundación 1º de Mayo, p. 11-35.
- REQUENA, R. (2001) "La comptabilitat del transport i el model de mobilitat en la relació entre Sabadell i la Universitat Autònoma de Barcelona". Memòria de Recerca. Bellaterra (Cerdanyola del Vallès), Departament de Geografia, Universitat Autònoma de Barcelona.

- RIERA, P. (1988) *Les àrees funcionals de Catalunya*. Tesi doctoral, Bellaterra (Cerdanyola del Vallès), Universitat Autònoma de Barcelona.
- RIVERO, Á. (2000) "En torno a la 'exclusión social'. Sujetos, predicados e ideología" *Claves de razón práctica*, 108, p. 39-43.
- RODRÍGUEZ, G., GIL, J. i GARCÍA, E. (1996) *Metodología de la investigación cualitativa*. Archidona, Aljibe.
- RODRÍGUEZ, T. (1996) "La ciudad más que dual: pobrezas y alter-acciones." *Documentación Social. Revista de estudios sociales y de sociología aplicada.*, 102 (Humanidad y naturaleza), p. 83-103.
- ROGERS, R. i GUMUCHDJIAN, P. (1997) *Cities for a small planet*. Londres, Faber and Faber.
- ROOBEEK, A.J.M. (1990) "The crisis in Fordism and the rise of a new technological paradigm" A: Kuklinski, A. *Globality versus Locality*. Varsòvia, University of Warsaw. Institute of Space Economy, p.135-181.
- ROS, J. (2001) "La ciutat, ecosistema dels humans" *Mètode*, 31, p. 39-45.
- ROSENBLOOM, S. (1989) "Differences by Sex in the Home-to-Work Travel Patterns of Married Parents in Two Major Metropolitan Areas" *Espace, Populations, Societes*, 1, p. 65-76.
- ROYO, G. (1999) "El planejament de la mobilitat" *Àrea*, 7, p. 66-70.
- ROYO, E. (2000) *Libro Blanco de la Inserción Laboral de Refugiados e Inmigrantes*. Madrid, Comisió Española de Ayuda al Refugiado.
- RUEDA, S. (1995) *Ecología urbana. Barcelona i la seva regió metropolitana com a referents*. Barcelona, Beta.
- RUEDA, S. (2002) "Un nueva ordenación del territorio de redes" A: Subirats, Joan (coord.) *Redes, territorios y gobierno*. Barcelona, Diputació de Barcelona, p. 269-293.
- RUIZ, J.I. (1996) *Metodología de la investigación cualitativa*. Bilbao, Universidad de Deusto.
- SABATÉ, A. (1986) "Movilidad espacial, migraciones y desplazamientos de la mujer" A: García, A. (ed.) *El uso del espacio en la vida cotidiana*. Madrid, Univesdad Autónoma de Madrid, p. 225-231.
- SABATÉ, A., RODRÍGUEZ, J.M. i DÍAZ, M.Á. (1995) *Mujeres, espacio y sociedad. Hacia una geografía del género*. Madrid, Síntesis.
- SABATÉ, A. (1995) "Género y estructura urbana en países periféricos" *Anales de Geografía de la Universidad Complutense*, 15, p. 639-650.
- SALOM, A. i SOUTO, X.M. (1986) "Los adolescentes y los espacios de ocio" A: García, A. (ed.) *El uso del espacio en la vida cotidiana*. Madrid, Seminario de estudios de la mujer. Universidad Autónoma de Madrid, p. 211-222.
- SALOM, J. i DELIOS, E. (2001) "Movilidad laboral como criterio de delimitación territorial: su aplicación en la Comunidad Valenciana" A: Castañer, M., Vicente, J. i Boix, G. (eds.) *Áreas urbanas y movilidad laboral en España: Girona, 17 y 18 de marzo de 2000*. Girona, Servei de Publicacions de la Universitat de Girona, p. 37-59.

- SANZ, A. (1990a) "El automóvil: de sueño a pesadilla" *Ecología y vida*, 25, p. 37-38.
- SANZ, A. (1994b) "La seguridad vial al uso: los peatones y ciclistas como culpables" *Sin prisas*, 19, p. 12-14.
- SANZ, A. (1996) "Los 'sin coche'. Repercusiones ambientales y sociales." *Documentación Social*, 102 (Humanidad y naturaleza), p. 119-128.
- SANZ, A. (1996) *Calmar el tráfico*. Madrid, Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente.
- SANZ, A. (1999) "La ciudad sin distancias" A: Rueda, S., Sanz, A., Magrinyà, F. *et al.* *La ciudad sostenible: un procés de transformació*. Girona, Universitat de Girona i Ajuntament de Girona, p. 31-39.
- SANZ, A., PÉREZ, R. i FERNÁNDEZ, T. (1999) *La bicicleta en la ciudad. Manual de políticas y diseño para favorecer el uso de la bicicleta como medio de transporte urbano*. Madrid, Ministerio de Fomento.
- SARGATAL, A. (2000) "El estudio de la gentrificación" *Biblio 3W Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales*, <http://www.ub.es/geocrit/b3w-228.htm> (01 d'octubre de 2002)
- SATOSHI, K. (1993) *Toyota i Nissan. L'altra cara de la productivitat japonesa. El punt de vista dels treballadors*. Barcelona, Columna/CONC.
- SÀNCHEZ, J. (1999) *Informe per a la Catalunya del 2000. Societat, economia, política, cultura*. Barcelona, Mediterrània.
- SECCIÓ D'ESTADÍSTICA I ANÀLISI TERRITORIAL (1989) *Regió Metropolitana de Barcelona. Dossier d'Informació socio-econòmica i territorial*. Barcelona, Àrea Metropolitana de Barcelona. Mancomunitat de Municipis.
- SEGUÍ, J.M. i PETRUS, J. M. (1991) *Geografía de redes y sistemas de transporte*. Madrid, Síntesis.
- SEMPERE, D. (dir.) (1999) *Organizaciones juveniles y empleo. Un análisis de las organizaciones de la cooperación juvenil en España*. Barcelona, Fundació Ferrer i Guàrdia.
- SERRA, J. (1991) "La ciutat metropolitana. Delimitacions, Desconcentracions, Desequilibris" *Papers. Regió Metropolitana de Barcelona*, 6 (El Fet Metropolità: interpretacions geogràfiques), p. 45-51.
- SERRA, J. (2000) "Criteris i propostes d'indicadors socio-urbanístics per a la definició de zones elegibles per a Plans d'actuació en àrees urbanes amb problemàtiques especials" A: Fundació Bofill *Simposi sobre les desigualtats socials a Catalunya*. Barcelona 24-25 de gener de 2001, Fundació Bofill.
- SERRANO, J. i MARTÍN, G. (1995) *Los accidentes de tráfico. Una problemática juvenil*. Barcelona, Fundació Ferrer i Guàrdia.
- SERRANO, J. i SEMPERE, D. (1999) *La participación juvenil en España*. Barcelona, Fundació Ferrer i Guàrdia.

- SERRANO, J. i SEMPERE, D. (2000) *La juventud y el mercado de trabajo en España*. Barcelona, Fundació Ferrer i Guàrdia.
- SERRANO, J. i CABALLERO, J.M. (dirs.) (2000) *Emancipación y participación para la gente joven. Elecciones 2000*. Madrid, Juventudes Socialistas.
- SHEEHAN, M. (2002) "La ciudad sin límites" *World Watch*, 5, p. 44-55.
- SILVA, S. da (2001) *El comercio callejero. Una mirada hacia los/las camelôs de Río Grande/Brasil desde una perspectiva de género*. Memòria de recerca. Bellaterra (Cerdanyola del Vallès), Universitat Autònoma de Barcelona.
- SOCIETAT MUNICIPAL D'APARCAMENTS I DE SERVEIS (1995) *L'aparcament al servei de la mobilitat*. Barcelona, Societat Municipal d'Aparcaments i Serveis.
- SOLÀ-MORALES, I. (1994) "Representacions de la ciutat-capital a la metròpoli" A: Contemporània, Centre de Cultura Ciutats: del globus al satèl·lit. Barcelona, Electa, p. 235-245.
- SOLER, J. (1995) "La mobilitat no obligada en els resultats de l'enquesta de mobilitat a l'àrea de Barcelona 1994" *Papers. Regió Metropolitana de Barcelona*, 24 (Mobilitat urbana i modes de transport), p. 69-79.
- SORIA, A. (1980) "¿A qué se llama transporte?" *Ciudad y Territorio*, 2/80, p. 19-32.
- SPAGGIARI, P. L. (1990) "I trasporti nella città del futuro" A: GASPARINI, Alberto i GUIDICINI, Paolo *Innovazione tecnologica e nuovo ordine urbano*. Milano, Franco Angeli, p. 78-92.
- SUSINO, J. (2001) "Movilidad residencial y movilidad cotidiana en áreas urbanas" A: Castañer, M., Vicente, J. i Boix, G. (eds.) *Áreas urbanas y movilidad laboral en España: Girona, 17 y 18 de marzo de 2000*. Girona, Servei de Publicacions de la Universitat de Girona, p. 141-163.
- SUÁREZ, L.A. i PERDOMO, S. (2000) "La periferia urbana: atención residencial" *Documentació Social*, 120, p. 375-400.
- SWYNGEDUW, E.A. (1989) "The Hearth of the Place. The Resurrection of Locality in an Age of Hiperespace" *Geografiska Annaler*, 71, p. 23-41.
- TAPIA, J.M. (2001) "El transporte colectivo en relación a la organización flexible del trabajo, propuestas sindicales" *Quaderns de l'Escola 4* (Mobilitat, transport públic i treball), p. 97-109.
- TAULER, A. i RAZQUIN, J. (1992) "Movilidad y grupos sociales en la región de Madrid" *Economía y Sociedad*, 6, p. 25-38.
- TAYLOR, S. J. i BOGDAN, R. (1984) *Introduction to Qualitative Research Methods. The Search of Meanings*. Nova York, John Wiley and Sons (Traducció castellana *Introducción a los métodos cualitativos de investigación. La búsqueda de significados*, segunda reimpressió 1994, Barcelona, Paidós).
- TAYLOR, B.D. ONG, P.M. (1995) "Spatial mismatch or automobile mismatch? An examination of race, residence and commuting in U.S. metropolitan areas." *Urban Studies*, 32 (9), p. 1453-1473.
- TEIXIDOR, M. i OÑATE, J. (1985) *Primera historia de Ciutat Badia 1975-1985. 10º aniversari*. Terrassa, Centre Cultural de Ciutat Badia.

- TELLO, E. (2001) "De la Barcelona de Cerdà a la ciutat sense cotxes" *Quaderns de l'Escola. Escola de formació sindical. Comissions Obreres*, 4 (Mobilitat, transport públic i treball), p. 33-72.
- TERRICABRAS, J. M. (1999) "La igualtat al llindar de segle" A: Navarro, V., Terricabras, J.M., Esquirol, J.M. *et al. Les desigualtats socials a Catalunya*. Barcelona, Mediterrània, p. 27-39.
- THORSON, O. (1995) "El desplazamiento a pie y en bicicleta" *Papers. Regió Metropolitana de Barcelona*, 24 (Mobilitat urbana i modes de transport), p. 129-139.
- TORNS, T., CARRASQUER, P. i ROMERO, A. (1995) *El perfil socio-laboral del paro femenino en España*. Madrid, Instituto de la Mujer. Ministerio de Asuntos Sociales.
- TORNS, T. (2000) "Paro y tolerancia social de la exclusión: el caso de España" A: Maruani, M., Rogerat, C. i Torns, T. (dirs) *Las nuevas fronteras de la desigualdad. Hombres y mujeres en el mercado de trabajo*. Barcelona, Icaria, p. 311-326.
- TORRES MORA, J. A. (1995) "Las nuevas desigualdades" *Documentación Social. Revista de Estudios Sociales y de Sociología Aplicada*, 99-100 (España de los 90), p. 57-73.
- TOURAINÉ, A. (1991) "Inegalités de la Société Industrielle, Exclusion" *Esprit*, 169.
- TOURAINÉ, A. (1997) *¿Podremos vivir juntos? Diferentes e iguales*. Madrid, PPC.
- TRULLÉN, J. (1991) "El planejament d la Regió I des d'una perspectiva econòmica: cap a un nou model de desenvolupament econòmic i social a l'Àrea Metropolitana de Barcelona" *Papers. Regió Metropolitana de Barcelona*, 6 (El Fet Metropolità: interpretacions geogràfiques), p. 31-44.
- TRULLÉN, J. (2002) "Las dinámicas económicas y territoriales en la sociedad del conocimiento" A: Subirats, J. (coord.) *Redes, territorios y gobierno*. Barcelona, Diputació de Barcelona, p. 29-35.
- VALLES, M. S. (1997) *Técnicas cualitativas de investigación social. Reflexión metodológica práctica profesional*. Madrid, Síntesis.
- VEGA, P. (1992) "Conflicto del transporte madrileño: origen, razones y respuestas." *Economía y Sociedad*, 6, p.53-69.
- VILLALANTE, M. i GARCÍA, J. (1994) "Els efectes sobre la mobilitat urbana de l'estructura productiva de Barcelona i el seu entorn". *Regió Metropolitana de Barcelona*, 18 (La ciutat i la indústria), p. 53-64.
- VINUESA, J. i VIDAL, M.J. (1991) *Los procesos de urbanización*. Madrid, Síntesis.
- VIOLIER, P. (2000) "Proximité, mobilité, altérité" *ESO travaux et documents*, 14, p. 23-27.
- VITTADINI, M.R. (1991a) "Nuovi prigionieri" A: Balbo, Laura *Tempo di vita. Studi e proposte per cambiarli*. Milano, Feltrinelli, p. 84-87.
- VITTADINI, M.R. (1991b) "La città accessibile" A: Balbo, Laura *Tempo di vita. Studi e proposte per cambiarli*. Milano, Feltrinelli, p. 37-40.

- VITTADINI, M.R. (1992) "Infrastrutture contro la città" A: Salzano, E. *La città sostenibile*. Roma, Edizioni delle Autonomie.
- VUCHIC, V.R. (1999) *Transportation for livable cities*. New Brunswick, Center for Urban Policy Research.
- WACKERNAGEL, M. (1996) "¿Ciudades sostenibles?" *Ecología Política*, 12, p. 43-50.
- WARD, C. (1996) "La libertad de circular. Después de la era del motor" A: Ward, C., García, A. i Estevan, A. *Contra el automóvil. Sobre la Libertad de Circular*. Barcelona, Virus, p. 49-197.
- WARD, C., GARCÍA, A. i ESTEVAN, A. (1996) *Contra el automóvil. Sobre la Libertad de Circular*. Barcelona, Virus.
- WEISS, R. (1994) *Learning from strangers. The art and method of qualitative interview studies*. Nova York, The Free Press.
- WHITELEGG, J. (1993a) "Time Pollution" *The ecologist*, 23 (4), p. 131-155.
- WHITELEGG, J. (1993b) *Transport for a Sustainable Future*. London, Belhaven Press.
- WHITELEGG, J. (1997) *Critical mass: transport, environment and society in the twenty first century*. London, Pluto.
- WIEL, M. (1999) *La transition urbaine o le passage de la ville pédestre à la ville motorisée*. Sprimont, Mardaga.
- YOUNG, I.M. (1990) *Justice and the politics of difference*. Princeton, Princeton University Press.
- ZARAGOZA, A. (1993) "La movilidad de los usuarios del transporte público madrileño" *Estudios de Transportes y comunicaciones*, 58, p. 35-48.
- ZIV, J.C. i NAPOLEON, C.H. (1981) *Les transports. Un enjeu pour les villes*. París, Dunod.

ÍNDEX GRÀFIC

Índex de gràfics

Capítol 3. Sobre la mobilitat

Gràfic 3.1	Consum energètic per tipus de transport de viatgers. Consum de viatgers per cada 100 viatgers-km (En Kep).....	56
------------	--	----

Índex d'il·lustracions

Capítol 3. Sobre la mobilitat

Il·lustració 3.1	Nous models d'activitat familiar.....	70
Il·lustració 3.2	Interrelacions entre desplaçament i activitats.....	70

Índex de mapes

Capítol 6. El sistema urbà de Sabadell

Mapa 6.1.	Localització de l'àrea d'estudi.....	154
Mapa 6.2.	El sistema urbà de Sabadell.....	157
Mapa 6.3.	Usos del sòl urbà.....	163
Mapa 6.4.	Llocs de treball localitzats per població ocupada resident.....	168
Mapa 6.5.	Especialització productiva.....	170
Mapa 6.6.	Localització dels llocs de treball del sector terciari a Sabadell.....	173
Mapa 6.7.	Xarxa ferroviària.....	177
Mapa 6.8.	Xarxa d'autobusos interurbans.....	180
Mapa 6.9.	Xarxa d'autobusos urbans de Sabadell. Dies feiners.....	187
Mapa 6.10.	Xarxa d'autobusos urbans de Sabadell. Dissabtes.....	189
Mapa 6.11.	Xarxa d'autobusos urbans de Sabadell. Diumenges i festius.....	191
Mapa 6.12.	Xarxa d'autobusos urbans de Barberà del Vallès.....	197
Mapa 6.13.	Xarxa d'autobusos urbans de Castellar del Vallès.....	201
Mapa 6.14.	Cobertura dels mitjans de transport d'ús col·lectiu.....	205
Mapa 6.15.	Grans àrees de cobertura dels mitjans de transport d'ús col·lectiu....	207
Mapa 6.16.	Tipologia d'àrees urbanes segons la cobertura dels transports d'ús col·lectiu.....	209

Índex de taules

Capítol 2. Sobre el territori i l'estructura urbana

Taula 2.1	Població de la RMB (en percentatge) 1981-2001.....	32
-----------	--	----

Capítol 3. Sobre la mobilitat

Taula 3.1.	Distància mitjana (km), temps (min) i velocitat (km/h) dels desplaçaments al treball des de 1890. Gran Bretanya.....	45
Taula 3.2.	Classificació de formes de moure's.....	49
Taula 3.3.	Evolució del transport col·lectiu d'empresa. Desplaçaments per treball. Catalunya, 1991-1996.....	53
Taula 3.4.	Mitjà de transport al lloc de treball des de 1890 (%). Gran Bretanya.....	62

Capítol 4. Sobre l'exclusió social

Taula 4.1.	Taxes d'activitat (%). Catalunya, 2000.....	86
Taula 4.2.	Proporció de possessió del permís de conduir per gèneres. Estat espanyol, 1980-1998.....	89
Taula 4.3.	Proporció de possessió del permís de conduir per gèneres i edat. Estat espanyol, 1998.....	90
Taula 4.4.	Proporció de possessió del permís de conduir per edat. Estat espanyol.....	98
Taula 4.5.	Taxes d'atur general i juvenil (menys de 25 anys) en sis països europeus, 1997.....	100
Taula 4.6.	Residents extracomunitaris a Catalunya. 2001.....	102

Capítol 5. Metodologia

Taula 5.1.	Entitats, administracions i empreses entrevistades.....	124
Taula 5.2.	Perfils de les persones entrevistades.....	132
Taula 5.3.	Llista d'entrevistes en profunditat.....	134

Capítol 6. El sistema urbà de Sabadell

Taula 6.1.	Municipalia de Sabadell.....	148
Taula 6.2.	Ciutat real de Sabadell.....	149
Taula 6.3.	Hàbits de compra de diferents poblacions del Vallès Occidental, 1982.....	150
Taula 6.4.	Sistema urbà diari (DUS) Sabadell.....	151
Taula 6.5.	Àmbit metropolità de Sabadell.....	152
Taula 6.6.	Àrees de cohesió.....	153
Taula 6.7.	Taxa de creixement anual.....	159
Taula 6.8.	Superfície resident, 1991.....	161
Taula 6.9.	Població ocupada resident per sectors d'activitat, 1996.....	167
Taula 6.10.	Relació entre llocs de treball localitzats i població ocupada resident, 1996.....	169

Taula 6.11.	Relació entre el pes industrial i el pes dels serveis, 1996.....	170
Taula 6.12.	Companyies i línies d'autobusos interurbans.....	181
Taula 6.13.	Línies d'autobús urbà de Sabadell.....	185
Taula 6.14.	Combinació d'oferta dels autobusos urbans de Sabadell per a l'any 2001.....	193
Taula 6.15.	Diferències d'horari de funcionament de les línies d'autobusos urbans de Sabadell segons dia de la setmana, any 2000.....	195
Taula 6.16.	Diferències de llargada de recorregut de les línies d'autobusos urbans de Sabadell segons dia de la setmana, any 2000.....	196
Taula 6.17.	Característiques de les línies urbanes. Expedicions ponderades, any 2001.....	199
Taula 6.18.	Transport urbà de Barberà del Vallès. Hores de sortida.....	199
Taula 6.19.	Transport urbà de Castellar del Vallès. Línia urbana C4: Castellar del Vallès, el Balcó de Sant Llorenç i Sant Feliu del Racó.....	200

Capítol 7. Motius desavantatges i percepcions de no posseir el permís de conduir

Taula 7.1.	La relació amb el permís de conduir.....	228
------------	--	-----

Capítol 8. La mobilitat quotidiana i la percepció dels transports

Taula 8.1.	Percepcions dels mitjans de transport més indicats per efectuar un trajecte entre diferents àrees.....	297
------------	--	-----

Capítol 9. Les estratègies per arribar al lloc de treball

Taula 9.1.	Tipus de desplaçament (autònom depenent) segons àrees urbanes.	328
Taula 9.2.	Temps de desplaçament a peu al treball de les persones entrevistades que compten amb alternatives per la seva realització	343
Taula 9.3.	Temps de desplaçament a peu al treball de les persones entrevistades que no compten amb alternatives per la seva realització.....	347

Capítol 10. Les oportunitats perdudes

Taula 10.1.	Formació dels immigrants i categoria socioprofessional en la darrera feina.....	389
-------------	---	-----

Índex general de l'annex

ANNEX 1. Dades socioeconòmiques

- 1.1. Taules socioeconòmiques

ANNEX 2. Construcció de les tipologies d'àrees urbanes segons cobertura dels mitjans de transport d'ús col·lectiu

- 2.1. Notes metodològiques
- 2.2. Cartografia de cobertura dels serveis de transport d'ús col·lectiu
 - 2.2.1. Cartografia de les línies d'autobusos urbans
 - 2.2.2. Cartografia de les línies d'autobusos interurbans
 - 2.2.3. Cartografia de les línies de ferrocarril
- 2.3. Base de dades de freqüència

ANNEX 3. Entrevistes exploratòries

- 3.1. Exemples de les sinopsis de les entrevistes

ANNEX 4. Entrevistes en profunditat

- 4.1. Guió de l'entrevista en profunditat
- 4.2. Exemples de transcripció d'entrevistes en profunditat

ANNEX 5. Característiques dels col·lectius entrevistats

- 5.1. Taules dels col·lectius entrevistats

Índex de mapes de l'annex

ANNEX 2. Construcció de les tipologies d'àrees urbanes segons cobertura dels mitjans de transport d'ús col·lectiu

- Mapa 2.1. Autobusos urbans de Sabadell. Línia 1
- Mapa 2.2. Autobusos urbans de Sabadell. Línia 2
- Mapa 2.3. Autobusos urbans de Sabadell. Línia 3
- Mapa 2.4. Autobusos urbans de Sabadell. Línia 4
- Mapa 2.5. Autobusos urbans de Sabadell. Línia 5
- Mapa 2.6. Autobusos urbans de Sabadell. Línia 7
- Mapa 2.7. Autobusos urbans de Sabadell. Línia 8
- Mapa 2.8. Autobusos urbans de Sabadell. Línia 10
- Mapa 2.9. Autobusos urbans de Sabadell. Línia 21
- Mapa 2.10. Autobusos urbans de Sabadell. Línia 23
- Mapa 2.11. Autobusos urbans de Sabadell. Línia 80
- Mapa 2.12. Autobusos urbans de Barberà del Vallès. Línia 1
- Mapa 2.13. Autobusos urbans de Barberà del Vallès. Línia 2
- Mapa 2.14. Autobusos urbans de Barberà del Vallès. Línia 3
- Mapa 2.15. Autobusos urbans de Castellar del Vallès. C4
- Mapa 2.16. Autobusos interurbans. Sarbus. A1
- Mapa 2.17. Autobusos interurbans. Sarbus. A2
- Mapa 2.18. Autobusos interurbans. Sarbus. B1
- Mapa 2.19. Autobusos interurbans. Sarbus. B2
- Mapa 2.20. Autobusos interurbans. Sarbus. B3
- Mapa 2.21. Autobusos interurbans. Sarbus. B4
- Mapa 2.22. Autobusos interurbans. Sarbus. B6
- Mapa 2.23. Autobusos interurbans. Sarbus. C1
- Mapa 2.24. Autobusos interurbans. Sarbus. C2
- Mapa 2.25. Autobusos interurbans. Sarbus. C3
- Mapa 2.26. Autobusos interurbans. Sagalés. Sabadell- Polinyà- Palau-solità i Plegamans
- Mapa 2.27. Autobusos interurbans. Sagalés. Sabadell- Caldes de Montbui
- Mapa 2.28. Autobusos interurbans. Sagalés. Sentmenat- Barcelona
- Mapa 2.29. Autobusos interurbans. Plana. Sabadell- St. Fost de Campcentelles- Badalona
- Mapa 2.30. Autobusos interurbans. TP. Sabadell- Sant Quirze del Vallès
- Mapa 2.31. Línies de ferrocarril. Renfe i Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya

Índex de taules de l'annex

ANNEX 1. Dades socioeconòmiques

Taula.1.1. Creixement absolut i relatiu de la població del sistema urbà de Sabadell

ANNEX 2. Construcció de les tipologies d'àrees urbanes segons cobertura dels mitjans de transport d'ús col·lectiu

Taula 2.1 Base de dades de freqüència ponderada per estacions i parades dels mitjans de transport d'ús col·lectiu del sistema urbà de Sabadell

ANNEX 4. Característiques dels col·lectius entrevistats

Taula 4.1. Resum de l'historial laboral del col·lectiu de dones

Taula 4.2. Resum de l'historial laboral del col·lectiu de joves

Taula 4.3. Resum de l'historial laboral del col·lectiu d'immigrants

ÀNGEL CEBOLLADA i FRONTERA

**La ciutat de l'automòbil,
un model urbà excloent
Sabadell com a exemple**

ANNEXOS

Tesi doctoral dirigida per la
Dra. Carme Miralles-Guasch

Departament de Geografia
Facultat de Lletres
UNIVERSITAT AUTÒNOMA DE BARCELONA

Bellaterra (Cerdanyola del Vallès), hivern 2002-03

ANNEX 1. Dades socioeconòmiques

1.1. Taules socioeconòmiques

Taula.1.1. Creixement absolut i relatiu de la població del sistema urbà de Sabadell

**Taula 1.1. Creixement anual (en números absoluts) del municipis
de l'àrea d'influència de Sabadell. 1950-01**

	1950-60	1960-70	1970-81	1981-91	1991-96	1996-01
Sabadell	46820	52972	27812	3281	-3606	-2010
Barberà del Vallès	-752	6025	20483	2286	-5663	944
Badia del Vallès					17058	-2026
Sant Quirze del Vallès	1501	1129	1043	3931	1296	3385
Castellar del Vallès	883	2877	3356	2492	2345	2410
Polinyà	24	592	1261	1064	571	1189
Sant Llorenç Savall	310	52	209	-111	83	81

Font: Elaboració pròpia a partir dels censos i padrons municipals.

**ANNEX 2. Construcció de les tipologies
d'àrees urbanes segons cobertura dels
mitjans de transport d'ús col·lectiu**

2.1. Notes metodològiques

2.2. Cartografia de cobertura dels serveis de transport d'ús col·lectiu

2.2.1. Cartografia de les línies d'autobusos urbans

- Mapa 2.1. Autobusos urbans de Sabadell. Línia 1
- Mapa 2.2. Autobusos urbans de Sabadell. Línia 2
- Mapa 2.3. Autobusos urbans de Sabadell. Línia 3
- Mapa 2.4. Autobusos urbans de Sabadell. Línia 4
- Mapa 2.5. Autobusos urbans de Sabadell. Línia 5
- Mapa 2.6. Autobusos urbans de Sabadell. Línia 7
- Mapa 2.7. Autobusos urbans de Sabadell. Línia 8
- Mapa 2.8. Autobusos urbans de Sabadell. Línia 10
- Mapa 2.9. Autobusos urbans de Sabadell. Línia 21
- Mapa 2.10. Autobusos urbans de Sabadell. Línia 23
- Mapa 2.11. Autobusos urbans de Sabadell. Línia 80
- Mapa 2.12. Autobusos urbans de Barberà del Vallès. Línia 1
- Mapa 2.13. Autobusos urbans de Barberà del Vallès. Línia 2
- Mapa 2.14. Autobusos urbans de Barberà del Vallès. Línia 3
- Mapa 2.15. Autobusos urbans de Castellar del Vallès. C4

2.2.2. Cartografia de les línies d'autobusos interurbans

- Mapa 2.16. Autobusos interurbans. Sarbus. A1
- Mapa 2.17. Autobusos interurbans. Sarbus. A2
- Mapa 2.18. Autobusos interurbans. Sarbus. B1
- Mapa 2.19. Autobusos interurbans. Sarbus. B2
- Mapa 2.20. Autobusos interurbans. Sarbus. B3
- Mapa 2.21. Autobusos interurbans. Sarbus. B4
- Mapa 2.22. Autobusos interurbans. Sarbus. B6
- Mapa 2.23. Autobusos interurbans. Sarbus. C1
- Mapa 2.24. Autobusos interurbans. Sarbus. C2
- Mapa 2.25. Autobusos interurbans. Sarbus. C3
- Mapa 2.26. Autobusos interurbans. Sagalés. Sabadell- Polinyà- Palau-solità i Plegamans
- Mapa 2.27. Autobusos interurbans. Sagalés. Sabadell- Caldes de Montbui
- Mapa 2.28. Autobusos interurbans. Sagalés. Sentmenat- Barcelona
- Mapa 2.29. Autobusos interurbans. Plana. Sabadell- St. Fost de Campcentelles- Badalona
- Mapa 2.30. Autobusos interurbans. TP. Sabadell- Sant Quirze del Vallès

2.2.3. Cartografia de les línies de ferrocarril

- Mapa 2.31. Línies de ferrocarril. Renfe i Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya

2.3. Base de dades de freqüència

Taula 2.1 Base de dades de freqüència ponderada per estacions i parades dels mitjans de transport d'ús col·lectiu del sistema urbà de Sabadell

ANNEX 3. Entrevistes exploratòries

3.1. Exemples de les sinopsis de les entrevistes exploratòries

Presentació de les sinopsis de les entrevistes exploratòries

Sinopsi de l'entrevista exploratòria I

Sinopsi de l'entrevista exploratòria II

Sinopsi de l'entrevista exploratòria III

Sinopsi de l'entrevista exploratòria IV

Sinopsi de l'entrevista exploratòria V

Sinopsi de l'entrevista exploratòria X

Sinopsi de l'entrevista exploratòria XI

Presentació de les sinopsis de les entrevistes exploratòries.

En aquest annex es presenten uns exemples del tractament de les entrevistes exploratòries. Aquestes entrevistes no foren enregistrades i la informació obtinguda fou classificada per temes en les sinopsis realitzades. En elles, per tal de garantir l'anonimat de la persona informant, no s'especifica quina persona ha estat l'entrevistada i només es deixa el nom de l'entitat o administració a la que representava. Ha de quedar clar, però, que en cap cas no representa una postura "oficial" de l'entitat ja que les entrevistes són a títol individual i en aquest cas es busca de l'informant la seva visió més àmplia sobre un tema concret que coneix bé mercès a la seva feina (professional, voluntària i/o política) i el paper que desenvolupa en el si de l'entitat entrevistada.

ENTREVISTA EXPLORATÒRIA I

Administració: Ajuntament de Sant Llorenç Savall.

Data: 13 de setembre de 2001

SINOPSI DE L'ENTREVISTA

1. El mercat laboral

- El municipi de Sant Llorenç Savall ha estat tradicionalment especialitzat en el sector tèxtil. Avui aquesta indústria continua sent la més dominant, tot i que han pres molta importància les indústries de serveis, especialment les relacionades amb la metal·lúrgica i els plàstics. Aquests sectors retenen la població resident al municipi que volen treballar, però que no disposen de carnet de conduir i/o vehicle per desplaçar-se fora del terme municipal. Un aspecte que coincideix entre aquest grup de persones és el seu baix nivell de preparació.
- La majoria de la població activa resident amb tinença de carnet es desplaça diàriament a fora del municipi. Els principals centres atractius de la força de treball del municipi són Sabadell i Castellar del Vallès i, en menys grau, Terrassa i Barcelona. La situació geogràfica del poble no permet establir lligams amb els mercats laborals del Bages ni amb Gallifa.
- Es donen pocs casos de residents que realitzin la seva feina en el propi domicili, tot i que des de fa uns anys a Sant Llorenç s'han obert tallers on hi treballen pintors, ceramistes, restauradors...
- Per altra banda, el municipi també rep diàriament, però en menor percentatge, fluxos externs de mobilitat laboral. Es tracta de població ocupada resident en altres municipis veïns, usuaris del vehicle com a mitjà de transport, i que treballen principalment a l'escola municipal (professors, psicòlegs...), al Centre d'Atenció Primària (metges, conserges, assistents socials...) o bé a la residència d'avis (infermeres, cuiners, ajudants...).

2. El mitjà de transport

- El mitjà de transport més utilitzat pels habitants de St. Llorenç Savall és l'automòbil. Els joves de St. Llorenç quan fan els divuit anys ja pensen en treure's el carnet de conduir, doncs són conscients de la necessitat del transport per realitzar les tasques diàries (estudis, treball, oci...). Són pocs els que opten per tenir moto perquè a l'hivern la carretera cap al poble sovint està mullada i és un perill.
- L'any 1973, en ple auge de l'indústria tèxtil, Sant Llorenç Savall va ser el municipi de l'estat amb més vehicles per habitant.
- Sant Llorenç Savall disposa d'una línia d'autobús, coneguda com "La vallesana", que connecta diàriament set vegades amb Sabadell. De dilluns a divendres (excepte el mes d'agost) fa el trajecte St. Llorenç Savall - Castellar del Vallès - Sabadell amb un recorregut de quaranta minuts aproximadament. La freqüència de sortides és molt esporàdica. La primera sortida del matí és a les 07:15, després al cap de dues hores i fins a les dotze del migdia no surt el pròxim. Cal recordar que aquest servei, només fa un parell d'anys, era de tan sols un viatge al dia.
- Des de fa poc també funciona la *llançadora*, un autocar més petit que permet reforçar les franges horàries de la tarda amb Sabadell. Inicialment estava pensat connectar cada 30 minuts amb Sabadell, però per qüestions de trànsit no ha estat possible. Els dissabtes hi ha 3 sortides a Sabadell, mentre que el diumenge només dues; una al matí i una altra al vespre.
- Sant Llorenç és un poble on tothom es coneix i s'han establert forts lligams de veïnatge. Aquest fet, sumat a la llarga espera per agafar l'autobús ha potenciat una pràctica molt habitual, sobretot entre els més joves: l'autostop. Per tant, cada dia es donen situacions freqüents, però no constants d'acompanyar algun conegut, amic o veí fins al lloc de treball.

- Aquesta millora en la comunicació ha estat fruit d'un acord entre la Generalitat de Catalunya i l'empresa de transport Sarbús per incloure St. Llorenç dins de l'àmbit del Sistema tarifari integrat.

- La connexió amb el municipi de Caldes té lloc un cop a l'any. Es tracta d'un recorregut estratègic per tal que l'empresa de transports no perdi el permís de concessió.

3. L'habitatge

- A Sant Llorenç Savall hi té molta importància la funció de lloc de segona residència i estiueig per les qualitats naturals i paisatgístiques que ofereix l'entorn.

- És un municipi que creix, però molt poc. Destaquen tres períodes de creixement:

- Als anys 70 es va produir una arribada d'immigració que es van instal·lar en barraques en el que avui és la urbanització de Comabella.

- La crisi econòmica de l'any 92 va portar al municipi famílies que cercaven un habitatge a baix preu. Val a dir que aquest petit creixement va provocar la saturació d'alguns serveis.

- Des del segon quinquenni dels anys 90 s'observa un degoteig de parelles que escullen viure a Sant Llorenç per gaudir d'un major contacte amb la natura. D'altres, s'hi ha instal·lat aprofitant les cases que deixen els seus pares.

Darrerament han arribat petits col·lectius d'immigració extracomunitaris (magrebins, argentins, cubans i brasilers) a través de contactes familiars.

ENTREVISTA EXPLORATÒRIA II

Entitat: Associació Musulmana de Sabadell

Data: 13 de setembre de 2001

SINOPSI DE L'ENTREVISTA

1. Els objectius de l'Associació

- Tres són els grans objectius de l'associació:
 - Mantenir la cultura, la religió i la llengua de la comunitat musulmana de Sabadell (sobretot pensen en els nens i nenes, que ja no viuen en els països d'origen dels pares). Fan cursos d'ensenyament corànic pels nens.
 - Afavorir la bona integració social de la comunitat a la ciutat des del respecte mutu. Es tracta d'una comunitat que ha d'aprendre-ho tot de la nova societat que els acull. Però no volen renunciar als seus orígens, cultura i costums.
 - Aconseguir que els fills s'integrin de manera pacífica a la ciutat. Treballen amb els nens, participen en els AMPAs i donen poca importància davants dels fills als comentaris racistes que puguin rebre aquests per tal de no crear confrontació.

- L'associació té una mesquita pel culte però no té un local social on atendre les vistes. Moltes de les activitats les vehiculen a través del centre cívic de Can Puiggener.

2. Grups d'exclusió: immigrants

- L'associació ha detectat la problemàtica referent a la mobilitat per part de la comunitat musulmana (majoritàriament immigrants del nord d'Àfrica). De

tota manera els membres de la comunitat subsahariana ho passen pitjor per obtenir el permís de conduir. Fins i tot s'han donat casos de persones que han perdut la feina per no poder arribar al lloc de treball.

- Els immigrants que no tenen un accés quotidià al vehicle privat es mouen majoritàriament en moto i bicicleta (sobretot els homes subsaharians), en autobús per dins de Sabadell (sobretot les dones) ja que pensen que funciona bé i totes les àrees urbanes estan ben comunicades i si es fora de Sabadell en tren. Una altra opció que es dóna és el fet de compartir cotxe amb altres persones.
- Per aquests motius es fan classes de castellà i català. Són classes mixtes de llengua i coneixements per poder treure's el carnet de conduir. Aquestes classes es fan al centre cívic de Can Puiggener.

ENTREVISTA EXPLORATÒRIA III

Entitat: Associació Africana de Sabadell.

Data: 17 de setembre de 2001

SINOPSI DE L'ENTREVISTA

1. El carnet de conduir

- Des de fa aproximadament sis anys els immigrants que arriben a Espanya, procedents de països no comunitaris, no se'ls hi reconeix el seu carnet de conduir.
- Molts dels immigrants africans amb tinença de carnet africà i cotxe opten per continuar conduint per desplaçar-se al lloc de treball, conscients que en un moment o altre els poden parar els Mossos d'Esquadra i immobilitzar-los el vehicle. Per retirar el vehicle necessiten l'ajut d'un company que disposi del permís de conduir espanyol o bé esperar a obtenir el propi carnet. Per altra banda, han de fer front a la multa imposada i al servei de grua, si ha estat el cas. Aquests fets és produeixen molt sovint i es resolen gràcies als forts vincles de solidaritat que existeixen entre la comunitat africana.
- El col·lectiu africà té greus dificultats a l'hora de treure's el carnet de conduir, doncs abans de res necessiten obtenir el permís de residència espanyola.
- Per altra banda, el fet que l'examen teòric sigui en castellà comporta dificultats de comprensió pels africans que no comprenen l'idioma, o fins i tot per aquelles persones que no saben llegir i escriure. És per aquest motiu que des de fa dos anys a l'Associació d'Africans del Centre Cívic de Sant Oleguer s'hi imparteixen classes de castellà i classes per aprendre a conduir, amb l'ajuda voluntària de professors d'autoscoles. Aquestes sessions tenen lloc els dilluns i dissabtes, però avancen a un ritme molt lent i encara no s'ha cregut convenient que els assistents es presentin a examen.

- Abans d'entrar en vigor la normativa actual, els immigrants amb carnet que arribaven al nostre país podien obtenir el permís espanyol presentant una fotocòpia del carnet al RACC, que era enviada a Madrid, i passats uns dies passaven un examen pràctic de conducció.

1. El mercat laboral

- El col·lectiu de persones africanes veuen la necessitat de treure's el carnet de conduir com un requisit indispensable per poder trobar feina. A més a més, també consideren que resulta molt útil quan es té família.
- La situació il·legal dels immigrants africans dificulta les possibilitats de trobar feina. La gran majoria treballa durant els mesos d'estiu en el sector agrícola i passen tot l'hivern parats. El sector de la construcció també ofereix llocs de treball, però normalment resulta necessari disposar de cotxe per arribar a les obres. És per aquest motiu que són freqüents els casos d'africans, amb carnet de conduir espanyol, que s'ofereixen per acompanyar amics o coneguts al treball. També és una pràctica molt estesa aquells companys de feina que comparteixen cotxe per arribar diàriament al polígon industrial.
- L'horari de treball de molts immigrants africans és rotatiu, i això dificulta l'accessibilitat al lloc de treball, sobretot si no es disposa de vehicle propi.
- El col·lectiu de dones africanes que volen treballar és baix comparat amb el dels homes, doncs els principis de l'islam prohibeix a les dones fer qualsevol tipus de treball. Per tant, les dones africanes s'ocupen en feines relacionades amb la confecció, des del propi domicili, o també en el sector serveis (restauració, neteges,...). Val a dir que la majoria de dones africanes que immigren al nostre país, normalment no ho fan per voluntat pròpia, sinó que venen amb els fills perquè estan casades i el marit ha trobat feina aquí.
- En molts països africans són els propis governs estatals els qui proporcionen transport als empresaris per tal que els seus treballadors arribin

diàriament a la feina. Aquest és un servei que al nostre país no s'ofereix i per això els immigrants africans el troben a faltar.

1. L'habitatge

- L'accés a l'habitatge és també una dificultat per la majoria de la població africana, doncs és molt difícil trobar-ne pel fet de ser immigrant. Molts propietaris no volen llogar els seus pisos a immigrants per evitar problemes amb la comunitat de veïns. L'entrevistat assegura que és més per una qüestió de raça que no pas de preu.
- Als africans no els agrada la idea d'haver de compartir els pisos petits que troben amb altres famílies, però és una manera provisional d'acollir i ajudar als seus companys fins que resolguin la seva situació.
- Fa uns anys la majoria d'immigrants africans que arribaven a Sabadell residien al barri de Torre-romeu. Avui, aquest col·lectiu es troba repartit per diversos punts de la ciutat com Ca n'Oriac, Les Termes i també al Centre.

ENTREVISTA EXPLORATÒRIA IV

Entitat: SCAI. Servei d'Acollida a Ciutadans Immigrants. Sabadell

Data de l'entrevista: 19 de setembre de 2001

SINOPSI DE L'ENTREVISTA

1. Aspectes generals

- A Sabadell hi arriba un volum important d'immigrant de nacionalitats molt diverses (magribins, xinesos, ucraïnesos, zairenys, ...). És per aquest motiu que des de fa temps a l'SCAI no donen l'abast en realitzar les oportunes recepcions als nous arribats. Fins i tot la durada d'aquestes entrevistes, en les que s'extreu un fitxa de les dades personals, s'ha hagut de reduir en 10 minuts. Segons la coordinadora de l'SCAI no hi ha temps suficient per tractar a fons cada casuística.
- Des de les diverses àrees de l'SCAI s'informa sobre les possibilitats d'inserció dels immigrants en el mercat laboral, dels requisits necessaris per tramitar el permís de residència, de l'allotjament...
- La majoria dels immigrants que arriben desorientats a l'SCAI, generalment homes, venen per referència d'algun company o amic. Els diferents col·lectius d'immigrants mantenen una xarxa d'amistat molt sòlida per tal d'ajudar-se els uns als altres en tot el que faci falta.
- Per la seva situació il·legal molt immigrants mostren una actitud de desconfiança. Es calcula que el temps mínim que necessita un immigrant per situar-se en el país de destí és de dos anys i mig..

2. Mercat laboral

- A l'SCAI s'estudien tots els casos i s'intenta buscar feina als immigrants. Val a dir que de cada 100-150 persones noves que acudeixen mensualment a l'SCAI, només un 15% ho fa per introduir-se en el món del treball. Sens dubte,

un percentatge molt baix que només es pot entendre per les relacions de solidaritat existent dintre de la mateixa comunitat.

3. Els mitjans de transport

- La xarxa de transport existent a Sabadell no és suficient per connectar amb les zones més perifèriques ni amb tots els municipis veïns. A més a més, els horaris dels autobusos tampoc s'adeqüen amb les necessitats dels treballadors.

- Davant de la impossibilitat d'arribar a determinats polígons industrials amb servei públic, hi ha treballadors immigrants que han optat per compartir furgoneta amb altres companys de la feina. També es donen casos d'immigrants que per no refusar una oferta de treball estan disposats a matinar i fer el trajecte cap a la feina peu. És el cas de dos zairenys de Sabadell que cada matí caminen sis quilòmetres per arribar al Pla de la Bruguera de Castellar del Vallès.

ENTREVISTA EXPLORATÒRIA V

Administració: Prefectura de Trànsit de Sabadell

Data de l'entrevista: 19 de setembre de 2001

SINOPSI DE L'ENTREVISTA

1. El permís de conduir

- El 27 de juny de l'any 1997 va entrar en vigor el nou Reglament de Circulació a nivell Europeu en el qual, la directiva de la Unió Europea estableix que tot ciutadà europeu que disposi de carnet de conduir pot fer ús del permís en qualsevol país membre. A més a més, també existeixen convenis bilaterals amb Andorra, Suïssa, Japó i Corea del Sud que fan possible el seu canvi per l'espanyol corresponent.
- Pel que fa als països no comunitaris, la validesa dels carnets està condicionada a que es trobi dins del període de vigència i que no hagi transcorregut el període de sis mesos, com a màxim, contats a partir del moment en què el titular obté la seva residència a Espanya.
- Transcorregut aquest temps, els permisos no tenen validesa per conduir a Espanya i, si el seu titular desitja seguir conduint, haurà d'obtenir el carnet de conduir espanyol, prèvia comprovació dels requisits i superació de les proves corresponents. Si no és així, els Mossos d'Esquadra, que tenen competència en matèria de trànsit des de l'any 2000, poden imposar una sanció administrativa i immobilitzar el vehicle.
- Abans del Reglament de 1997, tota persona que arribava al nostre país amb un carnet de conduir extracomunitari, podia obtenir l'espanyol si demostrava que feia més de tres anys que hi residia i si superava una de les dues proves (escrita o pràctica) a escollir.

- En els darrers anys a Espanya hi ha una mancança de conductors de vehicles pesats. Aquest és un fet que queda difós per l'arribada de persones provinents de l'Europa de l'Est amb permisos de conduir professionals. De moment, aquestes persones han de treure's el carnet de conduir espanyol fins que es produeixi una ampliació de l'Europa dels 15 o es firmin acords bilaterals amb els països que hi estiguin interessats.

2. Exàmens per obtenir el carnet de conduir espanyol

- El 21 de desembre de l'any 2000 es va aprovar una *Nueva Orden de Exámen* (BOE núm. 305) en la que s'especifica en què consisteixen les proves d'obtenció del carnet de conduir. Segons aquesta, el col·lectiu de persones extracomunitaries, de parla no espanyola, que tenen certes dificultats per comprendre l'idioma se'ls obliga a realitzar un curs d'alfabetització que té una durada de 6 mesos. El curs, que també el realitzen altres ètnies i col·lectius, com per exemple els gitanos, està pensat perquè els diferents col·lectius s'integrin a la societat. Segons l'entrevistat, "avui en dia ,el carnet de conduir no és un luxe, sinó una eina d'integració".
- A continuació, i amb l'ajuda de manuals, podran presentar-se a l'examen teòric de conducció que, amb el mateix contingut que l'examen ordinari, incorpora un llenguatge més senzill per evitar problemes de lectura comprensiva (absència de paraules tècniques, frases curtes...). Els exàmens teòrics de comprensió senzilla es poden realitzar en català o castellà indiferentment. Aquelles persones que demostrin tenir greus dificultats de comprensió poden demanar fer la prova amb vídeo. Per últim, caldrà superar un examen pràctic de circulació en el que hi intervenen les habilitats de cadascú.
- Pel que fa a l'examen teòric ordinal, es pot escollir realitzar-lo en una de les dues llengües oficials de Catalunya, o bé amb altres idiomes com l'anglès, el francès o l'alemany.

3. Estadístiques

- La Prefectura Provincial de Trànsit de Sabadell elabora estadístiques anuals de diversos aspectes administratius. En l'apartat que fa referència a les proves teòriques i pràctiques es veu com el nivell acadèmic està estretament relacionat amb el percentatge d'aprovat. Així, el grup d'edat de 19 a 23 anys, amb els estudis de Batxillerat acabats, són els que superen amb més facilitat els exàmens teòrics. Pel que fa a l'examen pràctic, no s'observen diferències.

4. La sensibilització vial

- La Direcció General de Trànsit també treballa per realitzar i promoure campanyes de sensibilització vial (obres de teatre, jornades a escoles, publicitat...) per tal de recordar a tothom la importància que té el llenguatge de la circulació i evitar així el risc d'accidents.

- Els immigrants en ocasions van a viure a Polinyà perquè hi ha troba feina. Per tant, la residència està en relació al treball, no tenen problemes per canviar de casa si cal.

ENTREVISTA EXPLORATÒRIA X

Entitat: Fundació MAIN

Data de l'entrevista: 21 de setembre de 2001

SINOPSI DE L'ENTREVISTA

1. Aspectes generals

- La Fundació MAIN està creada amb la finalitat de proporcionar ajut a tots els col·lectius que presentin situació d'exclusió. Té altres centres repartits per l'estat espanyol (Andalusia, Extremadura, Galícia i Cantàbria) i també a Ceuta i Moçambic.

2. El pacte per l'ocupació

- La Fundació participa en el pacte per l'ocupació del Vallès Occidental, una iniciativa impulsada per la Comissió Europea per tal d'optimitzar els recursos i que s'adreça a combatre l'atur, duent a terme accions innovadores que es basin en la cooperació de tots els agents públics i privats de la comarca.

- El pacte per l'ocupació ja es troba en la segona fase de treball. Una de les seves apostes és treballar per acostar entitats i empreses i crear així un viver d'empreses.

- Des del Pacte Territorial també es treballa per trobar solucions al problema del transport al Vallès, un territori molt ampli i dotat d'una xarxa d'infraestructura que no abasteix tot el territori. S'ha plantejat aquest problema com una oportunitat empresarial, però caldria un fort recolzament per part de l'administració.

- Finalment, també es demana més oferta d'habitatges protegits prop dels nuclis urbans, dotats de majors serveis.

3. El mercat laboral i els mitjans de transport

- Un dels problemes més greus per tal d'inserir els joves professionalment és la manca de mitjà de transport al lloc del treball.
- De les ofertes de treball que arriben a la Fundació, moltes s'han de refusar, perquè estan localitzades en polígons industrials on resulta difícil desplaçar-s'hi diàriament.
- S'intenta que els joves trobin feina dins de la trama urbana de la ciutat, perquè si surten d'aquesta ja es troben amb problemes de transport i a la llarga, de continuïtat laboral. És per aquest motiu que els nois prefereixen treballar en el sector de la construcció que, en cas d'haver de treballar en obres fora de la ciutat, la pròpia constructora els hi porta.
- El procés d'inserció d'aquest grup de joves al treball ha de ser fàcil, ja que tenen moltes dificultats. La majoria són nois que abandonen ràpidament les seves obligacions si es troben amb entrebancs.
- La Fundació MAIN també ajuda a molts joves a qui el jutge els obliga a fer treballs en benefici de la comunitat, però molt incompleixen la llei per la dificultat de desplaçar-se al centre.
- El president de la Fundació MAIN creu que cada vegada els joves tenen una consciència més negativa del transport col·lectiu. Els nois de la fundació tenen a la seva disposició dotze motos per tal d'accedir al lloc de treball, i una furgoneta que recull cada matí els treballadors per desplaçar-los a les afores de la ciutat.
- Generalment, el col·lectiu d'exclusos obtenen per robar motos i conduir sense permís ni assegurança. És una decisió que respon a la manca de mitjans de transport al lloc de treball, a l'elevat preu de les assegurances i a la manca de companyies que se'n volen fer càrrec.

- Molts dels joves prefereixen tenir la seva pròpia mobilitat i no utilitzen el transport públic. A més a més, troben que el transport és molt car, doncs gairebé tots accedeixen als llocs de treball com a aprenents o peons i reben salaris mínims. De vegades, les despeses del transport representen el 25 % dels seus ingressos mensuals.
- Els casos d'exclusió de noies és molt més baix que el dels nois. La major part, s'insereixen en el sector serveis, i en concret en la restauració. No obstant, la seva aspiració no és promocionar-se i per això abandonen ràpidament la feina per dedicar-se a tasques domèstiques.

4. El carnet de conduir

- La majoria dels col·lectius exclosos de la societat condueixen des de ben joves sense permís de conduir.
- La Sabadell l'Associació Gitana ha rebut fons de finançament per crear una autoescola on es realitzen classes per persones amb dificultats de lectura comprensiva. Aquesta és una mesura que també han iniciat varies associacions d'immigrants per tal que els joves de barris marginals accedeixin al carnet de conduir.
- Fa temps, la Prefectura de Trànsit va facilitar l'obtenció del carnet de conduir a aquelles persones gitanes que demostrassin haver conduït més d'uns determinats anys i superessin l'examen pràctic de conducció. Sens dubte, una solució per reduir una gran bossa de conductors il·legals.

ENTREVISTA EXPLORATÒRIA IX

Institució: Punt d'Orientació Laboral (POL) de l'Ajuntament de Polinyà

Data: 25 de setembre de 2001

SINOPSI DE L'ENTREVISTA

1. El mercat laboral

- La majoria d'ofertes i demandes que arriben al POL són dels sectors productius, de neteja, d'administració i de l'hosteleria (de fet es bastant el reflex del teixit productiu del municipi).
- Els usuaris del POL majoritàriament són persones depenents, sense massa iniciativa, de manera que les problemàtiques poden agreujar-se.
- Des del POL es fan entrevistes i s'obren fitxes de les persones. Quan surt una demanda de treball que s'adiu al perfil de la persona se la truca. Entre moltes altres coses, a l'hora de la preselecció es té en compte la disponibilitat de desplaçament.

2. Els mitjans de transport i la feina

- L'organització dels mitjans de transport col·lectius del municipis no connecta correctament les diferents àrees. La mancança major és amb el municipi de Palau-solità i Plegamans.
- El tema del transport ja ha sortit en trobades de tècnics d'orientació laboral de la comarca (Vallès Occidental) on es plantejava que aquest tema com un dels grans problemes comarcals pel que fa al món del treball. Qui trobava més dèficits eren en el municipi de Badia del Vallès donades les poques

possibilitats de feina en aquest municipi. Aquesta demanda queda recollida en el Pla territorial per a l'ocupació del Vallès Occidental.

- Dels usuaris del POL, els homes majoritàriament tenen carnet de conduir mentre que les dones presenten nivells de motorització més baixos.
- La mentalitat dels usuaris del POL influeix a l'hora de fer servir els mitjans de transport col·lectius. Les persones del poble tenen una mentalitat més tancada i un entorn vivencial més proper que els "novinguts" que estan disposats a recórrer més distància i més estona per anar a la feina o a altres activitats.
- L'organització dels mitjans de transport col·lectius no només afecta al treball sinó també a la formació. A Polinyà, per les mides del municipi, hi ha poca oferta de formació i els joves tenen poques possibilitats d'accedir a cursos degut al transport. En aquests moments a Palau-solità i Plegamans s'ofereix un curs de garantia social que té dificultats per trobar joves degut a les dificultats per arribar-hi.
- A títol anecdòtic però significatiu, l'empresa Mcfreeen (?) va traslladar-se de Polinyà a Sant Celoni. Va posar un autocar d'empresa entre la vella ubicació i la nova. Malgrat això, treballadors van plegar per evitar l'hora d'anar i l'hora de tornar del treball (l'empresa pagava el transport però no comptava les dues hores de desplaçament com a hores de treball).

3. Grup d'exclusió: dones

- Les dones, majoritàriament cerquen feina en el mateix municipi i sobretot a prop de casa. Si la feina és per un torn que comenci a les sis del matí però sigui al capdavant del polígon de Polinyà ja no agafen aquesta feina.

- Un sector amb força problemes és el de les neteges. En aquest cas la jornada es fa en diferents empreses. Per poder anar als diferents llocs, les empreses de neteja demanen a les dones que tinguin vehicle propi per poder fer la “ruta”. Això fa que no tingui accés quotidià al cotxe tingui més possibilitats de feina i que es quedi a la trama urbana del municipi. En aquest sentit recorda que va ser impossible donar resposta a una demanda de feina per netejar les cases de la vila universitària de la UAB per no poder arribar-hi.

4. Grups d'exclusió: joves

- Els joves també tenen condicionades les possibilitats de formació (tant com la reglada) ocupacional per les possibilitats de desplaçament.
- Considera que els joves són molt còmodes a l'hora d'intentar cercar estratègies al vehicle privat. Molts no s'havien plantejat la possibilitat d'anar a la feina en bicicleta

5. Grups d'exclusió: immigrants

- Les necessitats econòmiques fa que els immigrants siguin el col·lectiu que més estratègies empri per poder arribar a la feina. Cap immigrant ha refusat mai una oferta de treball. Això fa que el problema del transport es relativitzi si alguns col·lectius poden arribar mentre que d'altres no.
- Els immigrants compten amb unes xarxes de solidaritat molt importants De fet entre ells es diuen les possibilitats de feines. En aquests moments a Polinyà arriben una quantitat important de romanesos però que es coneixen tots. Per tant, vénen del país d'origen amb el contacte ja fet.

- Els immigrants en ocasions van a viure a Polinyà perquè hi ha troba feina. Per tant, la residència està en relació al treball, no tenen problemes per canviar de casa si cal.

ANNEX 4. Entrevistes en profunditat

4.1. Guió de l'entrevista en profunditat

4.2. Exemples de transcripció d'entrevistes en profunditat

Presentació dels exemples de les entrevistes en profunditat

Entrevista a una dona de l'àrea A.

Entrevista a una persona jove de l'àrea A.

Entrevista a una persona immigrant de l'àrea A.

Entrevista a una dona de l'àrea B.

Entrevista a una persona jove de l'àrea B.

Entrevista a una persona immigrant de l'àrea B.

Entrevista a una dona de l'àrea C.

Entrevista a una persona jove de l'àrea C.

Entrevista a una persona immigrant de l'àrea C.

Guió d'entrevista

A: Característiques sociodemogràfiques

B. No tenir el permís de conduir

C. El lloc de treball

D. Les estratègies per arribar

E. Les oportunitats perdudes

F. Perspectives de futur

A: Característiques sociodemogràfiques

- Sexe
- Edat
- Procedència sociolingüística. Temps d'estada a Europa
- Estudis realitzats
- Lloc de residència
- Context de la llar: Membres que la formen, relació de parentiu, possessió de permisos de conduir i vehicles a la llar

B. No tenir el permís de conduir

- Els motius i/o circumstàncies de no tenir permís de conduir (espanyol)
- Els avantatges (si n'hi ha)
- Els inconvenients (si n'hi ha)
- Mitjà de transport més utilitzat habitualment en la seva vida quotidiana: l'impacte de la integració tarifària

C. El lloc de treball

- Situació laboral
- Tipus de feina, sector, categoria professional
- Localització de la feina
- Horari del treball
- Tipus de contracte i percepció de la feina (de "tota la vida", passatgera, complementària...)
- Temps que treballa
- Com va trobar la feina
- Quin tipus de feina buscava: sector, entorn territorial, salari, etc.
- Motius pels quals va agafar-la (importància de les possibilitats d'arribar a la feina, salari, horaris...)
- Residència i treball. Possibles canvis per aproximar-les
- Treball anterior
- Motiu del canvi de feina

- Característiques de la (es) feina (es) anterior (s): localització, horari, sector, etc.
- Valoració de si millor o pitjor situació de la feina actual o de les passades

D. Les estratègies per arribar

- Mitjà de transport per anar a la feina actual
- Temps desplaçament i horari de casa a la feina i a l'inrevés
- Activitat durant el desplaçament (parlar, llegir, etc.)
- Opinió sobre el mitjà de transport emprat
- Avantatges de la manera d'arribar
- Inconvenients
- Valoració sobre la cobertura de transport col·lectiu
- Experiències de desplaçament per anar a la feina en companys de feina sense accés al vehicle privat
- Característiques del desplaçament en treballs anteriors

E. Les oportunitats perdudes

- Feines perdudes per no poder arribar i "autocensura" quan es busca feina
- Percepció de no poder accedir a totes les possibles feines per no poder arribar independentment de la preparació/capacitat de la persona
- Valoració sobre l'organització de la xarxa de transport col·lectiu per ampliar l'àmbit de cerca de treball.
- Percepció de seguretat en l'entorn urbà i en l'ús dels mitjans de transport en horaris nocturns

F. Perspectives de futur

- Possibilitat de treure's el permís de conduir
- Motius per treure-se'l
- Canvis que suposaria tenir permís de conduir
- Possibilitats d'accedir al vehicle privat
- Que suposaria tenir vehicle propi: noves possibilitats i renúncies

- Canvi de feina per aproximar-la al lloc de residència
- Canvis a la xarxa de transport col·lectiu per poder arribar millor a la feina

Presentació dels exemples de les entrevistes en profunditat

En aquest annex es presenten alguns exemples de les entrevistes en profunditat realitzades durant el treball de recerca. En concret es presenten nou transcripcions de manera que hi hagi un exemple per cada col·lectiu (dones, joves i immigrants) i per cada àrea urbana (A, B, C). En les transcripcions es garanteix l'anonimat de la persona entrevistada, no només el seu nom, sinó també de les persones del seu entorn. Així, sistemàticament, s'han canviat els noms propis que apareixien en l'entrevista (marits, fills, germans, etc.) i tot allò susceptible de poder facilitar el reconeixement de la persona informant.

El gruix de les transcripcions de les entrevistes, així com la cintes enregistrades, es troben dipositades al despatx B9-026 del Departament de Geografia de la UAB.

ENTREVISTA 5. CONXITA (E5:DA)

Podries dir-me quants anys tens?

24.

A quin barri vius?

Al Centre de Sabadell.

I amb qui vius?

Amb la meva mare i la meva àvia.

Quants carnets de conduir i cotxes hi ha a casa teva?

A casa meva, ara mateix un, el de la meva mare.

Val, té carnet la teva mare.

Ella té carnet i té cotxe.

I la teva àvia no?

La meva àvia no. No l'ha tingut mai. Vull dir que no és una cosa d'edat que ara no condueixi, perquè és molt gran sinó perquè ja no n'ha tingut mai.

Quins estudis han fet?

He estudiat FP d'Administratiu.

I per què no tens carnet? Per quins motius no...

En primer lloc, perquè no l'he necessitat mai massa, i en segon lloc perquè és molt car i no tinc diners per pagar-m'ho.

I té avantatges no tenir carnet?

Avantatges, avantatges?

No sé, potser no en té. Jo pregunto si tu creus que pot tenir alguna avantatge o tot són inconvenients? En el teu cas, et comporta algun avantatge no tenir carnet?

No, no, però tampoc m'és cap inconvenient no tenir-ne. Vull dir que no tinc cap avantatge, perquè no... ja m'espavilo sense tenir carnet.

Et suposa algun inconvenient?

No, no, senzillament utilitzo altres medis com la bicicleta, l'autobús... i ja m'apanyo.

I habitualment quins mitjans de transport utilitzes? No per anar a treballar sinó a la teva vida quotidiana de lleure, oci, compres...

Home, normalment vaig a peu. Sempre. Però si he d'anar algun lloc que està una mica lluny doncs agafo la bicicleta. Si he de portar alguna bossa o dos, doncs me la carrego a l'esquena amb la motxilla i avall.

I deies que també utilitzaves l'autobús, no?

I l'autobús també l'agafo si he de portar més pes o si he d'anar més lluny del Centre, jo que sé... cap a la Gironina, o a l'ambulatori. I si em ve de gust camino, perquè tampoc està tant lluny com per això.

Per tant, tu el tema de la integració tarifària no t'ha suposat cap canvi.

No, a veure, et refereixes a l'hora d'agafar l'autobús?

Sí, potser algun lloc que abans no hi anaves mai i ara que hi ha integració tarifària i que et surt pel mateix preu... Vas a Barcelona més sovint, per exemple?

No. No, no, no, com que a més a més vaig a Barcelona bastant poc, doncs tampoc fa falta i compro el bitllet senzill i avall.

I ara en aquests moments treballes?

Sí. Ja fa cinc anys.

I quina feina fas? On treballes?

Estic al Viena, al magatzem. Està allà al carrer Pacó Montlló. A part, com que ara mateix està molt a prop de casa meva, perquè d'aquí tres o quatre mesos marxem, doncs de moment em va molt bé perquè vaig a peu a treballar i si em fa molt a mandra amb bicicleta. Per tant, de moment no m'és cap inconvenient. D'aquí poc sí que em serà un inconvenient i me l'hauré de treure, perquè... quin remei em queda si anem a Can Roqueta, que està a un polígon industrial a la quinta punyeta on no hi ha... Hi ha uns autobusos, però que no em deixen massa a la vora. Llavors em sembla que l'únic remei que em queda és anar amb cotxe.

Quina feina fas al Viena?

Estic al departament de logística, control d'estocs.

I és una feina que està d'acord amb els teus estudis, la teva formació?

Sí, sí. He estudiat FP Administratiu i treballa d'administrativa. Sí, la veritat és que amb això he tingut sort.

Continuem de moment amb el lloc de treball actual, després ja parlarem de Can Roqueta. Quin horari fas?

De vuit a una i de tres a sis.

I quan hi vas a peu quanta estona estàs?

Deu minuts.

I això vol dir que a la una deus anar a dinar a casa?

A l'una plego, una, una i deu, perquè mai plego massa puntual i arribo a casa i vint o així. Llavors dino i com que em dóna temps, perquè tinc aquesta sort que em fan el dinar, doncs m'estiro vint minuts, mitja hora. I llavors a tres quarts de tres ja puc sortir de casa, perquè no necessito sortir més d'hora, altre cop cap a la feina. O sigui que encara em dóna temps d'anar a fer un tallat, i...

Escolta, i aquesta feina com la vas trobar?

Per què un company, amic meu, treballava al Viena de bocates, fent de camarer, i parlant un dia amb els jefes... Jo havia acabat d'arribar d'Anglaterra i intentava buscar feina, però volia posar-me a estudiar i combinar les dues coses. El noi ho va comentar als jefes: escolta que tinc una amiga que ha estudiat administratiu i no necessitareu pas cap administrativa a l'oficina? O doncs ara no, però tinc un senyor que està al departament d'estocs i ho porta una miqueta malament i no quadren les coses. Si de cas que el vagi a ajudar-lo. I en principi vaig anar-hi per ajudar-lo a l'estiu, durant dos mesos, però els hi vaig agradar molt... no, bueno, les coses van començar anar bé i em van dir que em quedava.

O sigui hi vas entrar per dos mesos a jornada completa?

No, només feia els matins. En principi només era per ajudar aquell senyor i ell ja feia la jornada completa. I després jo hi anava a veure com ho feia, que fes anar correctament el programa i que estudiés la manera de trobar els estocs correctament i així... però no va caler que ell aprengué més perquè ja ho vaig fer jo.

Val, vols dir que aquell senyor va plegar?

Sí, bueno em sento una miqueta malament però...

O sigui que és una feina passatgera que tu buscaves per sortir del pas i de mentre volies estudiar...

Sí, i a més a més quan vaig trobar això jo ja havia dit que sí per fer de camarera aquí al Duomo o sigui que jo estava disposada...

Per què tu quin tipu de feina buscaves?

Qualsevol, o sigui una feina que m'anés donant una mica de diners per estudiar, perquè o m'ho pagava jo o no podia estudiar res més, doncs... Evidentment si trobava algo de lo meu, doncs millor que millor però ara de moment no havia trobat res i me'n anava de camarera perquè estava una miqueta farta.

I per on la buscaves la feina?

Pel Centre, clar.

O sigui per tenir-la a prop de casa, no?

Sí, exacte. I també perquè no tinc el carnet de conduir, és evident. Clar és una condició que... no me'n podia anar a buscar una feina a Polinyà perquè no tinc carnet de conduir.

Per tant tu a l'hora de buscar una feina buscaves dins d'un radi proper a casa.

Sí, clar perquè jo encara era molt joveneta per posar-me a treballar.

Molt joveneta què vol dir? Uns vint anys?

Sí, uns vint anys. A veure em refereixo que amb vint anys la gent encara estudia i s'està treien una carrera. Jo no tinc cap carrera i...

Què volies estudiar?

Empresarials però al final no perquè vaig trobar aquesta feina i com que m'aparcava bastantes hores... I ara em vaig posar a estudiar per la UOC, la universitat a distància, però és difícil i ho he deixat. Massa difícil i massa dedicació per compaginar-ho amb la feina.

Quin tipus de contracte tens ara? El tens ja indefinit o...

Indefinit, sí, sí.

Quina percepció en tens de la feina? Si pots t'hi quedes fins que el Viena faci aigües o...

No tinc gaire intenció d'estar-me allà tota la vida, no, no. Jo tinc ganes d'agafar experiència. Estic contenta amb la feina que tinc i amb el sou que cobro, evidentment podria cobrar més, però mai estàs content amb el que et donen, però crec que és bastant equitatiu amb la feina que de moment estic fent. I no, no, no, tinc ganes de... És una experiència més i penso que en el món laboral mai pots estar... a veure, suposo que quan tens una edat que vols estabilitat ja t'està bé estar en el lloc on estàs si guanyes un sou com per mantenir una familiar i,... els pensaments que puguis tenir quan ets més gran. Ara mateix, pues encara no els tinc.

Val, i per tant tampoc no tens intenció de canviar d'una manera immediata, no?

No, perquè de moment el Viena m'està donant molta formació, o sigui estic aprenent molt i estic contenta. Vull dir que si demano de fer un curs que m'ensenyin a perfeccionar l'Excel o l'Accès o algun d'aquests programes que m'interessin, perquè estan molt sol·licitats als llocs de treball, doncs aprofito i el faig. I a més a més, que em tracten molt bé i això també és un punt molt important que et tractin bé i et valorin. A més a més, costa de trobar.

Has parlat d'un possible canvi d'ubicació de l'empresa al Polígon de Can Roqueta.

Sí, sí, ens estem fent grans i allà ja no hi cabem ja.

Aquest canvi de lloc de treball serà definitiu per treure't el carnet?

Sí, potser sí que hi podria anar amb l'autobús fins al lloc que em deixi i caminar, però ho veig més fàcil. Ara si que veig que el cotxe et dona una avantatge,

encara que m'hagi d'estar dues hores a la cua per anar a Can Roqueta perquè hi deu haver molt trànsit, però si que ho veig massa lluny com per... Penso que potser podria estar més ben relacionat amb el transport públic però com que no és així de moment, doncs m'hauré de treure el carnet.

L'horari el mantindreu el mateix?

Pues això encara no se sap. Espero que no, perquè amb dos hores ho veig una mica negatiu perquè anar a casa, que ja no em caurà tant pròxim, i m'hauré de fer el dinar segurament i dinar...

Això de fer-te el dinar per què ho dius?

Bueno, ho dic perquè la meva àvia és molt gran i no crec que pugui estar fent el dinar molt de temps més. Més que res perquè està molt xoxa, està gran i...

Clar, aleshores que tindries un horari intensiu?

Sí, o un horari intensiu o que em pugui quedar a dinar allà, però que no me'l hagi de pagar jo. Seria un puntàs que possessin un menjador o que ens donessin alguna facilitat per quedar-nos allà a dinar, sense haver de pagar.

Tu dius tant de bo em donessis el dinar, i tant de bo em possessin el transport?

Perquè no? Comentant-ho amb els treballadors havíem dit, com que som molts treballadors, i perquè no posen un microbús d'aquests petits i que ens hi portin a tots. També és una possibilitat.

Perquè els torns de treball com són? Em refereixo a on sou vosaltres, a la zona de magatzem, perquè el Viena té uns establiments de restaurant que ja són una altra cosa.

La gent de l'oficina sí que tots tenim el mateix horari, i jo també.

Tu tens horari d'oficina.

Sí, però estic al magatzem.

Però esteu físicament al mateix edifici?

No, ara mateix estem davant per davant.

I els d'oficines també se'n van cap a Can Roqueta?

Sí, ara tots estarem en un mateix edifici. Anem a una nau industrial molt gran.

Més que res per si fareu el mateix horari, encara que sigueu departaments diferents.

No, a l'oficina farem el mateix horari però el magatzem no, perquè fabriquem i per tant, hi haurà gent que hi haurà d'anar a les cinc del matí, gent a les sis, a les vuit... A les vuit és l'hora màxima perquè ja entro jo i ja està.

Però el que entra a les cinc deu sortir abans que tu, no?

Sí, clar. Els que entren a les cinc sí que fan jornada intensiva i pleguen a les dues.

I això que dieu entre els treballadors de demanar un mitjà de transport, és a nivell de rumor i de conversa al descans o és una petició més o menys formal dins l'empresa?

De moment entre els companys anem temptejant el terreny. Vas preguntant el que pensen... per què clar, ha sigut una cosa que en menys d'un any hem de marxar, no és que ens estan fent una nau i d'aquí uns quants anys hi anirem... Ens ho van dir fa dos o tres mesos que ja estava en marxa, i llavors.... El que passa és que ara hi ha una reunió i s'ha de dir. S'ha de proposar al nou jefe, perquè fem sempre unes reunions amb el gerent de l'empresa, i.....

Val, i una de les propostes serà aquesta i després el tema menjador, no?

Sí, jo volia dir això del menjador, perquè el meu pare té una empresa i ho va fer i penso que és molt bona idea.

Què ha fet?

Ha posat una cuinera, una cuina i cuina per tots. A veure, jo no demano tant perquè som molta gent, però o que ens donin un plus de menjar, com unes dietes, no?. Com un val de deu mil i pots menjar tota la setmana, llavors vale.

Ja sé que el Viena és una empresa gran on hi ha força gent amb horaris diferents, però els del teu entorn o els que coneixes més, com hi van ara a la feina? Viuen a prop com tu i hi poden anar a peu, o...

No, hi ha gent de tot arreu.

Què vols dir de tot arreu?

De Ca N'Oriac,... em refereixo a rodalies.

Per tant, de Sabadell i pobles de la rodalia?

Vull dir que no hi ha ningú de Polinyà o de Castellar, tots són de Sabadell.

Bueno, també hi ha gent de Sant Quirze, de Barberà i gent que està a Sabadell mateix, però s'han de desplaçar amb l'autobús perquè estan lluny.

I normalment acostumen a vindre amb autobús o amb cotxe?

Hi ha gent que va amb autobús i hi ha gent que va amb el cotxe. Les dones van amb autobús (riures). Sí, hi ha dos dones que van amb autobús i la resta de treballadors, que jo sàpiga, van amb cotxe.

Tu que ets una excepció, anant a peu?

Sí, jo sóc l'única que va a peu.

I ocasionalment amb bicicleta?

Sí, tots allà són molt comodons.

I tothom després van a dinar a casa, fins i tot els de Sant Quirze?

Sí, i hi ha alguns que no, que es queden al bar del davant.

Les dues hores?

Sí, i es vicien amb la maquineta. Però,... no entrarem en detall, sempre es queden a menjar allà perquè es queden amb tres companys. Però en general, tots els que tenen cotxe se'n van a dinar a casa. No diria que es poden desplaçar més ràpid, perquè no ho crec, perquè es troben unes cues increïbles, però clar, si tarden una hora en arribar a casa i es troben el dinar que ja els hi ha preparat la dona, llavors dinen i tornen a pujar.

O dic perquè amb la nova ubicació, aquesta gent podrà anar a dinar a casa, o...

Jo he sentit rumors de gent que, com que en principi fan el mateix horari, doncs...

El mateix horari partit?

No, el mateix horari. O sigui els carnissers, per exemple, fan intensiu i tots tres comencen a les cinc i et pleguen a les dues. Per estalviar-se gasolina i temps doncs deien d'agafar cada setmana el cotxe d'un dels tres. És una solució també. I crec que com ells, molta gent també ho podria fer perquè viuen al mateix barri i coincideixen, o... Però jo a prop del meu barri no hi tinc ningú i per tant, tampoc em pot salvar ningú (riures).

I el motiu del canvi d'ubicació és perquè us queda petit el local?

A part de que se'ns queda petit el lloc on estem ara, és perquè obrim un local a Andorra i a on estem ubicats ara no podem transportar a fora de Catalunya.

Perquè no compleix els requisits de sanitat internacional?

Sí, exactament per això. Aleshores, ara estem ampliant les instal·lacions i anirem en aquesta nau súper grossa i allà haurem de demanar un permís especial per exportar a fora de Catalunya, i...

I els treballadors que van ara a l'empresa, on aparquen?

Hi ha un pàrquing que és dels jefes del Viena i que està just al costat, però només hi aparquen els enxufats, em refereixo als jefes i encarregadillus, els que cobren més, bàsicament. Els altres el deixen al carrer, com que de moment allà no s'ha de pagar parquímetre, perquè no és zona blava... Després, pel que veig, potser arriben cinc minuts tard perquè donen unes quantes voltes, però aparquen. No, més o menys sempre hi ha aparcament.

Ho dic perquè a Can Roqueta el tema de l'aparcament potser estarà més ben solucionat, no?

Bueno, hi haurà pàrquing. He vist els plànols i hi ha pàrquing.

Abans comentaves que no t'hi veus tota la vida treballant aquí perquè ets molt jove, però et desubiquen territorialment el lloc de treball i optes per treure't el carnet en el termini d'un any.

No, en el termini d'un mes o dos.

Bé doncs, diguem-me que ara que comença el curs et trauràs el carnet.

T'has apuntat ja?

Fa tres anys que estic apuntada, però no me l'he tret perquè no he tingut diners ni oportunitat tampoc.

Però de totes maneres tu has intentat treure't el carnet o al menys vas tenir una intenció inicial.

Vaig pagar trenta mil peles i prou.

I a què et donaven dret aquestes pessetes? Apuntar-te o a fer classes de teòrica...

No, representa que com que era tan car i jo en aquell moment tenia trenta mil pessetes estalviades i és la il·lusió de quan ets jovenet de dir: tothom té carnet, tens divuit anys i... però només tenia trenta mil pessetes i me les vaig gastar... Llavors jo he anat fent la meua vida i ja ni me'n recordava i un bon dia la meua mare em diu: a veure si les trenta mil peles ja no et valdran i les hauràs regalat a l'autoescola. Hi vaig anar i encara me les guardaven, però com que ha pujat tant... ara els preus dels carnets són més cars.

Ara que representa que fas guardiola?

Ara sí, com que cobro més, doncs puc estalviar una miqueta i espero que me'l pugui treure.

I ara et trauràs el carnet, i el cotxe?

El cotxe intentaré fer servir el de la meua mare, perquè el fa servir poc.

No el necessita per anar a treballar?

A ella li ha passat al revés, abans treballava lluny i ara treballa molt a prop.

Llavors durant la setmana es desplaça a peu al lloc de la feina. El cotxe només l'utilitza els caps de setmana o entre setmana per anar a comprar alguna cosa.

Per tant, l'únic que has de fer és la inversió del carnet de conduir, en principi.

Sí, ara encara perquè visc a casa i espero no viure-hi gaire temps més.

I després què passarà?

Llavors necessitaré cotxe, i espero trobar-ne un de segona mà, quarta mà o cinquena mà i començar. Una cosa econòmica.

Creus que el fet de tenir cotxe et pot suposar haver de renunciar a certes coses?

Oi tant, clar. És que tenir cotxe és una pijotada, és una comoditat com tenir una piscina al jardí de casa. El que passa és que arriba a un moment que el necessites més que una piscina. És una comoditat. Tu te'n pots anar a tot arreu amb tren, te'n pots anar amb un company que tingui cotxe i aprofites i que et

porti les bosses de la compra. Vull dir que no és allò que necessito el cotxe com una emergència, de manera urgent, el que passa és que va bé si mai has de fer un viatge que et vingui de gust i vols anar amb intimitat, tranquil·lament, o perquè ja tens una família i vols portar els fills... portar tots els fills allà al tren deu ser un caos, no? Clar, és més còmode que no pas el tren.

I a part de la feina, quan surts de nit...

Jo perquè les meves amigues tenen cotxe.

I vas de paquet?

Sí, sí, sí, però de totes maneres sempre surto pel Centre. Vull dir que o me'n vaig al Morroscó o als bars de les rodalies, perquè no sóc massa de discoteques. Si mai tinc ganes d'anar a la discoteca pues agafem el cotxe, però sinó... Les meves amigues com que s'han de desplaçar al Centre amb algun tipus de transport, el que sigui... elles tenen cotxe, doncs venen amb cotxe.

Viuen lluny les teves amigues?

Sí, n'hi ha una que viu a Ca N'Oriac i, o agafa l'autobús número set o els seus pares li deixen el cotxe perquè ella no en té, evidentment.

Has dit que esperes no viure gaire temps més a casa. On creus que has de buscar lloc de residència?

Mira, avui m'he mirat un pis. Bueno, m'he mirat, hi he trucat... resulta que he vist una pancarta a una casa però semblava súper vella i com que és més o menys el que jo busco per després arreglar-m'ho, doncs... I a més a més, com que no hi havia immobiliària he pensat potser és un particular que ha posat allà el seu... i sembla que t'hagi de sortir més econòmic, no? Pues, hi he trucat i, tot i no posar que era una immobiliària, la casa aquella valia trenta quilos.

Ah, era de compra.

Sí, era de compra, trenta quilos.

I on estava?

Al Centre.

No, ho dic per si et pot apassionar més o menys si te'n vas a viure a Can Roqueta o a Torre Romeu?

No, no m'ho havia plantejat, però no em faria res viure a un altre lloc que no sigui el Centre. O sigui, tampoc conec massa els entorns de Sabadell, és una pena.

Els entorns de Sabadell vols dir els barris o els pobles com Castellar?

No, els barris. Vull dir que no m'hi he passejat massa. A Barberà, anant cap a les Carpes, pots veure els pisos aquests enormes però no m'hi he passejat jo per allà. Tampoc tinc tanta necessitat de comprar-me un pis que és de dos metres quadrats allà a Barberà. Vull dir que... bueno, si pot ser algo una mica més... qui diu Sol i Padrís o Sant Oleguer o més avall, doncs no em faria res. O Ca N'Oriac o allà a la Creu Alta, el que passa que allà és súper car i,...

Més que els llocs, el que m'interessaven són els criteris de decisió. Per exemple, m'interessa dins d'aquests barris perquè és allà on hi faig la vida, o ho tinc a prop de les compres o prefereixo canviar d'aires i me'n vaig ben lluny o m'agrada anar a una urbanització al costat de la muntanya... O és un criteri totalment econòmic? Allà on hi hagi un pis que m'agradi i que el pugui pagar, allà me'n hi vaig.

Home, una miqueta és això però evidentment m'agradaria algo per l'entorn on jo m'he criat sempre. El que passa és que és molt difícil buscar un pis o una casa, encara que sigui de lloguer o de compra perquè a mi això tant me fa.

Perquè el buscaries sola o compartiries pis amb algun company o amics o amigues?

Ara mateix me n'hauria d'anar a viure sola, però els primers anys m'havia plantejat de compartir-lo amb alguna amiga per un tema estrictament econòmic. Crec que tothom està igual.

Abans d'aquesta feina havies fet feina en algun altre lloc?

Sí, com que vaig estudiar administratiu doncs a quart ja pots buscar algo de pràctiques. Normalment, la gent truca a l'escola Ramat i demana, per exemple, una noia que et vingui a portar la comptabilitat i t'ho comentaven i et donaven el llibret per anar a fer pràctiques. Les pràctiques eren de tres mesos com a mínim, però et podien prorrogar el contracte de pràctiques i anar-te renovant. Ells paguen una misèria i tenen allà algú que els hi treu la feina i de mentres tu vas agafant experiència.

I més o menys, quants anys teníeu quan fèieu aquestes pràctiques?

Setze o disset anys.

I a partir d'aquí tu vas anar a parar a...

Vaig a anar a una gestoria

I a on estava aquesta gestoria?

A la Rambla de Sabadell.

I per tant, també hi anaves a peu?

Sí.

I més o menys, quanta estona estava des de casa teva?

Un quart d'hora, vint minuts.

I que feies unes quantes hores al dia, o...

Sí, sí, només feia els matins, perquè estudiava per la tarda.

I et permetia anar a casa a dinar i,...

Si, això està fet expressament. Estudies a la tarda perquè moltes empreses els hi va bé que hi vagis els matins.

I normalment les empreses que s'oferien per anar a fer pràctiques eren totes del Centre de Sabadell, o...

No, no, no. Eren de tot arreu de Sabadell. Hi havia una immobiliària que estava a Can N'Oriac... que vale que no està molt lluny però que si no ets de Ca N'Oriac t'has de desplaçar amb l'autobús.

Però de fora de Sabadell no n'hi havia?

No.

I per zones industrials tampoc?

Que jo sàpiga no. Home, de fet en el Ramat jo sé que hi venien un parell de persones de Castellar però no sé si feien les pràctiques a Castellar, perquè tu et podies buscar una empresa de pràctiques pel teu compte anant a l'empresa. Només havies de presentar-te a l'empresa, dient que l'escola on estudiaves et demanaven tres mesos de pràctiques. Me les deixeu fer? Em pagareu una misèria i us trauré feina, i després t'agafaven o el que sigui. L'única feina que l'empresa havia de fer era omplir el llibret on t'havien de posar quina feina feies, si ho feies bé... una mica de referències pels professors, perquè això era una assignatura i t'ho avaluaven.

Val tu vas anar a la gestoria i t'hi vas quedar un temps, no?

Sí, dos anys hi vaig estar.

I t'hi vas quedar, perquè...

Sóc boníssima (riures)

I ells eren boníssims.

Sí, sinó no hagués aguantat, evidentment. M'ensenyaven molt bé i en aquell temps em semblava que el que m'ensenyaven era molt interessant i per tant, ja m'estava bé. I de fet, ho vaig deixar només perquè vaig decidir marxar a Anglaterra per un any i per aquest motiu vaig decidir que havia de deixar la feina.

Perdona, i Anglaterra que vas anar a fer?

D'au-pair. Vaig anar-hi per aprendre anglès i, bàsicament per experiència. Però de fet només vaig estar tres mesos d'au-pair i després em vaig buscar la vida.

I vas treballar també?

Si, de rentaplats a un hotel, de camarera a un restaurant turc, i d'au-pair passant aspiradors, canviant bolquers...

I sense carnet i sense cotxe a Anglaterra què tal?

Bé, perquè jo estava en un poblet petit, a prop de Manchester, i quasi bé tot et queia a la vora. I jo per allà em desplaçava amb l'autobús perquè hi havia una xarxa d'autobusos molt ben dotats que abarcava tot arreu, tant rodalies, com... A Manchester ningú està al centre, tothom s'ha de desplaçar amb cotxe o transport públic. I allà els autobusos estaven molt bé i eren molt puntuals. Jo si volia sortir per Manchester hi anava amb l'autobús, si havia de portar els nens a l'escola agafava l'autobús i cap problema. La veritat és que el transport públic aquí no abarca tant.

Almenys creus que no està tant bé com a...

Jolin, si has d'anar a Ca N'Oriac et passa cada mitja hora i has d'enganxar...

Per tant, si hi hagués la cobertura que hi ha a Manchester, tu podries arribar a Can Roqueta sense problemes, no?

Sí, i tant, seguríssim.

Perquè per anar a Can Roqueta on hauries d'anar agafar l'autobús?

No ho sé massa, però jo diria que l'hauria d'agafar aquí al Centre, al Passeig Manresa, o... no ho sé, però no et deixa... suposo que et deixa a l'entrada del polígon, o... et deixa per allà a la vora, però no et deixa ben bé en el lloc. No sé, hi hauria d'anar i estudiar-m'ho. Suposo que aquí si les ciutats van creixent com ara hauran de posar més...

A Manchester quan feies d'au-pair treballaves i vivies al mateix lloc, però després buscaves residència prop de les feines, o...

Sí, quan estava d'au-pair em vaig apuntar a un cole i allà vaig conèixer gent, concretament dues noies espanyoles, i una d'elles feia dos anys que estava en una casa a Anglaterra i necessitava inquilins per pagar el lloguer i ens va anar de conya. Encara que érem tres espanyoles i no apreníem gaire anglès va ser una experiència que també és molt profitós. I després, intentava buscar feina pels voltants de la casa on estava i vaig trobar un hotel a cinc minuts, i un restaurant amb el que m'hi havia de desplaçar amb l'autobús, però no hi havia problema perquè passava cada cinc minuts.

Quanta estona estaves amb autobús fins al restaurant?

Un quart d'hora.

I no vas tenir mai problemes d'horaris? no vas quedar mai penjada perquè sortissis tard?

No, que va, a més a més hi ha nit bus fins a la una o les dos. Però aquestes hores no pots anar enlloc perquè tot està tancat.

I si agafaves el bus de nit, l'agafaves tranquil·la?

No, gens. Hi ha molt racisme i a mi em van arribar a fer fora de l'autobús, perquè era espanyola. O sigui el que era el servei del transport públic anava

molt bé, però la gent que hi pujava ja era un altre tema. Quan treballava a l'hotel, perquè estava a cinc minuts de casa i anava súper ràpida i no hi havia problema, però al restaurant on treballava m'havien de venir a buscar les dues amigues amb l'autobús per estar més tranquil·la.

I per aquí a Sabadell, tot i no tenir autobusos de nit, hi vas tranquil·la?

Sí, jo vaig tranquil·la. De fet, no he tingut d'agafar mai l'autobús a altes hores de la matinada i llavors no he hagut de passar mai aquesta por ni aquesta inseguretat d'estar dins d'un autobús i sentir comentaris racistes o obscens... Clar, sempre que l'he agafat entra més gent i no he tingut problemes de cap tipus.

I amb bicicleta hi vas tranquil·la?

És una miqueta merda anar amb bicicleta.

En quin sentit?

Perquè no pots anar molt ràpid i els cotxes no tenen molta paciència i sempre t'intenten adelantar en el moment menys oportú, diguem-ne.

I tu quan vas amb bicicleta a la feina què busques? Busques els carrers amples i principals, com l'Onze de setembre, o busques carrers secundaris?

No, sempre vaig per l'interior.

I això perquè és més recte o perquè hi vas més de gust?

No, com que jo visc en un carrer interior, doncs ja m'és tot recte gairebé. Passo per la Plaça Pep Ventura i tot el carrer Paco Montlló. L'únic que he de vigilar és que a cada cantó la gent faci els autostops i jo també fer-los i, després ja està. Tampoc no és un lloc on hi hagi molt trànsit.

Per tant, en el teu trajecte el que tu mires és quina és la via més ràpida i no si el carrer hi ha més o menys trànsit.

Sí, i de totes maneres si pogués escollir, jo abans escolliria l'interior que no anar per l'avinguda Onze de setembre perquè allà és tot recte, només hi ha un parell de semàfors i els cotxes van a dos-cents.

I després, si vas tard i plou? Com ho fem? Vas a peu?

Sí, sempre vaig a peu i amb paraigües si plou.

A part de les feines que has comentat, n'has tingut d'altres?

Cap altre. Encara no he tingut temps.

Quan dic feines vull dir canguros, o... altres feines, no forçosament amb contracte.

He fet canguros i he estat en un esplai.

I els canguros on els feies? Perquè els canguros si que és una feina de nit.

Sí, però sempre he fet canguros a prop de casa.

I vius més o menys al llindar del Centre-Creu Alta, no?

Al Centre, paral·lel al carrer Convent. Un canguro el feia davant de casa i l'únic que havia de fer era creuar el carrer i cantar una nana al nen, perquè dormís i ja està. I alguns altres que vaig haver de fer eren al carrer Raval de fora o... és que tots eren molt a la vora de casa i per tant, sempre hi anava a peu.

I normalment quins horaris feies?

Fins que el nen s'adormís i fins que arribessin els pares allà a les dues o les tres. Depèn de si els pares anaven al cine i després anaven a fer una copa o... Però a mi no m'ha fet mai por anar de nit.

I has tingut alguna altra feina?

No, no he fet res més.

I mires altres feines per poder fer? Anuncis de diaris...

No gaire, però si m'estic llegint el diari ho miro. Però ara no, hi va haver una època que si que m'ho mirava més. Ara tinc una feina on hi estic bé i tranquil·la fent la meva feina i no tinc necessitat de canviar. L'única cosa que em motivaria a canviar de feina és que em donessin més diners. Però com que és una feina on no m'hi vull quedar sempre, doncs més endavant decidiré si vull o no vull, depenent de les condicions que tingui en el Viena. Perquè clar...

I què busques?

Algo de lo meu, que estigués relativament a prop de casa meva i que no m'hagués de treure el carnet. És que sóc una miqueta vaga jo també. Clar, fa temps vaig trobar una feina a Polinyà que era ideal per mi però ni vaig trucar ni vaig dir res perquè ho veia molt lluny perquè no tenia un mitjà de mobilitat còmoda per anar-hi.

Creus que pel fet de no haver tingut carnet i cotxe ara no treballes en aquella feina que s'adiu més al teu perfil professional?

No.

Com que has dit que a Polinyà t'havien ofert una feina ideal...

Bueno sí, bàsicament perquè des d'un bon principi el sou semblava bonic i perquè en aquella empresa tocaven temes de comptabilitat i, per tant podia sortir més ben preparada de cara als meus estudis. Em venia de gust posar en pràctica l'assignatura que més bé me'n sortia i... el sou era maco. Però evidentment em vaig conformar amb una feina que al començament no em donava masses diners però que ara estic bé, ben considerada i que està molt a prop de casa meva.

Aquesta feina de Polinyà et va sortir abans d'entrar al Viena?

Sí, clar, quan vaig arribar. Te'n recordes que t'he dit que vaig trobar feina de camarera? Doncs moltes de les feines eren a Polinyà o Castellar o a les rodalies. Però...

Clar, i després aquestes feines ja les descartaves, no?

Sí, a més era una època que no hi havia massa oferta de treball d'administratiu i tenia molt poc per triar.

Vaig tenir la sort que aquest noi em va oferir la feina del Viena i potser si m'haguessin ofert fer de recepcionista en una escola de música potser li hagués dit que no o sí, perquè jo ja estava disposada a fer qualsevol feina. Bueno, vull dir... o potser li hagués dit que s'esperés una miqueta més fins que jo trobés alguna altra cosa.

I a part de Polinyà cap altre?

Aquesta feina de Polinyà si no hagués sigut perquè no tenia cotxe, possiblement hagués trucat. Si m'haguessin agafat o no ja és una altra cosa. Però sí que ho hagués provat.

Quan et treguis el carnet i tinguis cotxe, a part d'arribar a Can Roqueta, que més et permetrà fer?

Espero poder viatjar amb el cotxe. Anar a fora de Sabadell, diguem-ne. Per exemple, aquest estiu llàstima que no tingués carnet, perquè me'n he anat al Marroc i realment si hi hagués anat amb cotxe hagués sigut un viatge molt diferent perquè hagués arribat a molts altres llocs. Però bueno, més que res per poder-te bellugar més i no haver de patir o haver de dependre dels horaris d'autobús, o...

El cotxe que teniu a casa el teniu guardat dins d'un garatge o està al carrer?

No, no està al carrer, el tenim en un garatge que no és propi sinó que és de lloguer.

Retornant al tema de les despeses del cotxe, si tens el cotxe i te'n vas a viure en un altre lloc, t'has plantejat de deixar-lo al carrer o...

Ara el garatge perquè el paga la meva mare però evidentment, si jo estigués a casa meva i hagués de mantenir el cotxe, pues... és una inversió més que has de tenir en compte. Depèn si el carrer és una zona blava o és un carrer com el meu que fins ara no fan pagar però hi ha tants veïns que hi ha problemes per aparcar. Per això nosaltres hem llogat aquesta plaça de pàrquing. Tota la meva generació del carrer té cotxe i els aparquen per allà, i...

Per tant tu ets la noia rara del carrer?

No sé, jo diria que quasi quasi perquè tot el jovent de la meva edat tots tenen cotxe. Sí, sí, potser hi ha un parell de noies que no ho sé, perquè no les veig mai conduir, i potser que no en tinguin, però bueno... Sí, sóc una mica bitxo raro, potser sí, però...

No, jo no ho dic, eh.

Ja me'l trauré algun dia. La meva germana se'l va treure als vint-i-set anys i ella treballava a Barcelona i anava amb tren cada dia, i no li era cap problema. Al contrari, perquè vull el cotxe per anar a Barcelona amb les cues que hi ha? I la meva amiga que viu a Barcelona, té carnet de cotxe i podria utilitzar el cotxe dels seus pares perfectament i es desplaça per Barcelona amb transport públic. Passejar per Barcelona amb cotxe és com una... i per tant, quina necessitat en tens? És com tenir mòbil o no tenir mòbil, m'entens? Bueno, el tens o no el tens i no en tens cap mena de necessitat de tenir mòbil. Hem estat molt anys sense mòbil i ara si no en tens sembla que és una cosa... Però bueno, li has de buscar les avantatges, no? Per exemple, no tenir mòbil em surt més barato que no pas tenir-ne, m'entens? Perquè només em truca el meu nòvio i són cinc pessetes la trucada perquè ens hem fet del Duo i ja està. Però no és una cosa d'aquelles que dius: He de tenir mòbil, he de tenir cotxe... bueno, el tens o no en funció de la comoditat amb la que vulguis viatjar. La gent abans no tenia cotxe i anava a tot arreu, vull dir, que...

Jo crec que ja han sortit tots els temes que volia que sortissin, no sé si tu vols afegir alguna altra cosa del tema dels transports a Sabadell i la feina.

No, que ara m'hauré de posar a estudiar i per treure'm el carnet i que és un rotllo perquè és molt avorrit.

Tu el tens, no? Tu te l'has tret. I no em diguis que no és avorrit.

Sí, fa molt anys que el tinc i sí... és, diguem-ne avorrit.

Llegir-se aquell llibre és tan somnífer.

Ja te l'has començat a llegir? A val, ja pensant amb el canvi de feina.

Sí, clar, és que si no em començo a bellugar ara... Està previst que marxem al novembre o així.

O sigui d'aquí dos mesos?

Sí. O marxem ara al novembre o marxem al febrer, perquè al desembre i gener no podem fer trasllat perquè hi ha massa feina. Per tant, ho fem ara al novembre en funció de si les instal·lacions ja estan acabades o no.

No us espereu a saber si l'empresa posa un microbús o no?

No. És que ho veig una mica difícil que aquesta empresa posi un microbús, però, bueno no descarto la possibilitat de que la gent es quedi a menjar allà. He mirat els plànols i sembla que hi hagi d'haver una sala com de lleure i allà no sé què hi ha previst de posar-hi. Potser un bar, o senzillament cadires, perquè la

gent es prengui un cafè, amb una cafetera d'aquestes que fa aigua-xirri, o una màquina d'aquestes de Kit-Kat... Jo també penso en fer el trasllat perquè ja busco una comoditat per passejar-me. Tenir l'autonomia de no haver de dependre de la meva mare o dels meus amics, si vull anar a qualsevol lloc. I poder anar tranquil·lament, si me'n vull anar al Marroc, o jo que sé... posa a Grècia, Pakistan, Galícia, o... A veure, ara ja no tinc ganes d'anar-me'n d'Inter-Rail, saps? Vull dir que vas passant etapes i... quan tenia divuit anys ja vaig marxar a Anglaterra un any. Ara tinc ganes d'anar-me'n a l'aventura però amb el cotxe i amb la comoditat i tranquil·litat de no haver de dormir a una estació de tren o a l'aeroport...

Molt bé, no vols afegir res més?

No

Doncs moltes gràcies.

ENTREVISTA 8. ENCARNA (E8:JA)

Si et sembla, comencem... Diga'm primer tot, quants anys tens?

21.

I vius, a quin barri?

A la Creu Alta de Sabadell.

Escolta, em podries dir amb qui vius, quina relació de parentiu tens –si és que vius amb la família– i després, a casa, quantes persones tenen carnet de conduir i quants cotxes hi ha?

D'acord. Doncs jo visc a la Creu Alta amb els meus pares; amb la meva mare i el meu pare, i només hi ha un cotxe. Ma mare tampoc té el carnet i... El taxi...és el pare.

El pare és qui té el carnet i qui fa, diguem, de taxi. Tu quins estudis tens?

Tinc el FP de Disseny de Moda i ja està, em vaig quedar allà.

D'acord, FP de disseny de moda... Perdona, que seria un FP1 o FP2?

Seria com un FP2.

Escolta, puc fer una pregunta així general? Tu podries dir-me... (si ho saps eh?) per què no tens carnet de conduir? Per quins motius...

Per mandra, més aviat, perquè...és posar-s'hi, no? Però, és tenir temps també i jo què sé, treballes, i... Tampoc no veus mai els teus amics i a vegades dius, mira, doncs, avui no vaig i vaig amb els meus amics, i així, doncs és sempre al final i no... Ara ja s'ha de posar un perquè és que ja el necessito.

Què vol dir s'hi ha de posar un?

Perquè... ara ja estic a la feina i...jo també, o sigui, a mi em fa cosa que tothom m'hagi de portar i que s'hagi de moure per mi... Per exemple, si vaig pel matí, ara perquè vaig amb una noia que també ha canviat de torn, però normalment ve un home que ve de Sol i Pedrís a buscar-me i jo visc a la Creu Alta, que ja és aixecar-se ja abans,... i no sé, és més aviat per independitzar-se, no, també una mica, no dependre tant de les persones.

I això tens previst fer-ho ràpid? Això de treure't el carnet, o què?

Sí, sí, molt ràpid, molt ràpid.

Què vol dir molt ràpid?

Pel desembre el vull tenir ja.

Pel desembre, regal de reis!

Sí, sí, sí. I tant!

Això vol dir que ja estàs començant anar...

Sí, sí, ja estic començant i ja... ara ja no puc dir que no. Però, és posar-s'hi, no sé,... Les primeres setmanes potser, encara dius hi haig d'anar, però jo què sé... penses i dius, és que després no hauré de dependre de ningú, podré anar a tots els llocs. No hauré d'anar en tren. Si anem a Girona, hem d'anar en tren sempre, o....

Com vol dir si aneu a Girona, amb els amics suposo?

Sí. Anem en tren, i jo què sé... anar en tren allà...són tres hores que amb cotxe, doncs, una i mitja com a molt..

Perquè...això què vol dir, que els teus amics i amigues no tenen carnet de cotxe?

No, alguns sí. Si tenen carnet, doncs anem amb cotxe; però...no sé, si fas un viatge així tan llarg, a mi m'agrada anar..., o sigui, conduir jo, saps? Vull dir que no me la "fotré" jo perquè jo no sé si l'altre controla o no controla.

O sigui, diguem, ser tu la conductora del cotxe i de la teva seguretat.

Exacte, no haver de dependre tampoc. Exacte, és això més aviat.

Però això què vol dir, que has tingut algun ensurt o que ets malfiada?

No, no, no hem tingut cap ensurt. Però jo què sé... hi ha gent que corre massa. Nosaltres tenim un amic que corre molt i potser al carrer de la Salut es posa a cent! I a mi això no m'agrada. Jo he deixat d'anar al cotxe d'ell per això, per no pujar. Prefereixo caminar però estar aquí, saps? No estar a l'altre barri!

Ja, ja, ja. Per tant, no has tingut un ensurt però intueixes que el pots tenir.

Exacte. És que tothom diu controlo, controlo! Sí, controles cent vegades, i d'una que no controlis, què... Però, pot passar molt, i no, no, no m'agrada.

D'acord, i després una altra cosa. Quan tinguis el carnet, podràs fer ús o tindràs cotxe?

Sí, sí, perquè els avis com que ara viuen aquí al centre, ja no el necessiten. Ho tenen tot aquí al costat, doncs, em quedo jo el seu cotxe. Més aviat és per això també que me'l vull treure, perquè si no tinc cotxe és que és una tonteria!

O sigui en aquests moments a la família –bé, tu vius amb els pares-, però els avis, que viuen al centre, tenen cotxe que no necessiten.

Exacte, no el necessiten per res.

Perquè abans sí que el necessitaven.

Sí, perquè vivien a Can Roquetes.

I el necessitaven per anar a la feina, per ...

Exacte. Ara com que ja no...ni la meva àvia treballa i fan vida per aquí, pel centre. No sé... allà era molt...estic a la "quinta xina", saps, que allò està molt incomunicat. Està aquí al costat, però... si no tens vehicle, està molt malament per anar-hi.

A Can Roqueta em dius, no?

Sí.

Per tant, ara com que tens opció de fer servir el cotxe, doncs és un bon moment per... també per treure't el carnet.

Exacte, ja tinc una altra cosa més que dic...Ara te l'has de treure ja!

I ara, pel treball ja m'ho has començat a explicar, però m'ho explicaràs d'aquí a un moment. Habitualment, com et mous al teu dia a dia?

Mira, doncs, pels matins em ve a buscar una noia i em porta ella al treball, però jo què sé...

No, més que pel treball, per anar a divertir-te, comprar,...

Per les tardes, o caminant, o jo què sé... si tens algun amic que té cotxe i també va amb tu en aquell lloc, doncs sí vas amb ell, però sinó, no el trucaràs ni el molestaràs. O caminant, la majoria de vegades caminant...

Perquè això vol dir que et quedes per Sabadell?

Exacte. Bé, a veure, si vaig a Barcelona o algo, no. Llavors sí, necessito el tren.

I amb el tren o l'autobús o així, sempre hi vas, diguem, hi vas tranquil·la a totes hores o...

Sí, sí.

O t'has trobat amb algun ensurt?

No, no, no. No jo vaig molt tranquil·la amb l'autobús. Bé, l'autobús és diferent perquè, de vegades per aquí com que són més grans, fan ensurts, no, els cotxes? I el fre aquest que dius me'n vaig cap endavant o que em menjo el del davant, jo què sé! Però en tren sí, vaig molt segura. I apart, m'agrada. O sigui, jo si tingués cotxe, a Barcelona o...jo què sé...per aquí al voltant em mouria

amb tren, perquè ho trobo una tonteria agafar el cotxe si després allà tens més cues que una altra cosa, no sé.

Per tant, tu el cotxe el faries servir, doncs, per...

Per la feina més que res. I jo què sé...per moure'm per aquí a Sabadell, sí. Però no per tots els llocs, perquè si haig d'anar al costat de la meva casa, aniré caminant o...més cap baix, però, jo què sé... sí, per aquí a Sabadell.

Però sinó també has comentat abans que anaves a Girona.

Exacte, exacte. Sí, si sortim o anem a veure uns amics que tenim a Girona, o a Figueres, llavors sí, amb el cotxe. I ja condueixo jo!

Escolta, i ara treballes, però ja m'ho has dit. On treballes?

A Martorelles. Està molt lluny d'aquí i no hi ha combinació ni amb autobusos ni amb tren, ni res.

Què fas? De què és l'empresa?

Estic a...és la Newpol. És una cadena de..., bé, és d'electrodomèstics. Fem rentadores només. I estic a la cadena de muntatge.

Per tant, en principi no té relació amb el FP, no, que tu has fet? Bé, amb els teus estudis amb la teva formació.

No, no perquè és que no es trobava res del que vaig fer. Jo ho busco, però busquen gent amb molta experiència i que sigui jove i...si no et deixen agafar l'experiència ni res, o sigui, no et donen ni una oportunitat o...potser sí, et donen una, però d'estar cosint per allà. I per estar cosint deu hores i que et paguin una "merda", agafo el primer que em surti.

Perquè això de dis..., què és disseny de modes?

Disseny de moda.

Això de disseny de moda no t'ha sortit, diguem, ni lluny ni a prop.

Res. No, no, res. O sigui de disseny, de dissenyadora, del que jo vaig estudiar, res. Surten per maquinistes,...o per... I és clar, jo no m'he passat cinc anys per estudiar per estar després de maquinista, que sé que no pujaré mai. Allà potser..., estar cosint, jo què sé... un tros d'una camisa, que no arribes ni a cosir una camisa! I per això estic a la fàbrica.

I m'has dit que estàs a Martorelles, a la Newpol, i quin horari fas?

De sis menys vint a les dos menys cinc. Per venir, tinc tren, però per anar, no.

Quan temps fa que hi treballes?

Allà...un any.

Però, què t'han fet un contracte ja indefinit o....

No, m'han anat fent contractes de tres mesos, però ara estic amb un contracte de substitució d'una dona que ha agafat la baixa.

I tu aquesta feina com la veus? Dic, com la veus, vull dir...t'hi veus per tota la vida o dius canvio per Nadal, canvio!

Pel meu futur? No què va, què va. No em veig per tota la vida. No, no, no, no és que no em veig. O sigui, jo estic allà per estalviar i per poder obrir, aquí amb la meva cosina, una botiga com la que té allà a Barcelona.

(Pausa perquè sona el mòbil)

Bé, estaves dient d'obrir una botiga amb la cosina a Sabadell, no? I que fas feina per estalviar.

Sí, sí, exacte. Jo no em veig en un futur allà, és que no! És que igualment, o sigui, jo no crec ni que el meu pare arribi a jubilar-se! Perquè l'home que és el propietari és molt vell i els seus fills no la volen aquella fàbrica! I quan mori, la fàbrica "anirà a pique". I no hi ha més... I per això...O sigui, més aviat és això!

Que és que ni cinc anys crec que duraria allà perquè és molt dur. És molt dur perquè has d'aguantar tantes coses...! O sigui...

Perdona, m'has comentat lo del teu pare, i això?

És que treballo amb el meu pare, a la Newpol. El meu pare també treballa allà. Ell està a les oficines i joestic allà a la cadena de muntatge. No ens veiem ni res. Ell està en una banda i jo a l'altra.

Per tant, vols dir que ni l'empresa creus que aguantis, no?

Home és que és el que diuen. Més aviat perquè si l'home ja té tants anys i tot això, doncs... i els fills no la volen ni res... A veure, sí que durarà però canviaran i llavors...

Per tant, tu de moment no tens previst, a curt termini, deixar la feina, sinó que és allò que quan tinguis el raconet de diners...

Exacte. Ara, ara, n'hi ha.

Escolta, i la feina, per tant, què vols dir la vas trobar a través del teu pare o...?

Sí, la vaig trobar, bé... Jo abans treballava al mercat amb la meva àvia i després vaig estar treballant en una altra peixateria.

O sigui perquè el mercat és amb l'àvia que té una botiga de peix.

Sí. I em vaig cansar, perquè no sé... és que és massa esclau, són moltes hores i vaig mirar de buscar-me un treball de vuit hores que no diguis, vale són vuit hores però ara comença a recollir, comença a rentar...i són deu al final! I el que vaig trobar va ser això. I el meu pare com que estava allà, doncs, més aviat va ser per ell també que vaig entrar. Però, és clar, després quan entres allà, ja no et val que siguis fill de qui o no de qui, perquè allà sino penques, et diuen adéu!

I diga'm, la feina la vas agafar perquè no t'interessava, diguem, has dit això de treballar a la peixateria, i perquè tenia algun altre al·licient la feina aquesta? Està bé salarialment, perquè no et va sortir res més? No sé...

Home, sí, apart... no, no! Apart és que cobrava més que a la peixateria i jo què sé... eren més diners que podia guardar també. I per això...o sigui, si a mi demà em diuen una altra feina que potser està...jo què sé,...si és aquí, millor, perquè com que no tinc cotxe. Però si em diuen aquí, al polígon industrial de Can Roquetes, per exemple...150, jo marxo ja! Són 20.000 peles més que cobro! I jo el que vull...o sigui, joestic treballant per treure'm els diners i poder fer algo per mi! No treballar per ningú sinó treballar per mi, que és quan més a gust es treballa, no? No t'ha de manar ningú i mires per tu! De l'altra manera no mires per tu, mires i dius...vuit hores més, saps, aquí!

Escolta, m'has dit que a la peixateria feies deu hores. Em podries dir l'horari que feies tu?

Mira...

Quan estaves al mercat...

Sí. A les...a les quatre i mitja, més o menys, has d'estar allà, però no comences ni molt menys!

I tu hi eres també a les quatre i mitja?

Sí, fins a les sis que ja arriba el peix i fins a les dos del migdia. Estàs moltes hores. I després si véns per la tarda...nosaltres no obríem, només obríem els divendres. I...ja eren més! Són quatre o cinc hores més per la tarda.

O sigui que a la tarda tu, perdona, el divendres feies a les quatre i mitja al mercat fins a les dues. Bé, a les sis arribava el peix, col·locaves, a les set o a les vuit s'obra. Després a les dues tancaves, dinaves,...

No, a les dues tancaves però has de començar a rentar.

Ah! Per tant,...

Eren diguéssim les tres!

No, però estem dient l'horari de treball no l'horari de botiga.

Ah! Sí!

Per tant, tu a les dues no plegaves.

No.

Plegaves a les tres. A les dues tancàveu al públic i a les tres...

I a les tres fora!

I a les tres ja estàs fora, però bé endreçàveu la parada, netejàveu i això, no?

Sí.

I després, el divendres a la tarda a quina hora obríeu?

Des de les set del matí fins a les vuit del vespre, sense parar.

I al migdia no tancàveu? Representa que dinaves al mercat mateix, no anaves a casa ni....

Exacte. No, no, al bar del mercat i allà...

Per tant, també hi anaves a les quatre i mitja...

Sí, fins a les vuit del vespre.

I t'estaves fins a les vuit del vespre. Per tant, això vol dir que estaves com disset hores i mitja pel mercat.

Sí, quasibé.

I després el dissabte, torna-hi!

Sí, al matí un altre cop a les quatre trenta.

I has dit que havies treballat en una altra peixateria, no?

Sí, en una altra de la Rambla, però en aquesta no tenia cap problema.

Quin horari, quin horari feies?

Tenia...doncs, un horari des de les sis del matí.

Era una peixateria?

Era peixateria, però estava...era un comerç que hi havia més coses i havia una botiga de carn... Era com un comerç petitet.

No era un supermercat això?

No, tampoc.

O sigui, era...un "colmado" que tenia peix?

Exacte, exacte.

I t'hi posaves a les sis?

A les sis, fins a les dues del migdia. I després tornava, cada dia, de cinc a vuit i mitja.

De cinc a vuit i mitja a la tarda. Déu ni do, no? Déu ni do!

Sí, sí.

Per tant, a la feina que ara fas estàs, i malgrat tot, prefereixes aquesta que aquelles, encara que fossin a Sabadell.

Oi tant! Estic bé, sí, sí, sí.

Escolta, com t'ho fas per anar a la feina que fas ara? O sigui, tu a quina hora surts de casa teva, i a quina hora tanques la porta de casa teva?

Jo surto a les cinc menys deu.

A les cinc menys deu surts de casa teva, i....

I a les....

No, i després què fas? Vas a ...t'esperes a la porta o vas a algun altre lloc?

No, m'espero a la porta. És molt d'hora i la noia em va dir que em passava a buscar. Igualment viu al costat de la meva casa. I dos minuts i ja estic al cotxe

perquè no triga més ella. I anem a Mollet primer. I allà recollim a dues persones més de la feina, unes dones grans que tampoc tenen el carnet. I a Mollet hi arribem... a les cinc i deu ja estem allà i després a Martorelles i ja fins a les sis menys vint que comencem a treballar.

Sempre ho has fet així per anar a aquesta feina?

Sí, sí.

Sempre t'ha vingut a buscar aquesta persona?

No, abans em venia a buscar un altre home, que és de Sol i Pedrís.

Ah val, és que a mi m'estranyava perquè abans havies dit que era una persona de Sol i Pedrís que venia. I com ho fèieu?

Doncs em venia a buscar sempre a casa pel matí, pel mateix perquè no hi havia autobusos ni res i sortíem a les cinc i deu també, més o menys.

Et venia a buscar a la porta de casa.

Sí, a les cinc i deu, i si sortíem a les cinc i deu agafàvem més caravana, llavors arribava a la fàbrica a les cinc i mitja i no em donava temps ni de poder anar a prendre el cafè que ja m'havia de posar a lloc, fins a les dues.

Per tant, sempre ho has fet així? Has tingut altres maneres d'arribar?

Sí, sí, sí. Sempre ha estat així.

Val, per tant, o bé amb aquest senyor o aquesta noia, que viu al costat de casa teva, sempre has anat amb ells.

Sí, bé, amb el meu pare.

Perquè, el teu pare quin horari fa?

El meu pare va a les 8, entra a les 8.

Ah! O sigui, entra més tard ell.

Sí.

Està a oficines, no, ell?

Clar, ell té horari com d'oficines. De vuit a una i mitja i em sembla que de tres i mitja a cinc, és una cosa així em sembla.

Per tant, amb el teu pare no hi has pogut anar mai!

No, no. A veure, quan s'adormia l'home aquest, perquè a vegades s'adormia i llavors no li donava temps de venir a buscar-me, em trucava i em deia, ara vinc a buscar-te! Però, és clar, eren les cinc i mitja, potser. El meu pare s'aixecava, em portava i tornava a casa.

També arribava tard, per això, aquest senyor, no? Perquè treballava amb tu?

Sí, sí, sí.

Escolta, i què vas fer, els hi vas demanar tu a aquestes persones que t'acompanyin, va ser el teu pare, van ser ells que es van oferir, els hi ha fet gràcia...

No, o sigui... Un, és que un sempre, no sé, és de la família quasibé.

Qui? El senyor de Sol i Pedrís?

Sí, es va enterar que hi anava i jo què sé... ja li va dir el meu pare que cap problema. I l'altra noia, doncs igual, és de Can Roquetes, i des de que era petita que la coneixo. I...igualmente, doncs igual, m'ho va dir quan em van canviar....És que em van canviar el torn, i no tenia amb qui anar. A veure, vaig passar de matí a tarda i l'horari és de dos menys...no, des de les dues fins a les deu i quart. I llavors, és clar, a les deu i quart no hi ha cap autob...ai! cap tren i...

O sigui, tu vas començar a treballar de matí, després ho vas fer de tarda i ara tornes de fer de matí.

Sí, perquè fan com uns torns i quan fan segon torn, llavors fas una altra vegada el de la tarda.

I quan vas canviar de torn et venia a buscar la persona aquesta?

La noia, la noia!

Et venia a buscar a la una o així?

Sí, a la una menys deu perquè al migdia sí que hem de sortir d'aquí d'hora perquè agafes unes caravanes increïbles.

I després, ara aquesta noia també fa torn de matí, us han canviat a les dues?

Sí, sí. Van tallar el torn de la tarda, només n'hi ha un i llavors és clar estem les dues al de matí.

Com ho has dit "Van tallar el torn de la tarda"? Això què vol dir?

Sí, perquè quan baixa la producció treuen el torn de la tarda.

Vol dir que ningú treballa i tothom passeu al matí.

Exacte, exacte. Llavors es fan reduccions de plantilla també. Però és clar, és que com que molts entren també per ETT's, són treballs d'un mes, dos mesos...

M'has dit per anar. Per tornar, surts a les dues menys cinc, has dit, o menys deu.

Sí, menys cinc.

I què vens amb la mateixa noia cap a Sabadell directe?

Sí.

Deixeu també les companyes de Mollet?

No, no, després no perquè aquestes companyes ja van amb un altre home que viu al costat d'elles. El que passa que pel matí, l'home aquest no entra tan d'hora, entra més tard.

Ah! D'acord. Entra una mica més tard. Per tant, després elles ja van amb aquell altre...

Exacte. Sí, nosaltres anem ja de Martorelles directes a Sabadell. Em deixen aquí a la Creu Alta, a l'església i jo visc al costat, o sigui que no tinc problema per això. Abans sí, quan venia amb l'home sí, perquè em deixava a Sol i Pedrís. Llavors és clar, arribava allà a les dos i mitja, havia d'agafar el 5 i venir cap aquí i arribar a les tres a casa, però bé, que tampoc...

I ara surts a les dues menys cinc i a quina hora arribes, més o menys, a casa?

Uf! A les dos i vint com a molt!

O sigui, amb vint-i-cinc minuts vas de Martorelles a Sabadell.

Sí, en canvi per tornar... o sigui, al revés no. Al revés tragues molt més.

Al revés vols dir, al matí?

No...quan feia el torn de tarda sortíem d'aquí a la una menys deu.

Ah! Hi ha més trànsit per anar a Martorelles que per tornar, a la mateixa hora per això, eh? Una és a l'una i l'altre és a les dues.

Sí, sí.

I després, quan feies el torn de tarda, quan sorties a les deu has dit...

Deu i quart!

Què?

Em deixava també la noia a la Plaça de la Creu Alta.

La mateixa noia et deixava a la Plaça de la Creu Alta a dos quarts o tres quart d'onze?

Sí, bé, si no hi havia cap problema, a tres quarts d'onze, més o menys sempre.

A veure, suposo que sou molta gent allà i ja m'has dit una mica com van els altres. Per regla general, els companys i companyes de feina com hi arriben al treball?

Hi ha molts de Barcelona que tenen un autobús a l'empresa perquè ja està posat des que van entrar ells i potser tenen trenta anys a l'empresa.

O sigui, quan van començar aquestes persones a treballar...

Sí, els entrava en el contracte un autobús que els anava a buscar a Barcelona.

A Barcelona per això?

Sí, a Barcelona i a Montcada, per exemple, també.

Què és el mateix autobús que fa parades?

Sí, fa parada a Montcada i fa parada a Barcelona. I després fa una parada a Mollet i agafa tota la gent de Mollet també,...qui vulgui pujar.

I per què les companyes que recolliu no l'agafen?

Elles no, no perquè com que sempre arriba més tard. Elles van... no sé, els hi agrada més arribar una miqueta més d'hora.

Ah, d'acord, perquè l'autobús arriba just a les sis menys quart?

Sí, sí. Per això és que no... És que després si arribes allà i vinga, va, a treballar!

I tu saps quan va deixar de ser un dret, dins el contracte, el fer ser servir l'autobús?

Als dos anys o així de posar aquest contracte. Als dos anys o així ja la gent signava però sense el contracte aquest. El que passa és que tenen sort, perquè fins que aquesta gent no es jubili, l'autobús ha d'anar "per nassos"! I llavors és clar, doncs...

Però els dos anys...vull dir, la legislació què va ser cap els anys '80? O no ho saps?

Seixanta o setanta i picu ...no sé!

Val, val, és la gent de tota la vida.

Exacte, la gent de tota la vida. A nosaltres no ens ho faran això.

I l'autobús va molt ple?

Molt, molt, molt.

Perquè...si posem per cas, si tu visquessis a Barcelona, podries anar-hi amb l'autobús?

Sí, sí. Hi podria anar.

Tu hi podries anar perquè hi ha places lliures, sinó hi hagués places lliures potser no, perquè no tens el dret.

Exacte. Però mentres estiguin... A veure, va gent, el que passa que tampoc ve molta gent a treballar des de Barcelona perquè és a Martorelles! I la gent que ve també, molta gent va en cotxe. Els que viuen a Sants i tot això, ells agafen l'autobús perquè para per allà. A veure, Sants, Sant Andreu,...

Però, i l'empresa aquesta sempre ha estat a Martorelles o saps si havia estat a algun altre lloc abans?

No, sempre ha estat a Martorelles aquesta empresa.

No, t'ho pregunto perquè que possessin l'autobús des de Barcelona i no des de Granollers o des de Sabadell... saps el per què?

Ah no! Perquè com que el problema el tenien la gent de Barcelona abans per venir... Ara no, perquè ara tothom té un cotxe però abans era més difícil, i llavors la gent de Barcelona tenia més problemes que la d'aquí.

I tu què et sembla el tema aquest dels autobusos d'empresa?

A mi em sembla bé, o sigui evita a un munt de gent haver de sortir abans de casa amb el cotxe...jo què sé... I evita molts atascos també.

Però després apart de les persones de Barcelona i de Mollet i de Montcada que poden anar en autobús. Hi ha gaire gent que faci com vosaltres? O com tu? O sigui, de companys que comparteixen cotxe?

Sí, sí, molta. D'aquí a Sabadell hi ha molta gent que també ho fa.

Perdona, quanta gent sou més o menys?

De la fàbrica?

Sí.

Uns 300 o així.

Era per fer-me una idea.

Sí, sí, uns 300. I quasibé tothom ve amb cotxe compartit. És una tonteria, si tens... Els de Mollet sobretot venen amb cotxes compartits, perquè són veïns de costat i una setmana el porta un i l'altra el porta l'altre.

Encara que tinguis cotxe, si hi ha algun veí, us aneu tornant.

Exacte, sí, sí.

Vull dir que si tu tens cotxe, possiblement podràs fer el mateix amb la noia que vas ara? Podreu tornar-vos...

Exacte, sí, sí. I també surt millor perquè sinó... Són em sembla, que són 7000, 8000 peles al mes de gasolina.

Perquè això, i tu has de compartir despeses amb ella o no?

Sí, sí, però perquè jo li vaig dir. Ella no ho volia, però a mi em sabia molt greu, anar allà i que em portés i que em vingués a buscar a casa i no donar-li res! És que és per això també que em vull treure el carnet! Perquè...quan et porta algú et sents com...com una "merda". (somriu) Dius bé, vale, i quan podré portar jo el cotxe?

I què, et surt molt car o què?

4000 peles al mes, més o menys.

Més o menys representa que aneu a mitges doncs. I les companyes de Mollet?

No, elles no paguen.

No, perquè és menys trajecte, només és un moment...

És clar, és que són dos minuts que puguen al cotxe i...és que és creuar un pont! Martorelles i Mollet s'uneixen per un pont! És creuar aquell pont i és clar també....

O sigui, és molt a prop, però malgrat tot per anar-hi a peu, deuen tenir-ho lluny o és que... O què els hi passa?

Exacte, està lluny perquè està...està a les vies del tren i elles han de passar per les vies del tren. No poden passar per allà, perquè no hi ha quasibé lloc per passar una persona pel pont amb els cotxes. I aquella hora està bastant transitat per allà. És un polígon industrial, hi ha moltes fàbriques i per això...

O sigui que és distància però són també les dificultats d'arribar a peu.

Exacte, és la dificultat més aviat que una altra cosa. I apart és que és molt d'hora per anar pel carrer.

Escolta i..., al mercat, com hi anaves?

A peu.

A peu, a les quatre i mitja del matí?

A peu o de vegades venia a buscar-nos el meu avi, però normalment anàvem a peu.

Però primer anaves amb la teva mare que venia a fer feina, no?

Sí, exacte, anàvem les dues juntes. Llavors era molt diferent, perquè ja no vas sol, vas amb una persona i no et dóna tanta por, no? Dius, bé, almenys ja som dos!

Ja, ja. O sigui, aquests horaris...això, no fa tanta por perquè anaves amb la teva mare. Ara la teva mare continua treballant al mercat?

Sí, ara la ve a buscar la meva tieta.

La va a buscar la tieta per no anar sola.

Sí, exacte. Perquè...no sé...també...

La ve a buscar amb cotxe, no?

Sí. La meva mare no es traurà el carnet (riu).

No es traurà el carnet? I això?

Abans hi va ella sola perquè li dóna molta por. Té molta por als cotxes i no pots anar amb ella perquè està: frena, frena, frena! "Baja, baja!" No pot ser! (Riures)

Si el porta ella, anem...bé, que els iaies van dient adéu! No sé! (Riures)

Escolta, i després per tornar al migdia anàveu també xino-xano a casa?

Sí, sí, apart tampoc està molt lluny.

Quanta estona era a peu?

Deu minuts, un quart d'hora com a molt.

O sigui que sortíeu a les quatre i quart.

Sí, ...

A les quatre i mitja ja estàveu al mercat.

Sí, no més d'hora. Exacte.

I després per pujar doncs igual, plegàveu a les dues, a les tres... Bé, a les tres, més o menys i a les tres i quart a dalt?

...ja estaves allà dalt, però bé.

I el divendres, també? Amb lo cansats que devíeu estar, a les vuit...

El divendres ve a buscar-nos l'avi. Bé, ara va el meu pare a buscar-la a ella. Llavors ens venia a buscar a les dues, perquè no, no pots! (riu) O sigui al divendres, dius bé, em quedo aquí a dormir si de cas!

Escolta, i a la Rambla com hi anaves, a la peixateria de la Rambla?

Amb autobús. No tenia cap problema.

M'has dit que t'hi posaves a les sis.

Sí, per això. O sigui, els autobusos comencen a les cinc i mitja a passar.

Tenies autobusos suficients i...

L'1 el 2, el 3...tots els que...quasibé tots els autobusos passen, més o menys, per la Rambla. Han d'anar massa lluny per no passar per...no sé, per aquí.

I has dit que a les cinc ja n'hi ha. Amb freqüència suficient?

Sí, a veure potser no cada quart d'hora com passen aquests però...cada mitja hora sí! I com que són tres autobusos que van a parar al centre, al mateix lloc...doncs si no agafes un, agafes l'altre.

Això vol dir que sorties a l'atzar, agafaré el que agafi!

Sí, sí, bé, apart que ja et saps una mica l'horari d'agafar-lo sempre, ja saps.

Més o menys a quina hora sorties?

De casa? Doncs a les cinc i mitja!

A les cinc i mitja i a les sis tranquil·lament ja estaves a la botiga.

Sí, ja estava allà.

I després, al migdia et donava temps d'anar a dinar a casa?

Sí. El que passa que...

Plegaves a la una?

Plegava a les dues, plegava. Agafava l'autobús i a les dues i mitja ja estava a casa. I a les cinc em tornava a posar, no, però bé, que em donava temps de dutxar-me, menjar i anar a dormir una miqueta.

Escolta, ja m'has estat explicant com t'havia sortit la feina, però pel fet de no tenir cotxe o de no tenir carnet, has perdut possibilitats de feina, de llocs que potser et podien interessar més però no podies arribar-hi?

No, no, encara no. Espero no trobar-me.

Encara no, diu! Perquè això què vol dir, que ja vas empalmar de la peixateria vas...

Exacte, vaig anar a l'altre. O sigui, tampoc he deixat de treballar mai, no? O sigui he estat dos dies potser parada, però sempre m'ha sortit molt a prop i sinó sempre m'ha sortit algo.

Bé, les tres feines han estat aquestes, o n'has fet alguna altra, encara que sigui curta?

De cangur, però aquestes no les compto perquè tampoc...eren pel barri i no sé!

Eren molt a prop de casa?

Sí, sí. I tampoc no vivia molt...

Per exemple, la feina de la peixateria de la Rambla, la vas deixar i després vas trobar la feina o primer vas trobar la feina i després vas deixar l'altra?

Saps què vull dir?

No, ho vaig deixar i després vaig trobar l'altra.

I la primera que et va sortir va ser allà?

No, va ser la meva àvia, la primera.

No, no. Dic quan tu vas deixar la peixateria de la Rambla, la primera feina que et van oferir va ser la de Newpol.

Sí.

Per tant, no has tingut possibilitat de dir...ostres! no he pogut arribar....

No, vaig tornar una altra vegada a la peixateria amb la meva mare perquè necessitaven ajuda que no tenien a ningú. I després sí, vaig plegar i...dos dies hi vaig estar i vaig entrar a la Newpol.

O sigui que no t'has trobat en cap moment això de no puc arribar i tal!

No.

Abans m'has dit, al començament de tot, que per tornar sí que podries tornar en tren des de Martorelles o alguna cosa així...

No al revés, per anar. O sigui, pel matí per anar no tinc trens. Com que no tenen parada a Sabadell a Martorelles o a Mollet, perquè com que està al costat... No hi ha parada, has d'anar a Granollers. No! Has de fer..., a Montcada i Reixac, has de baixar, agafar un altre tren cap a Granollers i allà, aquest sí que té parada a Mollet. Fa parada a Granollers, però bé, que és un rotllo!! I apart és perdre una hora! I que no hi ha trens tan d'hora tampoc.

Al matí no pots arribar. A la tarda si fos necessari podries tornar, no, al migdia?

Al migdia sí. Exacte, exacte. I després pel matí, o sigui pel migdia, pel torn de la tarda també. Però em trobava que a les deu i quart quan sortia no hi havia ni autobusos ni tren. Perquè quin autobús que et porta a Martorelles? El Sarb..., bé el Sagalés, aquest et porta.

Sí? Des de Sabadell?

Des de Sant Fost.

Ah! El de Sant Fost-Badalona.

Exacte, doncs també està al costat.

Hi podries anar?

Exacte, té una parada allà a Martorelles, de fet, al costat de la Derbi que està al polígon industrial. Llavors clar, estem amb les mateixes, que a les nou...s'acaba l'últim.

De la tarda?

Sí.

No hi has anat mai, oi, en autobús o en tren?

No, en autobús no. En tren...tampoc. Ara, marxar un dia amb l'autobús sí, però em van portar fins a Cerdanyola.

En cotxe?

Sí.

Un company de feina?

Sí. Perquè és clar l'autobús no era segur quan passaria ni res! I a Cerdanyola, com que venen directes fins al Corte Inglés, em va fer el favor i em va deixar allà.

I això per què? Que la teva...

No perquè l'home tenia d'anar, per exemple, un dia al metge i llavors és clar, no vindrà a buscar-me a mi! M'havia de buscar la vida com fos, o algun altre que visqués aquí a Sabadell, que també ha passat. El que passa que va haver-hi un dia que no hi va haver ningú que baixés a Sabadell.

Que baixés a la tarda o al migdia?

Exacte.

Però al matí sí que sempre trobaves algú?

Sí, sí al matí sí.

Perquè clar si es posa malalt o si la noia amb qui vas ara queda embarassada o així...

Exacte, el meu pare! (somriu)

A vegades t'ha portat el teu pare?

Sí. A vegades no, algunes bastantes vegades! Sí, al primer dia, sobretot, el primer dia em va portar ell i després va estar... És que l'home aquest es va posar malalt i va estar una setmana sense portar-me. I ell em portava.

I després què feia el teu pare? S'aixeca a les quatre...

S'aixeca amb mi a les quatre i quatre i mitja o així, i a les cinc sortíem de casa i, apa, em portava i es tornava.

I després tornava! I tornava al llit?

Sí, i tant, i tant! (riu)

I després per sortir?

Per sortir a...

Al migdia?

Al migdia? Igual, sinó... I si ja no tinc cap solució, el meu pare em porta aquí. Però és clar, primer la busco perquè no m'agrada, és que...

Ja, ja, o sigui que a vegades t'has trobat allò...

Sí, més tirada que la una i...

Quan els teus companys de cotxe...

Exacte. I sort que tinc el meu pare a l'empresa sinó...Si no estigués ell, potser sí que... llavors sí que hauria de...quedar-me allà a dormir! Perquè una altra cosa ja! (Riu)

Bé, ja has dit que tu el que vols és obrir una botiga i estàs fent diners. Perquè sinó, si fos una feina que t'agradés i que fos de lo teu i això, et

plantejaries d'anar a viure a Martorelles o a Mollet o a Sant Fost o... alguna cosa així?

No, no, no. La feina pot estar allà i em pot agradar molt però...no haig d'anar jo a viure al costat de la feina per comoditat! També seria una mica egoista, no, per la meua part? Haig de... no sé, m'agradaria... Apart és que Sabadell m'agrada i sinó, m'agradaria més viure a Barcelona ,que era on he viscut tretze anys! I allà sí que no necessites cotxe, perquè ho tens tot: tens el metro, tens els autobusos a moltes hores i no sé...

Perquè escolta, parlant de que tens autobusos moltes hores cap a Barcelona. Et sembla que ho portem malament aquí, des de Sabadell, el tema del transport?

Una mica, una mica. I apart d'això, no només això, que de vegades... a nosaltres ens hi vam trobar una vegada que sortíem d'una discoteca, vam anar a buscar l'autobús i teníem 5000 peles.

Això una discoteca de Barcelona o de Sabadell?

No, no, d'aquí, de Sabadell, el Piu. I el de l'autobús ens va dir que ens baixéssim que no ens canviava, que era molt d'hora. I és clar, et quedes tu dient a veure, és un servei públic. Jo li estic pagant, jo no li estic negant la meua...o sigui, jo li estic pagant, si ell no té canvi tampoc és problema meu! O sigui, no ens tenia perquè haver fet baixar Després ho vaig anar a preguntar a l'Ajuntament i tot, i em van dir que sí, que tenia jo raó, que no teníem perquè baixar-nos. O sigui, ja eren les sis, sis i mitja o així i... no era hora per no tenir tampoc canvi. A veure, que sempre et diuen, porta just, no sé què... Però...és molt...o sigui és massa d'hora, no, per deixar també a tres noies allà tirades i dir, vinga! Vés a la gasolinera i el pròxim l'agafes!

(Es talla la cinta)

Et deixes alguna cosa? Perquè jo més o menys els temes que volia que sortissin, ja han sortit. Simplement, a veure si se m'acut alguna cosa així al final...

El fet que hi hagi gent de la feina que va amb l'autobús, amb l'autocar d'empresa, i altres que no, com ho viviu? O sigui, hi ha enveges, hi ha mal rotllos...?

A vegades, no es creen enveges perquè ells tampoc tenen la culpa. Això és una cosa de l'empresa, no? Amb la gent que puja, tampoc. De vegades dius "joder" aquests en tenen i jo estic aquí a Sabadell, que estic més a prop que ells, i a mi no me'l posen! Estic molt més a prop i a mi no em donen cap oportunitat per anar-hi sense dependre de ningú tampoc! O sigui, la única que me'n dóna és el cotxe! I ja està! Ells no me'l posaran el cotxe tampoc. És que és això, dius...jo! Uns sí i els altres no. Doncs no hauria de ser així. Perquè si passa per Montcada, per què no pot passar per Sabadell? Si després passa per Mollet també, saps? Que dius, estem aquí apartats o alguna cosa, i què va, estem molt més al costat que ells! Estem a un quart d'hora que amb autobús seria res! Però bé... no, o sigui, enveges d'aquest tipus de... problemes amb la gent d'allà cap perquè no..., o sigui, ells no tenen la culpa, més aviat serien els..., jo què sé... els dels sindicats i aquestes coses.

Per què els sindicats i els representats del comitè, això com ho veuen?

Això està també allà, o sigui, és una miqueta..."Cada uno a la suya, no? Y si puedo sacar yo, saco para mí!" No és com t'ho pinten. Saps, això que diuen ajudarem el treballador. Sí, perquè ell és un treballador i s'està ajudant a ell mateix! Perquè no...

Però això sí que no...

No, o sigui jo no em poso amb aquestes coses perquè no...

No, no, més que posar-t'hi, dic, si els representants dels sindicats tenen en compte les necessitats de poder arribar o si intenten negociar...

Sí que ho tenen en compte, però com que... Però és que la gent està molt malament perquè... Tota la gent és molt gran, tampoc els hi agrada...Els hi agrada que entri un jove a treballar perquè es treuen molt treball.

Tota la gent...tots els que hi ha són grans, què vols dir, els del sindicat o en general?

Els treballadors en sí, potser només som quinze els que tenim entre 20 i 25 anys, ni 30! Perquè tampoc hi ha molta gent de 30! Però la majoria tenen 45, 55,...60, els que estan apunt de jubilar-se...I els hi agrada que entrem nosaltres perquè els hi traiem molta feina a ells. Perquè és clar, ells estan molt cremats allà, són moltes hores fent el mateix cada dia i...acabes molt cremat! Llavors si entres tu, doncs, després és quan surt... jo què sé, "Aumento para la gente que va a entrar a trabajar, aumentarles el sueldo para que tengan..." No, no, perquè ells tinguin millores, saps? No, no volen la igualtat del tot i això és el que em fot molt! Que t'estàs matant allà a treballar, que treballes millor que ells, que els hi treus molt més i que mai et faran fixe, saps? Que t'ho has de currar molt per fer-te..allà fixe. A veure, l'únic noi de la nostra edat, que està fixe és perquè es va tallar els dits allà a l'empresa. O sigui, que amb això t'ho dic tot. No s'arrisquen! I és clar, els hi diuen, "Vale, os jubilamos antes para que entren jóvenes!" No volen. I aleshores, estem amb les mateixes i això sí que em dóna ràbia! Per lo altre no, però això em dóna molta ràbia perquè estàs tu allà que... mai sabràs si estàs sí o no. Que potser ara estic amb una substitució, jo sé que la dona que estic substituint té per 18 mesos de baixa. I si un dia se'm presenta? A mi em diuen el carrer, "Adiós", saps? I això és el que...És una mica el que dius sempre...Jo! Però...bé, no sé...

Doncs em sembla que això és tot. Moltes gràcies!

ENTREVISTA 25. TOMÀS (E25:IA)

Antes me estabas contando el problema de la convalidación del carnet de conducir. ¿Antes sí que servía y se podía convalidar, no?

Sí, hace un año y medio que cambiaron las leyes; dijeron que todos los inmigrantes tienen que tener carnet de conducir en Europa. Pues aquí hay muchos que tenemos el carnet de conducir de allí, y antes sí que servía pero ahora como no sirve tenemos que esforzarnos para sacarlo.

¿Tú tienes el carnet?

Yo no lo tengo. Yo tengo el de África.

Vale, tienes el de tu país de origen.

Sí.

Y tu eres de...

De Mauritania. Y entonces a mí me multaron tres veces con cincuenta mil... Cada vez me multaron tres veces porque te paran y te piden la documentación del coche. Si paran un inmigrante ellos piden el carnet de conducir antes de pedir otra cosa, porque la mayoría no tenemos carnet de conducir aquí en Europa. Pero el coche y todo está asegurado y está todo completo. Lo único que te falta es el carnet de conducir y si no tienes el carnet de conducir te multan y andando.

¿Y te inmovilizan el coche?

Sí, te inmovilizan el coche. Yo conozco a un chico que vive en Santa Coloma de Farners, en Girona, y la policía le pilló a él en el bosque que venía de trabajar. Eran las diez de la noche y pararon al chico y le pidieron el carnet de conducir. Como no lo tenía y le inmovilizaron el vehículo. Dejaron el chico y ellos se fueron. El chico hubo que andar hasta Santa Coloma.

Vale, o sea que era de noche y la policía tampoco no lo acompaña, ni lo acerca.

A las once de la noche la policía puede acompañarte hasta el pueblo, o por lo menos te deja allí. El coche se queda con ellos, pero te pueden acompañar hasta el pueblo, pero no hicieron nada. Y aquí en Sabadell hay muchos, muchos follones del tema de ayuda para los inmigrantes. Yo soy el secretario de la asociación y hay muchas cosas que ocurren aquí que te enteras por el diario y... En Girona también hay una asociación, que he ido muchas veces, pero allí es diferente que aquí, porque allí pueden más los inmigrantes que aquí en Sabadell.

O sea, en Girona están un poco mejor.

Están un poco mejor. Yo me fui a pedir aquí en el tráfico, en la autoescuela donde estoy, porque me subí seis veces al tráfico. En estas seis veces cada vez cinco fallos.

Vale, ¿y son cuatro, no?

Hay que hacer cuatro fallos. Pues me fui allí y le pregunté: hay algo que yo no entiendo, porque he tenido cinco fallos seis veces y quiero saber si es cierto o no. Porque si fueran siete y otro día ocho, pero cada vez cinco... El último, que tenía claro que no tenía ningún fallo, ellos me dijeron que no podía saberlo. No pueden explicarme el porque, o donde tengo los fallos. Yo no quiero saber donde tengo los fallos, yo quiero que pongan un ordenador allí que te diga donde has fallado pero me dicen que no pueden hacerlo. Te dicen que después, si pasan los tres meses, luego ellos van a mirar el examen si hay

algunos fallos y si está acertado bien, y si no te llaman. ¿Y dónde me van a llamarme? En todo lo que yo rellené no tienen mi teléfono. ¿Dónde vas a llamarme? Y me dijeron: sube arriba y habla con el jefe de no sé que... Pero el jefe nada, no me quiere explicar el tema ni nada. Y aquí en Sabadell, en la autoescuela que se llama Gran Vía, que está allí antes de llegar a Plaça España, ofrecieron una mano para los inmigrantes que estamos aquí para dominar un poco el lenguaje. Y para los que no saben leer hay otras clases de alfabetización. Y durante tres o cuatro meses el profe venía allí. Luís se fue a hablar a tráfico de Sabadell y le dijeron que ellos tienen que enseñar la señalización y como mínimo tienen que sacar el carnet de conducir y saber leer, pero uno que no sabe leer tiene que esforzarse a estudiar para que sepa leer. Pero la señalización es una obligación que todos hemos de saber. Es el tema que ha empezado, con una película de vídeo... Yo me fui dos o tres veces allí y al final pregunté a la autoescuela a ver si podía ir porque hay muchas cosas que podía saber. Yo le pedí a tráfico que me hagan el examen por vídeo y tráfico dice que no. Tengo que hacerlo escrito. Si lo quiero hacer en vídeo tengo que ir donde lo hacen los gitanos, pero tampoco no hay manera. El profe dice que como a nosotros nos cuesta mucho la lectura y entender la lengua lo tenemos muy difícil. Los que sabemos leer y escribir sólo somos cinco y los demás... Somos ochenta y dos y sólo hay cinco que saben leer y escribir. Y hay gente que lleva aquí más de veinte años... Todos los que vienen allí, todos, todos, tienen carnet de conducir de origen. Y ahora el día que llueve y no tienes coche no puedes ir a trabajar. Con la bici tampoco no puedes ir a trabajar en Polinyà... Yo trabajo en Molins de Rei...

Tu trabajas en Molins de Rei.

Yo trabajo en Molins de Rei.

¿Y que horario haces?

Yo empiezo a las ocho hasta a las seis de la tarde.

¿Y cómo vas?

Yo voy con mi coche. Y me multan, me paran... y llamo a Rosa que me venga a buscar el coche.

¿Y es frecuente que te paren?

No. La última vez que me pararon fue un control de alcoholemia en Barcelona. Y bueno, como yo no tomo el alcohol... Había un señor que me hizo chupar y soplar allí, pero no hubo problema. Me dijo: vale, vale... Después me dijo que tenía otro problema porque no tenía el carnet de conducir. Yo le dije que sí que tenía el carnet de conducir y ya llevo aquí nueve años llevando el coche, pero no tengo el carnet de conducir aquí en Europa. Pero me estoy sacando el carnet de conducir aquí. El señor me dijo que si no tenía lo que pedía tráfico me tenía que poner una multa. Y le dije: bueno, pues póngame una multa, pero el coche no te lo vas a llevar. Y me dijo que buscara alguien que tuviera el carnet de conducir de aquí para venir a buscar el coche. Pues ese día una chica pasó por allí y preguntó que qué estaba pasando y le expliqué que no llevaba el carnet de conducir de aquí y se tenían que llevar el coche. Bueno, sí que tenía carnet de conducir de mi país, pero éste no servía aquí. Y vale, la chica me dijo que me conocía y que sí se me lo llevaba. La chica me llevó el coche hasta pasado el puerto y me dijo que llevará yo el coche. Y en ese tema unos dicen blanco y otros negro. No se lo que ocurre aquí para ayudar a los inmigrantes. Yo lo que pienso es ir a Girona. Si vas a Girona, sí.

¿Tu has vivido en Girona?

Sí. Yo Girona lo conozco porque viví allí un año. Estuve viviendo en Arbúcies un año. Y allí la mayoría de inmigrantes no tienen el carnet de conducir. Allí solo pasan la prueba de señalización, pero aquí no lo entienden.

¿Y allí trabajabas en Arbúcies mismo o también te desplazabas?

Sí, porque vivía en Arbúcies pero trabajaba en Sils.

Y ibas...

Iba con el coche.

Y nunca tuviste problemas ni...

Bueno, mientras estuve trabajando allí ningún problema. Sólo una vez que me encontré la policía y me paró, porque tenía una luz fundida. Pues si llego a otro sitio tengo que cambiarlo porque si me encuentro a otro me pueden multar. Ningún problema. Andar sí. Andar sí he andado antes de tener coche.

Porque el problema aquí en España es el carnet de conducir y no es el coche. O sea, tener un coche es fácil.

Tener coche es fácil. Si vas allí te puedes comprar un coche. Pero tu compras el coche, pero si quieres asegurar tu coche te dicen que sí, pero le presentas el carnet de conducir y la compañía de seguros dice que no te sirve y que no puedes llevar el coche.

Claro, el problema es el permiso.

Si la compañía dice que ese carnet de conducir no sirve, ya no puedes hacer nada. ¿Qué vas hacer? Hay alguno que tiene coche pero no puede ir a ningún lado a trabajar.

No, clar. Porque tu me has dicho que antes de tener coche estabas en Arbúcies.

Antes de tener coche estuve viviendo en Arbúcies. Y después de vivir en Madrid vine aquí. Y ya llevo siete años viviendo aquí en Sabadell. Cuando estaba a Arbúcies también trabajé en Breda. Esto son doce kilómetros andando.

¿Breda?

Sí, cuando pasas Sant Celoni. Breda es un pueblo de cerámica.

Ah, sí. Ya me he situado. Al lado del Montseny. ¿Y lo hacías andando?

A pie.

¿Y cuánto rato estabas?

No lo he contado esto. Después de ahí, trabajé en Sant Hilari de Sacalm. Estaba más arriba que Arbúcies y también a pie.

¿Y que horario hacías?

Hacía solamente horario de día y me iba temprano. Ellos ya sabían que yo no tenía vehículo y no tenía ninguna hora concreta. Antes de las nueve ya estaba allí. A veces cuando plegaba hacía autostop y me llevaban hasta Arbúcies. Autobús no hay.

No había autobús.

No. En Arbúcies-Breda hay autobús por la mañana a las siete, y hasta la una del mediodía no hay otro y ya no hay más.

¿Y el tema ese de compartir coche con compañeros es difícil?

Compartir coche también es muy difícil porque cuando estuve trabajando en Badalona...

¿Y vivías en Sabadell?

Sí. Pues habían unos chicos españoles que llevaban coche pero tu ibas con ellos un día y por la mañana, no sé... O llegas en el trabajo y te dicen: No, oye, hoy tengo que ir a tal sitio y no puedo llevarte hasta Sabadell. Pues, ¿qué vas a

hacer? Coges metro de allí hasta Barcelona y después te vienes para acá, no? Y algunos otros dicen que no quieren llevarte, pues... no te ayudan.

¿Y con esto te encuentras mucho también?

Hay mucha gente que cuando pliega de allí se va a su aire. O sea, somos amigos cuando trabajamos, pero cuando plegamos yo no sé nada de ti y tu tampoco sabes nada de mi. Estos hay mucho aquí. Allí a Arbúcies menos, porque como Arbúcies es un pueblo pequeño y hay muchos inmigrantes que viven allí... Pues a veces si hacen autostop te recogen, tanto negros como blancos, porque saben que vives allí.

Vale, porque os conoces más con la gente.

Sí. Hay inmigrantes que hace más de veinte años que viven allí y cualquiera que hace autostop, sean hombres o mujeres, te llevan hasta Arbúcies. No hay problema. Pero fuera Arbúcies... esto todavía no lo he visto aquí. De los negros que están aquí, que tengan carnet de conducir... el único es Luís. El tampoco no sabe leer, ni escribir. Cuando vino aquí, hace muchos años, fue cuando le cambiaron el carnet de conducir. Se fue a tráfico, luego mandaron el carnet a Madrid y luego te lo cambian por el carnet de aquí. Y esto desde el ochenta y uno. Por esto que no me aclaro.

¿Y ahora que trabajas en Molins de Rei tampoco no hay nadie de Sabadell que os lo podáis combinar para ir y compartir el coche? Porque así también os saldría más barato...

Bueno de la empresa nuestra, yo soy el único que vivo aquí en Sabadell. Todos, todos viven en Molins, Vallirana y Sant Vicenç dels Horts...

¿Y cómo es que encontraste trabajo tan lejos?

Yo antes trabaja en Barcelona, en una empresa de construcción y la empresa donde estoy trabajando siempre se pasan los trabajadores, no? Pues la empresa donde estoy me manda a Barcelona y me fui a trabajar con ellos cuatro meses. Entonces cuando ellos me dicen que vuelvo a mi empresa, paso un mes o dos en la otra. Yo soy paleta. Y entonces, hay un viernes que hay un cambio porque si en ese sitio ya no te necesitan te ponen a producir. Y me pusieron a producir con otro paleta. Entonces mandan el paleta a otro sitio y yo me voy a esperar. Yo tengo un jefe en Arbúcies, con el que estuve trabajando hace mucho tiempo, desde que llegué aquí en Catalunya. Y le llamé y le pregunté: oye, ¿hay algo allí? Me dijo si estaba trabajando. No, no estoy trabajando. Bueno, pues venga para acá. Y me fui a trabajar allí, en Arbúcies. Vivía en Arbúcies, pero trabajaba en Sils. Y pasaron tres meses y después la empresa donde estoy ahora me llama. Porque antes de marcharme el jefe me pidió mi teléfono y me dijo que no sabía si me llamaría, pero yo le dejé mi teléfono. Me dijo: Oye, si quieres venir a trabajar con nosotros... Pues, venga.

¿Las empresas de qué son?

De construcción. Hacemos pisos, chalets... de todo, no?

Vale, y tu lo que tenías que hacer es llegar a la obra.

Yo tenía que llegar hasta la obra.

¿Hasta la obra o hasta la oficina de la empresa?

Ahora me voy directamente hasta donde está la oficina. Desde la oficina ya salimos con un coche de la empresa.

Vale. O sea que tu tienes que ir hasta la oficina. Porque quizás si la empresa tiene que hacer un piso en Sant Cugat o en Sabadell, pues...

Tengo que irme hasta la oficina. Si llego hasta la oficina, luego allí cojo el coche de la empresa. Si cojo el coche de la empresa, nos vamos donde nos mandan.

A veces tenemos una obra aquí en Terrassa, que lo tengo a cinco minutos... y tengo que irme hasta Molins y luego venir aquí a trabajar.

¿Y tu siempre has trabajado en la construcción?

Yo de oficio soy modisto.

Eres modisto.

Sí.

Perdona, ¿tu estuviste en julio a la fiesta africana?

Sí.

¿Eras tu el que presentabas?

Sí.

Vale. Es que yo estaba en la fiesta. Vine y fui a cenar con el colegio Blume. Y ahora me has dicho que eras modisto y tate! (risas)

(risas) En la cena no cené. Cuando terminó la fiesta hubo dos chicas, que trabajan en la televisión de Sant Cugat, y vinieron para hablar con Luís, pero Luís dijo: no, ves a hablar con Raúl y la chica vino a hablar conmigo. Y me bajé, me cambié y cogí mi coche y me fui. Estaba muy cansado. Hoy es un día de fiesta y me quedo aquí hablando, pero sino... Me quedé un día a comer allí en el centro cívico, pero ese día llegué tarde porque venía de trabajar. Y luego ya no he vuelto a ir más.

Vale, me has dicho que eras modisto.

Sí, ahí me encontrado con muchos problemas. Al principio cuando vine aquí en Catalunya... Antes en Madrid estuve trabajando haciendo trajes de torero. Y después de eso el jefe me aprovechaba para que diera clases a las chicas que querían aprender a bordar. Pero yo le dije: mira, no puedo dar clases porque mira lo que me pagas y si no me pagas más no voy a dar ninguna clase. Ahí me cabreeé y dejé el trabajo y empecé a trabajar en la construcción, desde peón hasta oficial y ya está. Y cuando vine aquí, en Catalunya, me fui a cualquier sitio para coser pero me decían: necesitamos una mujer, necesitamos una mujer, necesitamos una mujer... Cualquier sitio donde iba necesitaban una mujer. Y llamaba aquí, a un taller que está ahí en Barberà, y fui a trabajar allí tres meses pero no me pagaba. Iba al banco y me decían que no había fondo. Y dejé de trabajar allí.

Hombre claro.

Y también fui a hacer un cursillo de mecánica a la mancomunidad. Me fui a hacer un cursillo de un año, de mecánica. Cuando terminamos me fui aquí en Sabadell a presentarme y a llevar los currículum para aquí y para allá y me fui a un taller que me llamaron y estuve allí haciendo pruebas. Cuando terminé de hacer las pruebas el encargado me dijo: Muy bien. Ahora se lo comentaremos al jefe... Y cuando llega el jefe dirá: ah, un negro...

¿Cómo has dicho?

El jefe dice que es un negro y mejor que vaya al Maresme a cultivar tomates.

Vale. Total que te ves tirado a trabajar en la construcción.

En la construcción es de lo que más que he trabajado. Después empezamos a hacer una asociación y hay algunos temas que son muy interesantes y otros que lo son menos porque cada uno sabe como es. Cada uno tiene su caso a parte. Yo soy el único Mauritano que vive aquí en Sabadell. En Catalunya somos pocos. Aquí en España somos muy pocos.

¿Aquí en Sabadell lo que hay más es del Senegal?

Aquí hay del Senegal y de Gambia. Hay muchos. Y que tengan carnet o pasaporte comunitario hay muchos. Eso sí, hay muchísimos. Porque si tu

tienes pasaporte comunitario tu puedes conseguir un visado para entrar aquí en Europa.

Sobre el tema de la residencia, cuándo buscas casa, piso... no, te lo digo porque antes vivías en Arbúcies y trabajabas en Sils o en Breda. Aquí vives en Sabadell pero trabajas en Molins, trabajaste en Badalona... Por lo tanto, trabajas y vives en sitios diferentes.

Sí, yo nunca he trabajado aquí en Sabadell.

Ya, por esto que... Pero esto porque tu viniste a vivir en Sabadell y encontraste trabajos a fuera? ¿Y no te planteas cambiar de casa para estar más cerca del trabajo?

No, cambiar de casa no. Antes de conocer a Rosa vivía con los amigos a Ca N'orriac. Después cuando nos conocimos nos fuimos a vivir juntos y nada, que siempre me voy... Antes, cuando hacía de peón, estuve trabajando en una empresa aquí con otro paleta y hacíamos el mismo trabajo. Yo le dije al jefe: oye, este y yo hacemos lo mismo. Me voy a hacer de paleta. Y se pone: cómo vas a ser paleta, tu eres peón. Este es mi paleta, pero no me sirve para nada. Y el jefe me dice: bueno, si haces de paleta tampoco te voy a hacer contrato de paleta. Y yo: pues si no me haces contrato de paleta, pues me largo. Y no duré dos meses y me fui. Cogí todas mis herramientas y me volví para casa. Rosa me dijo: ¿Qué pasa? Nada, me voy a buscar trabajo de paleta. Y me fui a una empresa de un amigo que vive en Esplugues. Y me manda allí, me da la dirección y fui allí y me hicieron contrato de paleta. He ido trabajando, trabajando, trabajando, hasta que me pusieron de oficial de primera. Dejé está empresa porque allí trabajas sin seguro. Te dicen que estás asegurado, pero es mentira. Después fui a la Seguridad Social a preguntar y me dicen que no. Y luego para trabajar sin seguro, mejor no trabajar, no? Porque para tu permiso de residencia tu necesitas presentar un contrato, pero el contrato que no es válido yo no lo puedo presentar al gobierno civil. Porque, por ejemplo, nosotros los inmigrantes tenemos follones con los papeles y ahora des de julio hasta hoy he ido a renovar mis papeles y aún nadie me ha escrito ninguna carta. Te tardan ocho meses o un año.

Ya.

Pues entonces dejas de trabajar y te metes en otro sitio para trabajar. Pero a esos sitios me voy a pie, a pie, a pie, a pie. Y para ir al tren, también a pie. Aquí todos los que han venido a Sabadell han ido a pie buscando trabajo. A veces dicen que sí, a veces dicen que no... Pero es muy difícil. Además, necesitaras que te hagan una foto y cuando tu ves un inmigrante tu dices: a tomar por saco. Yo no lo entiendo.

Normalmente en las empresas donde trabajas, que sois españoles y inmigrantes juntos o hay más inmigrantes? ¿O eres el único inmigrante?

Cuando estuve trabajando en Arbúcies era el hijo del jefe, un chico más y yo. Yo era el único inmigrante. Estuve trabajando allí mucho tiempo, y hasta hemos hecho amigos. Y la otra empresa donde estuve, en Barcelona, había de todo. Y en la empresa donde estoy ahora, antes había un alemán que trabajaba conmigo y ahora tenemos dos magribís y nada más. Somos cuatro inmigrantes que trabajamos en esta empresa. Somos dieciocho o algo así, pero hay de todo. Antes había un alemán, después yo... El mes pasado contrataron dos magribís que están trabajando con nosotros... A decir la verdad, allí donde estoy, estoy bien. A veces hay follones, pero... Allí estoy bien. El único problema que hay es el tema del carnet de conducir. Si tuviera el carnet de

conducir... A veces llevo vehículos para arriba, para bajo...Y el jefe también a veces tiene miedo decirme que lleve el coche, porque de los compañeros nuestros hay muchos que les gusta beber y... El jefe ya sabe que estos beben mucho. Entonces, ese día él prefiere que yo me lleve el coche, que me multen con cincuenta mil antes que alguien mate a alguien en la carretera. Eso a veces lo hace, pero para evitar... Porque dice que en los trabajos uno no se emborracha. Pero esto se hace cuando el jefe está. Pero cuando no está cada uno bebe lo que le da la gana. A mi como no me gusta... Él ya sabe que a mi no me interesa beber y luego me dice: tu me llevas el coche.

¿En este caso, prefiera una persona responsable, no?

Sí. Estuvimos trabajando allí... ¿cómo se llama ese pueblo que pasas cuando vas para Manresa? Cuando coges la carretera vieja, que pasas un puente...

Sí, ¿Esparreguera?

Sí, Esparreguera. Estuve trabajando allí y era una carretera que habían muchísimas curvas, es muy peligrosa porque íbamos de noche... Y cuando plegábamos a veces íbamos a los bares que están allí y empezaban a tomar, tomar, tomar, tomar... el jefe me llamó para que llevara el coche hasta casa.

¿Y llevas el coche hasta la empresa?

Hasta la oficina.

¿Y des de Sabadell vas a la oficina siempre con tu coche?

Yo hasta la oficina llevo mi coche y desde la oficina me voy con el coche de la empresa. Allí casi todos tienen carnet de conducir. Los únicos que no tenemos soy yo y los dos chicos magrebís que acaban de entrar. Los demás todos lo tienen.

¿Cuánto tiempo hace que tienes el coche?

Tres años.

¿Y normalmente cuando te paran, llamas a Rosa?

La primera vez, me cogieron entre Girona y Vic, en aquella autovía. Tampoco me quitaron el coche, me multaron y no me cogieron el coche. Era el año 80 y no habían los Mossos d'Esquadra. Y otra vez me pararon aquí en Barberà. Era un sábado que yendo hacia al trabajado me pillaron. 50.000 ptas. Y me dijeron que si quería el coche tenía que llamar a una persona que tuviese el carnet de conducir aquí, sin... Si tardas diez minutos o quince, ellos se van a llevar el coche. Y yo le digo: bueno, si os queréis llevar el coche os lo lleváis, pero primero tengo que descargar el coche. Y luego le dije: espere que le llamo. Tampoco no voy a llamar allí donde están ellos, en el coche. Tengo que ir a una salida de allí a bajo, y me fui allí al lado de las fábricas. Y me dijeron: oye, va, date prisa. Y yo dije: Yo no me voy a dar ninguna prisa. Y dentro de un poco vino y me recogió el coche. Después de este día, no...

Esperemos que no te pillen, no? Bueno, que no te paren. De todas maneras, el hecho de no tener carnet de conducir aquí es diferente de tu país?

La movilidad de aquí y de allí es diferente. Allí la mayoría trabajan en la ciudad y hay autobús, taxi o si no te vas andando porque los pueblos son pequeños, no son grandes. Vas aquí hasta la Rambla y ya estás fuera del pueblo. Y vas hasta aquí donde están las discotecas y ya estás fuera del pueblo. Allí los que trabajan en el campo tienen carros...

Y allí nosotros tampoco trabajamos como aquí. Aquí todo corriendo, prisa, prisa, prisa. Allí no, porque allí no dependemos del horario. Allí no cuenta la hora. Tu te vas a trabajar y si empiezas a las ocho y llegas a las diez, pues da

igual. Hasta los que trabajan en la administración, igual. Allí nadie es puntual. Y si tienes carnet de conducir... Si yo tengo coche, tú tienes que tener el carnet conducir por la fuerza. Allí si te pillan no te llevan el coche, te lo multan, pero no te quitan el coche. Multa sí te multan, pero tienes una fecha concreta para pagarla. Pero aquí es diferente. Y el código de circulación todos son igual.

Sí, esto es igual en todo el mundo.

No hay ningún país Africano que se fabriquen coches, todos los coches se vienen de Europa.

A pesar de la necesidad, en Europa, de tener el carnet de conducir para poder ir a trabajar, te has quedado sin trabajo por culpa de no poder llegar? O sea, por lo que cuentas no has dicho nunca que no a un trabajo, no? Otra cosa es que no te hagan contrato o así, pero si hace falta has ido andando.

Sí.

¿O has perdido algún trabajo? Te has visto obligado a decir: no, no puedo ir a trabajar en tal sitio porque no tengo coche.

No, porque...Yo todos los trabajos que he encontrado... antes de encontrarlos, sí he andado bastante, eso sí. Pero por el motivo que no tengo coche o vehículo para llegar, nunca. Muchos trabajos en los que yo trabajo son de construcción. Desde que llegué aquí, en España, siempre he trabajado en construcción, nunca he trabajado en otra cosa. Todos los trabajos que pillo, a veces, llego tarde, pero si llego tarde... Hoy llego tarde que he perdido el tren, o me he quedado dormido... Muchas veces pierdo el tren y llego tarde. Pues si son las ocho y diez o las ocho y cuarto ya no puedo ir. Yo si no puedo ir siempre aviso.

¿Antes de tener coche ibas a Badalona en tren y metro?

Antes para ir a Badalona cogía aquí el tren hasta Sant Andreu y después me iba por Badalona. I cuando pliego otra vez cojo el mismo tren. I también fui hacia Tarragona en tren.

¿A Tarragona en tren? ¿Y qué hacías, ibas y venías cada día?

No, me quedaba allí a dormir.

Vale, trabajabas a Tarragona y dormías durante la semana allí. ¿Y después?

Después el fin de semana veníamos para acá.

El sábado y el domingo.

Sí.

¿Aquí en las mismas empresas y seguías trabajando en la construcción?

Sí, sí, en las mismas, en las mismas. A veces tenemos faenas por ahí y te mandan por ahí.

¿Y os quedáis todos, por eso?

Sí, si vamos cuatro nos quedamos allá toda la semana y el fin de semana nos volvemos para acá. Y por los vehículos, yo en principio tampoco no quería, pero tuve muchos follones. Un día que llovió, pues un chico de Terrassa, que iba conmigo, al mediodía me dijo: oye que no me voy a casa. Que me voy a no sé que... Era mentida y desde aquel día decidí buscar un coche. Si no estuviera lloviendo no pasa nada, pero si tienes que ir lejos... La parada del metro estaba lejos, estaba detrás de donde está el Ikea...

En Montigalà.

Sí, en Montigalà. Pues, claro, no tenía ni carnet y digo: pues me compro un coche.

Vale tu optaste por comprar un coche porque viste que no podías depender de los otros.

Que no podía depender de los demás. También si fallas un día o dos el jefe te hecha, esto seguro.

Ya.

La empresa es de aquí, pero siempre vamos por fuera.

Vale, y tenías que ir a la obra tu solo, no ibas aquí a la oficina de Sabadell.

No, no, no. Aquí a Sabadell cogía el tren y me iba para el trabajo, después para acá. Vas a muchos sitios y conoces muchos pueblos. Sí, también estuve trabajando en la zona del Garraf, en un templo budista que hay allí.

Pero, ¿en qué pueblo de Garraf?

Más arriba de la comarca, porque hay un templo de budistas. Está a la altura de Sitges.

¿En Sant Pere de Ribes?

No sé como se llamaba. Un templo que hay allí. Allí Rosa me llevaba el domingo por la tarde y me estaba toda la semana y luego volvía por aquí. Allí sí que he andado, allí sí he andado un mogollón, porque hasta el templo me parece que son sesenta kilómetros andando, andando...

¿Desde dónde?

Des de Gavà.

¿Desde Gavà? Pero esto está muy lejos!

Pasado Gavà, pasas por Castelldefels...

¿Y porque desde Gavà?

Porque no hay coche, no hay tren...Antes de entrar a los túneles, nos queda a la derecha, subiendo la montaña aquella que hay allí.

Vale, ¿porque Gavà es lo más cerca?

Sí, Gavà es lo más cerca. No hay autobús. Los autobuses no van allí.

Pero sesenta kilómetros son muchos!

¿Sesenta? ¿Si son muchos kilómetros? Sí, son muchos. Sí.

¿Sesenta o dieciséis?

Más de sesenta yo he andado por allí. Donde está el templo está lejísimos. Rosa tenía un amigo que también trabajaba allí y venía con moto. Como él también trabajaba allí y a veces se bajaba alguien. A veces para subir le llamaba y te venía a buscar, pero no sabías a que hora. Podías llegar a las seis y media y esperando, esperando hasta las once. Le llamabas y te decía que no y te ibas andando.

¿Y la moto, qué tal?

¿La moto? Bien.

¿No funciona el tema?

¿La moto? La moto no me gusta.

No te gusta. No, estoy pensando si se necesita carnet para irte... Bueno las pequeñas, no.

Sí, sí te interesa sí que te las puedes sacar.

Sí, pero después son las pequeñas, digamos.

Sí, las motos esas pequeñas.

Sí, que son licencias. Pero quiero decir que si tienes que hacer muchos kilómetros...

Es que esa moto tampoco la puedo llevar hasta Mataró, porque hay la autovía, la autopista...

Ya, por eso.

Y eso no puede ser porque después el fin de semana me vienen a buscar y me vengo para acá. Pero depende de donde me manden. Ahora llevo un año aquí. Un año en el mismo sitio.

¿Ahora llevas un año aquí?

Sí, ahora llevo un año y medio en esa empresa. Allí tengo un contrato de tres años.

¿Y estás bien en la empresa esa?

Sí, porque cuando llegué allí, el mismo día me hicieron el contrato por tres años. Estuve trabajando con ellos tres meses.

A vale, y ya te conocían. ¿A ti te gustaría cambiar de trabajo y estar más cerca? El tema de modista ya lo tienes un poco...

De modista ya no...

Estás desmoralizado, no?

Sí, porque a demás pagan miseria. Y hay muchas cosas que están escondidas y si encuentras faena es sin contrato, sin nada. Todos te pagan en negro y tampoco me es interesante. Y el inmigrante siempre sufre, siempre, siempre. Cualquier inmigrante del mundo si quiere o no quiere, sufre, sufre. Por eso, que...una vez compartíamos vivienda con una chica que trabajaba en Barcelona y hablábamos de cuanto racismo. Ella quería hacer una película. Había unos chicos que fueron a Gambia a hacer una faena allí, y cuando volvieron quisieron poner la película y la asociación dijeron que no querían verla. Pero si yo tampoco he estado en Gambia y tampoco no sé como es, no? Y los Gambianos tampoco no quieren verla. Y en el fondo, me preguntan a mí que me parecen si ponemos la película o no. A África cada uno puede ir a grabar la cosa donde quiera. Siempre donde haya miseria van a grabar las películas. En las capitales nadie no va a grabar una película. En los pueblos de España nadie quiere que le vayamos a enseñar los fallos del país. Aquí en las aldeas de Castilla la Mancha –he vivido mucho tiempo allí- he visto pueblos sin luz, sin agua... Entonces no quieren que pasen la película. Si alguien quiere saber algo de África, puedes ir allí y punto. Puedes ir allí de vacaciones, pero es muy difícil entender las costumbres... Puedes ir durante veinte años, pero no llegas a ver las costumbres, como vivimos. Si vas en vacaciones durante una semana o dos no puedes descubrir lo que hay allí.

Si tienes un grupo entre Gambia y aquí Sabadell luego va bien. Si alguien quiere ayudar a un africano lo veo bien. Si quiere ayudar al tercer mundo también lo veo. Yo si alguien se va a Mauritania me grabo las películas porque ya no sé como es. Hay muchos de nosotros que salimos con una chica blanca pero a enseñar nuestros pueblos no. No. Tu vas con una chica blanca. Tu dejas acá tu novia, vas a ver tus padre y luego vuelves, porque allí todo son casas de hierbas, de hace muchísimos años. Pues todavía hay. Y piensan que las blancas tampoco quieren ver esas viviendas. Pero los blancos les encanta ver eso. Pero hay algunos críticos que entran allí y nos comen el coco a nosotros mismos. Por ejemplo, te llaman negro y luego tu te enfadas y si te dicen moreno estas contento. En cualquier parte del mundo hay racistas. Dicen los blancos son más racistas que los negros. Los negros son más racistas que los blancos. Ahí hay problemas. Nosotros ayudamos mucho, eso es verdad. Si yo no tengo trabajo, vengo a tu casa y me quedo allí, como allí, vivo allí no se cuanto tiempo hasta que encuentre trabajo, y luego te ayudo. Puedo pagar el alquiler y lo que comemos. Nunca te vamos a pedir dinero para la comida, porque eso es costumbre nuestra. Si no tienes trabajo te quedas aquí el tiempo

que quieras. Como si te quieres estar todo el día durmiendo, tampoco no te decimos nada. Pero la comida, la ducha...si te hace falta dinero también te damos...y ya está. Eso todos los negros que están aquí en Catalunya y en donde sea, igual. Si te fijas, con cualquier negro nos saludamos. Saludamos, pero según el negro, también, hay diferencias. Hay negros de Mauritania, de Malí, de Guinea y la Guinea Francesa. Esos cuatro países casi tenemos las mismas costumbres. Pero con Ghana o Nigeria ya tenemos costumbres diferentes. Yo al principio de llegar aquí, en Arbúcies, tenía aquí un amigo que estuve en su casa cuatro meses. Con el chico nunca, nunca he tenido nada. Era soltero y hacíamos todo los dos. No lo conocía de nada, nada. Lo conocí aquí. Pues yo comía en su casa, dormía allí, tenía mi habitación...cada fin de semana salíamos de fiesta, me daba dinero... Y hasta que no encontré trabajo compartíamos alquiler. Eso siempre lo hacemos. Aquí en Sabadell lo que hacemos nosotros es lo mismo. Es que la sociedad es egoísta y no queremos problemas, pero a veces podemos ayudar a los otros. A nosotros nos cuesta mucho entrar en vuestra civilización, demasiado. Tenemos muchos negros y algunos tienen mucha vergüenza y si os conocen como sois se meten, pero los otros no se meten. Por esto dicen: los negros es muy difícil entenderlos. Nosotros tenemos mucha vergüenza y nos escondemos de muchas cosas. El hecho de hablar con un blanco o con una chica blanca le cuesta. Después se encuentra con uno o con una y se pueden hablar bien y reírse y otros se pueden acostumar poco a poco. Entonces, cuando empiezan a traerse sus mujeres aquí –hay muchas de estas mujeres negras que están aquí- y no saben hablar. De español no saben nada, nada. Los fines de semana sus maridos van con ellas a comprar y después de esto nada. Y cuando pasa un blanco se las mira mucho y dicen: va, estos no me quieren, no? Esto es porque el marido no les ha explicado nada.

Ya.

Esto es culpa del marido. O si el marido se encuentra igual que ella, pues todavía peor. Entonces los hijos que tenemos sí que se van a adaptar, pero los mayores no se van a adaptar nunca.

Ya.

Y el problema está en que a muchas mujeres inmigrantes les dan el permiso de residencia sin trabajo. Como hacían a los refugiados políticos. Entonces, ahora las mujeres y los niños que tenemos aquí tampoco no son españoles, son africanos nacidos en Sabadell, pero con nacionalidad de Gambia. Eso son las leyes que no hacen nada en eso. Eso es diferente. Por ejemplo, en Francia cuando naces allí ya eres francés y punto. Pero aquí no. Des de el año 81 a España empiezan a venir los inmigrantes hacia aquí. Por ejemplo, tengo un amigo que está en Madrid, fuimos al cole los dos y tenemos la misma edad. Hace cinco meses que estuve en Madrid con mi coche. Y el chico se ha sacado el carnet de conducir.

En español.

En español, pero allí son más sencillos que aquí. Los más difíciles son en Cataluña y el País Vasco. Si tu te vas a Castilla La Mancha te sacas el carnet de conducir antes que aquí.

¿Y esto por qué?

No lo sé. Un día le pedí que hicieran los exámenes fáciles, aquí en el tráfico y me dijeron que no. Yo les dije que era inmigrante y que quería una lengua sencilla, no?

¿Para que te den el examen fácil que te piden?

Tienes que ser gitano y después te hacen el examen por vídeo. Si te pasan el vídeo entonces es muy fácil.

Vale. ¿Te desmoraliza mucho el tema del carnet?

Sí, ahora sí, porque claro... La lengua esa es para vosotros.

Bueno, para nosotros es difícil, porque no hablamos así.

Eso para vosotros. Yo necesito alguien que me lo explique porque yo no sé que quiere decir eso. Porque hay alguna frase que no sé distinguir si eso quiere decir esto o...

No, claro.

Porque para saber esto hay que tener un nivel muy, muy alto para saberlo. Entonces es para vosotros.

Sí, sí, ya te digo si a nosotros nos cuesta y tenemos que estudiar para entenderlo.

Yo nunca he hablado español.

¿Tu aprendiste aquí español?

Sí, yo he aprendido aquí con Rosa que me ha enseñado muchísimas cosas. Aquí todos los inmigrantes sabemos coger pico y pala. Esto si lo entendemos. Aquí muchos inmigrantes que tienen trabajos más duros les mandan ahí. Todos, todos los inmigrantes que buscan trabajo dicen: yo tengo cualquier oficio o cualquier trabajo... Si te vas a las empresas no te dejan ni entrar y las faenas más duras, allí está el negro. No hay ninguno de nosotros aquí en Sabadell que tenga un oficio. Ninguno. Todos somos ayudantes, todos. Todos los que conozco aquí...

Y el tema del coche, ¿cómo crees que se tendría que hacer para poder llegar al trabajo?

Es muy complicado el tema para llegar. Porque todos los inmigrantes que estamos aquí en Europa, sin carnet de conducir, no pueden trabajar porque no tienes coche y no puedes ir. Si vives aquí en Sabadell, pero trabajas en Polinyà, pues tendrías que llegar andando, pero el día que llueve... Hay algunas fábricas que no llega el autobús.

No.

Y cuando llueve tampoco no puedes ir con la bici. Con la moto tampoco no puedes ir. La gente va a mucha velocidad. Y el negro que va allá o a cualquier sitio le es muy difícil llegar. Los que vinimos hemos pedido muchas veces...bueno, yo nunca lo he ido al ayuntamiento a hablar con el alcalde, ni a tráfico... Yo nunca he ido ahí, porque siempre cuando van allí va una chica, que trabaja no sé donde, y Iván. ¿No conoces a Iván?

No.

Que su mujer se llama Sonia.

No sé.

Siempre ha estado en la asociación, siempre, siempre, siempre están allí.

Es un chico delgado con barba...

Sí, blanco que va con gafas.

¿Que es vasco?

Sí, es vasco. Se llama Iván.

Sí, ya lo conozco.

Ellos llevan todo el rollo de nosotros. Y hay una parte que yo no estoy de acuerdo con ellos. La otra parte, la asociación está de acuerdo con ellos. Y un plan, donde hay muchas frases... yo no lo sé porque no domino la lengua, no,

pero hay un plan que... Y ya lo vimos hace muchos años con el tema de la colonización, no? Y hay uno que está riendo delante de ti, pero por detrás come, no? ¿Pero qué están haciendo, no? Te dicen: ah, sí, pobre chico que le ayudamos, pobre chico que le ayudamos... Yo no estoy de acuerdo con eso. Ayudarle, ayudarle, pero hacerle leer para andar. Ahí está el follón. Siempre ayudamos, ayudamos, pero hay que enseñar a andar. A mi no me enseñan a andar, me enseñan a ir siempre a detrás.

Ya.

Y con esto no estoy de acuerdo. Cada uno puede vivir como quiera pero yo no estoy de acuerdo en eso. Es como quieran ellos. Por esto siempre hay follones. Cualquier cosa de la organización que hacemos, ellos están allí y esto sí que no está bien. Al principio, cuando pusimos el nombre de la asociación...pusieron un nombre de no se que... Y yo le dije: ¿tu sabes que significa ese nombre? Y me dijeron: no, no, este está bien. Y yo dije: este nombre no sirve para nada. Aquí somos inmigrantes. Aquí somos de Sabadell. Hacemos una asociación africana de Sabadell y punto. Pues más claro, el agua. Y ah! sí, tienes razón. Raúl, tiene razón... Muchas veces provocan muchísimos follones hablando, hablando. Dicen que los blancos no pueden ir a la casa de un negro para visitar a la familia, no, vienen a ver como vivimos.

Ya.

Eso si yo lo he visto. Ah, la casa está muy sucia, la casa da asco...la casa está llena de todo... Pues a mi me da igual que venga un blanco en mi casa o que no venga, o que venga o un negro o que no venga. A mí me da igual. Lo que no quiero es que me tomen el pelo en mi casa. Pero ellos están de acuerdo en eso y adelante. A mi siempre cuando me llaman se arma un follón, porque todavía están con el tema de los clítoris que hablamos en la asociación. Ellos no quieren hablarlo y cada vez están así hablando, hablando... Yo conozco una chica que cada vez viene allá buscando... siempre, siempre. Quiere que aclaremos esto. Pues yo digo: si quieren aclararlo que lo aclaren, sino... Yo solamente tengo una cosa muy clara en eso. Eso hace once años que le hacían el clítoris. Pues entonces... Ara, el tema de... Nosotros, los inmigrantes que están aquí, hay muchos que llevan sus hijas a cortarles el clítoris en África, no? Y luego se vuelven aquí, no? Hay algunos que no saben lo que quiere decir clítoris. Y no queremos contestarlo porque el problema es que no sabemos que quiere decir clítoris.

Claro, no saben lo que les están preguntando.

Porque a mí, si me preguntas algo que no sé que quiere decir yo tampoco te voy a contestártelo.

No, claro.

Entonces, nosotros con la familia no hablamos nada de sexo. Tu puedes hablarlo con alguien de la misma edad que tu, pero no con la familia. Aquí es lo contrario. Ahí todo respeto, es todo respeto. Tu no puedes fumar delante de tu hermano mayor, no puedes insultar delante de él... ¿Y como puedes hablar de sexo? ¿Y como puedes hablar con tu padre de sexo?. Entonces cuando sale tema del clítoris, todo el mundo se pone nervioso. Tampoco no saben que quiere decir clítoris. Pero bueno, eso es el follón que hacen aquí... Que hagan lo que quieran. Yo no soy gambiano.

¿Sabes que los europeos pueden hacer el examen del carnet de conducir con lenguas diferentes al castellano? Y la otra cosa es el derecho de vivir

en la ciudad sin necesidad de tener coche y poder llegar a todos sitios, no?

Sí. Si todos trabajamos aquí en Sabadell no hay problema porque coges el autobús y te lleva a las fábricas. Y a veces si quieres ir andando puedes ir andando. El problema es que afecta a todo el mundo, no solamente los inmigrantes. Si alguien no tiene coche no puede moverse.

Sí, sí, afecta a todo el mundo. El estudio lo hacemos centrado en mujeres, jóvenes y inmigrantes. O sea, que va más allá.

Si no tienes coche no puedes vivir. Entonces ahora hay un fallo muy grande que es culpa vuestra. ¿Cuál es? Dicen: los inmigrantes tienen que adaptarse a aquí. Pero los blancos no quieren que los inmigrantes se adapten aquí. ¿Por qué? Yo nunca he ido en un cole. No sé escribir, no sé leer. Pues si quieren que nos adaptemos aquí, tiene que haber una solución. ¿Cuál? Ayudar a ellos para que se adentren. ¿Qué quiere decir? ¿Cómo se pueden entrar? De este modo. Solo consiguiendo eso ya entramos. Luego ya podemos obedecer las normas. Pero si dicen: ahora todos los inmigrantes que estamos aquí pueden vivir sin ir a trabajar. Esto no es. Esto significa que todos van fuera. Entonces, si ahora hablamos del tema del carnet de conducir cuando yo no sé leer ni escribir... Pero yo en mi país ya he llevado el coche muchísimas veces. Yo conozco un chico, que era taxista en su país, y ha llevado el coche muchísimos años, pero ha llegado aquí y... Otros que tienen mujeres y cuatro o cinco hijos... Si tienes coche puedes llevar algún enfermo por la noche, o puede ocurrir lo que sea... Pues tienes que llamar a una ambulancia para llegar y... Si tienes coche puedes llevar a todos tus hijos al hospital, no? Pero si no hay, ¿Qué vas a hacer? Esperar hasta que llegue la ambulancia. Hay muchos que tampoco saben el número de teléfono de la ambulancia. Hay muchos de los que estamos aquí que no saben lo que tienen que hacer para llamar.

Ya.

Hay muchos que están aquí y que llevan reloj, pero no saben el horario.

Vale, ya te entiendo, ya.

Pues, ¿ahora qué? ¿Así cómo te vas a sacar el carnet de conducir? En mi país para sacarte el carnet de conducir, tienes que hacer la práctica de aquí hasta Barcelona. No hay ningún semáforo, no hay ninguna casa. Es todo plano. ¿Y con qué vas a chocar?

(risas)

Por lo menos aquí en cualquier esquina hay muchísimos coches. Pero allí no. Allí todo es desierto no hay ningún vehículo que circule. Pues por allí tu vas haciendo práctica tu solo. Y ya está. Pero aquí es diferente. Cuando estuve viviendo en Sigüenza, para ir al cole del Pinar íbamos y no nos encontrábamos ningún coche.

Ya, ya, ya.

Y yo des de Zaragoza hasta Madrid, por autovía, yo veo pocos coches. Cuando entras en la capital sí que hay. Es normal. Pero allí es diferente que aquí. Pero aquí no, siempre tenemos que ir detrás de vosotros. Y decirle a alguien: oye, ¿que me ayudas para sacarme el carnet de conducir? Para escribir la lengua, leerlo y sacarnos el carnet de conducir. Y estaremos aquí hasta el fin. Nadie nos va sacar el carnet de conducir. Eso seguro. Yo conozco un chico que lleva más de veinte multas de tráfico y él sigue llevando su coche. Él no puede vivir sin el coche, porque el coche le lleva hasta el trabajo. Pero él no puede ir andando, porque des de su casa al trabaja son veinticinco kilómetros.

Ya.

Pues cada día tiene que hacer cincuenta. Ahora tiene seis hijos. En Francia es diferente. Si tienes carnet de conducir de África, cuando llegas allí te dan uno para ti también. Si lo sabes llevar tienes carnet. Pero yo no soy residente en Francia, yo soy residente aquí.

Ya, ya.

Y esto no puedo hacerlo. Cuando pase este año iré por Girona a ver si me puedo examinar allí. Estoy empadronado en un ayuntamiento de uno de los pueblos.

Te tienes que empadronar en un ayuntamiento de allí.

Tienes que estar empadronado en el ayuntamiento de Arbúcies o Santa Coloma, o... si no estás empadronado tampoco no puedes... Depende de si llevas muchos años allí o si no. Yo ahora estoy en Sabadell y aquí esto es muy complicado. Hay otro chico de Les Fonts...

Sí, Les Fonts de Terrassa.

Sí. El chico llamó aquí a las diez por la noche diciendo que tenía trabajo, pero que no sabía ir. Y yo vale, espera aquí y te acompañaré. Fuimos allí los dos en coche y me enseñó donde estaba la fábrica. Él también tiene carnet de conducir africano. Él se fue a trabajar un día y el otro día que fue le dijeron: se ha terminado el contrato.

Dos días.

Era por un día. Y toda la noche buscando la fábrica.

Para un día.

Sí, sólo para trabajar un día. Hemos gastado más en gasolina que lo cobrado por un día. Allí cobraba unas 5000 ptas. todo un día y ya hemos gastado toda la gasolina. Todo lo que gana de jornal nos lo hemos gastado allí. Hay muchos que no tenemos coche, no por no vivir... Eso vosotros mismos lo sabéis.

Sí.

Es lo que dice el padre de Rosa: el coche es la mitad de la vida de una persona. Yo no me compraré un coche para irme de viaje. No, solamente me he comprado un coche para desplazarme a la faena. Yo si tuviera la faena delante la fábrica no me hubiera comprado ningún coche.

No, claro.

No. Aquí si quieres coges el tren, el metro o el autobús. Pero no hay con qué moverse. Aquí todo el mundo está corriendo. Nosotros también tenemos que correr.

Sí (risas)

Aquí hemos corrido todos, pero no hay solución. No sé si tenemos que salir del pueblo e ir todo el mundo a Girona a buscar el carnet de conducir allí. Allí sí que lo necesitan mucho, porque en el Maresme hay muchísimos inmigrantes. Entonces hay asociaciones muy grandes... Es diferente de aquí en las capitales. Aquí es muy difícil. No lo sé, pero... Bueno, yo si todo va bien me lo sacaré, pero los demás...

¿Tu debes estar mejor situado, no?

Yo, bueno, gracias a Dios, he ido haciendo. Leo castellano y catalán también, pero poco a poco. Castellano sí que lo escribo, pero catalán...

Bueno, ya llegará.

Ya llegará. Pero me cuesta, sí.

Me parece que lo que quería que me contarás ya ha salido.

ENTREVISTA 1. EULÀLIA (E15:DB)

A veure, per començar quants anys tens?

Vint-i-vuit.

I tu on vius?

A Badia del Vallés.

No tant el carrer però només una mica per saber per després localitzar les zones de tipologia urbana més a prop del Riu Sec o de l'autopista o més a prop de Badia, ai! de Barberà, perdona.

Més a prop de l'autopista. A la part de baix de Badia, tot tocant el riu...

Sí, val, perfecte. Escolta, i em podries dir amb qui vius, i amb les persones que vius quines tenen carnet i qui té cotxe i quans cotxe hi ha?

Sí. Jo només visc amb el meu company i és ell qui té cotxe. Tampoc no fa gaire però... és ell.

És ell qui té el cotxe...bueno cotxe i carnet?

Cotxe i carnet.

Perquè hi ha gent que té cotxe i no té carnet, eh

Bueno, jo tinc cotxe i no tinc carnet perquè ademés em vénen "aranziales"(&)

Val, o sigui tu tens cotxe i no tens carnet.

Sí.

Val. Escolta, ja que dius que no tens carnet, saps algun motiu o el perquè no tens carnet?

És que sempre...A veure, jo des de fa molts anys no puc dir que he intentat treure'm el carnet perquè realment no he estat mai gaire temps en el seguit eh? del tema de la teòrica, però m'avorreix tremendament haver de passar perquè...bueno...no... no puc aguantar una classe teòrica i haver de passar per tot aquest procés, no? I com m'he anat ensortint pues tampoc l'he trobat...Sí l'he trobat a faltar però no ha estat una necessitat d'allò de dir "És que me l'haig de treure",no? Doncs he anat aparcant el tema, m'he anat buscant excuses i...

Val. Excuses, avorriment i alguna altra excusa o no?

Doncs perquè havia de passar "opos" (oposicions), perquè estava estudiant, perquè era època d'exàmens, perquè en aquests moments no tinc "peles"...o sigui, he anat aplaçant la història, m'avorreix molt el tema de teòrica, i crec que ara començo a descobrir que potser també tinc una mica de pànic al tema de la conducció. Ara eh? És quan començo a ser una mica conscient de que potser aquest factor també està jugant aquí, el haver de sortir. Jo em veig molt "torpe" conduint, no?

O sigui, però.. pànic no, pànic...cert temor per part tu conduint o part dels altres que condueixen?

Bueno...És que els accidents de trànsit no són no? per una qüestió teva únicament. De vegades tu pots ser molt bon conductor i trobar-te en una situació irreal, en la qual cosa...bueno....el tema carreteres és una cosa que cada vegada jo ho veig, no? que inclús anant de copilot, o anant d'acompanyant amb el cotxe vaig més tensa, no?

Vas més tensa en el cotxe que amb...

Sí. Sobretot amb el tema de viatges llargs. Si són desplaçaments curts no, no? Però només que vagis a pujar a la carretera un parell d'hores...Jo ho veig,no? que vaig més tensa que anys enrera. Suposo perquè també veiem molts

desastres, no? I això m'amoïna. Bueno és una qüestió que ara començo a veure, eh? que fins ara no havia estat massa conscient i potser és un factor també. M'ho estic preguntant si això també té a veure o únicament és que la teòrica és una cosa absolutament avorrida i que sempre trobo més coses a fer, no?

I de tota manera, t'has plantejat...d'acord, si que t'ho haves plantejat perquè t'haves apunta't però...digna'm ara en aquests moments tens previst...

En aquests moments estic anant "a diari".

Estàs anant a diari! Per tant preveus que amb un termini d'uns pocs mesos...

Tindrè carnet.

Tindràs carnet?

Sí. Seré conductora.

Val. I en el teu cas com que tens cotxe, diguem que per tu el tenir carnet suposarà tenir accés al cotxe?

Sí, totalment. Perquè el meu company treballa al mateix barri on vivim, amb la qual cosa ell no el necessitarà absolutament per a res.

Val.

El problema de mobilitat el tinc jo, no el té ell,eh? O sigui que el dia que tingui carnet estarà claríssim qui utilitzarà el cotxe per anar a treballar!

Perquè l'utilitzaràs?

I tant. És que a mi cada dia em porten a treballar.

Val.

I em venen a recollir.

Explica'ns com ho fas això...com t'ho...amb quines hores t'ho fas per venir a treballar? O sigui, perdona, abans que res, tu treballes a...

Al CAP Merinals.

Val. I per tant el teu desplaçament entre Badia i Merinals...

Sí. Amb transport públic em representa aproximadament una hora, dos autobusos i un dineral.

Un dineral també?

Sí. Perquè...A mi em surt més econòmic vindre a treballar amb cotxe que amb autobús. Perquè aproximadament amb bonus i tal, em puc vindre gastant unes dues mil pessetes setmanals, i amb això puc circular amb el cotxe tota la setmana, no només venir a treballar, o sigui a mi ara em porten a treballar i evidentment com ell treballa el mateix barri on vivim, ha de vindre fins a Merinals i ha de tornar, amb la qual cosa són quatre viatges en comptes de dos. I tot i així ens surt molt més econòmic vindre amb cotxe que vindre amb transport públic, a més a més de que guanyo quaranta-cinc minuts, i jo amb un quart d'hora estic.

A quina hora entres aquí?

A dos quarts de nou.

A dos quarts de nou del matí ja ets a la feina, i per tant surts a un quart?

Jo puc sortir a un quart i arribar bé. A veure jo tinc una flexibilitat horària eh? O sigui que si arribo a dos quarts i cinc tampoc passa cap cosa...A un quart puc sortir perfectament sortir de casa i ser-hi puntualment aquí.

I...el teu company, ja s'ho pot combinar bé, el venir a deixar-te..bueno a acompanyar-te a la feina?

Sí, perquè ell entra dos quarts més tard que jo

Val. I després plegues al migdia?

Plego al migdia. Ell plega dos quarts d'hora abans que jo, ha de tornar a la tarda, a algunes tardes en concret, i doncs...Sí que a vegades a l'hora de plegar el que ens trobem és que ell potser haig de plegar dos quarts d'hora més tard perquè a ell se li ha complicat la feina, no? Però bueno...vaig fent o em quedo aquí i vaig a la sala de reunions i m'estic allà prenent un cafè amb el torn de tarda i ...tot i així guanyo temps, i això són dies molt puntuals que em puc trobar que em compte de plegar a les tres de la tarda plegui a un quart o plegui a dos quarts, no? Són dies molt puntuals. De l'altre manera arribaria a casa cada dia a les quatre de la tarda.

Perquè tu plegues a les tres?

A les tres.

A les tres plegues. Val, i et ve a buscar més o menys a les tres.

Sí, a les tres aproximadament.

I a les tardes no vens a treballar?

Una tarda.

I després com ho fas? O et quedes a dinar?

Em quedo a dinar. Només tinc una hora per dinar, amb la qual cosa ni amb cotxe aniria a casa, eh? perquè és molt just. Em quedo a dinar aquí, i a la tarda quan arriba l'hora de plegar pues el mateix: ell ve i també aquesta tarda ell també treballa i plega igual que jo i marxem tots dos cap a casa.

Perquè tu ets assistent social?

Sí.

I per tant, la teva feina, els teus estudis, vull dir que...No és el mateix, vull dir..perquè tu has estudiat per assistent social...

Sí. Treball Social.

Treball Social, perdona, això és la incultura. Val... i que estàs fixa aquí o pots anar fent voltes pels CAPs?

No. Jo treballo tota la setmana a Merinals. Hi ha companyes que potser sí que tenen un parell de CAPs i uns dies estan a un lloc i uns altres dies a un altre. Jo treballo tota la setmana a Merinals. Merinals també és una zona...A veure, nosaltres no només treballem al despatx, també fem domicilis, no?

Sí,sí.

El que passa és que el territori on jo treballo és un territori molt acotat, i tot a peu està molt ràpid d'accedir, no? I és fàcil, no? Poder desplaçar-te dins el teu territori de feina. Que passa? Que sovint hi ha reunions que són de departament de zona i aquestes reunions sí que són movibles, no són sempre a Merinals. I hi ha determinats llocs que per accedir-hi és una estona perquè... Per exemple, la nostra cap immediat, està situada a la Creu de Barberà. Allà és on es fa reunions de zona. Per accedir des de Merinals a Creu de Barberà, s'ha d'agafar dos autobusos i això també representa uns quaranta-cinc minuts, amb la qual cosa quan hi ha una reunió d'aquestes jo necessito quaranta-cinc minuts per arribar al lloc on estic citada.

Ja. I aquest desplaçament per feina, corre a càrrec teu o a càrrec de...bé, vosaltres sou treballadors de l'Ajuntament no?

Sí

(A càrrec) de l'Ajuntament?

De Sabadell. Sí.

O sigui el bitllet si és que vas amb autobús, el bitllet el pagues tu i l'Ajuntament vull dir que...

Sí. Si utilitzes transport públic tenim bitllets d'autobús gratuïts que ens facilita l'Ajuntament, si utilitzes el teu cotxe la despesa corre a compte teva. Amb la qual cosa hi ha moltes companyes que tot i tenir cotxe propi, el tema del transport públic, pues en determinats desplaçaments també l'utilitzen.

Val.

S'ha de dir, que nosaltres sempre anem a corre-cuita, eh? Vull dir, sempre fem moltes coses alhora amb la qual cosa al final el cotxe és un recurs fàcil tot i que et paguin el bitllet del transport públic no?

Ja,ja.

Doncs aprofites pues això, aquesta mitja horeta per fer una entrevista i doncs arribes a la reunió amb el teu vehicle malgrat no et paguin el quilometratge, sabent que sí cobreixen el tema del transport públic.

I aquí a Merinals fa gaire temps que treballes?

Cinc anys i uns mesos.

Per tant, en principi tu aquí estàs per...diga'm...vaja que tens aquí a Merinals previsió de quedar-t'hi força temps...o poden traslladar...és que no sé com funcioneu...

Bueno, no és una garantia...Sí ens poden traslladar o bé perquè tu demanis un trasllat o bé perquè per qüestions de servei... bueno... pues s'hagin plantejat canvis de professionals i t'enviïn a qualsevol altre zona. No ho tenim garantit.

Però dins de Sabadell sempre?

Sí. Dins de Sabadell. Sí.

O a algun CAP de Sabadell, no?

Sí, sempre dins de Sabadell.

A tu Marinals et va tocar o vas poder fiar o?

A veure, jo quan vaig començar a treballar Marinals em va tocar. Després potser hagués tingut la possibilitat de demanar el canvi de zona i no ho he fet. No tant pel tema no? del que em costa arribar a Marinals sinó perquè bueno és un barri on treballa bé a nivell d'equip i a...amb l'equip molt bé, amb l'equip sanitari també i després és també una població que de moment penso que encara em compensa molt continuar treballant aquí. Sí és cert que arribarà el moment, no? que per algun tipus de feina que fem, també la teva feina en un darrer moment concret potser s'acaba... no s'acaba sinó necessites canviar per també agafar aires novadosos, no?

I escolta, i sempre durant aquests cinc anys que m'has dit que fa que ets a Marinals, sempre t'ha acompanyat el teu company o...

No.

No perquè tu m'has dit que fa poc que tenia carnet el teu company o...

Bueno, fa que té carnet quatre anys, però nosaltres fa només tres que vivim plegats, amb la qual cosa quan jo vivia a casa dels meus pares aquesta possibilitat no existia...Ara és molt més fàcil perquè ens llevem plegats, estem en un mateix sostre i sortim de casa per la mateixa porta, no? Quan no vivíem plegats no ho fèiem i a casa tampoc hi havia aquesta possibilitat o sigui no hi havia aquesta possibilitat de combinar-te la història ni és igual que et porti el teu pare, la teva mare o algun germà que si el teu company que ho fagi perquè també això...bueno significa un seguit de coses. Nosaltres esmorzem plegats a casa i sopem plegats, no? I això té un concepte també igual romàntic, no? Però quan vivia amb els meus pares venia amb transport públic.

Per tant, agafaves l'autobús interurbà i feies...

Agafava RENFE perquè els meus pares vivien més a prop de RENFE del que jo visc ara, i doncs amb RENFE guanyes una miqueta més de temps però bueno és...

Val, val perquè estaves a la part de Badia tocant a Barberà.

A Barberà sí.

I després si que venies amb transport públic i quanta estona estaves aproximadament?

Si tornava bé... És que RENFE és més ràpida, o sigui tu arribes més ràpida a Sabadell amb RENFE però després tampoc l'horari del tren quan arriba a Sabadell amb l'horari de l'autobús no coincidia gaire. Doncs el temps que guanyava el perdia esperant l'autobús, m'estava també potser sí que mitja hora, tres quarts d'hora, no? si tot anava bé.

I escolta, haguessis preferit o buscaves treballar també així d'assistent social en algun lloc que potser hagués estat més fàcil o més proper a casa teva o a Badia o...

És que no ho he trobat un problema això...

No, bueno, tu has plantejat no com un problema vaja tampoc sinó que...

No. Clar que... No és un problema: arribar a treballar arribes el que et suposa és o llevar-te abans o sortir abans de casa i dedicar-hi més temps. No ho sé. Davant d'això bueno per a mi hi ha una cosa que és essencial que és tenir feina, amb la qual cosa el tema de com t'ho manegues per arribar-hi... Bueno pues això pot ser un bon problema, però no un problema per decidir "No hi vaig a treballar" no? O "aquesta feina no m'interessa". D'altra banda és que jo vaig començar a treballar d'una manera així també molt.. Jo vaig acabar pràctiques i vaig començar a treballar a la setmana d'haver acabat la carrera no?

Val. Aquí a Sabadell, ja

Aquí a Sabadell.

Vas tenir una oportunitat de treball i t'en vas assabentar...

Amb la qual cosa en aquell moment tampoc estàs per triar. Acabes la carrera i dius "Osti, m'ha tocat la loteria"

No, jo t'ho plantejava com si fos un problema, com si més que res t'agradaria estar més a prop

Si no hagués treballat a Badia com a treballadora social. Probablement.

Això també...

Bueno ajuda a sortir de.. Amb aquest tipus de feina i amb un barri com Badia pues no sé si treballaria... Sinó tingués més remei i...

O Badia, o Barberà o Cerdanyola o...

No.

Val. I feines anteriors encara que fossin d'assistent social durant la carrera o abans o encara que fossis compaginant amb els estudis havies fet...

Sí. Jo havia estat ajudant amb el negoci familiar amb la mare que no era cap problema perquè anava amb mi i tornàvem plegades. Vaig estar treballant mentre vaig estudiar en un Burger al Baricentro..

Val. Perquè perdona, on estudiieu la majoria de...

A Barcelona. Aquí sí que era una meravella anar en transport públic!

Val, perquè tenies la RENFE al costat de casa.

Sí, i perquè bueno entrar a Barcelona amb el cotxe és també una altra realitat no? Vaig treballar a Continente en un Burguer amb uns horaris molt dolents

perquè començava a treballar cap a dos quarts de vuit i plegava cap a la una de la nit amb la qual cosa...

O sigui que això és de nit clar...

Sí. Plegava a aquesta hora. No hi havia possibilitat de transport públic, no tenia carnet de conduir, i tampoc tenia una motocicla...bueno un ciclomotor i havien de venir a buscar-me. Els meus pares venien a recollir-me a l'hora de plegar, i alhora d'anar-hi anava caminant la majoria de dies.

Anaves caminant?

Sí.

Això està lluny, no?

Bueno, són vint minutets.

Ara estic...

Uns vint minuts de casa caminant.

I...però apart de la distància, l'entorn, és a dir, el carrer, l'acera..

Havies d'atravesar un tram d'una sortida d'autopista que potser era el tros més desagradable, l'altre no perquè anaves...gairebé era un passeig entre torres,no? Creuaves tota Barberà per la part de les torres i quan ja creuaves aquest tram d'una sortida de l'autopista ja estaves a la feina.

I només era desagradable (Riures) una cosa que em vaig deixar...de creuar el tram d'autopista..Vull dir quan dius desagradable que vols dir?

Perillós (Riures).

Perillós?

Sí. Jo és que a més no només...el pànic aquest a conduir l'estic descobrint ara però el perill de creuar una carretera...jo sempre quan passo és per zebra o semàfor verd no?

Excepte quan anaves a Contingent?

Excepte quan anava a Contingent que no hi havia cap semàfor, ni cap assoterrat ni cap cosa, doncs això sí que aquell moment de creuar l'autopis..aquell tram era un moment allò de dir "Osti, me la jugo"

I això m'has dit perdona, que havies treballat Durant una temporada no?

Un any.

Un any. I anaves hivern i estiu a peu, o a l'hivern si era de nit t'hi acompanyaven també o...

Anar hi anava jo.

Sempre que fos hivern o fos de nit....

I tornar sempre em venien a recollir. Mai havia vingut a aquelles hores caminant. A recollir-me sí.

Bueno, amb cotxe eren cinc minuts?

Cinc minuts.

Val. Perquè és clar no hi havia opció possible d'arribar-hi..

No, no hi ha...Bueno hi ha un autobús que et deixa a prop però que es que et deixa just en aquell tram d'autopista que has de creuar, i en aquells moments...

O sigui que l'autopista no te l'estalvies?

No. I en aquells moments el sou que cobrava en un Burger doncs no em venia gaire de gust haver de pagar el bitllet diari d'un autobús quan tenies vint minuts caminant! Guanyaves una misèria i si havies de pagar un autobús diari...no és que sigui un dineral però...

Escolta i vosaltres a Badia amb el teu company, amb el cotxe teniu... és fàcil aparcar o...?

Hi ha problemes d'aparcament perquè tots volem aparcar al costat de casa no? Allà, una mica...no està permès, però tothom aparca una mica on vol, vale? O sigui que no es respecten gaire allò, els aparcaments assenyalats, eh? I d'alguna manera des de l'Ajuntament això també es permet una mica no? Dins de l'horari de nit, és a dir, si tu treus el cotxe a les vuit del matí i l'has aparcat en algun lloc que no és el millor doncs tampoc passa res. Jo crec que és perquè Badia no té grua pròpia amb la qual cosa l'ha de concertar amb Barberà amb la qual cosa això ha de sortir molt car no? I d'altra banda perquè bueno, actualment s'estan fent un "fotiment" d'obres perquè ha arribat totes les "peles" de la Generalitat, i està tota Badia enlaire, no? Amb la qual cosa, bueno, pues en aquests moments una manera de l'Ajuntament també compensar tot aquest desastre urbanístic que està portant a terme és permetre que s'aparqui allà on un vulgui mentre no destorbi gaire el tema de la circulació.

Per tant, tot és relativa la complicació...vull dir que el cotxe sempre el podeu aparcar relativament a prop de casa.

Sí, sempre. Molt a prop

Molt a prop?

Sí, sempre i no hi ha problemes.

Escolta, I apart de la feina per fer altres coses en la teva vida quotidiana com anar a comprar, o anar al cinema a esbargir-se o a passejar i això, com et mous, com fas aquestes activitats?

Jo sempre assenyalo un abans i un després al viure a casa o a viure fora de casa dels pares perquè els meus horaris i els del meu company, no és que siguin molt dispars un dels altres, però sí que jo penso que jo per exemple no treballo cap tarda, amb la qual cosa quan arribo a casa tinc tres tardes a la setmana que estic pràcticament sola fins a les vuit de la tarda, o a les nou. I estic a casa no veig gent no? Badia, primer perquè és una ciutat on hi ha moltes coses a fer a nivell d'associacionisme i ens hem organitzat molt la vida a nivell d'entitats i tal, que comencem a funcionar a les nou de la nit que és quan tothom arribar a Badia amb la qual cosa l'espai d'aquest de tarda se m'ha fet molt dur no vivint a casa dels pares, no? Perquè si que podia anar a veure els pares però hi ha és potser també et ve de gust organitzar-te la història d'una altra manera i allà no hi ha serveis ni hi ha cap activitat que puguis fer en aquella hora de les activitats que ell tria a fer, o de les que jo he triat fer o que ell ara...Bueno, pues tothom està treballant o està fora i cada vegada començant més tard, i no hi ha oferta. No hi ha un cine, no pots anar a veure botigues, i això sí que m'atreu no? Que amb un cotxe podria sortir més ...pues a això a donar una volta per una llibreria, o a passejar la Rambla de Sabadell no? i això no ho faig amb transport públic. Prescindeixo de sortir...

Prescindeixes de sortir?

Per no haver d'agafar el transport.

Perquè després les compres...

És una comoditat perquè tampoc és que sigui molt traumàtic agafar l'autobús però bueno, pues si tens aquell espai de les cinc de la tarda, a les vuit o a les vuit i mitja que podries cobrir doncs amb això: anar-te'n a donar una volta o anar de botigues pues no agafo l'autobús i em quedo a casa i aprofito per fer altres coses no?

I el que és la compra d'alimentació i això, com ho feu, amb el company i aneu en cotxe de tant en tant o fas tu un volt per Badia a una botiga?

No. Fem una compra mensual de productes d'aquests de neteja, llaunes i tal que la fem al Continente, i que el dia que jo tingui carnet continuarem anant tots dos a comprar, o sigui, no és una qüestió de dir "No, és que hem d'anar tots dos perquè jo no tinc carnet", bueno sí ara és una realitat però al dia que jo tingui carnet i anirem tots dos i això ho tinc claríssim no? independentment de que jo pugui conduir. I el tema del mercat el tenim allà i allà comprem tot això altre, no? Setmanalment vas amb el carro, i quan t'organitzes vas al mercat i anem tots dos també, i el tenim prop de casa però el tema del cotxe, el "carregar maletero i tirar" és més fàcil que anar amb els cistells, no? I anem tots dos també. Però no per una qüestió de qui condueixi o per compartir la història.

I escolta, el teu company també és de Badia?

Sí.

No, és que estava pensant ara que quan vau decidir d'anar viure junts, diguem el vostre arrelament en l'entorn, en aquest cas de Badia, fa que preferiu quedar-vos a viure a Badia que buscar pisos en un altre lloc o...?

Va bé perquè què fèiem eh? Perquè si que és veritat que tots dos estem molt vinculats a Badia a nivell associatiu i això ens va ajudar molt no? També a dir no només és el nostre barri, coneixem tots els inconvenients que té a nivell pues de que significa ser d'un barri com Badia sense capacitat d'autogestionar-se per si mateix i com acabarà tota aquesta situació, però bueno, a nivell associatiu estem tots dos molt vinculats a determinats moviments d'allà i això ens va ajudar a quedar-nos, i l'altre qüestió va ser el tema econòmic. Viure a Badia a nosaltres ens permet portar un ritme de vida molt bo, perquè per molt poquet d'habitatge, tenim un habitatge amb molt bones condicions a nivell de metres, de llum, d'exterior, que pel preu aquest era impossible trobar-ho fora de Badia, i pagar més no estàvem disposats.

Perquè després com us ho veu plantejar? Quines variables per si us quedàveu o no us quedàveu quines variables també jugàveu o teníeu en compte alhora de buscar l'habitatge o decidir zona...?

Hum, potser el tema de serveis terciaris eh? perquè a nivell d'ambulatori o a nivell de...no ho sé...instituts, escoles, tot això...

O sigui, els serveis de l'Estat bàsic de l'Estat del Benestar hi són?

Hi són. I a més, val, bé. El tema era més pues això: no tindrà un cine a prop, no...i sobretot la situació econòmica de Badia en un futur, no? El 2004 s'acabarà la subvenció de la Generalitat i "qui lo sap" de que viurem, no? I com quedarà tot el tema de serveis i com quedarà afectat perquè sinó hi ha ingressos no sé quins serveis podrà oferir no? I aquesta qüestió sí que potser és la que més...No vam dubtar gaire, eh? O sigui, jo crec que tenir un cop molt clar, sobretot el preu de l'habitatge...preu-habitatge-condicions ens va animar moltíssim a acabar-los, no? Té aquestes limitacions que no està excessivament ben comunicat tot i que creui l'autopista. El nivell dels serveis públics, no? Per exemple, el tema del transport públic ha estat bastant limitat.

Què teniu?

Tenim Cerdanyola. Tenim Cerdanyola cada hora.

Un autobús cada hora?

Sabadell amb una regularitat prou bona cada vint minuts i Barcelona. I RENFE que home, ara de casa si que agafa una mica retirat, a un quart d'hora potser ens queda la RENFE no? Però, no sé...Badia dona la sensació d'una situació de bastant d'aïllament, no? Bueno, és un barri dormitori amb la qual cosa la vida te las de buscar una mica fora tret d'això, no? Si a nivell associatiu

t'organitzes i doncs sí que pots fer determinades activitats sabent que bueno...que començaran a les nou de la nit la que més aviat comenci perquè la gent està fora treballant amb la qual cosa, bueno, pues una mica per...Jo faig teatre i quan començo a fer teatre hem d'esperar a què tothom arribi a Badia no? I...bueno, té els seus avantatges perquè...bueno, és molt casa teva i coneixes una mica tothom i ...

De tota manera el teu company treballa a Badia m'has dit no?

Sí.

Tampoc no és que els dos treballéssiu a fora...Vull dir que algú a Badia cada dia havia d'anar com a mínim en horari laborable.

Sí. El què passa és que la seva situació laboral ha canviat i sí que treballava a Badia. Això no va era una qüestió per decidir quedar-s'hi perquè bueno, sabíem que ell treballava per un projecte, i aquest projecte s'acabaria, no sabíem quan però s'acabaria, amb la qual cosa s'havia de buscar una mica la feina en un altre lloc. Bueno, va coincidir que el projecte aquell es va acabar, va buscar feina en una altre empresa que també feia un projecte a Badia i ell va poder triar i s'hi ha quedat, però bueno és molt circumstancial que ell treballi a Badia.

Val, val, val. Per tant, el transport, abans de demanar-te això el tema del canvi de residència, a tu, el transport col·lectiu el fas servir poc?

Sí. Actualment...

No, perquè dius que tens temps lliure i prefereixes quedar-te a casa, perquè per tant, anava a demanar-te si d'ençà que hi hagut la integració tarifària, si t'havies notat alguna millora o si tant t'hi feia o si...

Fa molt poc que ha passat això no?

La integració tarifària? Bueno, des de l'1 de gener en algunes àrees, Sabadell des de l'1 de juliol està integrada però bueno...

No conec com m'ha afectat això perquè...

No...vull dir...com t'ha afectat a tu sí és que t'ha afectat o...

No, no, no dic que sé que ha hagut...inclús Badia no estava dins de l'àrea metropolitana i ara sembla ser que hi ha un...No estic gaire al corrent de tot això però sé que ha hagut una modificació de les tarifes, i inclús no sé si s'arriba a utilitzar el mateix bitllet d'autobús pel metro. No estic segur si això passa amb els de Badia, eh? Però com jo no pràcticament no utilitzo aquest servei, actualment no tinc ni idea, ni m'ha afectat...

No, vull dir que a tu personalment no t'ha afectat ni per bé ni per malament.

No, ni estic assabentada de les avantatges que això ha suposat eh? tampoc.

Escolta, de tota manera, abans deies aquella sensació d'aïllament de Badia pel que fa a transports col·lectius i perquè bueno hi ha una sèrie de serveis comercials terciaris que no hi són, aleshores tu creus que el transport públic col·lectiu hauria de jugar un paper més important o hauria de millorar o...?

És que jo crec que la sensació aquesta d'aïllament de Badia, no només és per aquesta qüestió sinó perquè...Mira, tu pensa que jo que he viscut tota la vida a Badia, vaig anar a l'escola a Badia, vaig anar a l'Institut a Badia, i la primera vegada que surto de Badia és per anar a la Universitat no? i no és un tema de transport, sinó és un tema de tindre-ho tot allà.

Val.

Badia arquitectònicament és molt lletja però té una situació que afavoreix molt que un si quedi, sobretot en aquesta edat, en aquestes edats no? Que és que

hi ha una quantitat d'espais no verds perquè o hi ha res plantat però sí de bueno...

Espais públics...

(Espais) públics utilitzat pues per fer molta vida de carrer no? i un està allà, i està allà, fins que bueno, jo en el meu cas, vaig haver d'anar a la Universitat haig de sortir no? sinó t'organitzes molt la vida allà a nivell d'activitats extraescolars, tot no? I aquesta sensació d'aïllament és més, jo crec, per aquesta qüestió no tant per la del transport públic perquè si tu has de fer classes d'anglès les pots fer allà, no necessites agafar i venir a Sabadell a fer això, no? Sí que arriba un moment de la teva vida que potser tens la necessitat de buscar aquests serveis més fora de Badia, però durant gran part jo he viscut tota la meva vida a Badia, ho he tingut tot allà i no he necessitat buscar res fora no? Bueno, sí, que quan arribava el cap de setmana, agafàvem l'autobús i anàvem a Sabadell o anàvem a Cerdanyola eh? Però sinó la meva vida estava molt organitzada aquí, o sigui, que el tema de l'aïllament no és un tant que...jo crec eh? que no és tema que no estigui prou ben comunicat, sinó perquè...bueno...perquè la gent de Badia ja està bé allà!

Bueno, jo quan ho he dit, he dit perquè em sembla que ho havies esmentat tu,

Sí.

Per tant, clar, que estigui especialment malament en el tema del transport Badia.

Molt ben comunicada amb Sabadell, I amb Barcelona amb l'autobús a Fabra igual, a Cerdanyola si és en autobús fatal perquè és cada hora i si perds l'autobús pues ja està una hora més allà, però bé amb el tema RENFE . Pots sortir de Badia i tens possibilitats, el que passa és que també estem...no? Som prou còmodes, i és el que et dic, per sortir una estoneta una tarda pues no surts si has d'agafar l'autobús perquè has d'estar pendent a quina hora passa, quant trigaràs en arribar allà on vols ser-hi, i quan et cansis de donar la volteta pues també hauràs de veure a quina hora passa l'autobús per tornar al barri o al poble, i això fa que bueno...que l'aïllament és més en situacions d'aquestes no? Molt...almenys jo tinc aquesta fantasia eh? La gent de Sabadell està a casa seva a les cinc de la tarda i diu "Ara me voy de xafardeo" i ho fa d'una manera fàcil no?

Suposo que depèn d'on visquis de Sabadell

Sí, també és veritat. Perquè si vius a Marinals tens el mateix problema que jo tinc a Badia, no? Però sempre de Sabadell, Creu Alta per exemple o determinats barris on l'accés allò no? a un determinat tipus de servei és una qüestió molt ràpida de poder accedir. En el meu cas no és així, i no tant perquè no estigui...sinó perquè et limita molt, perquè agafar el cotxe i dins de Sabadell és una qüestió de deu minuts, i a l'hora d'agafar l'autobús, primer veure si a la hora que decideixes anar, tens a prop un horari, i després el temps que tardaràs en arribar i el temps que tornaràs...trigaràs en tornar-hi no? I per accions més puntuals d'aquestes, pues clar que estàs més limitat. Home, si vols anar tota la tarda a voltar pues potser no és tant important, però per coses no puntuals com "ara me n'aniria a comprar uns pantalons", pues no ho fas. T'esperes o aprofites un dia que plegues d'aquí per passar a comprar aquells pantalons no?

Val.

És el meu cas no? Que m'he tornat molt "comodona" també potser...

Escolta, estava pensant, de la mateixa manera que abans t'he manat de fer ziga-zages i això.... el tema quan puguis venir conduint tu el cotxe, el tema d'aparcament en el CAP, no tindries problema tampoc d'aparcament?

Cap problema. Perquè aquest barri és també un barri-dormitori com Badia, amb la qual cosa de les vuit del matí fins a les vuit de la nit no hi ha ni un problema d'aparcament.

Val. En tot cas, és a la nit quan hi ha el problema, no?

Clar! I bueno jo crec que a Marinals no deu tenir allà molt important a nivell de problemes d'aparcament. Desconec eh? Però una mica és que jo aquest barri faig moltes similituds amb el meu a nivell d'estructura i crec que tampoc no és un barri amb excessius problemes d'aparcament.

La veritat és que no ho sé. Desconec el barri aquest en concret. Després, els companys i companyes que treballen aquí amb tu al CAP, majoritàriament com arriben?

En cotxe.

O sigui que hi ha algú que no ho farà.

En cotxe sí.

Majoritàriament arriben amb cotxe. Perquè d'on són? De municipis de l'entorn, de Sabadell...?

De Sabadell. Les meves companyes totes són de Sabadell.

Totes de Sabadell?

Sí, i vénen amb cotxe. Totes.

Totes venen amb cotxe...

Tinc una companya que va passar les...de viure a Barcelona, a viure a Sabadell, i va pensar que ara que vivia a Sabadell vindria amb bicicleta perquè a més té molt a prop casa seva, però ho ha fet un parell de dies. Acaba venint en cotxe cada dia.

Que la va espantar? -diguem-ne l'agressivitat de l'entorn urbà per venir amb bicicleta o...

(Riures)

No vull dir...

Jo crec que això és una qüestió de comoditat. Ens hem tornat molt "senyoritos" i el tema del cotxe jo crec que realment t'ofereix aquesta possibilitat d'estar...Si no tens problemes d'aparcament és...bueno, un moment anar a qualsevol lloc no? Per exemple, nosaltres tenim una reunió al centre de Sabadell el Pere Quart hem d'anar a reunir-nos allà. J a sabem que és una bogeria agafar el cotxe i arribar-hi. No per d'arribar-hi en sí sinó per després trobar lloc no? Però si has d'anar a la Creu de Barberà, en cotxe et dona bons... és molt còmode! No tens problemes d'aparcament i a sobre arribes en un moment! Pues és fantàstic no?

De totes maneres, et voldria demanar-te, pel que em sembla que vas dient, avantatge per no tenir el carnet de conduir, avantatge objectivable, poques o cap o alguna avantatge té de no haver tingut carnet de conduir fins ara que te l'estàs traient?

No ho sé veure quines avantatges per tenir... Que no pagues l'assegurança?

No ho sé. Jo pregunto, no són respostes diguem tancades, no sé si a cadascú veu amb lo que veu vull dir que...

Mira, sempre queda el "rotllo ecologista". "No, jo utilitzo el transport públic perquè a més penso que així...". Però això és una fal·làcia perquè després

bueno, tampoc crec que serveixi de res que algú s'enganxi a aquesta història si no hi ha una campanya que va més enllà de la història individualista i crec que seria bàsic un tema de l'abaratiment de preus, i bueno, que caldria posar molts mitjans si el què volem és trobar avantatges en no utilitzar el transport privat per una història d'ecologia. No cal...no em seria suficient que cadascú fes l'esforç no? També s'hauria de fer un esforç en les institucions públiques no només és un "rotllo ecologista" eh?

No, no, no, jo només...

Però tret d'aquesta avantatge de dir "Bueno potser si que si tots tinguéssim més consciència i no utilitzéssim....no? Si utilitzéssim més els transport públics o ens organitzéssim per venir a treballar, no sé quines avantatges pot tenir..

No, no, ho preguntava eh? Com ja sé que al començament una mica de mandra de treure't el carnet, de passar la teòrica has comentat?

Sí.

Has comentat que ara potser t'estàs plantejant un cert temor al tema del conduir però bueno no vol dir que no hagi d'haver-hi...

No ho crec, no ho crec que hi hagi....Tu tens un carnet de conduir i agafes el cotxe quan et ve de gust. Tindre el carnet no significa no tindre les avantatges de no tenir-ho. No l'utilitzes i punto. I en canvi, bueno, sí que troba el ventall de les teves possibilitats de moure't.

Val, quan deia avantatges doncs bueno de les que m'estàs dient. Ara, el fet de tenir carnet les avantatges és ampliar possibilitats

Sí, ampliar possibilitats...tries no? I a més jo crec que el tema temps és essencial.

Perquè tu quan tinguis el carnet, ara ja sé que és una cosa que no se sap perquè quant t'hi trobes, t'hi trobes i després passa el què no havies previst potser, però bueno així en aquests moments, tenir carnet vol dir que podràs conduir, per tant vol dir que podràs venir a la feina en cotxe, i a les tardes podràs fer...creus que et moure's més, aniràs a comprar-te els pantalons algun moment si "d'allonsis" per...

Tindrà la possibilitat de poder accedir a aquest tipus de coses de manera molt més ràpida, i després triaré. I potser ara penso que tindre carnet em donarà tota aquesta possibilitat de poder aprofitar millor les meves tardes i tinc el carnet i continuo aprofitant les hores de la mateixa manera que ara. Però estic dient de la possibilitat de dir "bueno, mira, en aquestes dues horetes el què faré és anar-me'n no sé on a fer aquesta gestió, aquest tràmit, aquesta compra, el què sigui no? O em ve de gust menjar-me un croissant d'aquella (patisserie)...no?

Ja.

No ho sé. Tindrà la possibilitat de triar. Ara no la tinc. Bueno sí la tinc, d'invertir hores no? de poder tindre la mateixa mobilitat amb més temps.

Vols dir, dedicar més temps a poder arriba..

A algun lloc en concret. I això et frena en moltes ocasions el no fer-ho.

Estava pensant, quan venies amb transport públic perquè t'hi estaves una estoneta, de quan hi anaves a Barcelona, que havies dit que Barcelona és un rotllo amb el tema dels embussos quan...val a l'entrada de Barcelona, com mataves el rato?

A veure, al tren puc llegir, però a l'autobús no perquè em marejo. Però sóc una apassionada d'observar no? I això em permetia, quan tu agafes el mateix

transport cada dia a la mateixa hora, mai has parlat potser amb ningú dels que puja amb tu, però els coneixes no?

Sí, sí.

I s'hi...bueno és un joc, i s'hi t'hi dediques una mica a observar vas fent una pel·lícula de que bueno "que aquella senyora treballa a no sé on, i la seva filla està a punt de casar-se no?" I això m'ajudava a matar el temps. No sé si això és "cotilleo" o "formación profesional" o una passió per això, per observar com la gent es mou. I això el transport públic dóna molt. Sobretot quan agafes el mateix transport cada dia no? Jo vaig estar dos anys venint treballar a Marinals amb un noi que de l'única cosa que em vaig adonar és que tenia un problema de vista important i un dia perquè va haver-hi una accident d'un autobús i va haver-hi un retard impressionant vam començar a parlar i era treballador social de la ONCE i venia cada dia a treballar a Castellarnau no? I feia dos anys que viatjàvem plegats i teníem quantitat de coses amb comú. Doncs bueno, aquestes coses a mi sí que m'apassionen. El tema transport públic però perquè sóc una curiosa impressionant i m'encanta pues això la vida de la gent.

I habitualment anaves asseguda o les hores que et movies hi havia gent...

Sí. Sabadell...bueno, Centre-Merinals...

Sí perquè perdona, baixaves a la plaça Antoni Llonch potser o l'estació d'autobusos?

RENFE. i allà mateix agafava...això sempre agafava (el quatre)...I el trajecte aquest del Centre a Marinals fins que arribàvem a l'Escola Industrial era impossible perquè anava ple d'estudiants a partir de l'Escola Industrial ja podies seure.

El tema enllaç has dit que no coincidia moltes vegades

No.(&)

El temps de connexió entre el tren i l'autobús hi ha el tema de la regularitat de l'autobús i el tren, i dius que el tren amb dies de pluja...

Jo tinc aquesta sensació que el dia que veia que havia plogut jo deia "al dato", avui potser la història no va bé amb RENFE. Evidentment els dies de pluja el trànsit de cotxes també és més important, però bueno això del carril Bus a vegades facilita que pugui més o menys arribar a l'hora no? Així hi ha més possibilitats de...

Jo parlo de com comunicar-se...

Sí, que té...bueno no és que hi hagi expressament un carril Bus però sí que es facilita molt i molt la circulació de l'autobús i doncs bueno pues tampoc ho he notat gaire.

Val, i els autobusos tu quan venien ja eren decents....bueno, vull dir, a veure, no feia tan fred a l'hivern, no feia calor a l'estiu, estaven degudament aclimatats i ...

Sí. Els autobusos molt bé. Badia-Cerdanyola és una pena. Però Badia-Sabadell i Badia-Barcelona estan molt bé. El de Cerdanyola no. És aquell encara de seients "d'escai" i que es mouen com una barca.

Escolta, per tant, tu no tenir carnet de conduir, perquè fem una mica de repàs de la vida laboral per Sabadell, bueno ja m'has comentat la feina del Burger, la feina on ajudaves al negoci de la teva mare i ja després treballar aquí a Sabadell...

Vaig estar també treballant a l'Alcampo a Sant Quirze i allò també era una odissea arribar-hi.

Segur que devia ser “divertit” no?

Això era...bueno jo crec de les experiències amb transport públic més increïbles perquè havies de venir fins a Sabadell per agafar els Catalans i arribar a Sant Quirze i això era moltes hores, moltes.

Perquè clar baixaves al Centre de Sabadell...Perquè....perdona jo no he anat...bueno no hi anat, fa molts anys que hi he anat i ja no m'enrecordo, l'autobús Badia-Sabadell quanta estona és més o menys?

Al Centre? Uns vint-i-cinc minuts aproximadament. Potser si hi ha algun dia poc trànsit en un quart d'hora o vint minuts t'hi pots posar.

I les parades d'autobús de Badia cauen molt lluny o tu sempre has tingut relativament a prop la parada per anar de casa teva quan vivies amb els pares, per anar de casa a la parada?

Sí. Hi ha tres parades dins de Badia i és que Badia d'una punta a l'altre hi ha menys d'un quilòmetre, hi ha tres parades i...

Per tant no estaves més de cinc minuts per arribar..

Mai. A veure en temes de parada des de Badia molt bé. RENFE és el que com és l'estació a Barberà del Vallés perquè Badia tampoc té RENFE pròpia va perdre part (?) quan jo vivia a casa dels meus pares de RENFE de conya, però de molts punts de Badia a RENFE pues hi ha una estoneta.

Ja. I a més fa pujada per anar-hi no?

Per anar-hi fa baixada. El que sí que has de pujar és una “cantitat” d'escales increïbles que no hi ha cap persona de mobilitat reduïda que pugui accedir a RENFE. Això és una altre handicap.

M'estaves comentant l'odissea per arribar a Sant Quirze del Vallés per anar a l'Alcampo i t'he interromput...

Pues això, que havies d'agafar l'autobús fins a arribar a Sabadell Centre. A Sabadell Centre agafar el Catalans...

Bueno caminar...

Caminar bueno Tres Creus no? Arribar els Catalans i agafar fins a Sant Quirze.

El trajecte entre les dues estacions que són uns cinc minuts.

Sí. Entre cinc i deu minuts, és molt poqueta estona. De Sabadell...

Sí, de baixar de l'autobús de Badia a l'estació de Rambla...

Ah! Sí, uns cinc minuts i després uns altres cinc minuts per arribar des de Rambla fins a Sant Quirze.

Sí,sí, això és cert.

El què passa és que els Catalans és encara més cars que els de l'altre... que RENFE o que l'autobús, malgrat tot és abonament (?).

Més o menys.

Una qüestió del tema RENFE que a mi m'ha empipat sempre moltíssim. RENFE organitza els seus horaris en funció de les festes locals de Barcelona, amb la qual cosa si tu treballes a Sabadell i habitualment utilitzes RENFE, has de pensar has de pensar si és o no festa a Barcelona perquè agafes el teu horari habitual i “Oh! Festa de la Mercè” i no tens la mateixa freqüència de trens amb la qual cosa aquell dia pots plantar-te a treballar una hora més tarda perquè no has pensat que és festa local a Barcelona, quan la majoria d'estacions estan dins del trajecte del Vallés no? Vull dir, realment Barcelona té tres estacions, i la majoria de gent es desplaça pues cap al Vallés no? i el horaris estan centralitzats i pensats per..

Clar perquè això de l'autobús, en principi bueno l'autobús Badia-Sabadell no deu tenir festa, vull dir que no... i el de Badia-Barcelona?

Tampoc.

Funciona amb regularitat?

Sí, amb horaris normals, bueno amb horaris de Badia. Si és festa a Barcelona l'horari de l'autobús no es veu modificat, però RENFE sí, i a més això és una constant no? I que tampoc és que sigui molts dies a l'any però aquell dia en concret que et toca, doncs et "toca molt la pera" no? És a dir, osti! "centralismo"...

Escolta, això anava a demanar-te abans, per tant no creus que el fet de no tenir carnet t'hagi suposat perdre gaire d'oportunitats de feina?

No. No perquè tu no pots condicionar la teva feina a una qüestió de transport. Jo crec que aquest luxe no ens el podem permetre. Aquesta és la meua batalla diària amb...A veure jo treballo amb gent que busca feina no? i aquest tema sé que és molt important per determinats col·lectius o persones que potser el problema no és aquest eh? sinó una falta de motivació...A veure diferent seria viure en un poble de Lleida. Però aquí que mínimament la xarxa de transport públic està bueno, més o menys organitzada, però sí que pots accedir a...bueno potser als polígons industrials no, no? però com que no ha estat el meu cas, t'ho pots organitzar. Les avantatges és la quantitat de temps que has d'invertir, però jo crec que no estem en disposició de rebutjar feines per aquesta qüestió quan t'ho pots organitzar i t'ho pots muntar no? No crec que aquest tema del transport hagi de condicionar l'acceptació d'una feina, des de el meu punt de vista eh? Entre altres coses perquè la feina també pot donar la possibilitat d'accedir a un carnet de conduir a nivell econòmic no? i en tot cas has de fer un sobreesforç als primers moments i després bueno, si és imprescindible el tema de tindre vehicle propi pues invertir en aquesta qüestió però jo crec que no pot passar el transport per davant de les possibilitats de feina, bueno això ho he tingut sempre molt clar! El que m'empipa molt és això no? el tema de quantes hores has d'invertir, i a mida que passen el anys el teu temps també és més car no? o sigui té més valor. Per a mi el temps en aquests moments és súper valuós amb la qual cosa és això, que en el tema del transport públic el que sí que crec que em suposa és malgastar un temps que bueno...que tampoc el pots aprofitar amb cap cosa útil!

I per tant creus que bueno...hauria d'haver més freqüències d'autobusos o trens o el que sigui per poder estalviar temps o...?

La freqüència no sempre és important no? Perquè clar, perquè un transport públic sigui rentable vol dir que jo per arribar a Sabadell haig de fer 15 parades. I el temps és aquí on es perd, no?

Sí, sí, ja t'entenc.

Amb la qual cosa a veure això és una realitat del transport públic. A veure, si visqués a Barcelona estic convençuda que no hagués...a veure...també depèn d'on visquis de Barcelona, però a Barcelona en tema del transport públic t'ofereix més possibilitats, i d'altra banda perquè el tema trànsit allà és horrorós, el tema aparcament està fatal, amb la qual cosa allà sí que és un gran avantatge moure's amb transport públic! Ara aquí el Vallés, les distàncies són unes altres. La gent de Barcelona anar d'un barri a un l'altre per ells és a prop no? O sigui, inclús el concepte distància és diferent per la gent de Barcelona que per la gent del Vallés. Nosaltres, Sabadell podríem dir que està lluny de Badia i a Barcelona aquesta distància és insignificant no per la gent? Que també crec que pues això el fet de viure i treballar en una zona en concret fa que el transport públic tingui més desavantatges que a Barcelona per exemple.

Jo no vaig a Barcelona amb cotxe, a no sé pues que hagi d'anar a sopar i que ja sàpigues que no tindràs com tornar, però si és per fer una gestió pues agafes l'autobús i el tren o et mous amb metro. Inclús molt millor perquè guanyes en estrès, però aquí, bueno, pues crec que per la distància que hi ha d'un lloc a l'altre, invertir aquest número d'hores pues a mi no em resulta!

I escolta, de tota manera si vens, ara ja no, si vens amb cotxe sola i amb el company clar, ara el company perd estona i ara tots dos perdeu diners perquè fa més viatges i gasta més benzina, però concretament deies, parlaves d'aquella visió com més romàntica no? us moveu, esmorzeu junts i sortiu junts de casa, això també ho perdràs una mica no?

Sí clar (Riures).Sí.

No, a veure, vull dir, perquè amb el trajecte amb cotxe junts parleu de...amb una continuïtat de la vida familiar o resoleu temes...

Pel matí difícil.

Ah, no sé!

Perquè no tenim gaire bon humor acabats de llevar. Però per exemple, l'espai aquest trajecte que fem alhora de plegar de la feina que...tots dos treballem amb feines prou similars, amb la qual cosa si caus amb la dinàmica de parlar de la feina, amb comptes d'una parella ets un equip.

Sí.

I el cotxe? Aquest trajecte que fem alhora de plegar, sobretot el què ens representa és dir "Bueno, parlem de feina en el cotxe i quan arribem a casa ja està".

Val.

I és com un context on es parla de feina, un planteja els problemes que s'ha trobat durant aquell dia, I quan arribes a casa ja està tot parlat de feina i parlem d'unes altres coses no? Això és una gran avantatge perquè bueno està com molt contextualitzat el lloc on parles, "la porqueria que va allà al cotxe", i arribes a casa i ja t'has tret tota la merda del dia i ho has pogut parlar pues en aquests deu minuts o un quart d'hora que pots trigar en arribar no? I això jo crec que és una sort perquè sinó t'ho has de fotre dins de casa no?

Ara diem haureu de buscar un espai nou no?

Ara haurem de buscar un espai nou, sí.(Riures). Haurem de posar un amb l'altre per veure...(Riures). No, però no és una tonteria, canviar...Tu pots tindre una conversa al cotxe, i el fet de canviar de context, és a dir, de sortir del cotxe per entrar dins de casa, es canvia de context, i per tant et facilita molt també canviar de conversa no? I en aquest sentit crec que és una avantatge molt i que molt important que tinguem aquest espai per...bueno, sobretot per això perquè les feines que fem són molt similars i cauríem en el perill de ser un equip i no una parella.

Jo em sembla que ja tots els temes que volia que sortissin més o menys ja han anat sortint, no sé si tu vols afegir alguna cosa que dius "Mira, em deixava...que pot ser potser interessant..." alguna altra cosa.

Jo abans et deia, abans de que comencéssim l'entrevista que tinc molta vergonya de no tindre carnet. Crec que hi ha una pressió social molt bèstia. Et fa sent..a veure et fan I tu et deixes també eh? perquè ja tinc una certa edat, perquè a més no ets tonta.

(Riures)

No, sí! T'ho dic perquè potser...si has estat capaç de treure't una carrera com que no pots treure't un carnet de conduir no? I et fan sentir una mica

responsable de dir "Però nena, que estàs fent de la teva vida sense carnet a l'edat que tens, no?"

(Riures)

"Com has sigut capaç..." I bueno, sí que comences a sentir tot un seguit de complexes, de dir "Pues és veritat" també m'hauria de posar, i després ja veurem si el faig servir o no el faig servir, i perquè el faig servir i perquè no, no? Però...pues això, hi ha una certa pressió social a què...bueno no s'entén...Si has sigut capaç de tirar tantes coses endavant a la teva vida perquè no el carnet que el té fins i tot el més ximplet no?

(Riures).

"I si tinguessis carnet...no?" Aquesta sensació de que el carnet et donarà una independència total i que ja no dependràs de ningú...Que sí que és cert, però que bueno, depèn d'algú (?) també té els seus avantatges perquè hi ha coses que... jo no aniré al cine sola.

Ja. Sí.

No aniré de compres a no sé quin centre comercial sinó és amb una amiga o amb la meva parella o amb la meva germana perquè bueno...per accedir a determinats llocs has d'anar acompanyada i també guanyo amb això no? Sé que no sóc independent però en determinades coses...però bueno...puc fer activitats molt acompanyades que ja m'està bé també...i sento molt aquesta pressió.

Si bueno, potser i... Escolta i una altra cosa que s'ha m'acut, el tema del transport col·lectiu, allò d'anar amb el transport públic que apart dels desavantatges de temps i això que abans havies esmentat...temes de percepció de seguretat, d'usar-ho segons quines hores, i això, de nit...

Cap problema.

Ni tampoc has percebut cap problema...

No. A més crec que sóc molt confiada perquè fins i tot en altres països no he tingut cap problema de moure'm amb transport públic o d'anar sola a determinats llocs a determinades hores. Amb això sóc molt refiada, no tinc una especial aprensiva a això. El tema de la seguretat no em preocupa....Inclús això que et deia no?, quan vas amb un cotxe vas com més insegura i quan vas en un autobús tens la seguretat d'anar més protegida de cara a algun possible accident no?

Sí.

I pel tema del qui pot anar o no anar a l'hora o de qui pot utilitzar-ho, no sóc excessivament aprensiva, però no el tema del transport sinó amb altres aspectes, no sóc molt aprensiva i no em molesta.

No sé, ja han sortit em sembla tots els temes.

Molt bé.

Doncs moltes gràcies, Montse.

Pues molt bé. De res.

ENTREVISTA 24. JUANI (E24:JB)

Antes de empezar, tú vives en Badia.

Sí.

Y, ¿cuántos años tienes?

22.

Vale. Dime...¿en tu casa con quien vives? Y las personas con las que vives, si alguien tiene carnet, si hay algún coche...

Con mis padres y tienen un coche y los dos tienen carnet de conducir.

Vale, sois tus padres y tu.

Sí.

Escucha, ¿y tu porque no tienes carnet?

Pues porque no me gusta y aún no me he decidido...Y ahora es cuando me he decidido a sacarme el carnet. Pero por obligación, por necesidad, no porque me guste a mi el carnet. Lo que pasa es que te hace falta para el trabajo, para todo. Porque te independiza mucho.

Ahora ya te has apuntado a una autoescuela.

Sí, ya llevo como un mes en la autoescuela.

Vale, y eso de no tener el carnet te ha supuesto alguna ventaja?

No, sólo inconvenientes.

Sólo inconvenientes.

Sí. Ventajas para nada, porque te quita de hacer muchas cosas: de ir a muchos sitios, de los horarios; depende de los horarios no puedes ir a ningún sitio porque no tienes coche, o...tardas más.

O sea, que de momento todo han sido inconvenientes y ahora te estás sacando el carnet.

Sí.

Más o menos, ¿qué tienes previsto? ¿Para Reyes?

Para Reyes no, que va... Muy pronto, muy pronto. Y más ahora que estoy trabajando de tarde y no puedo ir todos los días –porque voy por las tardes- y entonces no, todavía queda un poquito, un poquito bastante (risas)

¿Un poquito bastante? Bueno, vas haciendo.

Sí.

Porque teniendo el carnet, ¿qué supondrá que podrás utilizar el coche habitualmente o tendrás el carnet y lo podrás utilizar de vez en cuando?

No, si puedo pues intentaré comprarme un coche y... Para independizarme, o sea, para mí, para el trabajo, para mi uso.

Vale, tu intención es primero sacarte el carnet y el año 2002 empezar a pensar en comprar un coche.

Sí.

Y eso te puede suponer...bueno, ya me has dicho más independencia, y llegar al trabajo y otras cosas...

Sí. Primero eso, sobretodo para el trabajo, porque yo el trabajo lo tengo muy mal, muy mal. Y luego es eso, que tengas que ir donde tengas que ir... O sea, si tu quedas con quien sea –con las amigas- o tienes que ir a cualquier sitio ya...si no dependes de un autobús o de una amiga, que tenga coche o algo, que te venga a buscar no haces nada. Tienes que estar siempre...o sea, no puedes ser tu misma, porque tienes que estar siempre al tanto de un autobús o de los demás.

Y para el coche? Para compartir coche quiere decir comprarlo, o sea, pagarlo, mantenerlo...

Bueno, eso...eso son los pensamientos que tiene uno, luego como le salgan no sé, no sé.

Es que a lo mejor en el momento en el que yo tenga el carnet me ha podido tocar la lotería y me compro un coche nuevo. Es que no lo sé. (risas)

Bueno, sí, es verdad. Bueno, si juegas sí que puede ser que te toque la lotería.

Sí, de vez en cuando, de vez en cuando. No sé, uno de segunda mano. Por algo se empieza. Es que no tengo ni idea. Cuando llegue el momento...

Y ahora para salir a divertirse, para comprar, para lo que sea, ¿cómo lo haces?

Muy mal. Muy mal, pues cuando salimos por la noche, por ejemplo, vamos amigas y yo y depende si vamos con las que tienen coche, pues vienen a buscarnos o quedamos en un sitio en concreto y cogemos un taxi hasta allí o viene alguna amiga con el novio y te vienen a buscar... Pero normalmente, cogemos un taxi para ir y luego para volver, si no es que te encuentras con una amiga o lo que sea.

Porque de noche que soléis ir a Barberà o Sabadell.

Aquí, a la Zona Hermética. Y la mayoría de las veces cogemos taxi.

Y compartís el gasto entre varias o varios.

Si vamos dos y el taxi vale mil doscientas, pues seiscientas pesetas cada una. O tú pagas el de ida y yo pago el de vuelta. Siempre lo hacemos así.

Y de día, ¿para ir de compras o cosas así?

Pues si vamos dos que no tenemos carnet, pues intentamos ir en sitios donde a lo mejor se pueda ir en autobús como el Corte Inglés, a Sabadell... Que encontramos alguna que tiene carnet, pues al Continente... Depende también de lo que vayas a comprar no? Por ejemplo, el sábado fui a comprar una cosa y éramos dos, que no teníamos coche, pues al Corte Inglés, que era lo que nos venía más a mano. Era coger el autobús y te deja en la misma acera. Era lo más fácil.

Vale, más o menos intentas ir a comprar allá donde puedas llegar y siempre intentas buscar ir con alguien que tenga coche y así puedes aprovechar.

Sí, claro.

Me has dicho que trabajas y que trabajas de tarde.

Ahora estoy de tarde.

Porque, ¿tu horario es cambiante?

Sí, cada cinco meses hago cuatro meses de mañana y uno de tarde.

Perdona, ¿cómo lo has dicho?

Cuatro de mañana y uno de tarde.

Vale.

O sea, cambio cada cinco meses.

¿Hace mucho que trabajas?

Pues ahora en enero hará tres años que trabajo allí.

Y eso quiere decir que, -bueno en nuestro mundo no se puede decir- pero que más o menos estás como fija o...

No, para nada.

¿Para nada?

Para nada, no. A ver, es una empresa que no suelen echar a la gente. O sea, quien trabaja...no te regalan nada, pero que no es una empresa que a lo mejor hacen contratos de seis meses y te echan y...no. Te van renovando, te van renovando, pero hay gente que a lo mejor lleva seis años y todavía no es fija. A los seis, siete años nos van haciendo fijos, pero seguro no.

Y tu, de todas maneras, ¿te encuentras bien en el trabajo y te gustaría alargarlo tanto como puedas o te lo tomas pasajero y a ver si encuentro un trabajo mejor?

Ahí está! Como tienes una cosa segura tampoco te mueves a buscar otra. Mal no estoy, pero bien, bien tampoco.

Y, ¿dónde es el trabajo?

Pues es en la carretera de Sabadell-Mollet, donde está el río, pues pasado el río, allí en una fábrica que tiene una chimenea muy grande.

No es en el polígono de Santiga.

No.

Es antes de llegar.

Es para allá. No es en el polígono, es en la misma carretera donde está Can Roquetas, pero mucho más hacia aquí.

Hacia aquí, es hacia Sabadell, Barberà...

Sí, a la carretera, sí.

O sea, antes de llegar a la...

Es que no sé como explicarlo. Está...es que no se explicarlo.

Tú coges la carretera de Sabadell a Mollet, bajas al río, después subes...

Sí, cuando empiezan las curvas pasas el río y la primera fábrica a mano derecha. Es lo que le llaman la Timba; es el descampado aquel que baja y que puedes ir caminando, pues allí, al lado.

¿De qué es esa empresa?

Textil, o sea hacemos pantalones. Bueno, los pantalones nos los traen hechos -

Trabajamos para la Levi's- allí se lavan, se secan, se planchan, se cosen y ya está.

Porque tu, ¿qué estudios tienes?

EGB y luego estuve haciendo...¿Qué hice? Tercero de ESO y ya está ya salí del colegio.

Sí, tu eres joven y eres de la ESO.

Sí tuve que pelear, porque cuando yo empecé tuve la opción de hacer FP, BUP o tercero de ESO y cogí tercero de ESO.

A clar, porque hiciste hasta octavo. Claro.

Cuando yo lo hice era cuando empezaba, que no era obligatorio.

Sí, sí, sí que empezaba.

Y en el mismo curso me salí del colegio ya.

Y, ¿el trabajo como lo encontraste? A través de un anuncio o de algún compañero que trabajaba allí, o...

Sí, una vecina empezó a trabajar allí por una empresa temporal y sabía que yo estaba sin trabajar, y un día me llamó que fuera al Adecco, que me apuntará y luego de la fábrica me reclamaban a mí. Como ya estaba apuntada...

A vale, tú te apuntaste al Adecco, que es la empresa...

La empresa temporal de Barberà. Y entonces de la fábrica me reclamaron y empecé por temporal, luego me pasaron...Y claro, porque cuando empiezan las vacaciones de Semana Santa y para no pagarte ni de un lado ni del otro, te van

echando y te van cogiendo... Empecé por temporal y seguí por la empresa, otra vez por temporal y luego ya me van haciendo contratos de seis meses, de tres meses... más o menos son los que voy firmando. Y me van haciendo prorrogas. **Y a ti el trabajo ya te iba bien o buscabas en concreto trabajar en el sector textil o...**

No, lo que saliera, me daba igual.

Vale, a ver, y ahora, claro, tienes dos horarios y ahora estás en el turno de tarde. Y eso debe ser de dos a diez de la tarde.

Sí.

¿Y cómo vas, cómo llegas? ¿Por qué estás al lado de una carretera, no?

Sí, hay compañeras de aquí, de Badia, que...-bueno, ahora hemos tenido la mala pata que la han operado de la pierna- y entonces pues me iba con ella. Nosotros trabajamos en equipos de cuatro mujeres y estaba en mi equipo, y entonces me iba bien porque me iba y me venía con ella. O sea, me iba estupendo. Y ahora, eso, pues cojo el autobús hasta Barberà, y en Barberà me recoge otra compañera que vive allí. Y luego para volver, pues si viene el novio de la otra chica pues con la otra, o... Eso ya se ve cada día, depende.

¿Depende? ¿Nunca te has quedado colgada?

No, gracias a Dios no. Siempre hay alguna, somos muchas trabajadoras. Cuando estás en el turno de tarde es más difícil, pero siempre hay alguna que va a Barberà, o...

¿Muchas cuántas son?

Uy, no sé...

Más o menos. ¿Más de treinta?

Sí, y cuarenta también. En plantilla de mujeres seremos unas cuarenta o así. Somos ciento y pico trabajadores.

Y mayoritariamente, ¿sabes si viven en la zona? Son de Badia, Barberà, Sabadell...

Sí, y de Cerdanyola...Sí que alguna, aunque vaya para Sabadell, siempre se puede subir. Pero lo malo es el trozo ese de la carretera, porque está muy mal, al menos que te suba hasta arriba, hasta la carretera Barcelona y luego ya tú coges el autobús...

O sea, el problema es el trozo que está entre la empresa y Sabadell.

Puedes subir andando, por lo que te decía, la Timba, pero a las cinco de la mañana bajarla andando... yo no. Y por la carretera está muy mal, porque no hay trozo de arcén ni nada para...

La Timba, ¿va a parar a Barberà o va a parar a Sabadell?

A...¿eso son los Termes?

(madre) Cuando estás en el puente cerca de Sol i Padrís, pues al lado. Hay los Termes, luego viene el puente y Sol i Padrís, pues antes de Sol i Pedrís.

Pues a los Termes.

Molt bé. Por lo tanto, no es... es que estaba pensando porque más a bajo sí que hay...pero, claro hay una calle que baja desde Barberà hasta...

Lo de los muertos, lo de los muertos. La carretera esa es muy peligrosa, muy peligrosa. Me parece que es la zona esa de Can Roqueta.

Sí, sí, y ¿hay alguien que suba o vaya andando?

Hay gente.

¿De tus compañeros o compañeras?

Hay mucha gente que venía andando y los ha pillao un coche.

Pero bueno, yo digo subir por la Timba. Hay gente, lo que pasa es que, claro, no todos tenemos los mismos horarios.

No, ya, ya, ya.

¿Entiendes? Luego depende. Si coincides con la que desto, sí, pero... Yo todavía ni he subido ni bajado andando. Llevo tres años y todavía no...

No, te lo preguntaba por saber si había gente que...

Sí, sí que hay gente que baja andando.

Y sabes si bajan habitualmente o sólo algún día...

No, no, todos los días. Son gente que no tienen vehículo. Hay muchos ecuatorianos trabajando en mi empresa, y claro, esa gente que viene de allí la mayoría no tienen vehículo ni nada, y suben y bajan andando, a no ser que coincidan con algunos compañeros o alguna compañera también. Pero bueno, que la mayoría van andando.

Y con tus compañeras siempre os cambian el turno a las cuatro a la vez o...

Sí.

Vale, o sea que eso no es un problema de si el turno es de mañana o de tarde, porque siempre vas con las mismas compañeras. Es si la compañera está de baja o si tiene algún problema que después...

Sí. A ver, yo ahora estoy... Es que empecé sustituyéndola a ella, cuando estaba de baja, porque somos equipos y yo estaba en otro equipo. Y ahora con la que estaba, ella volvió, y con la que estaba ahora está de baja y estoy sustituyendo a la otra. Y ahora ya no sé a quien sustituyo porque como no está ninguna de las dos. Pero bueno, sí.

¿Y cuándo ibas en coche, si hacías turno de mañana, que hacías? ¿De seis a dos?

De seis a dos. Bueno, voy a producción y puedo acabar a las dos, a las tres, a las cuatro... Hago dos mil pantalones.

A vale.

Cuando acabe los dos mil pantalones me voy a casa. O sea, que pliego a las doce, a la una, a la hora que sea.

O sea que depende del día...

Depende de lo que tardamos nosotros o depende de la faena que te den, también.

Pero normalmente, ¿qué estás ocho horas?

Un promedio de ocho horas y media. A las dos y media, dos menos cuarto...Un día que tengamos muy bueno a las dos...una y media...

O sea, como es en equipo te permite salir siempre con tu compañera.

Sí, claro salimos juntas.

Porque o acabáis las cuatro o no acaba ninguna.

Sí, ahí está. La faena de los dos mil pantalones es de las cuatro. Hasta que no está todo recogido, barrido y todo no se va ninguna.

¿Cuánto rato estáis para llegar en coche? Un poco el horario concreto que haces desde que sales de tu casa, te recoge tu compañera y llegas a la fábrica.

O sea, a lo mejor pues quedamos a las seis menos veinticinco o así y en siete u ocho minutos llegamos. No hay más.

Y a la vuelta pues lo mismo.

Sí, sí.

Y ¿a las dos y media también tardas tan poco?

No, tardo más porque en vez de subir por Sabadell tiramos por Barberà, cogemos el...ahora no me sale. Mama, ¿cómo se llama?

Calle Can Llobeteres.

Sí.

Y subimos por allí que hay menos tráfico y tiramos por allí. Pero tardamos más. Al mediodía sí que se tarda más.

Vale, ¿pero no debe ser más de media hora o así, no?

A no ser que haya un accidente o así, no.

Y ahora, ¿qué vas en autobús?

Pues ahora sí. A lo mejor cuando me llevaban en coche me iba de aquí a la una y media, ahora me voy a coger el autobús de la una y diez. Llego a allí en Barberà –donde está la carretera donde está la gasolinera- y cruzo y me espero, allí enfrente, a la compañera. Y eso, siempre llego antes. O sea, cojo el autobús a la una y diez, llego a y veinte y la espero hasta y media que quedamos y luego nos vamos al trabajo.

¿Y luego sales a las diez? O depende de...

No, no, cuando hacemos de tarde, hacemos ocho horas. No se hacen los dos mil pantalones.

Vale, no va por producción.

No, lo que tú hagas. O sea si tú haces mil quinientos, mil seiscientos... siempre intentas de hacer más, no, pero es lo que tú hagas de producción. Y a las diez en punto se cierra.

Y, ¿cómo te lo haces? ¿Te acompañan hasta Badia o te deja en Barberà?

Pues estos días hemos venido con una compañera que el novio la viene a buscar y como viven en Ripollet o van a casa de su padre que vive en Cerdanyola, pues me bajaban.

O alguna noche que he quedado con las amigas para tomar algo, pues ya me vienen a recoger allí y ya está.

Está bien y así empalmar...

Sí. (risas)

O sea que te lo combinas como puedes. Escucha, y ¿antes habías trabajado en algún otro lugar?

Sí, he estado trabajando en Barcelona de frutera, en una fábrica del polígono de Can Salvatella...

Can Salvatella está...

Aquí, al lado de Barberà.

Vale, sí.

Luego también he estado trabajando aquí también al lado de Sant Quirze. Y lo mismo, cuando trabajaba en Barcelona, pues iba en autobús y el metro.

El autobús, ¿cuál? ¿El autobús que va de Badia hacia a Barcelona?

Sí, me bajaba a Sant Andrés y iba en metro.

¿En qué zona trabajabas de Barcelona?

Pues yo trabajaba en una frutería, y tienen varias tiendas. He trabajado en el Clot, en Sagrada Familia, en Fabra i Puig y varias tiendas que habían allí. Más o menos por la zona esa. Y eso, en autobús y metro.

Y, ¿qué hacías horario de tienda?

Sí, o sea, empezaba a lo mejor a las seis y media o siete de la mañana, montaba la parada porque estaba cerrada y luego la abría hasta las dos. Luego me venía corriendo, ahí si que corría yo como una loca, porque a las cinco tenía que estar otra vez...

O sea que venías a comer a casa!

Sí, cuando trabajaba en Sagrada Familia lo tenía muy mal, porque intentaba que no se me perdiera...o sea, intentaba coger el autobús para que no... Porque si se te pierde uno, ya... Y quedarte allá a comer un bocadillo en un bar todos los días, pues tampoco te recompensa.

Y además es que eran muchas horas, no?

Son tres horas que a una persona sola se le hacen muy largas. Venía, comía y nada, porque no me daba tiempo de nada y otra vez pa irme.

¿Qué tardaba el bús de venir de Barcelona a Badia?

Media hora.

¿Media hora? Porque la parada del autobús...-bueno ahora ya veo que la tienes más cerca porque me has comentado que estáis de obras- pero, normalmente la parada del autobús te cae cerca o tienes que andar...

Hay que subir...justamente donde le ha dejado a usted el autobús, hay una cuestecilla y unas escaleras. Tienes que subir donde está el ambulatorio.

Vale, es más que nada un poco de subida. Pero muy lejos que es, ¿cinco o diez minutos?

Cinco minutos, cinco minutos.

Tampoco no es lejos. O sea, media hora y después cogías el metro depende a donde ibas. Pero en Barcelona podías llegar tranquilamente y no tenías que... ¿Por qué a las seis de la mañana ya funcionaba el autobús?

Empiezan, no se si empiezan a las cuatro y media o las cinco o así.

O sea que...

Yo a las cinco ya cogía el autobús, porque depende de que día... Si hemos tenido que reponer más género y hemos tenido que empezar antes a trabajar...a las cinco ya cogía el autobús y luego el metro.

Y te permitía venir hasta casa y comer...porque, ¿hay frecuencia?

Sí, pero corriendo. En los túneles de los metros corriendo para intentar coger el autobús para que no se te perdiera. Porque entonces ya...si se te pierde el autobús ya vas descontrolada.

¿Cuántos autobuses había?

Pues al medio día no sé si pasaban cada veinte minutos o media hora. Yo se que salía de la tienda a las dos, o sea cuando cerraban persianas ya estaba para irme...

En la boca del metro.

Sí, y el metro tardaba muy poco. Y sé que lo cogía a las dos y media. Y luego aquí lo cogía a las cuatro y media otra vez para irme para allí y empezar a las cinco. Y sí, sí me daba tiempo.

Te daba tiempo en media hora.

Sí, sí me daba tiempo.

Porque antes me has dicho que estabas media hora pero, ¿media hora de autobús para llegar a Barcelona o media hora tu para llegar a la tienda?

Depende de que tienda fuera. Sí iba hacia San Andrés el de las cuatro y media me daba tiempo y si no me parece que cogía el de las cuatro y diez. Es que eso ya hace tiempo y...

No, ya, ya...

El de las cuatro y diez me parece y entonces llegaba a las cinco menos diez, más o menos.

Sí, bueno, dependía, pero estabas entre media hora y cincuenta minutos, depende la tienda.

Sí.

Y te permitía eso, llegar, comer, y...

Y irme.

Nada de siestas ni...

Correr mucho para coger el autobús.

(madre) Eso se le permite a ella, si me toca a mí no me da tiempo de nada y me como un bocadillo en el metro. Si tienes que llegar, hacerte la comida y ponerte a la mesa...

No te da tiempo.

Ella comía, pero si me tocara a mí, adelgazaría y me iría bien.

Eso va bien si encuentras la comida hecha.

Claro, yo llegaba y tenía la comida ya hecha.

Porque aquí hay dos opciones que alguien te la haga o tú dejarla preparada la noche anterior.

Sí.

Bueno, por la noche tampoco tenías problemas porque también hay autobuses.

Sí, a la hora que plegaba sí.

¿Cuánto tiempo estuviste en este trabajo de las fruterías?

No me acuerdo. Sé que estuve un año y plegué y no volví hasta...me parece otro año.

Y después me has dicho que también trabajaste en Barberà.

Sí, cuando plegué de la frutería estuve trabajando en el polígono de Can Salvatella. También de manipuladora. Eran fotos de los grupos de cantantes y todo esto y lo metíamos en sobres y tal, y lo mismo. Allí estábamos una aquí y otra en Polinyà.

De fábricas, empresas o naves.

Sí, sí, sí. O sea, la misma empresa tenían una nave en Barberà y otra en Polinyà, y yo estaba en la de Polinyà. Y también dio la casualidad que con la misma que iba ahora también trabajábamos juntas.

Es la amiga, o compañera de niñez o de adolescencia de Badia. Porque claro, eres joven...

Y también iba con ella a trabajar.

Y, ¿qué ibas en coche?

Sí.

Ella siempre ha tenido carnet y coche.

Sí, bueno se lo sacó con dieciocho años. Desde que yo la conozco en los trabajos, sí. Sí, tiene coche.

Y que hacías horarios de mañanas o, ¿cómo funcionaba?

Allí hacíamos horario de doce horas (de seis de la mañana a seis de la tarde) y yo tenía el turno de la noche (de seis de la tarde a seis de la mañana).

Cuando me has dicho que era por la mañana te iba a preguntar si te dejaban una hora para comer, pero ahora ya... cuando haces de seis de la tarde a las seis de la mañana te dejaban una hora para cenar, o...

Sí, lo que pasa es que la hacíamos de media hora, porque como la noche se hacía más pesada... De día parábamos de dos a tres para comer, pero por la noche parábamos varias veces y luego la hora de la comida se repartía en

media hora y media hora. Así no se hacía tan... Una hora se hacía muy larga, porque para comer sí, pero para cenar no, y lo repartíamos.

Allí siempre fuiste en coche, ¿nunca se puso mala?

Sí, sí, pero bueno, que es eso que si no hay una hay otra. Eramos también bastantes mujeres y si no quedabas con la compañera, quedabas con otra.

Vale, siempre había alguien de Barberà o...

Alguna vez fui en taxi o me llevaba mi madre, la madre o el padre de alguna otra compañera...

¿Cuánto tiempo estuviste, más o menos en Barberà?

Un año y pico.

Un año y pico también.

Sí, porque luego es una fábrica que te hacen contratos de seis meses y ya no te hacen más. Lo que pasa que a lo mejor te hacen esos seis meses... trabajabas una semana y te paraban. Trabajabas dos semanas y te paraban otras dos. Cobrabas el paro o cobrabas lo que fuera y... tardé tiempo para hacer esos seis meses. Un año y pico porque trabajé primero en una fábrica y luego en otra. Te iban pasando de una fábrica a la otra.

Vale, tu primero estuviste en Barberà.

En Polinyà y luego cuando se me acabo lo de Polinyà me fui a Barberà.

Y claro, en Barberà todavía, pero en Polinyà ya es más...

No, pero en Barberà tampoco porque es en el polígono, o sea que tampoco...Yo no sé si antes había autobuses. Y para allí, para Polinyà, tampoco.

Y si cogías taxi que era aquello el último recurso de...

Sí.

Y entonces, supongo que ibas con varias compañeras, no? ¿Te salía a cuenta?

A lo mejor pagábamos trescientas pesetas cada una, o sea que... Si vamos a la fábrica en taxi, las tres o cuatro compañeras que no tenemos coche, no te vale la pena coger el autobús, porque si el autobús pagas ciento cincuenta y pico o ciento sesenta, no sé... y el taxi son doscientas o trescientas pesetas...no te vale la pena irte hasta Sabadell y luego bajarte y luego bajar todo aquel camino andando. Es mejor coger el taxi entre tres o cuatro y más o menos...

Pero el taxi no llega a ser una opción habitual de nadie para ir al trabajo, no?

No, hombre. Si lo tienes que coger sola no. No, para eso no te sale a cuenta ir a trabajar.

Si coges uno para ir y otro para volver te estás dejando cada día mil doscientas o mil cien pelas. Y ya no te vale la pena que vayas a trabajar.

Y luego me has comentado otro trabajo cerca de Sant Quirze.

Sí, eran unos catálogos de la Venca, pero aquello era porque trabajaban en un taller- aquí donde está la estación de Barberà- y esa señora trabajaba para una fábrica y entonces le hacía falta unas cuantas y fuimos allí a trabajar. Pero también había un chico de aquí, de Badia i nos llevaba.

Porque tu, ¿cuándo escoges los trabajos ya los escoges sabiendo cómo llegarás, o primero lo coges y después buscas como llegar?

Sí, a ver, primero pregunto, si no tengo ninguna opción de cómo llegar ni nada, pues...

Porque en todas las faenas que me has comentado siempre vas con la compañera, amiga o conocidos y te solucionan las maneras de llegar.

Empiezas a trabajar y una vez llegas allí, ves la situación... Normalmente, cómo todo son fábricas por aquí, pues siempre hay algún conocido... O si trabajas con alguna persona, ya haces amistad o hablas con ella y sabes que vive en Barberà y que te lleva, o... Vas a trabajar el primer día y, depende de donde sea el trabajo me lleva mi madre, y luego y te buscas la vida.

¿Tus padres se han quejado mucho porque te han tenido que acompañar a menudo? O sólo es de vez en cuando este recurso de: mama...!

Me han tenido que llevar a varias. Si puedo evitarlo, se lo evito, pero me han tenido que llevar varias veces. Y si no queda opción, pues...

Y a veces has tenido que llamarles a la salida del trabajo y...

Sí, si no he tenido opción, sí. Es aquello de último recurso que no has llevado dinero... Y claro, te quedas tu sola y no te vas a coger un taxi, o... Y, ¿dónde estás? Estás por aquí? Pues, ¿puedes pasar a buscarme? Sí, muchas veces.

¿Muchas veces?

Para los trabajos sí.

¿Para salir de noche no?

Si es de noche, y algo pasa, ya me buscaré la vida.

Ya me has comentado estos cuatro trabajos de cuatro empresas distintas al largo de tu vida laboral. Te da la sensación que los trabajos han ido a mejor y estás más a gusto, o es un trabajo...

Sí. Estoy trabajando, me gano mi dinero y ya está. Pero no... Ni que esté más a gusto o más a disgusto.

No, pero me refiero a si antes iba a no se donde, que estaba muchas horas para llegar y ahora lo tengo más cerca de casa, o me pagan mejor, o me gusta más...

Bueno, por ejemplo, cuando trabajaba en Barcelona ganaba muchísimo menos dinero y me gastaba muchísimo más dinero, o sea...

Te gastabas mucho más en transporte.

En transporte, sí, no me rentaba. O sea, yo trabajaba prácticamente para nada.

Vale, o sea, en este sentido has mejorado.

Sí, yo cada día... Una vez lo contamos el dinero que yo me gastaba, pero ahora no me acuerdo. Pero ahora con esta compañera le doy quinientas pesetas cada semana y no es lo mismo quinientas peseta, que no te suponen nada... O mil, depende con quien te vayas. O nada. Tengo una compañera que vive aquí y no me gastaba nada porque no le doy nada, porque no me lo coge.

Vale, porque ella dice que va igualmente contigo o sin ti.

Sí, depende con quien te vayas.

Vale, con tu compañera no, pero a Sant Quirze igual si que pagabas alguna parte o compartíais gastos.

No.

No, ¿tampoco?

No, porque era un chico que era de Badia que también iba a trabajar y no le suponía... Es lo que decíamos: yo tengo que ir a trabajar y me es igual ir solo que... ir con el coche vacío que con el coche lleno. Y no, no le pagábamos nada.

Y cuando tengas carnet y tengas coche, te has planteado si crees que sería lo mejor que te turnaras con tu compañera cada semana un coche, o continuar yendo de gorra con tu compañera... (risas)

No, no. Si tengo mi coche pues no. Que ya te digo, no se si me lo sacaré.

Pero, ¿cómo no te lo vas a sacar?

No sé yo... Porque no... Que ahora ya estoy puesta y... Yo ya lo dije: una vez suelte el dinero, sí. Pero igual si continuamos estando juntas, pues sí, puede ser que esta semana lleves tu el coche o me lo llevo yo... Sí, será así, más o menos, supongo, si todavía estoy trabajando allí.

Tu eso de la integración tarifaria te suena?

Para nada.

Tu cuando subes al autobús, ¿compras el billete sencillo?

Sí. A lo mejor cuando mi madre va y compra los bonos, me compra a mí un bono o algo...pero normalmente cojo billete. Y sino, ella aquí bajo compra los bonos. Tampoco no es que lo utilice mucho el autobús. Ahora quizás un poquillo más, pero...

Ahora para coger el autobús para ir a Barberà, ¿cómo lo haces?

Ahora mismo tengo un bono y me sale más económico.

¿Es el bono ese de una zona que cuesta ochocientos ochenta?

Sí, ochocientos y algo vale.

Y, ¿dónde trabajas ahora hacen turno de noche también?

Sí. Yo hacía el turno de noche, lo que pasa que habían mujeres que se quejaron, porque... Entraron unas trabajadoras que las hicieron fijas con esa condición. Y entonces, yo luego entré y hacía turnos de noche. Y hubo un grupo de chicas jóvenes que entraron y las hicieron fijas con la condición de que hacían noche. Empezaron a quejarse, hablaron con el jefe y ya se retiró, pero sí que hay turno de noche. Es que en mi fábrica hay de seis a dos, de dos a diez, de ocho a cinco y...

¿Esto es partido, no?

Sí, paran una hora para comer. Y de ocho de la mañana a ocho de la tarde. Por ejemplo, ese horario lo hacen los hombres. Las doce horas las hacen los hombres en lavandería. Luego de seis a dos y de dos a diez las mujeres. Y luego hay mujeres que sólo hacen ocho horas, están fijas y tienen hijos que tienen que llevar al colegio, todo el rollo ese pues hacen de ocho a cinco.

Deu n'hi do, no?

Sí, sí. (risas)

Escucha, los trabajos que me has dicho en algún momento, ¿te han pedido el carnet de conducir?

No.

Y algún trabajo que no has podido llegar o que no hayas podido coger por el tema del coche?

No.

¿No te has encontrado nunca? Porque cuando te apuntaste en la ETT...

En la Adecco. Es que yo siempre he tenido la suerte de soltar un trabajo y encontrar otro. Entonces me apunté a Adecco, pero porque cogían la gente de la fábrica a través de la empresa temporal y me reclamaban, pero me apunté sólo por eso porque ya tenía el trabajo seguro. Pero no porque estuviera apuntada ni estuviera buscando trabajo...

En ningún momento te dijeron que si no tenías coche no podías... Porque para llegar hasta Polinyà...

No, pues no, no me lo han preguntado. Cuando empecé en Polinyà también era una vecina que trabajaba allí y hace mucho tiempo fui y eché la solicitud. Luego me enteré que hacía falta gente y aquello que te vas apuntar y... entonces me llamaron. Pero por empresa temporal sólo he trabajado en esta empresa donde estoy ahora.

Vale. Pero siempre has contado con amigos y vecinos y vecinas...

¿Para encontrar el trabajo?

Sí, y para poder moverte y poder llegar. O sea, has estado no sé si de suerte, pero que hay gente que sí que tiene problemas con el tema del transporte y que...

No, si tuviera que depender de que mi madre me tuviera que venir a buscar todos los días ya no...

Te hubiera echado de casa...

(risas) Por lo menos. No, no lo hubiera cogido. Mi madre trabaja y hace todo lo de la casa y siempre va para arriba y pa bajo. Ella también tiene su horario de trabajo que tampoco no puede coincidir... No lo hubiera cogido ese trabajo. Estaría en otro sitio, a lo mejor más cerca o en una fábrica de aquí de Barberà... Y ahora, pues la comodidad de cómo te van renovando, pues... Pero no, no me gustaría estar allí muchos años.

¿No te vas a estar mucho tiempo más?

No.

¿Y qué te gustaría?

Hombre, si es un trabajo que te agrada sí, porque tú puedes trabajar en una cosa que te gusta, pero una cosa que estás con tendinitis en las manos, tendinitis en las muñecas, tendinitis en el pie... Es que ya no sé donde no tengo tendinitis. Tengo tendinitis en todos los sitios. Claro, intento buscar mejoría para mí, un trabajo que no tengas que trabajar mucho... Yo siempre he pensado en un trabajo de ocho horas en una fábrica e ir haciendo y cuando llegan las dos me voy. Pero nosotros siempre estamos trabajando con los nervios, con la lengua a fuera... Es que...es un sin vivir. Porque es una producción constante y pim, pam, pim, pam y como te descuides un poquito, pues ya la has "cagau" porque ya te bajan la faena o te dan una faena más mala. Es un pez que se muerde la cola.

Y a parte de las condiciones de trabajo, ¿te has planteado si cuando te vayas a vivir fuera de casa de tus padres, te gustaría quedarte en Badia porque eres de aquí y conoces el entorno o prefieres un lugar que esté más cerca del sitio de trabajo?

No se sabe porque a lo mejor me puedo enamorar de un chico que viva por aquí... Badia a mí me gusta, lo que pasa es que a lo mejor me enamoro de uno que vive en Honolulu y me voy a Honolulu.

Estaría bien. (risas)

No lo sé, no lo sé. Me gusta Badia para vivir. Pero a lo mejor si tuviera que comprarme un piso en Barberà, en Sabadell pues vale, no sé, no sé, depende. Depende del momento. A lo mejor esa persona a la que conozca pues tiene un piso o no le gusta Badia y si no se amolda uno al otro, malament. Pero a mí me gusta. Encuentro que es un sitio que lo tienes todo así a mano y que no... Llevo muchos años viviendo aquí en Badia, o sea que es a lo que te acostumbras.

No, yo te lo preguntaba por temas de transporte. Si viviera no sé donde estaría más cerca de... y tendría más abanico de...

No me lo he planteado nunca. Mi madre dice que me quede cerca de donde viva ella, pero... No me lo he planteado nunca.

Vale, de momento estás bien aquí y vas moviéndote bien. Escucha, tu que has hecho horarios de madrugadas y de tardes, cuando has utilizado los transportes públicos nunca has tenido problemas, sustos... Me refiero a temas de seguridad.

Sí, cuando iba a Barcelona. Era un día que iba más pronto, porque se incorporaba una chica nueva. Esto me paso una mañana que iba...era invierno y hacía mucho frío y me acuerdo que llevaba una bufanda que le llaman braga y...me abrigaba y iba xino-xano porque cuando te deja el metro en Sagrada Familia tenía que subir una cuesta para arriba y decía: si me lo pienso no la subo. Y con el frío que tengo... Y bueno, subiendo para arriba me crucé con el típico que iba con una gabardina y pam! Mira, sorpresa. Llegué a la tienda y suerte que estaban los compañeros, los camioneros, porque como ellos iban antes... Y nada llegué nerviosa y me los encontré. Me abrieron ellos la tienda y se fueron a buscarlo, pero no. Por simplemente asustarlo, no? Y por cosas así. **Y a parte de ese hecho puntual, por el camino hacia la parada del autobús de Badia, no has tenido nunca ningún susto? Lo digo porque son horas muy tempranas.**

No.

Ibas tranquila.

Un poquito peor cuando tienes que ir allí a Barberà a coger el tren, porque están las torres y, quieras que no, está más oscuro. Pero nunca me ha pasado nada, a parte de eso no.

Porque, ¿el tren lo coges a menudo?

No.

Te cae un poco lejos.

Sí, pues habrán veinte minutos...

Un poco lejos. Y los autobuses y eso, ¿tú encuentras que tendrían que mejorar, haber más, haber menos...

A ver, durante el día no están mal, porque a primera hora pasan cada media hora, luego a las siete o a las ocho de la mañana pasan cada veinte minutos y se están todo el día así. Entonces, hay una diferencia de veinte minutos, pero o coges uno o coges el otro. Y mediante va llegando la noche se van alargando cada media hora. O sea, que tampoco es grande la diferencia. No sé, es que tampoco no lo utilizo mucho.

Sí, bueno, ya lo has comentado.

Nosotras somos un grupo de amigas y dentro de ese grupo, pues los novios, claro, no son de los mismos sitios. Entonces un novio es de aquí, el otro de allá y si a lo mejor voy con una que tiene el novio en Campoamor, pues vienen a buscarme. O si voy con una amiga, que es de aquí de Badia, y vamos a ver unas amigas a Sabadell, pues vamos en autobús, pero que no suelo utilizarlo mucho.

Escucha, por lo que veo ¿el tema de los novios va muy bien para que te acompañen en coche, no?

(risas) Sí, sí, sí, claro, por supuesto.

Porque normalmente los chicos tienen más coches o más carnets...

Normalmente se suelen sacar el carnet antes que las mujeres.

Vale, y por lo tanto, os va la mar de bien. En tu caso son los novios de tus amigas.

Sí, ahora mismo sí, sí.

Y tus compañeras, a parte de esa con la que vas a trabajar, ¿tienen carnet?

Es que nos lo estamos sacando ahora, más o menos, todas. Hay una que llevará con el carnet, pues un año y poco. Está fue la primera del grupo en sacarse el carnet. Luego dos se lo sacaron, pues hace dos meses, porque

tienen el coche nuevo ahora. Y luego, otras tres que quedamos estamos apuntadas en la autoescuela. O sea, que a raíz de un año para aquí estamos todas intentando de... que empezamos la autoescuela y a ver si nos lo sacamos.

Y tienen carnet y coche o sólo...

Sí, tienen carnet y coche.

Eso quiere decir que se lo han comprado y todo esto.

La primera que se lo sacó se compró un coche de segunda mano y las otras tienen coche nuevo. Que depende de que coche te compres no vale la pena comprarte uno de segunda mano. Porque depende de que manos lo hayan tocado... es eso, que no vale la pena. Va bien, no, para un novato va bien, pero...

Lo comparas como un melón, un coche de segunda mano? Hasta que no lo abres no sabes como te sale.

(risas)

A ver, yo me parece que ya te he preguntado todo lo que quería saber.

Pero, ¿qué crees que podrás hacer si tienes el coche?

Uy, pues ahora como no tengo coche, pues sí... Una muchacha de Sabadell que no tiene coche y muchas veces no podemos quedar por horarios, pues si nos llamamos a las ocho, pues no vas a coger un autobús. A ver, yo normalmente no tengo horarios para llegar a casa, pero una ya se lo pone – diez y media, once- depende del día, no? Pues así entre semana ya no nos vemos porque si tú coges el autobús, que si yo voy... Ella vive en Torre-romeu y hay que coger el autobús hasta el centro y luego el cuatro hasta allí. Y pues eso, si ahora me apetece y son las ocho de la noche, pues en diez minutos o un cuarto de hora me pongo allí. Y si a las diez y media me quiero ir no me tengo que ir a las nueve y media porque tengo una hora o tres cuartos para coger una autobús. Y eso y muchas cosas. Si quiero irme a pasar el rato al Continente me cojo mi coche y me voy. O si me madre me manda a comprar algo, pues yo cojo mi coche y me voy. Y llega un sábado por la noche y no tienes que estar dependiendo de nadie, porque lo peor es volver; depende de la hora que vuelvas te encuentras con... allí en la Zona Hermética, donde ponen el mercadillo, hay una parada de taxi y cuando te toca te toca y a lo mejor tú sales a las cinco de la mañana pero llegas a tu casa a las seis y media de la mañana, porque delante de ti hay seis o siete personas esperando. Normalmente siempre te trae alguien, pero depende del día, de donde vayas...

Y si tienes coche, ¿crees que podrás emanciparte de tu compañera y buscar trabajos que te gusten más, aunque sean en Caldes o el Papiol?

Claro, lo tienes mucho más fácil.

¿Tú crees que te posibilitará el hecho de poder escoger un poco más y ser más selectiva?

Sí, porque a lo mejor hay un trabajo que está muy bien, pero está en el quinto pino y es eso. Yo no puedo ir allí porque no tengo vehículo y no puedo acceder a eso. Y además, las amigas que se han sacado el carnet yo veo que les ha cambiado mucho la vida.

¿En que sentido?

En la manera de independizarte y que no dependes de nadie. A lo mejor tú vas a un sitio y en vez de irte dos horas más tarde te quieres ir una hora antes, pues coges tu coche y te vas. Si te apetece estar en ese sitio o cuarenta mil historias como esa, pues no dependes de nadie. Es más fácil. A veces sabe

mal, porque cada uno en su casa tiene estipulado su horario y si yo tengo que llegar a una hora y voy con unas amigas, pues ya tienes que estar: ¿Vámonos? Y a lo mejor esa persona se lo está pasando muy bien. Que normalmente si vamos juntas, vamos juntas siempre, pero si la persona se quiere quedar más rato.

Hace ya un rato me has comentado que no tenías el carnet porque le tenías mucho respeto.

Sí, porque nunca me ha llamado la atención.

No, te lo digo porque ahora te llama la atención, quizás también por necesidad.

A ver, me gusta la cosa esa de decir: mi coche. O a lo mejor ves un coche que te gusta y dices: mira, que si yo estuviera ahí metida... Pero no me llama la atención, para nada. Ahora voy a la autoescuela, voy haciendo test, y... Este mes va a ser muy raro, entre fiestas, Navidades...o sea que serio, serio, serio en enero. Este mes anterior también he estado yendo. Y eso de la teórica hay que machacárselo bien para dejarte la posibilidad de suspender en la práctica. A ver, si no suspendes ninguna mejor, no, pero la autoescuela es lo que te suele decir que te dejes la posibilidad para suspender para la práctica porque siempre puedes tener un fallo más tonto que la teórica.

Escucha, ahora si que ya... Tú quieres añadir algo que creas que pueda ser de interés y que no hayas dicho.

Es que han salido tantas cosas... Mira, para lo peor es para ir a trabajar porque a la hora de salir por ahí de fiesta te puedes ir andando o... te es igual llegar a las discotecas a las dos que a las dos y media. O sea, que para eso no hay problema. Lo peor es para llegar al trabajo. Porque, por ejemplo, donde estoy yo trabajando podrían poner un autocar o un autobús o algo porque somos bastante gente los de Barberà o Badia que no tenemos vehículo. Quizás poniendo un autocar que hiciera un poquito la ruta...pero lo malo es eso, que no todas tenemos el mismo horario y entonces no irá el autobús todo el día para arriba y pa bajo...porque al jefe esto no le conviene. Por supuesto que no (risas).Hay empresas que sí, y yo lo encuentro perfecto. La Novartis, una fábrica de aquí que me parece que es de productos farmacéuticos, tienen su autocar, los recogen en la puerta, los dejan... No sé, para mi lo peor es para el trabajo, para lo demás te buscas la vida. Es que es así de fácil.

De hecho, eso que dices del transporte de empresa cada vez hay menos y es una cosa que va desapareciendo. Bueno, pues muchas gracias.

De nada.

ENTREVISTA 11. GREGORIO (E11:IB)

A ver, cuéntame...Tú llegaste a España...

Hace un año y cuatro meses.

Tu te lo sacaste allí porque eres hijo...

Hijo de catalanes, de españoles. Entonces tengo la doble nacionalidad.

Tus padres se marcharon porque...

Porque cuando hubo la guerra se tuvieron que escapar de aquí. Muchos españoles se han ido de aquí por volverse a América. Y entonces vuelven a Brasil. Mi padre allí se casó con mi madre.

Tu madre es...

Mi madre es brasileña y mi padre es de aquí de Sabadell.

¿Es de Sabadell tu padre?

Mi padre es de aquí, de Sabadell. Mi abuela murió hace un año y pico y estaba viviendo en la calle Terrassa. En la Carretera de Terrassa.

Aquí en Sabadell.

Aquí en Sabadell. Allí, cerca del Alfa Romeo de Sabadell. Donde está...

A ver Carretera Terrassa, sí. Alfa Romeo...

Donde está la discoteca Piu?

Ah vale, sí, sí.

¿???????

¿Tu padre está ahora en Sabadell también?

Sí, él vive aquí. Sí, yo vine aquí a España a través de él. Él volvió ocho años atrás para tomar nota de mi abuela que estaba enferma y no podía ir a trabajar ni nada. Él volvió a España hace ocho años. Y ahora, hace un año y pico; un año y cuatro meses yo he venido para aquí. Porque yo voy a continuar viviendo aquí en España, no voy a Brasil. Ahora voy a quedarme aquí por lo menos quince años...no sé cuanto. Entonces he venido con dos hermanos. Allí en Brasil hay cuatro hermanos. Sí, somos en total nueve.

Hay cuatro allí. Tu no tienes carnet de conducir aquí.

No, no tengo.

Pero tienes carnet de conducir en Brasil.

Tengo. Había trabajado veinte y un años de????????, de transportista. Era una compañía de toda América y allí solo hacíamos Brasil, Perú, Argentina y Chile.

Vale, América del Sur.

Sí, toda América del Sur. No tenía que pasar nadie nada y ahora todo... Carretera sí ¿???? Yo siempre he trabajado de conductor de trailers allí. Y a ahora aquí he estado trabajando allí en Barberà y he perdido el ¿??? justamente porque el patrón ha dicho: mira, tu estás siempre llegando atrasado, hay días que no vienes a trabajar... Mira, tendrías que hacer Sabadell o Barberà.

¿Cómo?

Tendrías que hacer esto en Sabadell o en Barberà. Entonces yo puedo ir de Sabadell a Barberà. Voy a coger el tren. ¿???

Porque tu en Sabadell vives en Can Puiggener.

Vivo aquí en el Baixador de Can Puiggener. Calle baixador de Can Puiggener. Allí arriba, después del Taulí.

Vale, sí, sí, sí, ya se donde está. Y claro, ¿tu cuando ibas al trabajo a Barberà què ibas en tren?

Mira, en tren hasta Barberà y de Barberà cogía un autobús que iba hasta el polígono de Santiga. Yo trabajaba en el polígono de Santiga, entre Barberà y Santa Perpètua, no?

Sí, sí, sí.

Pasa por allí desde la mañana y entonces por la tarde.

Había dos autobuses por la mañana y dos por la tarde.

Eso. Tiene un horario. Des de las cuatro pasa un autobús. ¿??????? Por la mañana plegaba a las dos, nunca más tarde de quince minutos. Y después a la tarde no me acuerdo.

Y tu a que horas entrabas a trabajar?

Yo entraba a trabajar a las siete y cuarenta y cinco.

¿Y a qué hora salías de tu casa?

Yo salía de mi casa a las seis de la mañana.

¿A las seis de la mañana?

Sí, para poder llegar allí.

Cogías el tren a las...

A las seis y cuarto.

Y llegabas a Barberà...

A las seis y veinticinco, seis y veintidós...

Y después allá cogías el autobús. ¿En la misma estación o tenías que andar?

Andar un poco, unos cinco minutos hasta la parada y allí cogía el autobús y hasta Santiga.

¿Y el autobús, más o menos, a qué hora lo cogías?

El autobús lo cogía, más o menos, a las siete menos cuarto...

Vale, ¿y llegabas a qué hora al trabajo?

A las siete y veinticinco.

A las siete y veinticinco. O sea, llegabas veinte minutos antes.

¿???????

¿Porque el siguiente autobús a qué hora pasaba?

Treinta o treinta y cinco minutos después.

Claro, ya llegabas un poco tarde. ¿????¿Y de qué es la empresa?

De matricería.

¿Y qué hacías?

Yo trabajaba de calabrista.

De calabrista. Porque tu, en tu profesión, eres conductor.

Mi profesión es conductor. Yo he conseguido una oportunidad porque he entrado allí como ¿?????.

¿Cómo?

He entrado como ¿?????

A vale como ¿?????

Sí, sí. Y allí me han dado oportunidades como calabrista. ¿??? Porque un poco de nostalgia tenía porque donde trabajaba de camionero en Brasil hacía de ¿???... muchas cosas que aquí... Allí mismo, como conductor, se rompió un camión en la estrada y tuvieron que arreglarlo porque allí de una ciudad a otra hay mucha distancia...

Vale, por lo tanto también eres mecánico para poder...

No soy un profesional que ha estudiado y tiene diploma...

Ya, pero si tenías un problema en la carretera lo podías solucionar.

Sí. ¿?????

Porque tu, cuando llegaste aquí en España, encontraste trabajo en esa empresa.

Sí, yo llegué y esperé sesenta días para el DNI, más o menos. Porque sin el DNI o sin la tarjeta de permiso no puedes conseguir trabajo. ¿????? Yo allí trabajé trece meses.

Un año y un mes.

Y te preguntaban: ¿tu tienes coche? Coche tengo, pero no puedo conducir porque no tengo carnet. Me decían que allí necesitaban personas que tuvieran un coche o moto. ¿?????

¿Y te has encontrado en muchos trabajos que te pedían el carnet para poder conducir?

Sí, en cinco o seis que he ido a dejar el currículum.

¿Que tipo de empresas son?

Una es una transportadora.?????

¿Y de qué hace?

Yo había trabajado allí de ??? que es de ¿???

De carretilla.

Que hace las...

Sí, sí, sí...

De carretilla o de ayudante de peón. Algo así. Con más grado ya te dicen: aquí necesitamos una persona que tenga moto, con coche... porque sino...

Para poder ir al trabajo. No porque necesites el coche para desplazarte durante las horas de trabajo, sino simplemente para...

¿??? Si yo tengo que empezar a trabajar a las cuatro de la mañana... a las cuatro de la mañana no hay autobuses.

¿Son estos horarios?

Más o menos. Porque allí como es una transportadora a veces tienes que hacer muchas entregas y mucho...

Era una transportadora o distribuidora de lo que querías. Vale, vale, vale...

Allí en Polinyà he conseguido una carta de trabajo. Pero me dijeron: no va a poder venir porque no tiene el carnet de conducir. ¿???? Yo tengo que ir al centro de Sabadell y allí coger un autobús hasta Polinyà. No lo sé cuando pasa el autobús de Polinyà. A veces me lleva mi padre allí.

Tu padre sí que tiene carnet.

Mi padre sí. Cuando mi padre llegó hace ocho años aún se convalidaron el carnet de residencia.

Ah, vale, vale.

Yo tengo dos hermanos que hicieron dos pruebas de conductores y no pasaron...

No pasaron el test.

No ¿???? Hay gente de Can Puiggener que cuando llegaron de Brasil...llegaron aquí para aprender un poco castellano y catalán para ¿????

En casa, cuando eras pequeño, con tu padre siempre hablabais en portugués...

No, no, hablábamos el catalán.

Cuando erais pequeños, con tu padre o tus abuelos no...

No, no, lo hablaba mucho con mi abuelo que vivía en otra ciudad. Y entonces, cuando íbamos en la ciudad de Santos, donde vivía, allí sí porque estaba acostumbrado a hablar en portugués. Y nos hablaba con un idioma diferente del catalán. Allí nos costaba entender y muy pocas cosas se te pegaban. Y cuando mi abuela fue a Brasil ¿?????

Vale, tu sabes portugués, no sabes el brasileño...

Sí bueno, el portugués de Portugal es un poco diferente. Y en toda América Latina el único país que no habla el castellano es Brasil.

Porque tus hermanos tienen dificultades con el test porque es difícil el castellano.

El castellano para hablar no es difícil si hablas brasileño, pero para apuntar ya es diferente.

Sí, sí, sí.

¿?????????????

Vale, o sea la dificultad es en el apuntar y en el entender al leer.

No, el leer no es difícil, porque tu tienes que saber que todas las ch sabes que son una t. Entonces tu dices.... Vas a aprender. ¿????? Hay preguntas muy similares una a otra. No hay mucha diferencia y entonces confundes. Como una placa a doscientos metros. A partir de doscientos metros hay una intersección. Y entonces tu no sabes si a doscientos metros o a partir de doscientos metros. O dentro de doscientos metros.¿¿????

¿Porque en Brasil sí que se pasa también un examen?

En Brasil se pasa todo igual que aquí. Si eres portugués o brasileño no es difícil. Y si eres un extranjero que no está adaptado ya es más difícil porque se pierde un poco. **Hasta que no se acostumbra al país, unos tres o cuatro años, no aprenden.**

Vale, unos tres o cuatro años.

Más o menos. Tienen que vivir aquí. Yo llevo aquí un año y cuatro meses y ya no tengo muchas dificultades de hablar y entender... Y para sacar un carnet está difícil. Para conseguir un trabajo necesitas el carnet en muchos sitios.

El trabajo de Polinyà estaba en un polígono industrial.

Sí, en un polígono industrial.

Y lo difícil era llegar. ¿Y has tenido este tipo de problemas en algún otro lugar o trabajo?

No, en este de Polinyà y uno en Santa Perpètua por el problema de conducir, no?

De los currículums que mandé, los tres que me llamaron fueron estos y necesitaba coche. Ahora estoy buscando alguno cerca de casa para poder conseguir...

Estás buscando trabajo aquí cerca.

Sí, tengo que buscar porque me puedo quedar parado porque vivo en familia y...

¿Porque tu con quién vives?

Yo vivo con mi esposa y mi hija. Mi hija tiene trece años. Tengo una que vive aquí cerca de nosotros, pero está casada. El yerno ha conseguido un permiso de conducir catalán de ciclomotor.

¿Tu yerno es brasileño también? ¿Vino con vosotros?

Sí, el vino después porque tenía que acabar en Brasil y allí conseguir el visado para venir y encontrar trabajo.

Y él tiene carnet de ciclomotor.

Sí.??????

Y en tu casa tu esposa tampoco no tiene carnet.

El carnet de conducir no.

Pero coche si que podríais tener. ¿Tu padre vive con vosotros?

No, él vive en la casa de abajo. ¿?????

Él si que tiene carnet y coche.

Sí. ¿?????

¿Tu yerno qué horario hace?

De siete cuarenta y cinco a cinco treinta y cinco.

Era el mismo horario. Vale, pero él puede ir solo y después tiene los vecinos.

Sí. Lo que pasa es que mi yerno antes de venir aquí ha hecho español en Brasil. Aún no ha conseguido sacarse el permiso de conducir. El permiso de ciclomotor es fácil, pero... el de 49cc.

¿?????

Y él además del ciclomotor puede ir con el coche de los vecinos. Vale, porque tu no habías ido nunca con nadie que te acompañara.

Muchas veces sí. ¿?? Si coincidíamos y hacíamos el mismo horario. ¿?????

Vale, pero no era siempre fijo. Y ahora estas buscando por empresas de aquí el barrio...

Tengo que procurar que sean de aquí el barrio y que yo pueda ir a pie o en bicicleta porque sin carnet de moto o de coche no puedo. Si la policía me pillan sin carnet y sin nada puedo perder el coche...???? Así como mi hermano, que ha llegado ahora, hace quince días, y tiene el carnet de conducir internacional...

Sí. ¿Y el carnet dura seis meses?

Un año.

Él va a ir a tránsito y ya había expresado el deseo. Esto vale mientras no tengas residencia española. Pero en el momento que lo saque del país esto no vale.

Si eres extranjero sí.

Si eres extranjero vale porque representa que estás de turista en un país.????

¿Tu antes siempre habías trabajado de camionero? Siempre has hecho lo mismo.

Sí.

Por lo tanto, tu nunca habías tenido problemas de este tipo por poder conducir.

Yo siempre he estado por las carreteras de Brasil.?????Yo he llegado a estar fuera de casa más de sesenta. Salía de Sao Paulo e iba a Paraguay, Argentina... hasta que no volvía casa...sesenta días.

Vale, o sea que ha sido un problema totalmente nuevo para ti.

Teniendo el carnet de conducir no puedo llevar cualquier cosa como en Portugal. Podía estar una semana fuera de casa o quizás un mes. No tenía problema. Digo Portugal porque allí se entiende mucho el castellano, no?

¿??????

¿Y tu estás intentando sacarte el carnet de conducir?

Estoy intentando sacar el carnet de conducir. Estoy apuntado aquí en la Margarita, justamente para que yo pueda conseguir trabajo, no? ¿¿¿¿???No puedo salir con la familia de aquí España porque no tengo...

Claro, si no tienen coche no puedes...

A veces si necesitamos ir a alguna parte vamos con mi padre, vamos con él. ?????

¿Y por lo tanto ahora estás haciendo el curso de castellano? O el curso de lectura del carnet de conducir?

Los dos. Estoy haciendo los dos.

O sea, el de aprender a escribir...

Aprender como escribir y lectura del carnet de conducir.

¿Cuándo empezaste a hacer ese curso de lectura del carnet de conducir?

No sé...

¿Antes del verano?

Sí, antes, antes de las vacaciones.

¿Y más o menos cuando te podrás presentar?

No lo sé. ?????

(suena un teléfono)

????? Mis hermanos estaban en la autoescuela...

En una autoescuela normal, particular.

...y dos veces que fueron, las dos veces tuvieron que renovar. Y ahora se han apuntado aquí a ver si consiguen entenderlo más fácilmente.

Porque ellos hicieron el examen ordinario.

Sí, el normal. Porque el examen dura una hora y tienes que responder cuarenta preguntas. Y hasta que tu no consigas descifrar la pregunta...

El examen dura una hora.

Una hora y treinta... La pregunta es fácil entenderla, lo que es difícil es analizar la respuesta que es correcta. ???? Si a España se convalidase el brasileño sería más fácil. Se ha hecho un acuerdo de la Haya. ¿Qué es de la Unión Europea, no?

No se ha hecho un acuerdo de ?????

Ah, no sé cual es.

???????

Lo que es difícil es el examen de escribir, como se dice...

¿El examen teórico?

El examen teórico es difícil. El examen práctico tienes que conducir y ya no tiene tanta dificultad. Este lo tengo dominado, pero el teórico es difícil y cada vez se complica.

¿Y crees que en Brasil las personas que no tienen carnet les es más fácil llegar a las firmas para poder trabajar?

En las ciudades grandes capitales como Sao Paulo... En las grandes capitales no hay. Como aquí también no hay. Lo que pasa que el tiempo entre uno y otro ???? tienes que salir bien temprano de casa. Y en Brasil también pasa lo mismo. En Brasil es difícil comprar un coche.

Ya, ya, ya...

Porque allí...claro. Y aquí es lo contrario. Aquí para comprar un coche no es muy difícil, porque con lo que tu ganas... Y allí no ????? Y un carnet allí por los que saben el idioma y todo no es difícil. Y aquí está siendo ??? El idioma está siendo un poco difícil.

¿Y en Brasil las personas que no tienen coche pueden trabajar en las grandes ciudades? Hay autobuses o pueden utilizar el tren?

Allí hay unas furgonetas que se dicen "lotasao"????? que se desplazan de un barrio a otro cada cinco o diez minutos.

¿Y las furgonetas que son más pequeñas?

Pequeñas, de nueve plazas.

Vale, vale.

Allí no tienen autobús, allí tu vas con una furgoneta de aquellas y te va a dejar bien allí. Y no tiene itinerario. Porque el autobús hace un itinerario, y aquí también es igual pero la furgoneta no. ?????? o autobús de la propia empresa.

O sea, hay empresas en Brasil que ponen autobús.

Sí, ?????? en la Chevrolet, en la Mercedes, en la Fiat... en todas va el propio autobús. Y las empresas lo alquilan y les dicen: mira, en tal sitio hay treinta y cinco personas que vienen a trabajar aquí y tu los vas a recoger allí. Porque en Brasil todas las empresas que no tengan autobús para coger sus trabajadores ????

Todas las empresas.

Todas las empresas.

Un billete de tren o autobús.

Sí, un billete. ?????? Es el propio gobierno que lo incentiva.

Es el propio gobierno que incentiva que las empresas ofrezcan este servicio a sus trabajadores.

Porque así disminuyen sus impuestos.

A vale, o sea la empresa paga menos impuestos depende de si da transporte a los trabajadores.

Sí, porque las empresas de allí de Brasil pasando de media para grande todas te lo dan. Las pequeñas no te dan el transporte. Son pocas las empresas pequeñas que te dan la comida. Las medianas y grandes ya te dan comida, el servicio de transporte... Y entonces también tienen su propio autobús, te dan la comida para que tu no tengas dificultades. ?????? Porque si en aquel sitio no te dan la comida a veces te ponen un microondas ?????? Y no se como es pero se descuenta un plus o es el propio gobierno que te da una ayuda. No se como...

Y aquí en España conoces alguna empresa que tenga transporte.... En Santiga o...

¿Sabes de alguna empresa que tuviera transporte?

Nunca te dan el transporte ni te dan la comida.

Ni comida ni transporte.

No. Yo de las que conozco aquí...ninguna. Lo que pasa es que conozco pocas, porque allí salía para trabajar y cuando terminaba de trabajar iba para casa para poder pegar un ??????

Porque el autobús que cogías en Barberà para ir a la empresa de Santiga, ¿qué es un autobús que hace una vuelta por el polígono y vuelve a Barberà, no?

Sí, llegaba al polígono y de allí no se a donde va. No sé, debe ir al centro de Barberà.

¿Y para volver cómo volvías?

En el bus que paraba allí y que pasaba al otro lado de la calle. Y después hacia una vuelta y no sé si seguía para Santa Perpètua o... y después de allí volvía por el otro lado de la calle. ??????

¿Y que tardabas también una hora y media para llegar a casa?

No, menos.

A ver, salías a las...

A las cinco treinta y cinco. Esto cuando no hacia horas extras.

Vale, si no hacías horas extras salías a las cinco y treinta y cinco.

Sino salía a las siete y treinta y cinco.

Si hacías horas extras a las siete.

Sí, a las siete treinta y cinco. Y cuando plegaba a esta hora cogía con un amigo que vivía por Sabadell o por Barberà... Porque allí cuando pasan las seis el autobús ya pasa de dos horas en dos horas.

Vale, si hacías horas extras ibas con un compañero y te acercaba a Sabadell o a Barberà.

Sí, por la tarde al plegar siempre preguntabas: ¿para donde vas? Ah, yo voy para Barberà... Pues me voy hacia allí contigo que tengo que coger el tren. Sí, pues vamos. Hay muchos que iban para Cerdanyola y yo iba hasta allá y cogía el tren para aquí.

Ah, e ibas hasta Cerdanyola.

Muchas veces sí, porque no tenía ningún compañero que fuese para Sabadell o Barberà. Sí, iba con el hasta Cerdanyola, allí en el Baricentro, al otro lado de la autopista, y cogía el tren y venía para Sabadell.

¿Y cuando salías a las cinco treinta y cinco que hacías? Cogías un autobús que pasaba a las seis, llegabas a Barberà en tren... ¿Y después desde la estación a tu casa ibas andando, no?

Sí, porque llegaba a Estación Norte de Sabadell y volvía a ????

¿Y la empresa donde trabajabas había muchos extranjeros?

Sí.

¿Y que tenían todos coche?

Muchos tenían coche. Había muchos argentinos y peruanos y entre ellos hablaban castellano y no fue tan difícil.

Vale, se hablaba español.

Sí. Y los que entran siempre son parientes o conocido de otro argentino que está allí. Entonces ????

¿Tu eras de los únicos que iba en autobús, no?

Allí sí, porque de Brasil solo éramos yo y mi hermano.

Tu hermano también...

Trabajaba también. Sí, pero después no te renovaron el contrato. Le dijeron que no necesitaban, que estaban bajos de trabajo. ????? Pero tampoco era porque llegaba retrasado y fallaba de ir allí...y telefoneó y les dijo: mira, paso de ir porque no hay autobús, no hay... Porque mi padre también ??? trabajar en alguna cosa ????

Vale, porque tu padre trabaja y claro no le...

?????

¿Y tu hermano también vive en Can Puiggener? O vive en...

Sí, vive en Can Puiggener, en la calle número siete. Pero allí ya no es Can Puiggener, allí ya es... Porque la calle que está de lado... la Gran Via...sí, está en la Gran Via de frente con el Taulí.

Ah, sí.

El Taulí está allí delante de la Gran Via, pues en la calle número siete.

Vale, vale, vale, ¿y también debía ir en tren y autobús como tu, no?

Sí. Y ahora él ha conseguido un trabajo allí cerca del cementerio de Sabadell.

Ah, ahora trabaja en...

Sí, ahora ha conseguido un trabajo de mecánico y él va en bicicleta.

Ah, ¿va en bicicleta?

Cuando no va en bicicleta, el encargado de él, que vive cerca de su casa, se van juntos y vuelven juntos.

¿Y va en bicicleta por la carretera y después sube? ¿Y demora mucho tiempo?

No lo sé, no se lo he preguntado porque ha empezado esta semana y...

Y tu también se te terminó el contrato y no te lo renovaron.

No, no me lo renovaron. Me dijeron que no hacía falta porque a matricería estaban bajos de trabajo.

Vale, a los dos hermanos.

Sí, y él estaba en la soldadura y yo de calabrista. Y ahora él ha conseguido faena y con el encargado de almacén y va junto con él y vuelve con él. ????

Y va con él.

Y va con él y le dice: habrá un día que no podrás ir al trabajo... y no, yo tengo que ir con bicicleta.

Vale, vale...

Los domingos ya sale con la bicicleta cuando ????

Vale, vale, vale.

Perdona, ¿qué edad tienes?

¿Mi edad? Treinta y siete.

Treinta y siete años. Vale. ¿Y tu mujer trabaja?

No, no trabaja. No trabaja justamente porque está estudiando para aprender el idioma y conseguir trabajo. Mi hija tiene trece años y ya sabe todo el idioma pero para la edad no puede trabajar.

No, no claro.

Ahora es más fácil, porque ha llegado y ha ido a escuela. Y los de fuera nos ha costado mucho.???? Yo estudié aquí en la Arraona. ????. Aprendió el castellano y el catalán ...Ahora está esperando tener la edad para empezar a trabajar. Mi mujer está estudiando aquí también con Mercedes.

Sí, ah, también estudia aquí.

Se está esforzando mucho para aprender el idioma y poder trabajar.

Y tu crees que aquí los autobuses tendrían que llegar a todas partes o se tendría que poner otros sistemas como las furgonetas de Brasil, o...

Yo creo que los polígonos industriales tendrían que tener más autobuses. Porque hay autobús dentro de Sabadell pero más para arriba, para el polígono industrial, hay menos autobuses. Y se desplaza mucho tiempo de un lado a otro y entonces te encuentras con muchos ????. Aquí no sé como se dice, en Brasil se dice horario de pich????

¿La hora punta?

La hora punta. En la hora punta, tanto de entrada como de salida, yo creo que tendría que haber más autobús.

¿Y que horario es el horario punta?

El horario punta es de seis y media a ocho y media. Y de cinco y media a las siete y media de la noche, que es el horario de entrada de otro turno. Y el día tiene veinticuatro horas y se hacen tres turnos. Entonces, es este horario porque la persona plega a las ocho de la noche o las dos.??????

Vale, sería eso... a las seis de la mañana...

A las siete y media, ocho y media tendría que haber un poco más de autobuses. Y de cinco y media a siete y media. Y esto lo digo para los polígonos industriales ???? Allí es un poco difícil para los autobuses. Pasan muy poco allí. Y creo que hay pocos autobuses justamente porque, casi todo el mundo que trabaja allí tiene coche, tiene carnet de conducir. Si yo consigo el carnet de conducir para trabajar en el sitio que estaba yo no cogería el autobús.

No, claro.

No, porque para llegar allí con el autobús estaba una hora y cuarenta y cinco minutos. Y después para llegar allí un cuarto de hora. Y pasa la ???? , el polígono industrial de Can Roqueta y ya estoy allí en Santiga. En un cuarto de hora estoy allí.

¿Porque para encontrar trabajo por tu perfil profesional dentro de Sabadell debe ser difícil, no?

No. No, porque hay muchas transportadoras. Hay muchas.... ¿cómo se dice? Muchas entregadoras de material. Entonces, es difícil encontrar trabajo de conductor aquí.

Ah, no, no de conductor. Me refiero a encontrar un trabajo sin carnet.

?????

Claro, y no hay empresas en el centro o en Sabadell que tengan autobús...o bueno, que el autobús de Sabadell llegue. Los trabajos que tu buscas o los que te van mejor están en los polígonos normalmente.

Sí, normalmente. Y aquí en el centro no hay empresas.

No, por eso.

Porque aquí solo hay oficinas pequeñas... Un señor que vive aquí me dice: se necesita de un camarero ????? Y yo aquí estoy cerca de casa y puedo trabajar de camarero. Y dice: mira, tu como camarero sí que podrías trabajar conmigo pero necesitas hablar el catalán. Y allí ya es difícil.

Ya, ya.

Tengo que aprender otro idioma.

¿Y antes de venir aquí sabías o pensabas que podría haber el problema este del carnet de conducir?

No, no pensaba con esto porque mi padre decía que se convalidaba el carnet. Y entonces llego allí, con un poco de idioma que sé, convalido el carnet y puedo conseguir un trabajo para distribuir mercancías por las ciudades y las calles. Porque generalmente, hay una persona que ???? catalán. Entonces tu no sabes donde es, o la persona que está a tu lado, y te ha de enseñar como se va allí. Otro día, pues ya no necesitas de esa persona. ?????

Sí, sí, sí.

Y después yo no ????? Yo no sabía que no se podía convalidar. No lo sabía. Cuando llegué no convalidaban más y a parte había que estudiar y...

Ya, ya, ya.

Porque a mi padre ha convalidado el carnet de conducir.

Sí, cuando tiene el español y ya va...

????? Para sacarme el carnet de conducir de camión parece que tengo que sacarme primero el de coche y después de un año tengo que renovar los papeles para el camión. Y si tengo el carnet de coche por lo menos ya puedo trabajar de peón, de lampista... Ha conseguido un trabajo y...

¿Quién ha conseguido un trabajo?

No, yo conseguí un trabajo en... ¿Cómo se llama?

En Castellbisbal, Sant Quirze... ¿Más cerca de Sabadell o pasado?

Pasado. Viniendo por la autopista...

Ah, ¿Sant Cugat?

Sant Cugat. En una repostadora de servicio ????? Y allí me dicen: no, aquí necesito de coche. Si tu no tienes coche no vas a poder ir a trabajar conmigo porque una semana puedes trabajar en Sabadell, otra semana en Barcelona, otra semana en Vic... Entonces, necesito que tu tengas coche porque si no no puedo estar buscandote en casa y traerte...

Vale, porque el trabajo era de...

Era de chico de repostadora de servicio, no?

Sí, ¿pero qué hacen?

Tu trabajas ????? y él presta servicios para otra empresa (limpieza, mantenimiento...)

Ah, vale, sí. Sí de acuerdo. Y una semana estás en firma, otra en otra... O sea, que has perdido diferentes posibilidades de trabajo.

Sí, porque yo confiaba aquí en Sabadell y hay muchas que (se oye ruido)

Vale, o sea que era una empresa de trabajo temporal que te piden que tengas el carnet.

Y ahora, normalmente, cuando te mueves por Sabadell lo haces andando...

A pie o en autobús, porque...

Para hacer las compras, o...

No, cuando voy a hacer las compras voy con mi padre que voy al mercado. Y allí con mi padre y generalmente voy de quince en quince días. Los sábados voy allí y yo compro todo para quince días y él también. ?????? El fin de semana siempre dependemos de mi padre.

Yo me parece que no tengo... Más o menos ya han salido todos los temas que quería que saliesen. En todo caso, cuando tengas el carnet de conducir ¿te compraras un coche? O utilizaras...

No, me compraré un coche.

Te compraras un coche porque el de tu padre lo necesita para el trabajo.

Sí, mi padre lo necesita para el trabajo de él. Yo me compraré uno, no sé si uno nuevo o uno de segunda mano y más barato porque...

Vale, esto no es problema, no? O sea, cuando tengas carnet podrás tener coche. El problema es el carnet, no el coche. Es lo que antes decías.

?????

Vale, vale. Y eso te iba a preguntar. Porque tu vives aquí y estás pagando la hipoteca y... Porque en alguna ocasión te has planteado cambiar de casa para estar más cerca del trabajo?

No, no he pensado en esto porque justamente siempre puedo alquilar una casa al lado del trabajo. Ahora tengo que pagar el alquiler más la hipoteca.

?????

?????

No, no soy ????? porque tengo mi mujer y mi hija. Mi hija ya estudia aquí en Sabadell. Mi mujer está estudiando aquí en el centro cívico.

Vale, ya te sientes del barrio.

Sí, y si consigo un trabajo en Sant Cugat y me cambio de casa, tengo que cambiar de escuela a mi hija, tengo que cambiar a mi esposa de centro para aprender... Y si me hicieran un contrato de tres meses y después no me gusta

el trabajo...???? Ahí tengo que volver a mi casa y tengo que cambiar de nuevo. Ahí tengo que cambiar todo de nuevo y es difícil.

No sé, quieres añadir alguna cosa que creas importante y que no hayamos hablado. Porque tu trabajas de lunes a viernes ¿y los fines de semana tienes fiesta?

A veces sí, a veces trabajaba el fin de semana.

El fin de semana hay menos autobuses.

El fin de semana no va el autobús. Cuando trabajaba el fin de semana tenía que preguntar a un colega de trabajo si podía ir con él y volver con él. Porque sino yo no podía ir a trabajar el fin de semana. Muchas veces el colega me decía: Por ti sí. Te espero en Sabadell Centro, te espero aquí en Barberà. Y a la hora de volver para casa... No, te voy a dejar en la estación de tren de Barberà o en el centro de Sabadell.

Entonces, creo que si las autoridades consiguieran que hubiera una lectura más fácil para sacarnos el carnet o convalidarnos el carnet para poder trabajar –como es mi caso-

Ya que no puedo conseguir el carnet de conducir camiones durante un año... por lo menos con el carnet de coche ya conseguiría un trabajo de peón... Después conseguiría cambiar el carnet para conducir un camión o un trailer y conseguir una faena para vivir mejor. Yo creo que necesitaría un chico de ayuda...?????

Ya, ya, porque lo tuyo ya es más. Porque...perdona, ¿el trabajo de fin de semana dependía exclusivamente de si podías llegar o no? ¿A la empresa siempre había trabajo?

Sí, a la empresa siempre. Generalmente cuando había mucho trabajo, siempre se trabajaba viernes, sábado y domingo. Y te pagaban muy bien. Las primas se pagan bien, te las pagan como horas extras... Era bueno, pero claro era fin de semana.

Solo ibas si encontrabas un compañero para ir con él hasta la fábrica o si te dejaba cerca de la estación de tren o de autobús.

Sí, porque sino no tenía condición. Porque si dependía del autobús por la mañana nunca llegaba al horario, porque generalmente cuando se va a trabajar el fin de semana se entra más temprano para salir más temprano por la tarde y poder estar con la familia. Y los domingos también. Los domingos trabajaba de seis de la mañana a dos de la tarde. Después a las dos estaba libre para estar con la familia porque el lunes ya tenía que entrar a las cinco y media.

Si las autoridades... No lo sé, no lo sé, pero hay muchas personas españolas que saben llevar el auto y no consiguen sacar el carnet. ????? Entonces tendría que ser más fácil. Por lo menos para conducir un coche pequeño de cuatro o cinco plazas ????? y el día de mañana poder conducir una furgoneta, conducir un autobús. Tendrían que haber unas preguntas más fáciles, menos preguntas. Se tendría que estudiar lo básico para conducir. ¿Entiendes? Allí son doscientas preguntas que te tienes que estudiar. Y aunque fueran quinientos, pero con lo más básico para poder sacarte el carnet de conducir para trabajar. Y después si quieres conducir una furgoneta de nueve plazas, un autobús... que ya es de más responsabilidad, pues allí poner un test más difícil.

Lo básico para poderte desplazar.

Sí.

¿Porque sin vehículo es muy difícil poderte mover?

El vehículo no es un lujo que necesitamos, es una condición de necesidad.

¿Me entiendes?

Sí, sí, sí.

Porque si pierdes el autobús y tienes que esperar al otro para ir allí ya es tarde. En mi familia todos tenemos carnet de conducir y yo creo que si conseguimos una pruebas más sencillas o más básicas para conseguir un carnet...

¿Porque a ti te gustaría poder trabajar como en Brasil, no?

Sí.

Conducir camiones...

Mi padre me dijo: vámonos para España porque allí hay muchos camiones y muchos más puestos de trabajo que en Brasil para trabajar. Y pensé que quizás no tendría que estar tanto tiempo fuera de casa. Y entonces yo vine con esa ilusión de trabajar aquí y conseguir un trailer para trabajar y ir a Francia, ir hacia Madrid, Portugal... ????

Ya, ya, ya... Bueno yo... ¿Alguna cosa más?

No, creo que ya está.

Pues, muchas gracias.

ENTREVISTA 13. ALBA (E13:DC)

Per començar, podria dir-me amb qui viu, o sigui a la teva llar qui viu, la relació diguem-ne de parentiu, si són fills, pares o tiets i quants carnets de conduir teniu i quants cotxes hi ha, si n'hi ha...

De moment només vivim el Jaume, o sigui el meu marit, jo i la meva mare i de carnet d'identitat...ai! de conduir el del meu home...

Val.

I un cotxe.

I un cotxe hi ha...

Perquè els nanos ja s'han independitzat i ells dos ja tenen carnet i cotxe també.

Val, però ja no viuen a casa...

Ja no viuen a casa, no. A casa hi ha un sol carnet i un sol cotxe i som tres persones.

Val. Però quants anys tens?

Cinquanta.

Cinquanta...

Acabats de fer (*Riures*)

Val, perfecte. (Riues). Escolta....i...tu per què...et puc dir de tu?

Sí,sí, I tant.

Per què no tens carnet de conduir? O sigui si es pot contestar...

Sí, sí. Molt bé, ben bé perquè no ho sé. Una mica potser per mandra, per por. Per por als exàmens, que en tinc molta! Clar! El perquè no ho sé. M'ha fet mandra treure-me'l, més que res és això i una mica de por als exàmens. Si jo sapigués que hagués d'anar allà i me'l poguessin treure a la primera potser no em faria tant cosa. Més d'un cop m'he plantejat en treure-me'l, però és això, que no tinc prou decidida si seria capaç de treure-me'l i fer-lo servir.

Ja...

I treure-te'l I que "llavorens" com algú que conec que després no el fa servir...

No el fa servir per por o ...?

Per por o per...I això que l'he necessitat algun cop. Hagués anat bé.

Per què no tenir el carnet de conduir, no tenir-lo, pot suposar alguna avantatge o creus que tot són inconvenients?

Avantatge? Avantatge no ho sé. No. Més aviat no. (*Està sonant el rellotge de paret. Sembla que s'aturi la gravadora per un moment*). Anar de paquet, anar tranquil·la a l'hora de fer viatges potser seria l'única avantatge que hi trobaria (*Riures*), però per lo demés no.

I per què inconvenients, quins...?

Home! Inconvenients doncs comporta que les feines l'has has d'agafar en un lloc que hi puguis anar a peu, o que hi puguis...que combini amb els medis de transport.. No pots dependre d'una tercera persona que...(Sembla un tall en la cinta).

Ara, habitualment, no pel treball perquè pel treball ja en parlarem, sinó de la vida quotidiana doncs l'anar a comprar, l'anar a passejar, o l'anar a algun lloc per esbargir-se, etc., com hi vas: hi vas a peu, hi vas en autobús o...?

Ah,no! Aquí al poble a peu i a fora doncs, si ho necessito, vaig amb el autobús i sinó marxem amb el...(Jaume).Normalment anem nosaltres dos. I si per necessitat haig de marxar miro de combinar-ho amb autocar de línia d'aquí.

Amb la Vallessana?

Amb la Vallessana. Ara hi ha més combinació &&& Tal qual hi aniré en autocar. Clar perquè de vegades no coincideix i necessites algú que et porti.

És sovint això de que no coincideixi?

Ara coincideix més que abans. Ara n'hi ha més (*de vallessanes*).

Ara n'hi ha més...

Sí. Ara hi ha més horaris. I ara perquè hi ha aquest autobús més petit és més còmode inclús a l'hivern. Té calefacció, també; abans hi feia molt fred (?). Però ara no. Jo últimament per dir-te doncs...he hagut de quedar d'algo pel fet de no tenir carnet, sinó és feina lo demás no m'ha privat de res. Feina sí. La feina que tinc, em donaven feina a Terrassa i la vaig haver de deixar (*buit de cinta*) per anar a algun lloc així, i no l'he pogut agafar-la.

Per qué...ja que m'estàs comentant això, t'ha passat sovint, o algunes ocasions, per què tu quina és la teva feina?

Jo sóc cuidadora, o sigui, auxiliar de geriatria. I aleshores treballo en residències i és clar, estic treballant normalment a aquí a la residència d'aquí, però no estic fixa! Cobreixo baixes, cobreixo...I a lo millor per un moment m'han trucat d'una baixa per Terrassa. Clar, vaig poder-la agafar una vegada perquè coincidia que era el mes de vacances del meu home, que ara no vindria ningú a dinar (?), vull dir, aviam! Per unes coincidències, clar! Perquè sabia que era un mes i prou. Si és una baixa ja no l'agafo.

I després...com t'ho feies per arribar a Terrassa?

M'hi portava el meu marit.

T'hi portava el teu marit perquè ja era el seu període de vacances...

Sí, i "llavorens" a més a més estava de baixa (*Riure*) i tenia que anar a recuperació al matí a l'ambulatori.

Això el marit.

(Sí).El marit. I llavorens, imagina't com ens ho fèiem. Ens ho muntàvem que em venia a buscar, jo feia torn de nit, em venia a buscar al de matí, aparcava al pàrking del Taulí i jo dormia allà mentre ell anava a fer la recuperació.

O sigui tu dormies al cotxe, al Taulí, mentre ell ja...

Mentre ell estava a recuperació.

Per tant...Val, val. Et recollia a Terrassa, anava a...

A l'hora que ell li tocava recuperació venia a ser a la mateixa, no? Es via (S'havia) de llevar una mica més d'hora per passar per Terrassa abans d'anar a Sabadell, anàvem directes cap a Sabadell, llavorens aparcàvem al pàrking allò en un raconet i aquella estona jo dormia perquè després d'una nit de treballar t'adorms (*Riures*).

I clar, a la vigília t'hi acompanyava. Per venir, baixava i pujava...

El dia abans m'hi acompanyava. Per tant eran...van ser el doble de volts.

Clar! Perquè baixava-pujava...

Baixava, tornava, i llavorens l'endemà sí que era un viatge aprofitat. Però el dia abans no. Clar, jo vaig dir això (*d'agafar la feina*) perquè era el mes d'agost, no tenien ningú acostumat a fer nit i... jo havia fet nits, i total, ja coneixia la feina i ho vaig fer. Aviam! Eren uns diners que...Ens ho vem plantejar entre tots dos, no? de fer-ho o no fer-ho. Però quan et tornen a trucar per una altre baixa ja els dius "No, perquè no tinc carnet". I clar lo millor et diu "No, però ja baixa altre gent d'aquí" Vale! Però a lo millor no s'escau el mateix horari, a lo millor no s'escau els mateixos dies de festa, clar, tens un horari...Tothom fa el mateix horari, però a lo millor tu si tens una guàrdia tindràs tres dies de festa, l'altre

tindrà els altres...No coincideixes sempre amb la mateixa gent! No pots dependre d'altre gent per anar a treballar.

Però...tot i que no ser quant va ser.. que vas agafar aquesta substitució a Terrassa...

Fa dos estius.

Fa dos estius, tampoc no ho conec molt bé...Bueno sí, estava localitzat a Terrassa, però...

A l'entrada. Tot venint de Castellar...

A Mossèn Oms?

Sí.

Val.

Ja sap on és?

Sí, ja sé on és.

Aquella que va haver tant merder.

Sí, val. Bé, com que sóc de Sabadell, ja m'ubico...Vull dir, no sé quin merder va haver-hi però si sé on t'és (està), sé on t'és, sé on t'és,...

És allà on va haver-hi denúncies a la directora...

Val, val, això no ho sabia però sé on t'és. No...ho demanava en el sentit de que...perquè realment amb transport públic és molt difícil arribar-hi, o és impossible o...

No. No em coincidia amb cap horari. Feia nits. Començava a treballar a dos quarts de deu i plegava a dos quarts de vuit. Potser al matí... Ho tenia bastant malament. L'horari, segur que no podia. Llavors encara és més difícil també venir-te amb altre gent perquè l'horari de nit són molt menys personal. Són els mínims, tres-quatre persones. "Llavors" clar, tampoc pots coincidir amb gaire més gent. Si erem tres i el conserge, i les altres dues venien de Terrassa directament. Clar no...

I les altres feines que vas haver de refusar dins el mateix...

Dins el mateix, només amb diferents residències que necessitava carnet per anar-hi.

Val, que per tant eren fora de...

Sí, treballa per a la Generalitat. "Allavorens" eren seves, i clar, o de Santa Coloma

Santa Coloma de Gramenet?

Sí. De diferents llocs que llavorens ja no t'ho plantejges, és a dir, és que ara ja ho saben, ja em truquen per aquí (*es refereix per a la residència de Sant Llorenç Savall*). Com aquí normalment...

Val. Per què tu, tu la teva professió és la de cuidador...

Sí, auxiliar de geriatría.

Auxiliar de geriatría, no? Per tant, això vol dir que fas la feina allà on estàs preparada?

Sí. Exacte. De joveneta era auxiliar de farmàcia, i vaig treballar a la farmàcia d'aquí, vull dir, que tampoc ho veig una necessitat, vull dir no...

Val. O sigui abans havies fet feina aquí a la farmàcia de Sant Llorenç.

Aquí a la farmàcia de Sant Llorenç. Doncs ja...I després quan la canalleta ja em va necessitar més vaig estar un temps sense treballar i ara quan ja no m'han necessitat tant doncs ja porto uns deu anys fent això. Però clar, tot i així de suplències i coses així és clar! Sempre he mirat de fer-les aquí.

Perquè on és on has arribat a la part de Terrassa així a substitucions a on pots agafar-la a Sant Llorenç?

Ja no...No.

No.Vull dir o per Sabadell o Castellar que no sé si hi ha...

Sí. A Castellar també hi vaig anar, però clar també m'era a més difícil i vaig ser molt poc. Va ser només una suplència curta de deu dies i allavorens anava...feia algun viatge amb autobús i algun em venien a buscar. Com que també plegava tard a quarts de deu, jo feia tardes. Plegava allà a les deu o així o em venien a buscar o pujàvem algun conegut que pugés o així.

Val. Per què el que et venia a buscar normalment podia ser el marit o...?

El marit o el fill.

Val. Algú de la família.

Algú de la família, sí.

Per què els fills viuen a Sant Llorenç?

Sí,sí. Viuen tots dos aquí.

Val, perdona. Tu ets de Sant Llorenç?

Sí, clar. Visc a Sant Llorenç des de fa molts anys.

I ara aquí estàs fent substitucions a la casa, a la residència de Sant Llorenç,..

Sí...

I com hi vas?

I vaig a peu o si coincideix que hi ha el meu marit per aquí i també va a treballar doncs m'hi porta, o la veïna que també treballa allà, o...Aquí tinc l'avantatge que si vull anar a peu hi puc anar a peu.

Per què quin horari fas ara?

A la tarda. De dos quarts de tres fins a dos quarts de deu.

I quanta estona tens anant a peu?

A peu he de contar uns vint minuts o vint-i-cinc. Jo agafo, quan haig d'anar a peu, agafo uns vint-i-cinc o trenta minuts perquè m'agrada caminar amb calma i vaig per la muntanyeta, vaig fent, no? I no vaig corrent. Corrent amb vint minuts poder arribaria amb menos no! Clar, d'aquí baixar a...

Per què per on hi vas?

Com hi vaig?

Vull dir que hi vas, pel carrer o per la carretera...

Per la carretera i llavorens vaig pel camí dels Avis que en diuen, pel caminet aquell...

I aquest carrer per això és practicable de dia, de nit o qualsevol hora o...

No. Quant és fosc hi ha poca llum. A l'hivern no hi solem baixar gaire. A l'estiu sí que a vegades dos o tres companyes baixem a peu, perquè és maco. Inclús t'esbargeixes una mica de la feina. Ara a l'hivern hi ha poca llum. Hi ha un trosset que es veu la llum de la Vall Xica. Saps qué és la Vall Xica?

Sí.

I allavorens allà tens bastanta il·luminació i tens més claror. Però el primer tros quan l'agafes és totalment fosc. Després sempre hi ha llum o algo de llum.

Val, però vas tranquil·la encara que sigui...Vull dir perquè ara per exemple si avui treballes deus plegar a dos quarts de deu i és fosc, i et venen a buscar o...?

No. Normalment alhora de plegar sempre hi ha gent que col·loquem en cotxes i baixem en cotxes.

Val, perquè majoritàriament...

Totes són d'aquí.

Totes les treballadores o treballadors sou majoritàriament...

Majoritàriament sí.

Sou de Sant Llorenç.

Sí. La gran majoria de les que treballem a la tarda...Poder diria que hi ha dues que (no són de Sant Llorenç)

Val. I com hi van? Una mica de tot?

Una mica de tot. Moltes vegades fem això. Al migdia més gent va a peu i al vespre quan és fosc la majoria baixem en cotxes. A l'estiu baixem més a peu perquè presta més caminar. A l'hivern, potser et baixen un tros i llavors ja acabem de pujar caminant: n'hi ha qui vénen en cotxe. Depèn.

Val. Per tant, vol dir que tu si baixes a peu després ja et col·locaràs amb algú altre que hagi anat amb cotxe, però que no has quedat amb ningú específicament.

Sí. A vegades ja quedes, doncs si de fet... ja la veïna d'aquí al costat de l'altre casa que treballa, si s'escau i fa el mateix torn, moltes vegades ella mateixa ja t'ho diu: "No marxis que et pito i pugues amb mi". Clar, això ja com vull dir a lo millor un dia doncs el meu home em trucarà "et vinc a buscar que tal i qual" i jo també dic "Ei, qui vulgui baixar, baixem amb cotxe". Vull dir no...

Hhhmm. No, però dic ara per tornar tu saps que hi ha gent que torna amb cotxe propi. Si avui, no anessin en cotxe trobaries que hauries de pujar a peu.

Bueno, doncs aniria a peu. No tinc problemes ja l'he dit...

Sí,sí,sí. No si...

Mentre jo ho tingui clar si haig de pujar a peu o en cotxe que ser que haig d'agafar-me aquell temps, no és per res més. Per lo demés, hi puc anar tranquil·lament.

Per què després amb tema del temps, bueno, aquí fa fred a l'hivern...

Sí que fa fred.(*Riures*).

A l'hivern fa fred i suposo que si a més a més o si plou o així, després deu intentar...

Clar, llavorens sí, va millor anar amb cotxe.

Anar amb cotxe, no?

Llavorens sí. Aviam, jo aquí el fet de què saps que si convé pots arribar a peu et dóna una altra tranquil·litat que no necessites ningú perquè tu sola pots arribar. Necessitaràs més temps.

Clar, perquè tu ja has dit que l'anar a peu et serveix de fet també per "esbargir-te", no? perquè és un camí tranquil...

Quan surts precisament...Poder alhora d'anar-hi, a vegades diu... vas més depressa perquè saps que has de fitxar. Si trobes algú que t'entrebanca o algú que et distreu una mica tu has d'estar pendent del rellotge que has de fitxar. Però quant tornes que a casa no et vindrà d'arribar a les deu menys cinc o a les deu i cinc, baixes tranquil i és una caminar tranquil, pel poble. No és un caminar de ciutat que tens un altre moviment. Aquí és tranquil. Baixes tranquil·lament. Hi ha gent que diu: "Ostres, no et fa por pujar cap a Comabella?" Aviam, aquí hi ha llum al carrer. Si no tens por pots pujar-hi tranquil·lament.

Abans quan havies comentat que havies fet alguna substitució curta a Castellar que a vegades baixaves amb autobús. La parada la tens gaire lluny, has de caminar gaire des de casa teva?

No, no quan vaig anar a treballar vaig anar perquè només hi havia una parada.

Que és la que estava...

És la que estava a baix.

I quant temps t'estaves des del pont?

Un quart.

Un quart d'hora.

Un quart d'hora quasi bé o deu minuts. Ara hi han més a la vora perquè ara hi ha posat més de parades i ara ho tens molt a prop.

Ara ho tens molt més a prop per aquí...

Hi ha una de baixada aquí a Comabella mateix que aquesta va malament i tindria que haver una més a prop. Hauria d'haver una al "cruce" representa que només han posat aquí a Comabella parada al cantó del sector dret.

Val.

I els que baixem del sector esquerre ens n'anem d'anar allà que ens queda més lluny. Ens queda més a prop baixar a la primera del poble.

Us queda més a prop baixar del pont que baixar el que és el cantó...

La que està a Comabella

La que està a Comabella del cantó d'allà que és l'Avinguda Sant Llorenç sembla que es diu...

Sí, on està la masia.

Val, val, val.

I baixo abans ben bé, baixo abans a la de Can Blau que hi ha ara. La Blau és un comerç que hi ha...o sigui...

La que està a la carretera de Prats?

No, està a dintre el poble en aquell pont que has vist que no l'has passat. Quant has vingut cap aquí, has deixat el pont a la dreta...

Sí, clar, hi ha el pont de la carretera que et deixa al centre i més endavant hi ha un pont que va al Casal de cultura o l'escola...

Sí, sí. Doncs allà n'hi ha una.

Ah, val! Ja sé on vols dir.

I ja aquella que els que estem en aquell cantó que quasi bé ens hi surt més a prop anar a aquella que a més a més és tot baixada que no anar a aquesta que has de pujar.

Val. Després a la tornada potser és al revés?

A la tornada baixo aquí.

Baixes aquí perquè fa baixada.

Sí. Fa baixada i és més avall.

I escolta, amb el tema del autobús, no sé si t'has notat alguna millora o no, ja m'has dit que sí perquè hi ha més, però a més a més en aquesta integració tarifària?

Això no t'ho puc dir perquè ara fa dies que no l'agafo. Ara fa...no ho sé exactament.

I...creus que...bueno ja m'has dit que el tema de la parada no està molt ben situat, i també el tema...ja que estem en l'autobús, eh?...creus que és molt deficitari o... ?

Deficitari?

Deficitari vull dir en el sentit d'horaris, de freqüències, que passen pocs o està bastant bé?

Ara està bastant bé. Ara hi ha bastant bon horari. Ara em sembla que està molt millor que no estaven. Perquè abans crec que només hi havia tres.

Tres al dia, no?

Sí. I ara hi ha cinc o sis. I ara està millor.

Però tot i que està millor podria estar millor encara o creus que hauria d'estar millor els de Sant Llorenç o ...

Jo suposo que costa molt que tothom li vagi bé l'horari: això és difícil. I llavors passa també que hi ha molta gent que té cose...(Cinta). Des que l'han modificat hi veus més gent que no n'hi veies abans.

Ara hi ha més gent?

Sí. Ara molt millor. Molt més pràctic. A vegades hi podies trobar que portava tres persones i ara no, ara hi ha més.

Val., doncs és això, no? Que ha millorat...

Sí. Ha millorat bastant. Però que podria millorar més, segur, segur que sí, però déu n'hi dó de lo que hem guanyat.

Tu m'has dit que feies feina per la Generalitat, això suposo vol dir que estàs amb les residències que són públiques o ...del Govern...

Sí. Però si em crida una privada i estic al paro també hi aniré, sempre i quan...(Riures). Però sí, fins ara he treballat sempre per a la Generalitat.

Val. I després perquè això què és la feina ...representa que tu estàs a la Borsa...

Estic a la Borsa. I allavors per puntuació que has agafat per titulacions o per temps treballat estàs amb un ordre de la Borsa, i quan tenen una vacant doncs...

I amb la vacant, com és el cas d'alguna vegada algun lloc de Terrassa o això has de dir que no?

No.

Et mantens a dalt de la llista o...

Suposo que et mantens a la llista...No ho sé, perquè a vegades hi ha coses rares...

Val. No però una línia és allò de...si que amb els mestres tenen molt clar que si els criden per una substitució i diuen que no, passen a últim lloc de la llista i has d'esperar que corri tota la llista...

Aquí normalment depèn de perquè ho diguis. Normalment com que aquí hi ha algun que ja t'ho diuen. Normalment t'ho diuen. Tu tornen a dir, o sigui, no et posen al final de la llista.

Val, tu tornen a dir. Per això no és que et suposi...

...que perdis, no.

El teu marit treballa a Sant Llorenç?

Sí. Aquí.

Per tant...no...Perquè...clar...Aquí a Comabella fa molt que hi viviu?

Catorze anys. Vivíem al poble abans.

Vivíeu al poble i vau pujar a Comabella.

Estàvem al poble amb una casa de lloguer i llavors ens va fer gràcia venir aquí i ens vam comprar la casa.

Tenieu ganes de tranquil·litat, de paisatge, de marxar del bullici de la...

No. Més que res és una de les coses principals era poder tenir algo nostre. I llavors va ser poder comprar aquesta casa.

Per què el teu marit ja que treballava a Sant Llorenç?

Sí,sí. Ell treballa amb un taller. I llavors també ho té a prop, perquè ho coneixia bastant ell i...

No. Us ho deia perquè no us plantegeu de marxar a viure a un altre lloc que no fos Sant Llorenç?

No. Hem estat sempre bé. Inclús els nanos, vull dir, el gran s'ha independitzat fa poc des que ha trobat feina i no ha marxat tampoc, perquè li sembla que aquí està bé i tampoc no ho té tan lluny de la feina, i quan vol fer algo no li costa gaire no..

Per què on fa feina?

Ell treballa en una enginyeria que ara sembla que s'ha desplaçat a Rubí i abans estava a Terrassa. I és el que diu ell, hi ha companys seus de Barcelona que tarden el mateix temps que ell en venir de Sant Llorenç a allà, vull dir que no..(*Cinta*). Però això m'hauria...canviaria el lloc de viure.

Val, val. O sigui es valora més el..

La tranquil·litat de que quan arriba que no la mica de desplaçament que pugui tenir.

Val, en el seu cas, ell va..

Ell va amb cotxe.

I tu també valores més el fet d'estar-te aquí tranquil·lament i poder dir que no o haver de dir que no arribar des de Terrassa.

Home. Això és el que era el que penses que l'hauries d'haver tret, el carnet. Quan has de dir que no a una feina. Això sí, però mira, i ells s'emprenyen.(*Riures*).Clar, perquè ells voldrien que jo el tingués. Els nanos, jo, el marit sempre, vull dir, voldrien que me l'hagués tret. Però, no sé poder un dia me'l trauré, no ho sé.

Perquè si te'l treïessis per això, suposaria que hauríeu de comprar un altre cotxe, o amb els cotxes de la família ja podríeu...

No ho sé. No ho sé. Llavors sobre la marxa hauríem de decidir si faríem servir el mateix o...Perquè clar, no hi ha hagut mai cap problema perquè hi ha un carnet i un cotxe. I després si comportés algun problema, no sé...ja ens ho plantejaríem. Ara sí, si algun moment és veritat quan el meu marit va tenir un accident i ell no podria conduir i tot això, amb algun moment si que pensava "Ojalà l'haguessis tingut" perquè clar, havíem d'anar molt al metge, havíem de desplaçant-se, i al principi no, perquè ell havia d'anar en ambulància no es podia posar en un cotxe havia d'anar en camilla, però clar, quan ell va poguer-se posar amb un cotxe aleshores si que deies necessitaves un fill o necessitaves algú.

Val. O sigui que us acompanyava el fill

Sí, sí, ens acompanyava un fill, però clar també et sabia greu algun moment que potser no haguessis necessitat ningú si el tinguessis.

Per tant, clar, es queixen perquè no el tens, i es queixen si, dit així "Mare, ja està bé, ara t'haig d'acompanyar o..."

Home, al moment sí, clar:"Veus? Si el tinguessis ara no em necessaries!" Això sí, en algun moment també ho he sentit.(*Riures*). Però bueno es porten bé.

I després, amb l'autobús quan baixaves a la feina en autobús, a l'autobús que...llegies, parlaves amb coneguts que trobaves, miraves per la finestra...

Normalment trobes coneguts i sinó normalment mirar per la finestra i anar baixant.

Feies allò de no pensar amb res i...

No, pensava però tranquil·la. És com quan hi vaig a Barcelona, hi vaig normalment amb tren quan he d'anar a signar contractes o coses així (*Cinta*)

Val. I per firmar els contractes vas a Barcelona.

Sí. Hem d'anar sempre a Barcelona.

I ho fas sempre amb el tren...

Amb el tren. Baixo amb la...A no sé que sigui algun dia com en algun moment m'he trobat que truquen i (diuen) "Avui al migdia has de signar ja!" O sigui que tens una hora. Home rumieu una mica que estem a Sant Llorenç que casi en venir amb cotxe no hi arribes! I a més si que m'hi va haver de portar el marit corrents perquè era una cosa molt...I ell en aquells moments no treballa i ho tenia bé i ho vam aprofitar. Però sinó normalment hi vaig amb tren. Amb autocar i a Sabadell agafo els Catalans (Ferrocarrils)...

Quant estona és l'autobús a...?

Ai, no, la RENFE.

I quanta estona és de Sant Llorenç a Castellar amb autobús?

Vint minuts.

Vint minuts. I fins a Sabadell és mitja hora o potser una mica més?

Sí. Una cosa així. Uns tres-quarts d'hora, sembla, amb les parades i tot, uns tres-quarts d'hora.

Val, i per firmar el contracte...

I en el tren també uns altres tres-quarts d'hora, i llavors per culpa meva perquè jo tinc una mica de claustrofòbia i em fa por el metro i baixo a peu (*Riures*), o sigui que tinc una altra mitja horeta més. O sigui que tinc una bona estona per anar a firmar un contracte.

Abans m'has dit que poden ser unes dues hores de trajecte més les estones d'espera...

Sí. Tres quarts i dos quarts...sí.

I per tant, si ara et diuen "A les dotze vine que firmaràs" tu quan surts de casa calcules i surts de casa a dos quarts de deu potser...

Sí. Amb l'autocar de les nou - quarts de deu. Agafo el tren i me'n vaig directa perquè ja agafo...Podria anar a Plaça Catalunya, t'hauries de desplaçar amb el metro i tal, però lo què faig és baixo a l'Arc de Triomf i baixo passejant, i és clar aquest passeig també et dura.

(CINTA)

Això t'anava a demanar, els contractes per ara els fas en temps just de la substitució...

Sí. Et fan un contracte i et diuen "tal dia vine a firmar perquè en el contracte substituint aquella persona en concret i clar com aquella persona torna doncs a tu se t'acaba el contracte

Val. Allavors potser saps quan torna i en ocasions no. Si està malalta no saps quant de temps...

Normalment no ho saps mai. El què estic fent ara sé quan tornarà perquè és una baixa maternal, però sinó les que havia fet fins ara, a lo millor et pensaves que eren llargs i havien sigut curts o al revés.

Per tant, tu clar, la feina te la prens com a fixa en el sentit de què tu treballes...

No.

Clar, perquè tu fas una feina que és la que tu has estudiat i per tant és la que fas però en aquell treball concret sempre t'ho prens com provisional, no?

Clar! Aviam, és un treball que m'agrada molt i per això el faig, però evidentment sempre saps que no és teva aquella feina, vull dir, quan l'estàs fent la faig tant

bé com saps, a totes, però clar saps que...i ara mateix sé que d'aquí un mes i mig se m'acabarà.

Però perdona, la meva, diguem, ignorància amb el tema, perquè per estar fixa què s'han de fer, proves o com va això.

No. De quan hi ha vacants fan oposicions. Clar, ara no hi ha vacants. I per això és tant complicat.

Val, val, val. Perquè si fessin oposicions, tu t'hi voldries presentar o...

Sí. Ara mateix hem estat fent oposicions i encara em falta l'últim examen que farem el mes que ve, però no hi ha plaça per aquí.

Val. Les estan fent per aquí mateix...

Sí.

Aleshores és el que t'anava a demanar, i això com va, t'atorguen una plaça a Berga...

Ja.

Jo no ho sé, pregunto...

Sí. Les oposicions no és més que res perquè si tu passes les oposicions et donaran una puntuació de cara a més endavant. En aquell moment jo, si les he fet les he fet per això, perquè evidentment les places que hi havia totes eren lluny. Places a Tarragona, a Reus, a Girona...N'hi havien set a Terrassa que la gent que està treballant a Terrassa ja suposo que les donaran. Les places eren lluny, ara les oposicions les has de fer, perquè et mantinguin a la Borsa i per mantenir un lloc a la Borsa.

Val, per mantenir-te en això de la Borsa...

I perquè et donguin uns punts perquè al dia de demà o l'any que ve o l'altre surtin aquí a dalt perquè hi ha unes provisionals, bueno per interinatges, que llavors això ha de sortir per plaça fixa. Per poder lluitar per una plaça fixa, per tant has d'anar fent les oposicions. Funciona així, com lo demás, suposo.

(CINTA)...no tenim molt però sí.(&)

A vegades he dit que si estàs dins d'aquest muntatge l'has d'anar fent, el què passa és que aquesta gent mira, ja han començat a fer les preinscripcions a fer tot el paper i totes les coses van començar al febrer d'aquest any. Els exàmens els vam tenir al juliol, ara havíem de tenir els del català, jo també l'he de fer encara que ja el tinc fet, i el novembre ens han de fer el psicotècnic van molt a llarg plaç.

Val, val. Veig que...No, una mica per saber si...

(...) tot s'ho fan molt, molt...Tot s'ho ha de mirar un, s'ho ha de mirar l'altre, ha de passar per aquest i per aquell i tot és molt...Ara mateix ja haurien d'estar fent tots el de català...

I les substitucions quan te la donen, te la donen sempre amb el mateix horari, vull dir, amb el mateix horari, vull dir, doncs mira aquesta és una persona que fa torn de nit o pots començar fent torn de nit i ...

No. A tu et donen....La persona que està fent que...agafa la baixa si està fent torn de nit et donaran torn de nit, i si està fent torn de matí, et donaran torn de matí.

Val, però no variaràs en tota la substitució el torn en un principi.

A vegades entre companys es dóna.

Jo t'ho dic perquè si tens un torn, posem si... si t'oferissin a Castellar un torn de nit és potser diferent un torn de matí, i tot això després tu ho valores diferent alhora d'escollir o agafar la feina?

No. Si és aquí agafo qualsevol torn.

Sí és aquí a Sant Llorenç, cap problema?

Sí. He fet qualsevol torn ja, o sigui que cap problema.

Però després fora d'aquí si que potser valores...

A lo millor valoraries el torn si saps que hi ha algú que treballa allà que també té el mateix torn que tu, però...Clar sí que llavons hauries de mirar, coi! Segurament no perquè segur que no coincidirà ningú. A lo millor el torn de matí coincideix amb més gent. Clar llavorens sí que t'ho pots mirar...

Clar, seria qüestió que t'ho miraries.

Poder m'ho miraria. Ara mateix d'aquí que jo sàpiga com a mínim hi van cinc em sembla.

Cinc a on?

A Terrassa. Clar, i em sembla que hi van tots al matí. Si t'ofereixen un torn de matí, a lo millor penses "Això és una d'aquestes cinc". Però de moment ja et dic, agafo més el d'aquí. Si em van donant feina aquí agafo...

I amb quina freqüència més o menys et donen...pots anar fent substitucions? Perquè no sé si és allò, de mitjana...

Clar. Passes temporades de tota mena, vull dir, passes una temporada molt fluixa. Ara no. Ara no, ara porto uns dos anys que pràcticament és bastant continu. Ara estic treballant des del març.

Des del març aquí, a la residència de Sant Llorenç?

Sí. I el gener i el febrer també vaig treballar quinze dies cada mes.

(...)

Sí,sí. Em sembla que encara em queda un mes i algo. Casi hauré treballat tot l'any aquest any.

De cara que ja m'ho has comentat però...de cara al futur el tema del carnet de conduir, tu continues diga'm amb els teus dubtes, aquestes pors de l'examen, aquesta mandra...

Sí, sí. Més que res és això.

Et sembla que acabaràs la vida laboral sense carnet o creus que...?

No ho sé. Hi ha temporades que tinc més ganes de treure-me'l que altres. Poder, alguna vegada em decidiré, no ho sé. M'ho haig d'acabar de plantejar jo això.

No ho saps?

No ho sé, no. En un principi no, perquè no ho sé igual un dia em desperto al matí i ho provo.

Depèn bàsicament de tu, o dependria d'alguna circumstància externa que fes...

No. Jo crec que haig de ser jo la que m'haig de decidir, perquè per circumstàncies o per...aviam com t'ho diria...per pressions he vist gent que se l'ha tret i a la llarga no l'ha fet servir. Has de ser...has d'estar-ne tu convençut que te'l vols treure, sinó és una pèrdua de temps i de diners, perquè te'l treus però no et serveix. Jo en conec, de gent que el té i no l'ha fet servir mai i això no ho voldria passar.

Val. No el fan servir em vas dir per por, o per...?

Per lo que sigui o perquè no estaven prou decidits alhora que s'ho van treure. I això poder... m'estimo més esperar més, i si mai ho faig fer-ho decidida, o sinó no ho faig. També ara tinc més clar que no em queda gaire temps.

(Riures)

No, és veritat! Ja no tens quatre dies, vull dir, només has de dir que m'afanyi una mica si ho vull fer.

No, dic circumstàncies en el sentit de que en principi no crec que sigui el cas perquè si tu ets d'aquí i ets de la llista, però, dius "Mira, és que les substitucions a Sant Llorenç fa molt de temps que no me'n surten..."

Sí, clar. Amb això t'hi pots trobar però bueno...

Clar, vaig dient que no a les que em surten de Sabadell, o les que em surten de Terrassa, o les que em surten de Caldes.

No, perquè sempre n'hi hauran. No ho sé, ja veurem...(Riures)

Val, val.

Com què he passat una bona temporada treballant, ja ho veurem si mai m'hi trobo amb això, ja ho veurem...

I bueno, I la casa com que no...clar...com que això la residència...

La casa no crec que la canviem.

Per tant, és adaptar els llocs de treball allà on ets i no fer-ho a l'inrevés.

No ho sé, si jo traiés molt bona nota amb aquest examen i em donessin una plaça a Girona, m'ho plantejaria també no?

No ho sé.

Clar, perquè una plaça fixa doncs m'hauria de plantejar-ho, però no em dependria del carnet perquè evidentment anar i venir de Girona...Allavorens ja no seria només el carnet el que em faria rumiar si l'agafo o no, sinó seria moltes altres coses.

Jo vull dir que a veure...prefereixo clar un entorn comarcal o Manresa o municipal no?

Com aquí. Aquí lo que tens més a la vora de residència es Terrassa, Castellar, Sabadell, llocs així.(CINTA) A Barcelona (diu el nom de diverses residències de Barcelona però no s'entén)..No ho sé...

Allò dels temes que tinc apuntats ja han sortit tots els que ja volia que sortissin (CINTA)

Més o menos

Sí, els que ja volien que sortissin i em sembla que no m'han deixat cap. No sé si tu tens allò afegir alguna cosa...

No, no.

Perquè tu abans de fer aquestes feines de...bueno abans m'havies dit que havies estat auxiliar de farmàcia m'has dit, i a part o sigui d'anys enrera havies fet feines sempre per Sant Llorenç...

Sí, perquè havia estat cuidant una iaia a casa però ho feia aquí, i també una a Castellar i també m'anava bé. Sempre he agafat coses que m'anessin...Clar lo bo és adaptar-ho. Normalment ho adaptes. Clar, evidentment sempre he necessitat d'algú més d'un cop o més de dos perquè no sempre coincideixes amb els horaris d'autocar.

Quan dius algú que t'ajudi a pujar o a baixar?

Que em porti i em vingui a buscar.

Perquè de fet, a veure, aquí els de poble que teniu llaços de solidaritat, companyarisme,..

Sí,...Home,home...

En el sentit de que si tu o el teu marit veieu algú a la parada d'autobús que ha de baixar a Castellar l'agafeu o...?

Home si a vegades és un conegut...No tothom, però si és un conegut l'agafes, o inclús hi ha canalla que està allà fent autoestop i els agafaràs, perquè els meus també ja hi ha passat per això.

Quan em dius canalla vols dir d'aquests que van a estudiar?

Sí, jovent que va a estudiar. Que normalment ells ja tenen un horari d'autocar i ho tenen combinat em sembla, eh? Això no ho sé massa perquè no en tinc i quan no estàs posat dintre d'aquestes coses no ho saps.

Val. Per tant, no saps...T'anava a demanar que això és un valor segur per arribar a l'escola...

Em sembla que ho tenen ben organitzat, em sembla, eh? Però aquí és un tema que jo desconec.

No si...comptant així amb l'atzar de que "algú altre m'agafarà i per tant ja arribaré" amb això no deu comptar o...

No, no. Si has d'anar a treballar, fes-ho segur. A lo millor, un dia et trobaràs que estaràs a la parada d'autobús, que aniràs per una altra cosa, no serà per feina i trobaràs algun conegut que passarà i et dirà "Ei, que baixes" i et baixarà. Però clar, si tu has d'anar a treballar no te'n refiïs a no sé que sigui algú que ja quedis...

Ja, ja, ja.

Jo no m'agrada anar a l'atzar. I menys a la feina, encara que... No sé...Si has d'anar a Sabadell tens un horari, tens unes hores marcades. Llavont tu mires l'autocar que et va més bé i que et combini més bé amb l'horari i vas cap a l'autocar. Que si bé llavors l'atzar fa que et passi algú i et baixi, ganga!, doncs arribaràs abans, ja que tardes més en la parada.**(CINTA)**

No és per allò d'anar-te'n...

No. Hi ha gent que potser si que se'n refia i es posa allà a la Creu i es refia que algú el recollí. Jo no m'agrada, no.

Val. Potser si que hi ha gent que...

Hi ha gent que ho fa, sí.

Però per anar a fer gestions.

Suposo que ho no deuen de fer amb una hora concreta al lloc. Perquè clar, és molt elàstic això. És molt. A mi m'agrada anar a treballar sobre seguir. Jo sé que si haig d'anar a treballar a peu, sé que haig de marxar de casa a les dues per arribar a l'hora de fitjar. I si he d'anar a Sabadell a lo que sigui perquè tinc una visita a tal hora, doncs he d'agafar l'autocar a tal hora que jo tingui temps de fer-ho.

Val. Poder arribar sense dependre de que passi...

"Si tingués temps"...M'agrada agafar-me les coses així. Que a vegades te'n trobes? Sí, més d'un cop has pujat algú conegut que estava allà esperant, i també evidentment un poble també saps que té el vici i aquest també a vegades també dius "Poder que no t'hi acostumis tant!"*(Riures)*

O sigui que té el vici d'esperar-se i per tant...

Deixar passar l'autocar i esperar-se l'hora que algú el recollirà. Això també és absurd.

Val. I aquest li dius "Avui no t'agafo perquè n'aprenguis"

(Riures) Per qué t'acostumis, o? Bueno, això no es que ho hagi fet sinó que ho he sentit perquè hi havia un que tenia el vici de posar-se al mig de la carretera perquè pareessin, i llavors...

Quan dius la mig vols dir que si no s'aturen el trepitgen...

Clar, perill de fer-li mal. I a més a més et presionava perquè el deixessis allà on a ell li anava bé.

(Riures)

Ja se sap, hi ha de tot.

Escolta, i ara s'ha m'acut una altra cosa que és...la teva feina que fas, perquè...Com és que fas aquesta feina?

Això entre amb lo del carnet? (*Riures*)

Bueno podem dir que si en tant de que quins són els motius...

Perquè m'agrada el tracte humà. I potser m'hagués agradat poder ser infermera o algo així. Però per certes circumstàncies no vaig poder arribar.(**CINTA**)

Val, val. T'ho dic perquè la residència de Sant Llorenç fa anys que està feta, no?

Vint potser, o...una cosa així.

Però et vas interessar per la professió abans...(CINTA)

Abans no necessitaven cuidadors, la gent era vàlida totalment. Hi havia persones que no necessitaven de ningú. Que estar assistida fa el noranta-un o noranta-dos que començar. Jo vaig entra al noranta-dos que llavors em van fer un contracte de dos anys.

Val ,per tant, tu ja eres...

Jo ja m'havia tret el títol

Val, val.

No. Me'l vaig treure quan vaig veure l'oportunitat de poder entrar aquí.

Vas treure't el títol quan vas veure que...

Quan vaig sapiguer que hi havia. Primera que no hi era massa aquesta titulació abans. I també a mesura que han anat havent-hi més avis l'han potenciat més.

Clar.

Per què va tot una mica lligat, no? La gent arriba més gran, es degenera més, necessita més cuidadors i allavors van fent més cursets i més d'allò per preparar la gent. I llavors per veure aquesta perspectiva vaig treure'm la titulació i llavors vaig fer les pràctiques i aquí he anat...

Val, per què això vol dir que abans de treure't la titulació, la feina la feies sense titulació?

No la feia.

No la feies.

No. Llavors estava...havia estat a la farmàcia i llavors havia estat portant els comptes del taller amb la meva cunyada, vull dir, que no feia aquesta feina, i pujàvem a...i vaig estar uns anys (**CINTA**)

Val, val. Però, per tant tu tens el títol des del noranta-un i ja fas les pràctiques aquí a Sant Llorenç i llavors és quan...

No. Jo m'ho vaig treure doncs perquè era quan hi va haver el boom fort de que... es va donar compte que em necessitarien. Em sembla que hi va haver dues promocions abans que jo.(**CINTA**)

I això on ho feies, a Barcelona?

A Barcelona.

I baixaves amb autobús...

No, baixava amb cinc persones.

Ah, val, això que hi havia tanta gent de Sant Llorenç que...

Que ens el trèiem i allavors ho fèiem cinc. Anàvem dos cops a la setmana a una acadèmia a Barcelona i si un portava el cotxe i l'altre...ens ho combinàvem, entre les cinc.

Ara sí que em sembla que ja estic. Moltes gràcies eh?.

ENTREVISTA 20. SUSANNA (E20:JC)

¿Cuántos años tienes?

Dieciocho.

Y vives en...

Aquí en Polinyà

Me podrías comentar que relación tienes con las personas con las que vives? No sé... si vives con tu padre, la madre o con los hermanos... ¿Y quién de ellos tiene carnet y cuántos coches hay si es que hay algún coche.

Mi hermano, pero no vive en casa ya, o sea que... y bueno, él tiene su vida hecha ya y con él para nada se puede contar. Yo si tengo un trabajo me busco yo la vida y si tengo que ir algún lado, yo... Hombre, él me lleva algún sitio si puede, pero no siempre.

Y a parte de tu hermano que ya no vive en tu casa, ¿vives con tus padres?

Sí, con mis padres y los abuelos.

¿Y de tus padres o tus abuelos alguien tiene carnet?

No.

Nadie tiene carnet.

Nadie.

Vale, o sea que de toda la familia es tu hermano el que tiene pero que...

¿Vive en Polinyà, por eso?

Sí.

Vale, vale. ¿Y que se casó y se fue...

No, está juntado con una chica.

Vale, vive en pareja. Vale. Tú de momento no tienes carnet. ¿Sabes el motivo por el cuál no tienes el carnet?

Porque no he podido todavía sacármelo. Porque entre que tienes que ayudar en casa...y como todas las cosas, cuando no viene uno viene otra, pues no... no llega nunca el día de apuntarse. Y mientras tanto esperando hasta que llegue el día que se pueda.

¿Tienes más hermanos?

No.

¿O sea sois vosotros dos?

Sí.

Vale, y de momento no has tenido aquello que se dice tiempo, pero tienes intención de sacártelo?

Sí, sí, claro, porque aquí en Polinyà como no te saques el carnet no haces nada, a parte que los medios de transporte aquí son muy malos. Tienes un autobús que te lleva a Sabadell y otro a Barcelona que pasa a cada hora y los fines de semana el último pasa a las diez. A partir de las diez te quedas allí sin autobuses ni nada.

¿Y por lo tanto hay muchos inconvenientes por el hecho de no tener carnet?

Muchísimos y luego si quieres por ejemplo, trabajar en Sabadell, en una tienda o algo, ya no puedes. O en una fábrica que te salga en Sabadell ya no puedes porque el primer autobús ya te sale a las siete de la mañana. Y no empiezas tú a las siete de la mañana en ningún sitio.

¿Te refieres que a las siete sale de Polinyà hacia Sabadell?

Sí, y claro entonces no haces nada. O aquí en Polinyà o nada.

Porque tu, a parte del trabajo, que ahora entraremos, habitualmente cómo te mueves?

Hombre, los fines de semana voy con mi hermano que él tiene coche, y nos vamos por ahí, pero que... Entre semana voy con autobús, si hay que ir en Sabadell. Es que tampoco no hay nada más para hacer.

¿Y si vas a Sabadell, que vas a comprar...?

A pasear o a comprar algo, si hace falta algo de ropa, porque aquí... na de na (riures). Aquí no hay na. Y es eso, es como si estuviera en el fin del mundo en Polinyà.

¿Pero tu eres de Polinyà?

No, bueno ahora sí que vivo aquí, pero antes no. Yo antes vivía en Badalona.

En Badalona. ¿Y hace mucho que vives en Polinyà?

Diez años.

Diez años. Por lo tanto ya eres casi de Polinyà.

No. (riures)

Hombre dices que llegaste cuando tenías ocho años.

Pero para mi no, yo soy de Badalona y si pudiera yo me iba.

¿Sí?

Yo sí.

Que vinisteis porque alguien de tu familia encontró trabajo aquí, o...

Prefirieron cambiar así un poquito de ambiente, algo más tranquilo y así mirando y buscando pisos y esto, pues se vinieron para acá. No lo conocíamos esto. Polinyà no lo conocíamos.

Y vinisteis porque era un pueblo más tranquilo, con más contacto con la naturaleza, o...

Sí. Pero si hubiera sido por mi no.

Bueno, a ti te veo muy crítica. ¿El resto de la familia está más contenta que tu?

Mi abuela sí, mi abuela está bien. El abuelo no, él dice que no, que no le gusta Polinyà. I bueno, mi madre... a ver, también le gustaría irse a Badalona pero que si se tiene que quedarse aquí se conforma. I mi padre igual, a mi padre le da lo mismo. Y mi hermano como la novia es de aquí...aquí se queda.

¿Tu hermano cuantos años tiene?

Veintidós.

Por lo tanto vino aquí a los doce. Escucha, y tu que has estudiado?

¿Yo? Dejé el colegio en tercero de ESO y hice un curso de auxiliar administrativa y ya está.

¿Tu buscas trabajo, ahora?

Sí.

¿Y cuándo buscas trabajo que lo buscas de auxiliar administrativa o tanto te da?

Pues yo la verdad es que no encontraba nada, porque me piden que si el FP, el uno el dos... y todas estas cosa y no me ha servido de nada el curso, pero bueno.

¿Y has trabajado alguna vez?

Sí.

A ver, ¿cuál fue el último trabajo que hiciste?

¿El último?

Sí, el último que hiciste porque ahora te voy a pedir que me cuentes un poco los horarios, como ibas..

Lo que más he hecho ha estado en fábricas, casi todo, y algo de dependienta, eso también.

¿Y lo último, por ejemplo?

En una fábrica.

¿En Polinyà?

Sí, en Polinyà.

¿Y cómo ibas?

Pues me llevaba una chica, lo que pasa que cuando te falla pues te encuentras así como diciendo: no ha venido... y te encuentras con una hora justa y ahora corre pa la fábrica pa no llegar tarde.

¿Estaba muy lejos la fábrica de tu casa?

Pues a un cuarto de hora andando, más o menos.

¿Y qué horario hacías?

De seis a dos y luego, de turno rotativo o de dos a diez.

Vale, turno de mañana o turno de tarde.

Sí.

¿Y cuánto tiempo estuviste trabajando?

Hasta final de obra era. Estuve tres meses.

¿Y en tres meses cambios de turno rotativos, no?

Sí.

Y la persona que te acompañaba que la conocías de antes, o...

Sí, del pueblo, de aquí.

O sea que tu entraste en la fábrica y ya quedaste con ella que te acompañaría y...

Sí.

Y es que esa persona trabajaba también contigo.

Sí, lo que pasa es que es eso, tu confías en esa persona pero claro, esa persona un día puede ser que se ponga mala y a lo mejor si está mala no está para llamar por teléfono para decirte: oye que no, que no voy. Depende como esté... Y claro, tu a lo mejor has quedado a menos diez o a la hora justa para llegar allí con el coche y ves que te esperas hasta menos cinco, para ver si se a dormido o algo... pero luego, ¿como llego yo a la fábrica?

¿Y después tu que hacías?

Pues ir pa la fábrica deprisa.

Ir rápido, andando...

Corriendo.(riures)

¿Y luego corriendo llegabas más o menos?

Pues justa, a veces cinco minutos tarde, pero bueno...

¿Y el trayecto para hacer andando o corriendo qué tal es? ¿Es yendo por la carretera?

Sí, la carretera recta y luego tienes que subir una cuesta.

Vale, quieres decir que...

No hay nadie.

¿No hay nadie?

No hay nadie.

¿Y te encuentras segura yendo por esa calle, o te da miedo?

No. Voy por la carretera y ya ves tú a las seis de la mañana que no hay ni Dios por allí, *namás* que coches pasando para arriba y para abajo, pues dices... a ver si me sale alguien por aquí o por el otro lado y no lo veo... O a veces que

hay niebla, peor todavía... Y te encuentras que dices: bueno, o voy o me quedo en mi casa.

¿Hay niebla aquí a menudo?

Mucha, y muy densa.

Porque después, digo yo, no sé... ¿Y plantearte de ir en bici o en moto...?

No, yo en moto no quiero.

No quieres. ¿Te da miedo?

No, porque tuvo mi hermano un accidente y un poco más y muere en el accidente y yo moto no quiero. Yo me voy a esperar al coche, tarde más o tarde menos, y bueno ya llegará.

El coche es más seguro.

Eso sí, el coche sí. Pero ahora me has recordado que yo quería una moto. Una vez estuve trabajando en un sitio que tenía andando casi tres cuartos de hora hasta mi casa y...

¿Eso cuándo? ¿Aquí en Polinyà?

Sí, aquí en Polinyà. Al final de todo, al final del polígono.

¿Y estabas tres cuartos de hora e ibas andando?

Sí.

¿Y qué horario hacías?

De siete a tres.

De siete a tres, turno de mañana.

Sí, y sal a las seis de la mañana de tu casa y tira *pa lante*, toda la carretera *pa* bajo.

Por lo tanto, a pesar de que no es agradable y que da un poco de sensación de peligro, tu ibas cada mañana...

Claro, tenía que ir porque sino... hay épocas que no hay mucho trabajo y si encuentras uno tampoco no tienes ganas de desperdiciarlo, y tienes que ir, quieras o no...

¿Y ese trabajo duro mucho tiempo?

El verano. Todo el verano.

I después, claro, cuando salías a las dos ibas andando para arriba...

Con todo el Sol.

¿Y después lo más... digamos para entendernos, lo más jodido era el Sol?

Más que otra cosa.

Sí, con todo el Sol vete para arriba...

Por qué no hay ni sombras ni nada.

No, por la carretera no hay ni una sombra, que llegas a casa y dices... después de tirarte, a lo mejor...doce horas trabajando...

Pero doce horas son más que de siete a tres.

No, bueno, el horario era de siete a tres, lo que pasa es que a veces tenías que hacer horas y hacías doce horas. ¿Y después de doce horas quién tiene ganas de andar tres cuartos de hora para casa?

¿Y después que hacías, andabas o te acompañaba algún compañero/a?

No, yo sola venía para acá, porque las demás eran de fuera, no eran de aquí de Polinyà y venía yo sola para arriba. Y claro, como buscas un trabajo pues donde salga hay que ir.

¿Y estas fábricas de qué son? ¿De metal?

No, yo en el metal no trabajaba. Yo trabajaba en el papel y en el plástico. Bueno, y en carne también he trabajado.

¿Y que trabajabas de peón?

De manipuladora.

¿Y después de alimentación, de carne?

De carne para cerdos. Cortábamos la carne a trozos para hacer los morros.

Vale, y también en Polinyà.

Sí.

¿Y qué horario hacías en este caso?

Ahí de seis a dos.

De seis a dos. Por lo tanto tu estas bastante especializada en turno de mañana.

Sí, a mi por la tarde no me gusta.

O sea, ¿lo escoges tú el turno?

Si se puede sí..

¿Y porqué prefieres el de mañana?

Porque por la mañana acabas y tienes toda la tarde libre, y a mi como madrugar no me cuesta... Me acuesto a las doce y ya está, tengo toda la tarde por delante.

Si te acuestas a las doce y te levantas a las cinco, esto quiere decir que duermes cinco horas.

Sí, pero me levanto bien.

Y en esa fábrica de manipular carne de cerdo qué ibas también andando, te llevaba alguien...

No, no, andando, andando. Era yo sola ahí. Trabajaba yo sola. Yo limpiaba lo que es la fábrica y luego cortaba carne; la carne a cuadrados. Y los chicos que se encargaban de deshuesar la carne iban de noche.

Vale, o sea que tu estabas sola.

Sí, sola.

Ni jefes, ni...

Los jefes iban a repartir y yo ahí sola. Por eso digo que...

Por lo tanto que ibas tú sola. ¿Y cuánto rato tardabas para llegar?

¿Para llegar? Un cuarto de hora o así, estaba pasado el Paradís, por ahí.

Porque todos los trabajos que coges, evidentemente porque necesitas el trabajo, pero a parte de eso, pones tu un límite si tienes que ir andando o andarías aunque fuera más, siempre y cuando estuviera dentro de Polinyà? A ver, no sé si me explico.

No, yo ahora ya no. A ver lo hice con aquella fábrica que tenía que ir andando tres cuartos de hora pero ya no lo hago más.

Ya no lo haces más, aunque sea una continuidad y vayas siempre por Polinyà. No, lo digo porque quizás... ahora diré una animalada, pero no sé si Poble Nou de Sabadell está a tres cuartos de hora andando y no voy porque es una carretera solitaria...

No, yo no lo haría más. Ya me sirvió de lección.

¿Pero por qué es? Por el tema de cansancio, estrés...

Sí, porque ya acabas cansada de trabajar y luego uno no tiene ganas de ponerse a andar tanto rato. Y claro, buscar un trabajo que esté lo más cerca posible y ya está.

Lo más cerca posible, más o menos, qué son? Un cuarto de hora, o...

Un cuarto de hora, veinte minutos andando, más no.

Vale, aunque te digieran: necesitamos una persona durante un mes trabajando y te ofrecemos un sueldo que estuviera bien...

Me lo tendría que pensar.

Te lo tendrías que pensar. Y aparte, me has comentado tres trabajos. Ese de la carne, ¿cuánto tiempo estuviste?

Ahí un mes y algo, un mes y pico.

Todos los trabajos te los tomas pensando que son temporales y que cuando se acaben...

Cuando se acaben, a buscar otro.

Y aparte de estos tres trabajos, me has comentado antes que habías estado de dependienta.

Sí, de dependienta.

¿En Polinyà también?

En Polinyà en una tienda de veinte duros, en Sabadell en una tienda que venden artículos de Navidad y de camarera.

Tu tienes un currículum laboral extensísimo, no? (riures)

Sí, bastante.

A ver en Polinyà supongo que estabas cerca de casa. ¿Por qué ya no era en el polígono sino en el pueblo, no?

Sí, bajaba la cuesta de mi casa y ya está.

Vale, y hacías el horario de tienda. De nueve a...

De nueve a dos y de cinco a ocho.

Bueno, pero sin problemas, ibas, comías en casa, etc... ¿Y en Sabadell dónde estabas? ¿En qué zona de Sabadell?

En... donde está la Rambla, más para bajo.

O sea, ¿ en la Avinguda Barberà?

Sí, creo que está en esa calle. La Gironina.

¿Trabajas en la Gironina?

Trabajé ahí.

Vale, ya sé donde es.

Pues ahí estuve.

¿Y cómo ibas?

En autobús.

¿Y que tal te iba el autobús?

Muy mal.

¿Que quiere decir muy mal?

Pues a parte de que es un *coñazo* estar ahí con el autobús para arriba y para abajo, luego cuando acabas de trabajar vete a coger corriendo el autobús que si no te da tiempo...come corriendo y descansa un poco... Luego otra vez para allá...

¿Qué horario hacías en la Gironina?

Empezaba a las diez, plegaba a las dos y luego de cinco a nueve que a las nueve sí que me venía a buscar mi hermano.

Vale, o sea a las nueve te venía a buscar tu hermano, ¿por qué ya no llegabas?

Ya no, porque entre semana el último autobús sale a las nueve menos veinte, me parece.

Vale, y en esas tres horas del mediodía, ¿tenías tiempo de ir a comer?

Sí, vas a comer y llegas ahí que a lo mejor te queda una hora. Entre que comes y descansas un poquito, o lo que sea... y vete a coger el autobús y para allá otra vez.

A ver, si te parece... para llegar a las diez a la Gironina, ¿a qué hora salías de casa?

A las nueve.

A las nueve salías de tu casa.

Cogía el autobús a las nueve, sí.

Cogías el autobús de las nueve. O sea, salías de tu casa cinco minutos antes.

Sí.

Y bajabas en la parada de Renfe de Sabadell, no?

Sí, en la Estación Centro.

Y después queda un poco lejos.

Sí.

¿Y cómo ibas?

Andando.

¿Y cuánto rato estabas?

Pues un cuarto de hora, más o menos. Llegas a Sabadell a las diez menos veinte con el autobús...

O sea, ¿son cuarenta minutos de autobús?

Sí, entre las paradas y eso sí.

¿Está muy cerca Sabadell de aquí, no?

Sí, lo que pasa que como da la vuelta y bueno, hace un recorrido...

Y después todavía el cuarto de hora hasta la Gironina.

Sí y cuando llegas ahí dices: ya no tengo ganas de nada.

Y después a la vuelta, más de lo mismo... Sales a las dos, un cuarto de hora... ¿A qué hora cogías el autobús?

A las tres menos veinte.

O sea que te tenías que esperar un ratito.

Sí, luego llegaba a mi casa entre las tres y diez y las tres y cuarto, come, y a las cuatro y cinco, que llega el autobús, cógelo y vete otra vez para allá.

Vale, y a las nueve, como ya no hay autobús te venía a recoger tu hermano.

Sí.

¿Y qué hacías tanto rato en el autobús esperando?

Pues nada.

Quiero decir que si te relajas y no piensas en nada...

Fumar mucho.

O sea, básicamente...

Descargar.

Descargar, fumar y mirar...

Y esperar, impacientarse y decir: bueno, ahora otra vez *pa* acá y otra vez *pa* allá... Y luego piensas a ver, me estoy gastando dinero en el autobús y luego, ¿qué? A lo mejor ya te estás gastando, por decirte algo, veinte mil o treinta mil pesetas en el autobús y dices... bueno, yo no cobro cien, cobro setenta, que ya no es lo mismo. Tú a lo mejor cuentas con un dinero y luego te das cuenta y ves que esto no me ha salido a mi a cuenta. Y no, no sale a cuenta.

Ahora vamos al tema ese de dinero, pero durante los cuarenta minutos del autobús mirabas por la ventana la gente que subía y bajaba, o... ¿llegabais a conocer los pasajeros/as? No sé, a veces hay gente que como cada día coge el mismo autobús, y...

No, bueno con el chófer. Siempre había el mismo y hablabas con él.

Y después tu que comprabas, el billete simple o hay tarjetas que te salen más baratas? ¿Cómo va eso?

Cuando yo estuve en la Gironina había unos tickets así chiquititos que comprabas, a lo mejor, veinte o treinta, y los ibas usando. Ahora está la tarjeta esa nueva que han sacado, la T-10, que con esto se va mejor.

¿Se va mejor con la T-10? ¿Es más económico?

Sí.

¿Cuánto salía antes el paquete ese de veinte o treinta?

Pues creo que nos costaba tres mil y pico, o por ahí...

Bueno, tu ya has dicho que gastabas entre veinte y treinta.

Sí, porque cada día usaba cuatro, no, tres y iba de lunes a domingo.

Ah, ¿trabajabas sábados y domingos?

Sí, cómo era la campaña de Navidad... en esa zona las tiendas de artículos de Navidad abrían los domingos también.

¿Y en domingo hay autobuses?

Sí.

Los mismos, o...

No, cambia el horario. No salen tan a menudo.

¿Pero te iba bien para llegar?

Sí, para llegar sí, como el de la mañana era el mismo...

¿Y que trabajaste del uno de diciembre a Reyes, no?

Sí, un mes, el mes de diciembre.

Y estos trabajos que los encuentras a través de alguna empresa de trabajo temporal, o en el POL, o...

A veces me llaman de aquí el POL, otros los encuentro en el Diari de Sabadell, o en la Inem, cuando voy, que también tienen anuncios puestos.

¿I al Inem cómo vas?

Bien, en autobús, también (riures)

I después también la caminata.

No, para llegar allá cojo el Sagalés y luego cojo otro autobús.

¿Uno urbano de Sabadell?

Sí.

Claro, en ese aspecto sí que la T-10 te va mejor.

Sí, porque yo llego allí y como no pasa de la hora y cuarto pues no me vuelve a marca.

Vale, o sea que ahora deben ser ochenta pesetas, o ochenta y ocho ir hasta al Inem, no?

Hasta allí, hasta al Inem?

Sí.

Puedes coger el dos...

Sí, no, pero digo que cuesta ochenta y ocho pesetas.

No, la T-10 vale mil ochocientas pelas y tienes para diez viajes.

Vale, porque cuántas zonas son?

Dos.

Ah, vale, es que yo me pensaba que era una zona, perdona.

No, para dos zonas.

Vale, vale, vale.

Yo lo uso para ir a Barcelona...

O sea que tu tienes una tarjeta que te sirve para ir a Barcelona y para ir a Sabadell, vale, perfecto. Vale... yo voy preguntando...también trabajaste en un bar en Polinyà. Y aquí que haces un horario...

De cinco a cinco.

¿De cinco de la mañana, ai, de cinco de la tarde a cinco de la mañana?

No, de cinco de la mañana a cinco de la tarde.

Vale, vale, tu siempre turno de mañana.

Yo sí. He trabajado de tarde también pero poco, poco.

¿Y qué estaba cerca de casa o estaba en el polígono?

En el polígono.

Vale, ¿y qué ibas también andando?

Sí (riures) por lo menos veinte o veinticinco minutos ahí, venga... a las cuatro y media de la mañana.

Vale, ¿y qué tenías que abrir tú el bar?

No, ya estaban ahí los dueños. Yo llegaba allí y ya estaban y me ponía arreglar las cosas.

Y el tema del paseo...

Iba con el walkman.

Vale, te lo preguntaba porque a parte de si te hacía más o menos gracia por el tema de la percepción de peligro, a parte de eso... el hecho de pasear y que te de el aire fresco lo ves bien o...

No, porque sales y, sobretodo en invierno con el frío que hace... te entran ganas de volverte a meter en la cama.

Vale, o sea que...

No, no apetece.

Pero vas con el walkman.

Sí, si no voy con el walkman me duermo por el camino.

Vale, ¿y cuando ibas en autobús no ibas con walkman?

No.

Solo es en ese caso que vas andando. Ahora, ¿cuándo fue el último trabajo?

El último el mes pasado.

Ese del bar también duró...

En el bar estuve un mes y algo, por ahí.

También fue en un momento que tenían alguna baja, o...

Sí, poquillo tiempo era, no era mucho. Bueno casi todo es igual.

Escucha, y tu cuando buscas trabajo, ¿cómo lo buscas? Ya me has dicho Inem,... pero, ¿qué buscas? que esté en Polinyà, buscas cualquier cosa pero que esté cerca, o...

En Polinyà, que esté lo más cerca posible y el trabajo que esté bien pagado.

(sona un telèfon)

me da igual de lo que sea el trabajo.

(torna a sonar)

Porque, ¿en Palau es fácil?

No.

Porque en Palau hay muchas fábricas.

Pero tienes que ir a Sabadell y de Sabadell coger otro autobús.

¿Tienes que ir a Sabadell?

Sí, porque aquí en Polinyà pasa uno que va a Palau pero solo pasa tres veces al día.

¿Y trabajar en Setmanat o Santa Perpètua, cómo está?

Coges el autobús que te lleva hasta Barcelona, que es de Setmanat-Barcelona, y ese igual pasa cada hora.

Vale, pero tu no has trabajado nunca en Setmanat ni en Santa Perpètua.

No.

Pero que podrías...

No porque ya lo dije que a mi no me sale a cuenta ir al trabajo con autobús porque ya te gastas un dinero en ese autobús y no te sale rentable.

Y tú, a nivel de trabajo, que te gustaría encontrar alguna cosa por aquí cerca y que te hicieran un contrato de, no sé...

Sí, y que durara.

Y que durara, ¿qué es? Un año, seis meses, fija...

Y si me puedo quedar en la empresa mejor.

Y valorando que esté cerca. ¿Y te has encontrado con muchos trabajos que no hayas podido llegar y que hayas sabido que lo tenías o que era muy probable que te cogieran?

Sí hay alguno, o hay trabajos que me han gustado mucho y no poder ir y decir esto está a la quinta leche.

¿Te acuerdas de alguno?

Sobretudo de dependienta. A mi me ha gustado mucho trabajar de dependienta y...

Vale, si tu pudieras escogerías de dependienta.

Sí, pero como no puedo tengo que estar en fábrica.

Por ejemplo, qué trabajo no has podido llegar y te hubiera gustado y ya no...

No lo sé... por ejemplo, yo el primer trabajo que tuve... en ese trabajo podía haber estado yo fija allí, y me fui. Pero la molestia de tener que estar yendo andando...

Perdona, ¿el primer trabajo cuál era?

Hacíamos carpetas y bueno, acordeones de papel y...

¿Eso era una fábrica?

Sí era una fábrica.

¿Y dónde estaba este?

Pues casi al final del polígono.

¿Era el de tres cuartos de hora?

No, es que he estado en dos. Lo que pasa es que antes mi padre sí que tenía coche y al principio me llevaba él hasta la fábrica, pero después se quedó sin coche y ya tenía que ir medio andando y llegó un momento que dije... Ya llevaba tres meses en la fábrica y ya se cansa uno.

¿Cuánto rato estabas para llegar?

¿Allí? Una media hora pesadilla. Allí me iban a hacer el contrato del año y el próximo fija.

Y en ese trabajo te gustaba pero al final lo dejaste porque estabas ya...

Luego en el trabajo estaba a gusto pero lo dejé por el vehículo, por no poder tener un vehículo hasta allá.

Porque intentar buscar soluciones... aquello de acompañar a alguien, ¿no era posible?

También venía mucha gente de Badalona y ellos tienen que cambiar su ruta para poderme llevar a mi a casa. En vez de tirar para allá, para Badalona, tendrían que tirar para arriba y llevarme primero.

Claro.

Y por no molestar...

¿Y qué horario hacías...?

Doce horas todos los días. Allí no era algún día, allí eran todos los días, doce.

¿Doce horas que quiere decir, de siete a siete o de seis a seis?

De seis a seis.

¿Y comer?

En la fábrica.

¿Y qué parabais, media hora o una hora?

Una hora.

Era de seis a seis con una hora de comida.

Sí.

¿Y cuándo tu padre dejó de poder acompañarte porque se quedó sin coche?

Andando

Andandito.

Y para allá.

Media hora o tres cuartos, y... claro que es una situación, digamos, insostenible.

Sí, que las primeras semanas dices: mira..., pero cuando ya llevas un mes o un mes y pico dices: bueno ya estoy ya cansada de estar yendo andando. A veces te levantas y dices: pues no tengo ganas de andar... y tienes que ir. Y que si carga con la fiambra, y todas las cosas, peor.

Porque comías tu comida en...

La calentábamos allí, nos llevábamos la fiambra y lo metíamos en el microondas.

¿Y a parte de ese trabajo alguna otra vez que supieras que buscaban dependienta en algún sitio y ya ni presentarte, o... ¿Cómo lo haces? Ya no vas directamente o llamas, te enteras de como es el trabajo...

No, no voy, porque para ilusionarme y luego decir no puedo... no voy ya. Leo los anuncios y digo: mira ahí podría ir, pero no voy.

¿Y tu crees que el hecho de no tener carnet te está suponiendo perder posibilidades de trabajo que te gusten más, que cobres mejor, que...

Sí, sí, en todos los aspectos. No puedes trabajar en Sabadell, no puedes trabajar en Santa Perpètua... A lo mejor aquí no hay trabajo pero tienes trabajo en Sabadell y no puedes ir y te tienes que aguantar sin trabajo... Y dices, bueno, estoy sin trabajar habiendo trabajo en otro sitio y sin poder llegar a esos trabajos.

¿Y crees que sería a todo nivel, no? Desde no estar tantas veces en paro hasta que quizás cobrarías más o te divertirías más...

Sí, puede ser que sí. Y luego más independencia para ti misma de no tener que contar con alguna persona de la fábrica que te tenga que llevar.

¿Te has encontrado muchas veces que te lleva la gente de fábrica?

A veces sí.

¿Pero que era habitualmente, o alguna vez? Bueno, ya me has comentado que una vez una compañera de la fábrica...

Sí, a lo mejor ha habido fábricas que conoces a alguien y está cerca y...oye mira, me podrías acercar...Pero no puedes estar dependiendo siempre de la gente, porque a veces te falla esa persona y fallas tu porque ya no llegas a tu hora. En cambio, si tienes tu coche pues vas tranquila y que si quieres salir cinco minutos más tarde de tu casa, pues sales... Pero de esa manera no, de esa manera sabes que tienes que estar a esa hora porque esa chica sale a esa hora de su casa.

¿Es habitual en las fábricas que la gente comparta coche, o la gente va en su coche y punto?

No, hay mucha gente que o hace así...

(Sona un telèfon)

...venga yo te llevo y yo te acerco y así...

(Sona un telèfon)

¿Y qué se hace una semana en tú coche, una semana en el mío, o... hay de todo?

No, si ya tienes una conocida, como esa chica, ya se encarga siempre de llevarte y esto. A lo mejor hay veces que lleva el coche lleno de gente así.

O sea es habitual.

Sí.

Y eso hace que mucha gente pueda llegar mejor y no tenga que andar tanto para llegar. Lo que pasa es que todo eso lo descubres cuando estas trabajando. Tu no sabes si cogiendo un trabajo en Can Roqueta, en Sabadell, encontraras alguien de Polinyà que te podrá traer y llevar.

Claro, por eso muchas veces dices: pues no voy porque está allí y no sabes quien puede haber en la fábrica. A lo mejor ves una chica, una conocida: oh, sabes que estoy en tal empresa? Dice, mira, pues yo estuve a punto de ir pero no tenía como ir, y eso. Entonces te quedas, bueno... podía haber ido, y no he ido.

Porque claro, los trabajos no te salen aquello que tienes el amigo/a y te comentan sabemos que buscan personas en mi fábrica.

Sí.

¿Esto también te has encontrado?

Sí, en esa última de los tres meses que estuve, entré así.

Y es la persona que después te acompaña en coche.

Sí. Me dijo: allí necesitan gente, ve y pregunta y ya te llevaré yo... Y así entré. Pero eso no pasa siempre! (riures)

No, no, ya lo sé que no pasa siempre, ya me lo supongo, vaya, que esto no pasa siempre. Escucha, pero de todas maneras, me has dicho que es un coche compartido y que no cuentas fijo con él.

No, eso son excepciones.

Si puedes, vaya, si hay alguien de la fábrica que vive cerca de tu casa, te acompaña. Si llueva o hace un frío que pela o está nevando o graniza, como está semana pasada, después que pides alguien si por favor te pueden acompañar a casa o te mojas?

Hombre, si es la hora de plegar y veo que está haciendo un temporal, sí, le digo a alguien que me lleve. Le digo: oye, acércame. Mira el día que hace y voy andando...

Lo malo es cuando es a la hora de empezar. A lo mejor sales a las cinco y media y te encuentras con ese tiempo. ¿A quién llamas a su casa a las cinco y media de la mañana?

A nadie. Pues te vas y llegas a la fábrica hecha... toda mojada.

¿Con esto te encuentras a menudo?

Sí, sobretodo en invierno que llueve mucho y llegas... pues empapada.

¿Y después vas mojada todo el día o te llevas una bolsa de plástico con ropa de recambio para poder cambiarte?

Mojada, mojada todo el día.

¿Esto te ha costado algún catarro o algún gripe?

Muchos, sobretodo anginas. (riures)

¿Y te has puesto fecha para sacarte el carnet de conducir?

Sí, muchas. (riures)

¿Cuál es la última fecha?

La última fecha en octubre. (riures)

O sea, hace un mes.

Sí, y pasó.

¿Pero qué quiere decir poner fecha? ¿En ese mes me matriculo o en ese mes me lo saco?

Mira, decir el mes que viene me voy a apuntar, cuando cobre me apunto. Llegará ese mes y diré no porque ha salido eso o ha salido lo otro. Un mes porque si está ingresado otro mes que si sale mi abuela, y... Cuando no sale una cosa, sale la otra. Ahora esté fin de semana ha ingresado mi abuela, por ejemplo, y siempre sale algo.

Cuándo ingresa, quieres decir...

Ingresada en el hospital. El mes pasado estuve yo, o sea que...

Que tienes que hacer los turnos familiares de compañía al abuelo o a la abuela. ¿Qué van normalmente al Hospital de Sabadell?

Sí, al Taulí y viajes para arriba y para abajo en autobús.

¿Y tienes otra fecha próxima?

No, ahora ya no. Cuándo llegue que llegue.

¿Qué quiere decir?

El mes que vea yo que no hay que hacer nada, pues mira cojo, ya no digo nada, voy y me apunto y se acabó. Luego lo malo será sacar el tiempo para ir a la autoescuela.

¿Por qué vas muy apretada, muy apretada...?

Sí, mucho. Entre que llegas del trabajo y haces la faena de casa, ayudas y luego que si con los abuelos, y más cosas... Cuando has acabado, a lo mejor son las diez de la noche y a las diez ya no hay autoescuela. Luego lo malo es decir: tengo que sacarme una hora de tiempo para ir a la autoescuela y luego un rato también para estudiar y sacar test. Eso es lo malo, sacar tiempo.

¿Está muy caro eso de sacarse el carnet?

Depende donde vayas. Entre unas cien y cinco cincuenta.

¿Y en ese aspecto crees que es más un problema de falta de tiempo que de dinero?

Sí, porque tu pagas tu matrícula de veinte mil pesetas y luego poco a poco tu vas pagando... O sea, no tienes que darlo todo de golpe. Tu vas pagando y dices: mira, un mes te quiero dar cinco, otro mes diez,... lo que veas. Luego vas pagando las prácticas conforme las vas haciendo y así. Lo malo es el tiempo.

Y luego supongamos que ya has ido, que ya has hecho las teóricas, has aprobado...

El coche! (riures)

Eso, tienes carnet pero el tema coche que posibilidades tienes de...

Uy, pues muy mal porque a lo mejor ya dices: mira, me compro uno así de segunda mano porque a ver si me voy a estampar o lo que sea... Un coche de segunda mano y que no te vaya a dejar tirada, pon ya unas doscientas mil pelás. Un coche que esté normalito. Ponte a ahorrar!

Por lo tanto, puedes sacarte el carnet pero no quiere decir que inmediatamente después de tener el carnet puedas tener el coche.

Claro, y luego ahorra, que... lo que no vas a hacer es cobrar doscientas mil pelas y poner las ya directas para el coche. También hay que pasar el mes, no solo hay que comprar el coche. I ahorrar.

Claro, porque tu contribuyes en el bote familiar.

Claro y la mitad del sueldo es para casa.

¿Tu crees que tener coche te supondría privarte de cosa?

Sí. Entre el seguro, la gasolina, y... bueno luego otra vez te salen más gastos. Luego dices: voy bien pero a ver si llego. A lo mejor llevas el coche apuradillo de gasolina o lo que sea o te quedas tirado con el coche y ya llegas tarde...(riures) Pero bueno, que con un coche se iría mejor. Luego a lo mejor encuentras un trabajo que te paguen muchísimo más, o lo que fuera... A lo mejor te enteras que en Santa Perpètua en una fábrica están cobrando ciento ochenta, por decirte algo... y dices: ostras, ochenta mil pelas de diferencia y no puedes hacer nada para ir hasta allá.

(Sona un timbre)

O sea que tener coche supone más gastos pero también te supone posibilidad de ingresar más.

Sí, porque mi hermano trabajaba antes en Santa Perpètua y él tiene su coche, él tiene su piso... cobraba más. Ahora está trabajando aquí en Polinyà, también, pero bueno que el coche hace mucho, pero muchísimo. (riures) A lo mejor en vez de tener que comprar en una tienda de Polinyà que te salen las cosas muchísimo más cara, pues puedes salir a fuera.

Sí, porque en tu caso compráis habitualmente en Polinyà, no vais a grandes superficies.

No, aquí en Polinyà.

¿No vais con tu hermano que os acompañe al yo que sé...al Baricentro?

No, no. Aquí un pollo te puede costar setecientas o ochocientas pelas y si tu vas al Baricentro o al Carrefour y te cuesta trescientas o cuatrocientas pelas. Y quieras o no es un ahorro.

O sea, que lo primero... el problema sería ir ahorrando para poder sacarse el carnet, pero esto vas pagando a plazos y después ir ahorrando un poco para tener un coche de segunda mano fiable.

Sí, no te vas a ir a buscar un coche de ochenta, porque los hay y a lo mejor se ve muy bien por fuera pero al mes el coche te dice que no tira más.

Escucha, ¿cómo sabes tan bien los precios y eso?

Ya los he mirado, sí.

No sabía si los mirabas o si tus amigos o amigas o tu hermano te informa.

Mi hermano ya se compró su coche nuevo. Bueno, primero se compró uno de segunda mano que le costó doscientas cincuenta y luego ya el nuevo. Que se le escacharró el coche, el de segunda mano (riures). Lo que pasa que lo compró y acordó con el chico de pagarlo...cada mes le daba un tanto y ya está. Pero no todo el mundo lo quiere así. Hay gente particulares que dicen: no, mira, yo lo quiero de golpe. Otros que hablas y les dices que mira, me interesaría más poco a poco... y depende con quien pilles.

¿Y te has planteado cambiarte de piso o de casa para estar en un sitio donde puedas trabajar más o haya más posibilidades de trabajo?

No, por el momento no, pero queríamos irnos a Badalona otra vez.

¿Quiénes querían toda la familia, tú, el abuelo...?

Yo y mi madre con el tiempo, sí, nos iremos para allá. Pero de aquí que llegue...

Vale, porque a pesar de que ya hace diez años continuáis pensando en Badalona? Que tenéis familia y vais a menudo, o...

Todos los fines de semana.

O sea que el contacto con Badalona lo continuáis teniendo. ¿Y si te saliera un trabajo en Badalona, que harías?

Pues no lo sé. Depende. A lo mejor hablaría, me iría a casa de un familiar o mientras tanto cuando encontrara algo pues se vendría mi madre, depende, no sé. Por el momento, no me ha salido el caso de decir: me ha salido algo allí. Tampoco lo he mirado ni nada. No he mirado nada de trabajo allí.

Por si las moscas, no.

Sí, porque... tampoco es plan de ...ale familia!, pero no estás en tu casa, no es lo mismo. Y para mi es como si molestaras así estar en un sitio... Mira, si es por decir voy una semana de vacaciones un verano, o algo, pues sí, pero quedarte a vivir allí mientras encuentras algo, pues no. No me apetecería mucho.

¿Porque el hecho de plantearte, tu y tu madre, de volver a Badalona que es por cuestiones de trabajo o por cuestiones en general de decir: no es que en Badalona hay más de todo, porque estáis más a gusto, porque hay el paseo marítimo...

Por todo, porque nos gusta más aquello, lo que es la vida allí es muchísimo mejor, al menos para mí y para mi forma de pensar...

¿Qué quieres decir mucho mejor?

Yo vivo mejor allí. Allí lo tengo todo a un paso. O sea, yo allí salgo y tengo de todo. Aquí salgo, y no tengo de nada y me tengo que ir a Badalona, a Sabadell o Barcelona. Para ir a Badalona ya tengo que coger dos autobuses, o sino ir a Sabadell y coger el tren, luego después del tren el metro, y bueno... historias.

¿Y para el trabajo tu crees que es mejor Badalona, también?

Para lo que yo busco, sí. Para trabajar de dependienta, sí. Allí hay muchas tiendas y hay muchas faenas de dependienta. Y para mi sí.

Vale, o sea, de hecho si tuvieras coche podrías llegar a Badalona cada día. De hecho me has comentado que mucha gente de Badalona trabaja en alguna de las fábricas que tú has trabajado aquí. Y por lo tanto, tu que crees que... tengo la sensación , por lo que me cuentas, que estáis como un poco decepcionados de estar en Polinyà. ¿Que esperabais?

No sé, un cambio de vida mejor, de más tranquilidad, pero a nosotros la tranquilidad no nos gusta. Una cosa es tener un poco de tranquilidad y otra es estar en un pueblo muerto. Porque esto es un pueblo muerto, aquí no hay nada. Ya no puedo decir una discoteca, pero es que no hay nada, ni un pub, ni nada.

¿Cuándo dices que no hay nada te refieres a sitios para salir con algún amigo/a para salir de noche?

No tenemos ni ETT.(riures)

No, pero si que hay escuelas, instituto...

Sí, ahora han hecho el instituto.

O piscina o polideportivo...

Si el polideportivo hace poquito que está y el instituto lo han inaugurado este año que eran barracones.

O sea que en los últimos años está cambiando alguna cosa.

Sí, yo la ESO la hice en los barracones.

Porque tanto la ESO como la FP de administrativo lo hiciste aquí en...

Bueno, yo el curso de administrativo lo hice por la Generalitat. Es un curso de estos de la Generalitat de cuatro meses, y es lo que hice.

Pero físicamente lo hacías en...

Sí aquí, en el Centro Cívico.

Aquí en Polinyà. Y mientras estés aquí, porque esto de ir a Badalona es un objetivo que está ahí pero digamos que tampoco tiene fecha.

Sí, seguro pero cuando no se sabe.

Pero sin fecha, por lo tanto.

Sin fecha.

No es aquello que cuando brindéis este fin año por el 2002 diréis, el 2003 lo hacemos ya en...

Seguro cuando no, pero tampoco alargarlo mucho no. Yo pienso que un año o año y pico que veas tu un poquito y que encuentres allí algo para irte...no sé, que veas tu un sitio para asentarte. A lo mejor como conozco a gente allí que te digan: mira pues aquí hay trabajo para ti...luego le digan a mi madre pues mira aquí tienes un trabajo seguro. Entonces dices, mira tenemos trabajo allí, pues sí, nos vamos para allá. Pero a lo mejor que te vayas allá y no encuentres trabajo así, a la que llegues. Ir y tenerlo un poquito ya seguro.

¿Porque tu has conservado o mantienes amigos y amigas en Badalona?

Sí, tengo amistades allí.

Porque tu de hecho, ¿debes conocer más gente en Badalona que en Polinyà? ¿O un poco igual?

Igual más o menos. Hombre aquí en Polinyà pues tengo muchas amistades y ya hace muchos años que vivo, pero allí también tengo muchas amistades, tengo amigos que íbamos al colegio juntos y nos hemos ido viendo... Y a lo mejor bajo allí el fin de semana y me tiro todo el fin de semana allí. Bajo el sábado y no vengo hasta el domingo.

¿O sea que te encuentras aquí como un poco refugiada?

Sí, entre semana.

Mientras estés aquí, ¿qué crees que se tendría que hacer con el tema del transporte?

Muchas cosas. Bueno, poner mejor medios de transporte que no hay o poner un autobús que pasara por las fábricas a las horas clave, por ejemplo. Si los horarios empiezan a las seis o a las siete de la mañana, pues poner uno a las cinco y media, otro a las seis y media, depende, no?

Que pasen desde Polinyà hasta el polígono solo de cinco...

Bueno, y en todos los sitios que se encuentren con esa situación que no tengan medios de transporte en condiciones, pues que hicieran lo mismo, aunque tuvieran el polígono muy retirado, o algo...

Esto, digamos desde la Plaza de Polinyà hasta el polígono.

Sí, que tuviera una parada y que se pudiera coger un autobús que te llevara, porque... Y que fuera económico y que no se subieran los precios por las nubes.

Una pregunta, porque no se como está el asunto. He oído que han puesto autobuses de noche. Lo que no sé es si...

Aquí no.

Aquí no. Entre Barcelona y no sé cuantas poblaciones. En Polinyà no sé si llega.

No. Aquí por la noche no hay autobuses.

Vale, vale, vale. Y a parte de poder llegar a la fábrica, más frecuencia o que hubieran más autobuses más a menudo con Barcelona, Sabadell...

A parte de eso, no por el trabajo, sino para tener unos autobuses que vayan a Sabadell y que haya más de un autobús que haga el mismo recorrido ida y vuelta y que pasaran más a menudo. A lo mejor tienes hora al médico a las nueve y media y tienes que coger el autobús dos horas antes, como pasa cada hora... Y luego el fin de semana, ahora no porque salgo con mi hermano, pero cuando salía con mis amigas... y antes porque no me quedaba todo el fin de semana en Badalona porque no me dejaban, y salía con la gente de aquí. Y llegaba a las seis y media a la discoteca...

¿En Sabadell?

Sí, a las nueve ya me tengo que salir de la discoteca porque tengo que coger el autobús a las diez. Entre que llegas a Sabadell porque de la Zona Hermética hasta donde sale el autobús para acá a Polinyà, entre que llegas y unas cosa y otras... a las nueve tienes que salir y si te quieres quedar hasta más tarde coges un taxi que vale casi dos mil cien pelas de Sabadell a Polinyà. Y dices, bueno, yo no me puede gastar dos mil pelas en un taxi.

No, no. ¿Esto lo has hecho a menudo?

A veces lo hemos hecho, no mucho, pero... O decir, mira, vamos cuatro personas en el taxi y lo pagamos entre las cuatro, no.

Luego, son quinientas pesetas.

Bueno, pero que tampoco es plan de tener que coger un taxi, habiendo autobuses. Que los pusieran hasta más tarde o que pusieran alguno nocturno.

¿El autobús va más o menos bien, no? O sea, los asientos no se mueven mucho, funciona bien...

A veces nos traen en furgoneta, pero bueno. (riures)

Porque los empresarios, ¿pasan de todo o se preocupan por el asunto?

Estuve trabajando en Sabadell y alguna vez que mi hermano no me ha podido venir a buscar por la noche me ha traído el jefe a casa.

Que lo hacía, aquello de mala gana o lo hacía ...

Me decía, bueno va, te llevo yo y venga, no pasa nada, pero tampoco le apetecía venir hasta Polinyà cuando él vivía en Sabadell, pero bueno, por no dejarme ahí tirada me decía: ya te llevo yo. Pero bueno, que las empresas tampoco se preocupan mucho. Hay algunas que tienen un autobús pero por Polinyà no pasan. En la empresa que estuve tres meses la empresa tenía autobús pero iba a Santa Perpètua y a la Llagosta.

La que estuviste tres meses, ¿qué empresa era?

Hacía tubos para la gasolina de los coches.

Vale, vale, e iban a Santa Perpètua y a la Llagosta. No pasaba por ningún sitio más. Y cogían a la gente que vivían en esos lugares. ¿Y cómo es que sólo pasaba por estos lugares? Por qué había más gente, porque la empresa había estado allí, porque los trabajadores se habían quejado...

Hombre había mucha gente de la Llagosta y Santa Perpètua, pero tampoco miraban que hubiera gente que no fuera de allí. Y solo llevaban a la gente que estaba por empresa. Los que estaban por ETT no.

¿Y eso cómo se vive? Que te encuentras como un bicho raro, cómo el último mono, o...

Y a parte de eso muchas cosas. Estar por ETT te tienen desplazada, o sea a ti te tienen para que les saques faena y ya está. No cuentan contigo para nada y dices: bueno, ¿qué pasa? ¿Somos aquí burros, o mulas de carga? No, no te

miran. Ellos te dicen hazme esto y se acabó. Si falta algo en la empresa, la culpable es la de la ETT.

Y por lo tanto las personas que veníais de ETT no podías tener el derecho de coger el autobús.

No.

No, te lo preguntaba porque ese autobús que dices que podrían poner hacia al polígono, ¿tendría de ser de la Generalitat, del Ayuntamiento o los mismos empresarios que entre todos pagaran un autobús que dé vueltas por Polinyà?

Lo ideal sería que fueran las compañías de autobuses y estas van por la Generalitat, no? Que hicieran algo pero que...como pasan de todo...

Sí, un poco. Cuando ibas con tu compañera, a la fábrica de Polinyà, los gastos de coche los repartíais o ella...

No, íbamos a medias.

O sea que ella te hacía un favor pero de hecho os hacías un favor mutuamente.

Yo a veces, pues mira, le daba mil pesetas porque en coche de aquí a allí y de lunes a viernes tampoco se gasta tanto de gasolina. Y me decía me das mil pesetas y ya está. Que tampoco no es decir... dame, yo que sé...a lo mejor puedes encontrarte alguien que te dice: dame cinco mil pelás, porque las hay. A mi no me ha pasado, pero he conocido a gente que le ha pasado.

Ya, ya, y entonces te debe salir más caro esto que ir en autobús.

Hombre si te encuentras alguien que te dice: dame cinco mil pelás a la semana por la gasolina, pues...hombre si a lo mejor ves tu que tienes que ir muy lejos, que vas a Sabadell o a Terrassa, dices bueno, pero para ir aquí mismo y que en coche está a un paso y no hay ni cinco minutos en coche dices: cinco mil pelás no gastas tu a la semana. Esto lo gastas tu yendo a comprar o lo que sea, entre todo. Y dices, bueno, que pasa aquí, no. A mi no me ha pasado pero hay gente que sí que le ha pasado.

A mi me parece que ya han salido todos los temas que quería que salieran. No sé si tu quieres añadir... Sí, una cosa que no me ha quedado...¿Tu madre trabaja?

Hace faena en casa.

Vale, pero hace faena en casa que quiere decir que trabaja en tu casa o que...

Que trabaja en mi casa.

Vale, por lo tanto no tiene problemas de autobús.

Ella ha estado trabajando fuera también. Ha trabajado aquí en el Paradís y a lo mejor plegaba a las tres de la mañana y se venía andando. Que bueno, que también ha tenido problemas. Luego le salió un trabajo que era en Rubí, y en ese momento mi padre tenía coche, y llegó un momento que decías: bueno, es que estoy gastando un dineral de gasolina, todos los días hasta Rubí... Y bueno, aparte de si el coche chupa o no chupa, depende del coche, y bueno. Que son también historias... La empresa no tenía tampoco autobús para ir llegar hasta allá...Hay empresas que sí que ponen autobuses. La empresa tenía un autobús pero hasta Polinyà no venía.

¿De donde salía?

De Rubí salía hasta Sabadell y de Sabadell se iba a Badalona.

Por lo tanto, si lo cogía tenía que ir hasta Sabadell.

Claro. Y que para sacarse el carnet de conducir tendrían que poner precios más económicos. Que hay mucha gente que no se lo saca porque no tiene suficiente dinero para pagarlo.

En el caso de tu madre, ¿porque no tiene carnet?

Porque a ella le da miedo coger el coche. Ella en un volante dice que no se vería. Yo sí, bueno yo ya lo sé llevar, pero bueno...

Bueno, es que una cosa es tener el carnet y otra cosa es saber conducir, que no tiene nada que ver.

Yo ya sé conducir, pero bueno. A conducir ya me han enseñado.

Pero de hecho, el coger el coche...

Ah, no, yo soy muy decidida.

No, pero, ¿te atreves a cogerlo? No miedo por ti, sino miedo por si te ve un mosso de esquadra...

A ver, cuando a mi me enseñaron por aquí, por el polígono y por estos sitios, los domingos que no hay nada... Y bueno, me recorrí todo el polígono, fui por un camino de estos de bosque hasta Santa Perpètua...

Vale, o sea que no era por carretera.

No, no por ahí no. Era el coche de mi hermano y vamos... Era para enseñarme como va el coche, bueno aunque no acabé de asimilar lo del intermitente, y bueno... Para que cogiera un poquillo el ritmo para cuando vaya a la autoescuela y no me encuentre que...

Que no sabes nada.

Claro, pero bueno, fue fácil.

Sí, de hecho hay mucha gente que conduce y difícil no es. En tu casa no sé cuanto tiempo hace que no tenéis coche, pero habéis notado el cambio de haberos quedado sin coche?

Sí, en la comida ya se nota. En lo que es el dinero que te gastas se nota muchísimo. A lo mejor si aquí te tienes que gastar cuarenta mil pesetas al mes, si vas en el Carrefour o en el Alcampo, a lo mejor te gastas veinte al mes. Y quieras o no, es una diferencia. A lo mejor con esas veinte dices, pues mira, me voy de fiesta. Nos vamos por ahí a dar una vuelta o nos vamos a salir por ahí... A lo mejor con esto puedes decir pues ahora tengo que cortar más en esto para poder salir... Te tienes que aflojar más el bolsillo.

Porque a nivel de trabajo, a veces tu hermano te había venido a buscar o tu madre cuando había trabajado en Rubí... ¿Se lo podía combinar tu padre?

Sí, mi padre cobra la paga, o sea él no trabaja y por eso no había problema.

Vale, que él no tenía un plan... salía de la fábrica y tenía que ir...

No, ahora como tampoco está mi padre en casa... Está mi madre que hace faena en casa y yo tengo que trabajar por narices a fuera. Y también tiene que cuidar a los abuelos, y bueno...

Porque tu madre tiene la carga de los abuelos, claro.

Y bueno, que entre unas cosas y otras dices, bueno ¿donde me muevo? Que acabas el día y dices: bueno, ¿ahora que hago? Y bueno, a veces no veo mis amigas porque me he metido casi tres meses trabajando. Ha habido épocas que de mi casa al trabajo y del trabajo a mi casa... Salir a comprar comida con mi madre y después para casa. Esclavizada totalmente para la casa. Y dices, bueno, tengo diecisiete años y estoy aquí que parezco una yaya aquí en casa metida.

Escucha, ¿ y tu madre no te achucha para que te saques el carnet? O tu hermano?

Sí.

¿Y tú que contestas?

Que ya me lo sacaré.(riures) Yo al principio decía: yo cuando cumpla los dieciocho, me apunto y me saco el carnet, pero...

¿Y tu madre y tu hermano te achuchan para que tengas más independencia y también, supongo para que puedas ayudar más si tienes carnet, no?

Sí, y a parte que con los abuelos, como hay que llevarlos al hospital... Cada mes hay que llevarlos y a lo mejor si tienes que llevarlos con el autobús, tarda muchísimo tiempo, son personas mayores y se impacientan y te ponen de los nervios. ¿Y que no viene, y que no viene? Y de esa manera tienes coche, los llevas, acabas y te los traes para casa y no tienes que estar pendiente de nada.

Porque tu hermano supongo que tiene su vida, su trabajo...

Claro, trabaja de noche y por la mañana duerme hasta las tres o las cuatro de la tarde. Cuando se levanta ve a la novia, normal, y ya no tiene ganas de nada. A lo mejor si puede estar dos horas con la novia, pues está con la novia y ya no viene a casa. Pero el coche hace muchísima falta, por lo menos hoy en día.

Escucha, ¿y la novia de tu hermano tiene carnet?

Sí.

¿Y ella también conduce?

Sí, bueno comparten el coche.

Bueno pero conduce, no digo que tenga coche. Que en un momento de necesidad ella puede coger el coche.

Sí, sí y ya tienen el seguro puesto para poderlo llevar los dos, o sea que...A veces que me ha salido una urgencia y si mi hermano está trabajando, en vez de molestarlo a él, pues llamo a mi cuñada. Muchas veces hay que salir corriendo para el hospital con los abuelos y gracias a ella que tiene carnet y esto. Porque él el coche no se lo lleva al trabajo.

Vale, porque trabaja cerca, no?

Sí ella lo lleva por la tarde y luego por la mañana un compañero lo trae hasta el centro del pueblo de Polinyà. Él trabaja a cinco minutos de mi casa. No trabaja lejos.

Pero bueno, sin coche no se hace nada.

Bueno, no se hace nada y sobretodo en Polinyà.

Sí, sobretodo aquí. En otros sitios no sé como estará pero en pueblos así pequeños...

Bueno, yo no pensaba en pueblos pequeños sino en tu caso que te mueves más sentimentalmente entre Polinyà y Badalona.

Sí, muy mal. Porque yo voy allí y que diferencia... Tienes allí tu autobús nocturno, que si sales de la discoteca a las tres de la mañana, pues tu sabes que tienes un autobús que te lleva a tu casa, de la otra manera no... ya te lo piensas más porque son dos mil pelás de taxi... Y menos mal que no bebo (riures) que...

Bueno las entradas de las chicas son más...

Depende de la discoteca. Hombre, a veces hay algunas que por la tarde las chicas no pagan o el sábado paga uno y el otro no, depende de la discoteca. Normalmente siempre salen ganando las chicas.

Bueno, por una vez que salen ganando en algo...

Sí.

No sé si tu quieres añadir más cosas. Antes ya me parecía que habían salido todos los temas y te he preguntado más cosas. Algún dato que te hayas olvidado, alguna percepción o algún comentario.

No, ya te lo he dicho todos (riures)

Pues muchas gracias.

ENTREVISTA 12. VICKY (E12:IC)

¿Cuántos años tienes?

Yo tengo 22 años.

Y, ¿dónde vives, en qué ciudad o en qué barrio?

¿Aquí o a fuera?

No, aquí, aquí.

¿Aquí? Vivo en Polinyà, en la calle Cádiz.

Vale, que no conozco mucho Polinyà, ¿qué está en el centro de la ciudad?

Sí, sí por la riera.

Vale, está por la riera. Y tú eres de...

Yo soy de Gambia.

¿Hace mucho que vives...

¿Que estoy aquí? Sí, sí, llevo aquí ya casi siete años.

¿Casi siete años? O sea que viniste con quince.

Sí, sí.

Y actualmente, ¿con quién vives?

¿Actualmente?

Sí.

Con mi marido.

¿Con tu marido?

Sí, y ahora también.

Vale, y no tienes hijos.

Sí, tengo dos hijas.

Ah, vale, o sea vives con tu marido y con...

Y con mis dos niñas.

Y las dos niñas, ¿qué edad tienen?

La grande tiene cinco años, la pequeña tres años.

Y en casa, ¿alguien tiene carné?

Sí, mi marido ahora que se lo sacó.

¿Ahora se ha sacado el carné de conducir?

Sí ahora.

¿Y tenéis coche?

Sí, ahora. Pero bueno, yo sé que tiene algún problema.

En casa tenéis un carné de conducir y un coche.

Sí, y un coche.

Y tú, ¿cuál es el motivo por el cual no tienes el carné de conducir español?

Pues primero porque me da miedo de leerlo, el castellano. Bueno, estoy en ello, estoy en la escuela de mayores, de adultos. Estoy intentando, bueno, intentando leerlo y escribirlo, para.... Yo ya verás que lo, lo, lo que más quiero es eso, el carné, para poder estudiar e ir directamente a la autoescuela, pero me sigue costando. Aún no...no sé leerlo perfectamente y...

¿Has intentado sacártelo ya o todavía no?

No, estoy con mi marido, de leerlo a poco a poco el libro suyo, pero lo veo muy difícil para mí, para hacer el test, hacer, bueno, lo veo difícil.

¿Tu marido también es de tu país? ¿Es de Gambia?

Sí, sí.

Y él se lo sacó aquí porque, ¿ fue a una autoescuela normal?

Sí, sí, la que está ahí en la plaza. Esa es, se lo sacó allí.

Vale, o sea tuvo problemas pero superó el tema de poder leer el castellano y...

No, de verdad que no tenía ningún problema. Sabe el castellano y el catalán. Lo lee perfectamente, porque él lo ha estudiado antes. Lleva aquí trece años. Él lo ha estudiado antes, cuando llegó y bueno, se lo sacó, bueno. La verdad es que a la primera se lo sacó.

O sea que lleva muchos años y ahora le iba...

Sí, sí, sí. Lleva aquí un montón de años, pero bueno. Ya lo tiene ahí, todo dominado y muy bien. Pero el problema soy yo ya.

Eres tú que, digamos, no te atreves a poder ir con garantías de éxito...

Exactamente, exactamente. En la autoescuela, sobretodo la teórica es lo que me da miedo. La práctica ya otra cosa.

Porque claro, tú llegaste aquí con los quince años y tampoco en Gambia habías conducido.

No, no, no había conducido.

No tenías carné ni...

No.

Y, supongo que ventajas de no tener carné de conducir no ves ninguna o sí ves alguna.

Buff, mucho!

¿Ventajas de no tener?

¿Ventajas de no tenerlo?

Sí, no ves. En realidad son desventajas, no?

Hombre, desventajas sí porque me sale montón de trabajo a fuera y no puedo cogerlo porque no puedo ir. Y bueno, siempre tengo que mirar que sea aquí, o que sea aquí donde pueda ir con autobús,...y bueno, es un lío!

Porque ahora que hablas del autobús, no para el trabajo para ir en autobús, sino en general, para comprar, para irte a pasear o así, ¿cómo vas normalmente? ¿Vas andando, vas en autobús?

En autobús, normalmente. Si voy a un sitio aquí cerca voy en autobús. Por ejemplo, en Sabadell o en Santa Perpètua, pues aquí en Palau, pues, hay autobuses que tienen muy mala combinación y es muy difícil de llegar

¿Para Palau, dices?

Los autobuses, sí. Casi hay cada dos o tres horas hay un autobús. Por ejemplo, desde las once y cuarto que hay uno, no hay otro autobús hasta la una y cuarto. Eso es bastante tiempo

Sí.

Y bueno, con mi marido sí, pero es que él también está trabajando y no podemos combinar nada. O sea que me tengo que buscar la vida como sea.

Y ahora, no sé si has visto o si te afecta para algo, el cambio de tarifas que ha habido hace unos meses, a ti te ha salido económicamente mejor o más o menos igual.

A mí...casi es lo mismo, porque...no sé, tampoco voy mucho a sitios y eso. Normalmente, no, no salgo mucho.

Vale o sea, que tampoco no has notado el poder coger más de un autobús y tampoco te has encontrado que es más barato porque hay las tarjetas...

Claro, sí, sí. Las he visto pero nunca las he utilizado porque tampoco salgo mucho para eso.

Vale.

Lo que tengo problemas de compra y todo eso. Por ejemplo, si quiero ir al Carrefour no puedo ir porque no tengo coche. Hay una muy mala combinación, no hay autobuses para llegar allí. Es muy difícil.

Perdona, el Carrefour está en...

En...por aquí, si vas por Sabadell, por ahí hay una rotonda, bueno, por allí. No va ningún autobús, llegan sólo coches. Y en Alcampo, bueno, menos. Así que en esos sitios casi voy o con una amiga y por ejemplo, llevo casi cuatro semanas que quiero ir y comprarme unos zapatos y no puedo ir porque mi amiga está ocupada, tiene el turno muy malo y no puedo ir a comprarme mis zapatos. Todo eso es molesto.

¿Y ahora trabajas?

Ahora mismo no. Ahora mismo no. Me ha salido otra cosa aquí en el POL, me llamaron desde aquí y bueno, tampoco puedo ir porque...es muy..., por ejemplo, de dos a diez. A las diez de la noche ¿dónde consigo un autobús para venir aquí? Por más que lo calculaba, nada, no podía.

Porque el trabajo era ¿dónde?

En Santa Perpètua.

En Santa Perpètua.

Exactamente, y no podía. Y si fuera también de seis a dos, tampoco podría ir. A las seis de la mañana, no sale ningún autobús. Y bueno es... Hay muchos trabajos que me salen en Sabadell, en Palau,...

O sea, los trabajos básicamente te salen...

Sí, la verdad es que sí tengo suerte en esa parte. El trabajo me sale fácilmente pero no puedo aceptarlo.

Porque tú, ¿cuál es tu profesión?

Yo, pues normalmente hago...En principio, es de limpieza y ahora manipulación.

Manipulación de...

Manipulados, sí, manipulados. Es lo que hago ahora en fábricas.

Y claro esos trabajos son normalmente en polígonos.

Exactamente. Y bueno, tampoco llegan los autobuses allí ni nada. Y cuesta mucho llegar allí.

Y los trabajos te salen has dicho en Santa Perpètua, en Sabadell,...

En Santa Perpètua, sí, sí. En Palau, en Mollet. Bueno, me salen por estos sitios así, pero tampoco puedo aceptarlos porque los horarios no me van. O sea, no puedo cogerlo porque mi marido...no se puede contar con él.

Porque tu marido, ¿dónde trabaja?

Él, en Palau.

¿Y qué horario tiene?

Es que eso es lo, lo difícil. Que él no tiene un horario así, no?

Vale, hijo.

Exactamente. Él cambia constantemente, cambia de horario y no puede ser.

Claro y después tú no puedes...

Exactamente, contar con él. Porque él va de tarde, por ejemplo, y plega a las diez y eso, o sea, ¿yo podría coger un trabajo de dos a diez, por ejemplo? No, es que no se puede contar con él. Él, o sea, por ejemplo, hoy ha ido de tres a una de la mañana y quién sabe, te puede llamar un, bueno, en un momento y dejarte un mensaje "Oye, que pliego a las tres de la mañana", "Oye, que me

quedo a tal hora”, “Oye que me cambian la hora”. Es así, no puedes contar con él para nada.

Y, de todas maneras, ahora no tienes trabajo, pero has trabajado.

Sí, sí, sí. Hace unas tres semanas que estuve trabajando en Palau.

¿Y qué hacías?

Manipulados. Hacemos piezas de coche, en la Ipea

¿Y qué horario hacías?

De seis a dos.

Que te salió también el trabajo de...

El de Ipea me salió en Sabadell, en un temporal.

Ah, en una empresa de trabajo temporal.

Sí, últimamente, últimamente trabajé mucho en temporal. El año pasado sí que aquí en el POL también conseguí algo. Pero este año ya, casi todos los trabajos que he hecho desde que empezó ya el verano y todo han sido por los temporales.

Y ¿cuánto tiempo estuviste trabajando en el Palau?

En la Ipea unas tres semanas. Unas tres semanas porque cambiaron de turno a la chica con la que iba, cambiaron de turno y a mi no me iba bien. Y mira, o sea, tuve que plegar.

Vale, plegaste porque no podías continuar, porque el contrato, ¿de cuánto tiempo era?

El contrato es abierto, es por obra.

Es por obra...

Sí.

O sea que en principio no había terminado el contrato.

Exactamente, no había terminado todavía. Si hasta el encargado me dijo que, o sea, que si quería a alguien que me llevara o eso que le llamara. Exactamente, porque de trabajo hay muchísimo, pero es eso que no tengo coche. Y el autobús no se puede.

Y has dicho que ibas con una compañera. ¿Qué hacías, salías de casa a las cinco? Bueno no sé...

Pues sí, a las cinco y media.

A las cinco y media y te recogía en la puerta.

Sí, sí, en la puerta de aquí... Siempre quedamos en la Caja, en la "Caixa de Sabadell", en la puerta. Ahí quedamos siempre en coche allí.

¿Qué tenías que andar un poco tú?

Sí, sí, no, bueno, diez minutos.

¿Diez minutos andando?

Sí, andando.

Y, pero se puede andar bien, digamos, es ciudad y hay acera y vas tranquila a esas horas.

Sí, sí, sí. Claro, sí. Estamos un poquito cerquita. Yo estoy un poco abajo y ella está un poco a la carretera aquí.

Para llegar hasta el lugar de quedar no tienes miedo ni...

Sí, sí, sí, no tengo problemas.

Y después, a las cinco y media, con el coche llegabais a...

Exactamente, llegábamos a la fábrica.

Y después a las dos,...

A las dos veníamos igualmente juntas. Pero cuando le cambiaron los horarios ya...

¿Y a ella le cambiaron el turno?

Exactamente. Porque ella como tiene dos niños y no tiene tampoco quien le cuide los niños, pues a ella le va muy mal. Y yo la veo también... encima que ella es la que me ha encontrado el trabajo porque necesitaban muchas personas y me llamó un día y me dice "Oye, que necesitan tal persona ahí, si te interesa, no?", y hemos ido. Y yo la veo muy mal de que ella plegue por mi culpa, no? Le he dicho que "tranquila, que yo no tengo ningún problema de buscarme otra cosa y tú sigue, porque tú lo necesitas".

Y los otros trabajos que has hecho, dónde...

También en Palau, en la Menorquina.

En La Menorquina. ¿Eso es de helados, no?

Sí, de helados. Y allí he estado dos meses,...dos meses y creo que dos semanas.

Dos meses y dos semanas.

Y dos semanas cuando se acaba la faena también, porque el contrato también es de obra.

Vale, que aquí sí que se terminó el contrato.

Sí, aquí sí que se terminó el contrato y...

¿Y qué horario hacías?

Ahí hacía de dos a diez. Los fines de semana de seis a dos.

Y eso, o sea, claro no tenías fines de semana, por ejemplo, trabajabas cada día.

Sí, sí, sí, sí. Los fines de semana no los tenía porque tampoco... Aunque luego no trabajara allí, o sea trabajo en un restaurante también. Aquí en, como se llama, en el Paradís. Ahí trabajo los fines de semana.

Perdona, primero hablamos de la Menorquina y luego volvemos al restaurante. En La Menorquina, ¿cómo llegabas, en autobús?

Ee, sí. Para irme, en autobús. Para venir, pues un amigo de mi marido que, o sea, hemos quedado ya de acuerdo con él de que le pagaría la gasolina y por la noche me iba a buscar.

Ah, te iba a buscar.

Sí, a las diez.

Desde Polinyà.

Desde Polinyà, sí.

Vale, si podía ir tu marido, iba tu marido o siempre iba el amigo de tu marido.

Sí, de vez en cuando iba mi marido. Cuando tiene un horario así que pliega a las siete de la tarde, entonces podía venirme a buscar a las diez de la noche.

Y el autobús te iba bien, la combinación de autobús.

En principio sí, porque había... Yo entraba a las dos, había un autobús a la una y cuarto, pero no siempre lo hay. Porque hay veces que me he tenido que ir en taxi porque el autobús no llegaba.

¿Ah, sí? Pero no llegaba por qué, porque había tráfico o porque iba muy retrasado...

Muy retrasado y yo tenía que llegar. Y yo no quiero llegar tarde a los trabajos y, bueno, hay veces que cojo un taxi y me voy a trabajar.

¿Eso no te sale muy caro?

Muy caro, muy caro pero qué se le va a hacer. Yo tengo un compromiso allí y a veces tengo que coger un taxi y me voy.

¿Y eso te pasó a menudo?

Sí, sí, sí, a menudo. Porque había un día que llamé al temporal ese, diciendo que...que les llamara diciendo que no podía ir porque es que no tengo autobús y no me sale a cuenta coger un taxi cada dos por tres. Y bueno, ellos no lo aceptaron, dijeron que si estaba enferma vale, pero si es por no sé que del transporte, que...o sea, que no se podía justificar. O sea que tenía que ir como sea, aún cogiendo un taxi. Y tuve que coger el taxi, y aquel día sí que llegué a sólo dos o cinco minutos para entrar. Pero bueno, mira, eso así constantemente.

Vale porque, por el día sí que hay taxis.

Por el día hay taxis, sí.

Y los fines de semana que trabajabas a las seis, de seis a dos, ¿qué te acompañaba tu marido?

No.

Porque también trabaja los fines de semana tu marido.

Sí, trabaja también los fines de semana. Hay veces que me puede llevar él, y hay veces que quedo con amigas. Y eso sí que era muy peligroso porque era por esa curva de la carretera porque esa chica no podía venir de aquí, venía de Santa Perpètua, y había otra chica también que me llevaba, que venía de Sabadell. Y nos teníamos que encontrar en la curva que es ahí.

Vale, la curva de la carretera de...

De la carretera.

de Santa Perpètua a Sabadell.

Exactamente, exactamente. Tengo que andar todo esto hasta la curva. Me daba un miedo que bueno!

¿Cuánto rato era esto?

Pues era media hora me parece.

Media hora por la carretera a las cinco de la mañana.

Sí, sí.

¿Y a qué hora salías de casa?

Salía de casa a las cinco en punto y llegaba allí sobre 25 o 26 minutos. Casi media hora ando todos los sábados y los domingos para llegar.

Claro, y era peligroso por el tráfico...

Sí, sí, sí. Además ese sitio es muy malo porque bueno....Porque lo sabe todo el mundo, que ese sitio es... Y bueno, al final tuve que dejarlo, yo no puedo trabajar los fines de semana porque me va mal. Y lo dejé. Yo puedo trabajar entre semana hasta que se me acabó el contrato.

¿Y después a las dos, cómo volvías?

A las dos, pues...Hay una chica también allí, bueno es que era constantemente pedir favores. "Oye, ¿me puedes llevar? Y, o sea compartimos la gasolina". Y es así. Y tengo suerte de que mira, de vez en cuando encuentro a gente buena, y bueno, me hacen ese favor. Y cada semana compartimos la gasolina.

Vale, pero la gente ¿qué es? ¿Los compañeros y compañeras de trabajo, no?

Sí, compañeras de trabajo, de ahí de la fábrica. Porque es muy grande la fábrica y...

¿Y entonces tienes dificultades para encontrar personas que...

A veces sí. Hay veces que por la noche no tengo a alguien que me acompañe y he tenido que decirle al guardia de la puerta que me llamara a un taxi, para venir. Pero bueno, yo me las he apañado como he podido hasta que se acabó el contrato.

¿Y la gente por qué no quiere compartir coche?

Pues, mira, dicen que tienen mucha prisa, que no pueden llegar hasta donde estás tú... Y mira que es el mismo camino, pero mira, yo tampoco puedo, o sea, obligar a las personas si no me quiere llevar. Porque no quieres, pero si es el mismo camino, de ir a Sabadell. En vez de coger ahí atrás, puedes coger el mismo camino, a mi me dejas aquí en la carretera al lado de mi casa. Es el mismo camino que para ir a Sabadell, es lo mismo. Pero no! Es que tarda mucho, es que yo prefiero ir por ahí detrás, bueno, tampoco le voy a decir: oye, ¿porque esto que lo otro, no? si no puede ya está, no pasa nada.

Los compañeros de trabajo son una mezcla entre españoles y extranjeros o simplemente españoles o son básicamente extranjeros.

No, español, extranjero. La verdad es que hay más extranjero, bueno, más español que extranjero porque extranjero los que habían de extranjero eran como cinco chicos.

Normalmente...

Y yo y ya está.

Cuando te acompañaban eran, por eso, españoles o...

Sí, españoles, españoles.

Y también cuando te dicen que tienen prisa, y que... muchas veces eran españoles, no?

Sí, sí, sí, españoles.

Porque los otros compañeros y compañeras extranjeras que, por ejemplo, tenías en La Menorquina, cómo llegaban al trabajo. ¿Tenían coche ellos?

Moto.

Moto.

Sí, moto, en moto. Y la verdad es que yo en una moto, prefiero coger el taxi.

¿Por qué?

Me da miedo.

¿Te da miedo?

Sí.

Que tienes miedo de tener algún accidente, de caerte, de...

Exactamente. Esa curva es muy mala y me da mucho miedo. Y prefiero si no tengo a alguien que me acompañe, prefiero coger un taxi.

Que tienes conocidos o familiares que hayan tenido algún accidente o...

Sí, sí, sí, conocidos que han tenido accidentes con la moto y eso y o sea, me ha entrado miedo. Y ya no...prefiero que no.

Y básicamente, ¿dónde vivían? Bueno, en esos trabajos los compañeros viven en Sabadell, Polinyà, en los pueblos o viven en...

Vivían fuera. Bueno, hay algunos que aquí en Santa Perpètua y en Sabadell. Y bueno, hay españolas también amigas mías que conozco... una chica que ha estado trabajando conmigo ahí, tuvo un accidente ahí y...en esa curva con la moto y estuvo con la pierna, bueno, un mes entero y... Por eso me da miedo, por eso no cogería la moto.

Después me has comentado que los fines de semana trabajas en un restaurante ¿Trabajas en Paradís, no?

Sí, en Paradís, sí.

¿Y trabajas en estos momentos en el restaurante los fines de semana?

Sí, sí, sí. No trabajo entre semana, pero los fines de semana voy al Paradís.

Y qué trabajas, ¿todo el día o de noche?

Sí, todo el día. O sea, de nueve de la mañana a nueve de la noche.

¿Y qué haces?

Pues de todo. Poner el lavavajillas, bueno, ayudar al cocinero, o sea, como ayudante, de cocina. Lo que pasa que bueno, haces de todo. Como que...colocar los platos para que vayan poniendo la comida, o sea, cosas para... fregar los platos y todo eso, para que lo vayan sacando los camareros fuera, los vasos,...todo.

Y, bueno, vas andando.

Bueno andando, media hora.

¿Media hora andando?

Sí, andando.

Vale, pliegas a las ocho y media...

Sí, a las siete.

¿A las siete?

Sí, porque empiezo a las ocho.

Ah, ¡que empiezas a las ocho!

Sí, sí. A las siete y media salgo de aquí y, o sea, llego a la puerta a menos cinco, a veces, bueno, a menos diez, y a veces a las ocho en punto llego.

Porque, perdona, el restaurante Paradís está aquí en...

Sí, sí, sí, en el polígono ahí. En la carretera.

En la carretera.

Sí.

Y para ir, ¿es fácil? O es...¿vas por la carretera?

Sí, voy por la carretera.

Pero que hay acera...

Bueno, más que acera es más bien es una...

Una cuneta.

Una sí. Ahí, bueno, voy andando y hasta que llego.

Pero bueno, vas tranquila.

Sí, la verdad es que sí, voy tranquila.

Y de vuelta, a las ocho de la noche...

A las nueve. A las nueve acabo y, a veces, o está mi marido y me viene a buscar o a veces vengo andando y bueno, vengo con el corazón en la mano.

¿Por qué?

Porque habían atacado a una amiga mía también por ese sitio.

¿La agredieron?

No, sí bueno. No le hicieron daño pero le quitaron la cartera y todo lo que tenía.

Ah, vale, le robaron.

Sí, pero bueno, gracias a Dios no le ha pasado nada y también me lo dijo y ya...

¿Y eso de noche, dices?. De día, no hay problema, vas tranquila.

Sí, sí, tranquila, es de noche que tengo miedo, por la noche pero...

Porque por la carretera hay pocas casas o están como un poco aisladas o...

Sí, sí, es que después de pasar este semáforo, donde está ahí el banco, después de esa carretera ya, hacia arriba ya son naves, fábricas.

Son naves industriales.

Y no hay casas, está todo...Sobretudo un fin de semana, está todo tranquilo, no hay nadie y bueno, vas como un poquito así, no?

Cuando trabajas y tu marido trabaja, tus hijas...cómo van a...

Mis hijas, pues ahora mismo no están conmigo, porque como no... Antes que empecé a trabajar lo tenía muy mal, menos mal que tengo una señora para ellas. Es como sus nietas, las cuida muchísimo, bueno, me hacía favores y la señora ya es mayor y me da pena, o sea, molestarla tanto. O sea que tuve, sacrificarme y llevar a mis hijas con mi madre para poder trabajar. Mis hijas ahora están con mi madre, hace tres meses ya que las dejé ahí.

Que viven en...

En mi país.

Ah, ¿en tu país están?

Sí, las llevé, sí.

En Gambia, vale.

(Se va el sonido)... le dije a mi madre que es que no llegábamos.

O sea, el tema es que necesitas trabajar y es cuestión de horarios.

(Se va el sonido) ...es que no podías, como siempre estas haciendo turnos, pues es un descontrol para ellas. Era malísimo.

(Se va la voz)

...horas de estar en el colegio, yo trabajando, cuando ellas estaban apunto de plegar... O sea, yo también he plegado. O sea, que yo de momento voy buscando, buscando, pero de momento no consigo nada fijo. O sea, todo los temporales dondequiera que vaya son un mes, un mes y dos semanas, dos meses, y aún no he conseguido nada fijo. Y es lo que estoy intentado.

Y ya que estamos hablando de Gambia, en Gambia, ¿tú crees que para trabajar también hay el mismo problema que te encuentras tú aquí del carné de conducir y el coche o en ese sentido es más fácil?

Es más fácil en ese sentido. Porque ahí casi la mayoría son negocios, tú vas a la hora que tú quieras. Saben los señores qué vas a hacer o no porque la mayoría son negocios. Son los que van a trabajar...porque fábricas hay pocas, la mayoría son negocios. Y bueno, yo no sé cómo se lo apañan pero casi la mayoría van en coche o en bicicletas, no? Porque también yo creo que hay el mismo problema que aquí, no? Que supongo que la persona que tiene que ir a trabajar a un horario que tiene cumplir, si no tiene coche tiene que ser un poco difícil. Pero yo tampoco...porque lo de trabajar, la verdad es que siempre he trabajado aquí. No había trabajado antes en mi vida, siempre he trabajado aquí.

(Suena un teléfono)

¿Por qué viniste?

Yo vine porque estaba casada ya y bueno, yo vine con mi marido y eso, sí.

Pero tu marido ya había venido antes, no?

Mi marido estaba aquí antes, sí.

O sea que viniste ya para estar con tu marido...

Exactamente, sí.

Y después viniste aquí y te encontraste que tenías que trabajar.

Claro, porque yo, la verdad no me planteaba de trabajar nunca. Yo he venido porque me he casado y yo he venido para estar con mi marido, pero yo he visto que tal y como estaban las cosas digo, mejor que trabaje yo y así será mejor, que siempre vamos justos. Para mantener dos crías y eso, tienen un montón de gastos: libros, bueno. Hay veces que no me salen becas, bueno, y las niñas están en la guardería... Yo cobraba por ejemplo, 130, 140 y al final de mes lo que me quedaba a mi eran 50.000, o sea, las 100.000 pesetas o las 90.000 pesetas eran por gastos. Y, o sea, que veíamos que no valía la pena. Y decidí

trabajar una temporada y bueno, luego decidimos mi madre que a ver que...O sea, tuvimos que plantearnos lo de los niños. O llevarlos o dejar de trabajar. Y ya he visto que si yo dejo de trabajar volveremos a estar como antes, siempre vamos justos. Digo no, nos sacrificamos, llevamos a los niños y cuando veamos que ya tenemos un ahorro que podemos ir tirando con eso, con lo que tú trabajas ya día a día, podemos ir tirando con eso. Las niñas tampoco no las voy a dejarlas ahí ya para... Porque son pequeñas. Van a olvidarse de la "mama" y el "papa". Ya van a saber de la vida de los tíos, de la tía y es un poco difícil. Además yo me pongo muy mala de pensar en ellas, de, bueno, Estoy preocupada todo el tiempo, sobretodo cuando me dice mi madre que están malas, me pongo muy preocupada, no como, no duermo, estoy muy mal. Pero qué se le va a hacer.

Y buscas trabajo básicamente, bueno, estás apuntada en empresas.

Sí, en temporales, en temporales. También en verano o sea así con una amiga solíamos echar un montón de currículums para después del verano a ver si nos llaman ya de cara el invierno, pero nada, aún, nada.

Y básicamente me has dicho que buscabas en limpieza, manipuladora,...
Manipuladora.

Y bueno, de hecho también está el restaurante.

Sí, sí, sí. Es lo que estoy buscando. Yo lo que quiero es una cosa de...O sea, manipuladora que pueda ser para todo el año. Así yo ya sé los horarios que hay, sé como me lo puedo combinar y eso, pero los temporales ya no, te sale lo que te sale y...

Una pregunta, ¿por qué vivís en Polinyà?

Pues al principio vivíamos en Santa Perpètua, pero mi marido trabajaba aquí al lado, en una fábrica de patatas fritas y lleva ahí un montón de años con este jefe, ocho años lleva allí trabajando. Se murió el jefe y estuvieron los hijos. Pero él vio ya que no tenía coche porque el carné se lo sacó aquí hace cuatro años. No tenía coche y lo tenía muy mal y dijo, además necesitamos un piso, no? Porque nosotros vivíamos con unos compañeros y ya tienen los críos y eso y necesitamos más...

...más espacio.

Más espacio. Y lo planteamos de coger un alquiler pero luego, en Santa Perpètua no se encontraba nada. Todos lo que habían eran caros, 80, 70 al mes. Y era caro, y vimos que aquí en Polinyà pues las casas son un poquito más, no, baratas. Sobretodo, sí, la casa. Y un amigo suyo de aquí, es un catalán que se conocen, y le dijo un día que había un piso allí en la calle Cádiz, que se vendía por muy buen precio, que si le interesaba pagar, no? Ponerse en contacto con ese hombre y claro, bueno, así decidimos coger un piso en Polinyà.

En Polinyà.

En Polinyà, aquí.

Y él mientras tanto ya trabajaba en la fábrica de patatas fritas...

Exactamente, porque hay cinco minutos andando ya...

Iba andando.

Sí, o sea que le salía más a cuenta y todo eso que estar en Santa Perpètua.

Porque ¿cómo venía de Santa Perpètua?

Una moto.

En moto.

En moto. Y la verdad es que lo mío ya era bastante preocupación con la moto, hay veces que era muy de noche, iba por ahí, solo en una moto, le pasa algo, ¿qué pasa? Y todo eso era muy cansado y, mira, decidimos coger este piso aquí.

Vale. Por lo tanto a él ya le va bien porque el trabajo...

El trabajo también, mira, al momento de coger el piso unos años después se murió el jefe...

Sí

...y los hijos ya se quedaron con la fábrica y no siguieron adelante. Cerraron la fábrica y tuvo que buscarse trabajo otra vez.

Y está en Palau has dicho.

Sí, ahora está en Palau.

Y en Palau va en... en coche, no?

Sí, en coche.

O sea os habéis comprado un coche.

Se sacó el carné hace un año ya.

O sea os habéis comprado el coche...

Sí, sí, compramos un coche de segunda mano y de momento...

Y, ¿él va bien?

Sí, Sí, va bien.

Vale, y ahora como estáis pagando ese piso tampoco os habéis planteado de buscar...

¿de buscar qué?

...bueno, otro piso, de cambiar de casa para tener, pues no sé, más...

Sí, sí

... para estar más cerca de posibles trabajos o que sea más fácil.

No, de momento no porque la verdad es que nos ha gustado mucho este pueblo, es muy tranquilo. A mí la verdad es que este pueblo me gusta mucho por la gente, son muy simpáticos. Gente buena que, bueno, la verdad, ...

Tal vez mejor que en...

En Santa Perpètua también está muy bien, también. En esa parte, no tienes problemas en ningún momento, está muy bien con la gente y, bueno, aún estamos perfectamente o sea que no hay motivo de cambiar. Si él tiene coche... O sea, lo principal es que él tenga un coche que vaya y viene, lo mío ya es en segundo plano. Lo mío es segundo plano. Yo de momento voy encontrando cosas que me van bien de momento aquí. O sea, si es un mes aquí, dos meses ahí me da igual, hasta que consiga algo fijo. De momento estamos así.

Ahora dices que hace tres semanas, no, que

Sí, hace tres semanas que dejé de trabajar.

Y dices que te han salido posibilidades, no,...

Sí, sí, sí, posibilidades, sí, que estas dos o tres semanas me han salido, bueno, tres trabajos.

Y me has dicho que eran en...

En, en Palau y hay otro que me salió en Santa Perpètua y no lo podía aceptar.

Y eso por cuestiones de horarios.

Cuestión de horario y de coche.

Bueno, de coche quiero decir de horario porque de noche no hay autobús. Porque si fuera quizás de diez de la mañana o por la tarde quizás sí, no?

Exactamente. Porque a partir de esa hora sí que hay autobús. La de Palau no, porque a Palau a partir de las once no hay autobús. A las once.

O sea que por el coche no has podido...

Sí, sí, sí, no he podido aceptarlo.

¿A ti dónde te gustaría que saliera el trabajo?

Bueno si me puede salir aquí, mejor.

En Polinyà.

Aquí en Polinyà, sí.

En el polígono...

En el polígono, aquí sí. Porque aquí en el pueblo conseguí un trabajo, aquí en el pueblito y estuve ahí tres meses. Y muy bien, iba andando.

Qué era, ¿una fábrica?

También, también una fábrica de... o sea, hacen también piezas de coche también: válvulas, filtros.

¿E ibas andando?

Sí, iba andando.

Y el horario era...

Era de dos a diez.

Turno de tarde.

Sí, turno de tarde.

Y a las diez de la noche ibas andando sola ...

Sí, sí, sí, andando. Mucha gente viene andando porque mi marido no podía venir a buscarme y muchas veces me tenía que ir andando. Y a veces, me venía a buscar.

¿Y cuánto rato era andando?

Media hora. A veces 35 minutos porque estaba en un descampado.

En las empresas en que has estado, los compañeros siempre qué iban, ¿en coche normalmente?

Sí, normalmente sí. Normalmente sí. La mayoría de la gente que conozco o son dos o tres personas que se conocen y vienen en el mismo coche o son dos personas que vienen en el mismo coche o es una persona que viene en su coche; o en moto; o hay gente en bicicleta porque viven en la misma, no? Al lado de la fábrica. Yo he conocido a gente que viene aquí en bicicleta.

Pero son distancias cortas.

Exactamente, cortas. 5 o 10 minutos, 15 minutos y vienen en bicicleta, o en moto, pero la mayoría que está, por ejemplo fuera, siempre han venido en coche.

Porque en las empresas que has estado, nunca ha habido ninguna empresa,...¿no conoces de alguna empresa que ofrezca transporte a los trabajadores?

No, no, de momento no. O sea ninguna empresa que...Todas las empresas que me han cogido, siempre me he tenido que espavilar yo sola porque no hay, no hay medio de transporte ni nada. Siempre me he espavilado yo, los amigos de mi marido, o sea, llamándoles "Oye, qué horario tenéis; ¿os va bien de venir a buscarme? Sí o no, a ver es importante...yo que sé...

Estos amigos son tanto, digamos, españoles como de Gambia como...

No, no, de Gambia

De Gambia, básicamente.

Sí, sí, básicamente sí.

Vale, porque entre vosotros, entre las personas originarias del mismo país...

Siempre nos hacemos estos...

...¿os conocíais de antes, por eso os conocíais de Gambia ya?

No, no, no. Bueno hay gente que sí. Yo tengo un conocido aquí porque son de Senegal, los amigos, los que están aquí son de Senegal. Pero casi los otros, que somos todos africanos, cuando nos vemos ya, enseguida nos, bueno, nos podemos encontrar, sí o no, para no sentirnos solos, encontrarte con este..., no? Vamos haciéndonos poco a poco amigos hasta ya a tener una confianza y todo eso. Y muy bien.

Y después si tú necesitas que alguien te acompañe y conoces a alguien...O sea, la última que dejaste que era para ir al Palau, no, era?

Sí, sí, para ir al Palau.

A las seis de la mañana.

Sí, sí.

Encontraste que nadie te...

Exactamente, porque ellos también empiezan a las seis de la mañana y no podían ir a...

Claro, claro no podían ir. Y cuando vas en autobús, los autobuses van bien, te sirven bien cuando estás...

Sí, antes que...de ir a La Menorquina, cuando trabajaba a La Menorquina había alguna temporada que un mes entero iba en autobús.

¿A La Menorquina?

A La Menorquina. Y como me deja en la carretera pues tuve que andar bastante porque La Menorquina está más abajo.

¿Y cuánto rato andabas?

Pues, unos treinta minutos.

¿Treinta minutos?

Sí.

O sea que cuando ibas a La Menorquina...

Cuando me dejaba el autobús en la calle, tenía que bajar andando hasta La Menorquina.

Y entrabas a las dos de la...

...de la tarde, sí.

Salías a la una y cuarto de aquí y llegabas a la una y media en la parada...

En la parada normalmente llega a y veinticinco...

¿Y después?

Y bajo andando y a veces llego a, o sea, a menos veinte, a veces llego a menos veinticinco. Depende, si ando más o menos. Hay veces que tengo como la pierna así, no, como si me...

Un cuarto de hora andabas.

Sí, sí, sí.

¿Y está bien para andar? O ¿era un polígono? Quiero decir, ¿había aceras que tú podías ir tranquilamente o había mucho tránsito?

Sí, sí, había aceras. Hay mucho tránsito pero hay una acera donde vas andando.

Vale y no tenías ningún...

No hay problemas.

No tenías ningún problema.

No.

Y tú qué crees que se tendría que mejorar el transporte para poder llegar a más polígonos o...

Sí. Si yo no tengo ningún carné de momento, yo creo que sí. Estaría bien de tener un...o sea, de tener un horario. O sea, en cada hora que hay autobús, dos o tres horas no hay autobuses. Entonces, en esas dos o tres horas qué haces tú, pues coger un taxi o pedirle un favor a alguien para que te lleve en un momento. Siempre pasa eso, pero bueno, mira. Uno se apaña siempre como pueda.

Sí bueno, se apaña o a veces no se apaña, no?

Exactamente, no se apaña.

Como es tu caso. Y ahora, más o menos, ¿cuándo crees que intentarás sacarte el carné? No tienes...Hablas muy bien el castellano.

Sí, sí, yo lo hablo muy bien. Lo que me gustaría es poder leerlo perfectamente. Leerlo también lo leo pero... a veces me equivoco en letras y eso. Y poder escribirlo perfectamente eso es lo que estoy intentando ahora mismo. Y si me sale muy bien, la verdad es que este año me quiero empollar, bueno, como sea! Para poderme...yo que sé, a partir del año que viene intentarlo.

El año que viene es dentro de tres o cuatro meses, el 2002.

Por ahí o yo que sé. Después o al 2003, no lo sé! Porque yo me tengo que...O sea, si no sé leer, no vale la pena apuntarte porque te apuntas ¿para qué? Si tu no sabes hacer el test, no sabes hacer el examen, ¿cómo te apuntas? No vale la pena!

Vale, por lo tanto, no sabes cuándo lo vas a hacer...

No sé cuándo, no sé cuando porque tengo que estudiar. Eso es lo principal que tengo que hacer. Si no lo hago, es que nunca me lo puedo sacar. Porque... bueno, la teórica es bueno, sin faltas tienes que hacerlo porque sino no te lo sacarás.

Porque si no vas en coche, trabajos que estén en Polinyà pero un poco alejados, pero para ir andando, para ir en bicicleta o así, ¿te has planteado la posibilidad o lo tienes como la moto que no te hace gracia?

No, no. Si me da miedo una moto, imagínate una bici. No, no me lo he planteado. Si no es de montaña la bici...

Vale, no te lo has planteado. A veces hay gente que tiene miedo a la bici y no a la moto, hay gente que tiene miedo a la moto y no a la bici...

Claro.

Vale porque tú en Gambia ¿qué lenguas hablabas?

Lengua... La lengua del país es inglés, inglés, sí. Pero luego hay idiomas, o sea dialectos,...

O sea que tú sabes inglés.

Poco ya. Poco porque con el castellano ya me he liado mucho. (Ríe). Cuando hablo un poco de inglés, lo mezclo con castellano. Lo mezclo y bueno, un lío! La verdad es que también me gustaría apuntarme a clases de inglés pero...

Porque qué te iba decir, lo inglés lo sabías, lo hablabas cotidianamente.

Sí, sí, cotidianamente lo hablaba. Porque yo dejé de estudiar (Suena un teléfono muy estridente), desde que tuve la niña dejé de estudiar.

Pero la niña, ¿cuántos años tenías?

Sobre los doce años.

Sobre los doce años.

Sí, doce o trece años dejé de estudiar.

Porque cuando te preguntaba la profesión, tú la profesión es la que has ido aprendiendo aquí trabajando, no?

Exactamente, sí, sí.

No porque hayas estudiado eso en Gambia o hayas...

No, no tengo ningún problema en eso. Yo, la verdad es que aprendo fácilmente. A la primera vez que me enseñan, ya basta. Ya le pilló el...Y enseguida lo algo.

A mi me parece que los temas que quería que salieran ya han salido. Bueno, una pregunta, cuando tengas el carné, puedes tener el carné, pero ¿te comprarás un segundo coche? ¿O cómo lo haríais?

Sí, sí, sí. Claro, un segundo coche! Sí, cuando lo tuviera sí.

Y, digamos, con el coche, tendrías posibilidades de llevar el coche o...

Sí, sí, sí.

Porque eso te supondría, digamos, bajar la capacidad de ahorro.

Claro, pero bueno, un coche de segunda mano, no creo que tenga que ser tanto. Como mucho unas 250 por ahí, 300...Te lo compras y mira, sigues trabajando. Y, yo supongo... Lo que es el gasto es el seguro, el seguro porque ahora mismo vengo de pagar de la libreta de mi marido, 22, 23000 que estamos pagando de seguro.

230000 a...

Sí, cada...me parece que es cada tres meses.

¿Cada tres meses, no?

Sí.

Vale, o sea que es más caro el seguro que el...

...el coche.

Aparte digamos las reparaciones, la gasolina...

Sí, sí, sí, aparte de eso.

Lo que pasa que sí que crees que si tuvieras coche podrías tener mejores trabajos,...

Exactamente, claro. Porque yo he llegado a tener unos trabajos, por ejemplo, de ETT que llegan a pagarte hasta 190000. Por ejemplo, la semana pasada eran 190000, pero yo como voy a ir.

No, claro, claro. Con coche, tendrías unos trabajos, un sueldo pues que te permite vivir mejor.

Exactamente, claro. Pero el problema está ahí, que no tengo carné. Y bueno, de momento hago estas cosas que me van saliendo por ahí y donde yo pueda llegar.

Las cositas que van saliendo por aquí te refieres a trabajos como el de La Menorquina, como el del restaurante,...

Exactamente.

Por aquí es por Palau, básicamente.

Sí, sí, sí.

Polígono industrial de aquí...

Y aquí nada porque aquí no hay sitio que no he ido yo, pero nada. Siempre o es que están completos de personal o que no sé que o que ya te llamaremos, siempre el mismo cuento. Así que...

¿Y hay más trabajo en alguna época del año que en otras?

En verano.

En verano hay más trabajo.

En verano hay más trabajo por lo que sea. La gente va de vacaciones...

(Se termina la cara A del casete y ya no continua en la otra cara)

ANNEX 5. Característiques dels col·lectius entrevistats

5.1. Taules dels col·lectius entrevistats

Taula 5.1. Resum de l'història laboral del col·lectiu de dones

Taula 5.2. Resum de l'història laboral del col·lectiu de joves

Taula 5.3. Resum de l'història laboral del col·lectiu d'immigrants

RESUM DE L'HISTORIAL LABORAL DEL COL·LECTIU DE DONES

1 ^a . FEINA							
Entrevistada	Estat actual	Localització	Feina	Jornada	Horari	Durada	Mitjà de transport
Helena-E1:DA	O	Sabadell	Ajudant en una empresa de restauració de mobles	Parcial	Matins o tardes	Temporal	Autobús o cotxe amb companya de feina
Conxita-E5:DA	O	Sabadell centre	Cangurs	Parcial	Vespres i nits	Temporal	A peu
Meritxell-E27:DA	O	Sabadell	Professora d'escola	Completa. De dilluns a divendres	De 9 a 13h i de 15 a 17 hores		A peu / cotxe amb la germana
Eulàlia-E15:DB	O	Barberà del Vallès	Ajudant en una hamburgueseria d'un centre comercial	Parcial	Nocturn De 20-1 hores	Temporal	Anada a peu i cotxe amb el pare per tornar.
Hermínia-E23:DB	O	Polinyà Polígon de Santiga	Manipuladora en una cadena de producció. Empresa d'etiquetes.	Completa. Nits alternes	Nocturn. De 6 del matí a 18 hores	Temporal	Cotxe amb companya de feina / taxi compartit.
Josefina-E7:DB	O	Castellar del Vallès	Aprenenta en una empresa tèxtil.	Completa	De 7-12 i de 13-16 hores		A peu
Manoli-E21:DC	P	Cádiz	Neteges/ cangurs/ atenció a persones grans.			Temporal	
Cèlia-E10:DC	O	Barcelona. Vall d'Hebron	Pràctiques d'auxiliar d'infermera en un hospital.	Completa (de pràctiques)	Nocturn De 20-8 hores	Temporal	Cotxe companys de carrera per anar. Tren i bus per tornar.
Alba-E13:DC	O	Sant Llorenç Savall	Auxiliar de farmàcia				A peu
Maite-E18:DC	P	Sant Adrià del Besòs	Xarcutera en una gran superfície comercial	Completa	Torns alterns 9-17 o 15-22h		Autobús

2ª. FEINA							
Entrevistada	Estat actual	Localització	Feina	Jornada	Horari	Durada	Mitjà de transport
Helena-E1:DA	O	Sabadell	Cambrera d'un restaurant	Parcial	Nocturn De 8 a 22 hores	Temporal	A peu
Conxita-E5:DA	O	Sabadell Centre	Pràctiques d'administrativa en una gestoria	Parcial (de pràctiques) De dill a div	Matins	Temporal	A peu
Meritxell-E27: DA	O	Sabadell (Ca N'Oriac)	Professora d'escola	Completa De dilluns a divendres	De 9 a 13 i de 15 17 hores.		Anada amb cotxe d'una companya. Migdies amb el marit. Tornada amb bus o a peu.
Eulàlia-E15:DB	O	Sant Quirze del Vallès	Dependent en una superfície comercial			Temporal	
Hermínia-E23:DB	O	Barcelona	Residència de gent gran	Completa	Matins De 06:00 a 14:00 hores	Temporal	Autobús, metro i autobús
Josefina-E7:DB	O	Castellar del Vallès	Nuadora tèxtil	Completa	De 9-13 i de 15-17 hores		Autobús per pujar i cotxe amb companya de feina per baixar.
Manoli-E21:DC	P						Bus fins a Sabadell i tren
Cèlia-E10:DC	O	Castellar del Vallès. Urb. Can Font	Ajudant de cuina en un restaurant	Completa. Caps de setmana	Matins. De 8 a 20 hores	Temporal	Cotxe amb companys de feina
Alba-E13:DC	O	Terrassa	Suplències d'aux. de geriatría. Residència de gent gran.	Completa	Nocturn De 21:30 a 07:30 hores	Temporal	Cotxe amb el seu marit
Maite E18:DC	P	Barcelona Diagonal	Xarcutera en uns grans magatzems comercial	Completa. Torns alterns	1 setmana de matí (de 9:10-16:15) i una altre de tarda (de 15:10-22:15)		Metro

3ª. FEINA							
Entrevistada	Estat actual	Localització	Feina	Jornada	Horari	Durada	Mitjà de transport
Helena-E1:DA	O	Barcelona Centre	Teleoperadora en una acadèmia d'idiomes	Completa	Matins De 9 a 15:30 hores	Temporal	Tren
Conxita-E5:DA	O						
Meritxell-E27: DA	O	Sabadell Barri dels Merinals	Professora d'escola	Completa de dilluns a divendres	De 9 a 13 i de 15 a 17 hores		Anada amb cotxe d'una companya i tornada amb autobús.
Eulàlia-E15:DB	O	Sabadell. Barri dels Merinals	Assistent social en un CAP	Parcial	Horari flexible De 2/4 de 9-15 hores	Indefinit	Actualment cotxe amb la parella. Abans tren i bus.
Hermínia-E23:DB	O	Barcelona Centre	Tasques de neteja i atenció a gent gran	Parcial. De dilluns a divendres	Matins De 9 a 13 hores Horari flexible		Tren i metro
Josefina-E7:DB	O						
Manoli-E21:DC	P						
Cèlia-E10:DC	O	Sabadell Creu Alta	Infermera en un hospital	Completa 1 set 2 dies i l'altre 5.	Nocturn De 21 a 7:20 hores	Indefinit	Cotxe amb el marit
Alba-E13:DC	O	Castellar del Vallès	Suplències d'auxiliar de geriatria en una residència de gent gran.	Parcial	Tardes		Autobús o cotxe amb el marit
Maite-E18:DC1	P						

4ª FEINA							
Entrevistada	Estat actual	Localització	Feina	Jornada	Horari	Durada	Mitjà de transport
Helena-E1:DA	O	Sabadell Eix Macià	Responsable dept. informàtic d'un banc	Completa. De dilluns a divendres	De 8 a 15h i un dissabte al mes de 9-13 hores	Temporal	A peu
Conxita-E5:DA	O	Sabadell Centre	Responsable de l'àrea de logística d'una cadena de restaurants	Completa. De dilluns a divendres	De 8 a 13 i de 15 a 18 hores	Indefinit	A peu o amb bicicleta
Meritxell-E27:DA	O	Sabadell	Centre de Recursos didàctics	Completa de dilluns a divendres	De 9 a 14 i de 16 a 18:30 o de 16:30 a 19 hores Horari flexible		A peu. Desplaçaments de treball amb transport públic
Eulàlia-E15:DB	O						
Hermínia-E23:DB	O	Badia	Conserge d'un casal de joves	Parcial. De dilluns a divendres	Tardes De 17 a 19 hores	Temporal	1 autobus per anar i 2 per tornar. Un fins a Sabadell i l'altre fins a Cerdanyola.
Josefina-E7:DB	O						
Manoli-E21:DC	P						
Cèlia-E10:DC	O						
Alba-E13:DC	O	Sant Llorenç Savall	Auxiliar de geriatria a la residència de gent gran	Completa	Tardes. De 14:30 a 21:30 hores	Temporal	A peu o amb cotxe amb el marit o una companya de feina.
Maite-E18:DC	P						

ULTIMES FEINES

Entrevistada	Estat actual	Localització	Feina	Jornada	Horari	Durada	Mitjà de transport
Helena-E1:DA	O	Sabadell Eix Macià	Responsable dept. informàtic d'un banc	Completa. De dilluns a divendres	De 8-15h + un diss al mes de 9-13 hores	Temporal	A peu
Conxita-E5:DA	O	Sabadell Centre	Responsable de l'àrea de logística d'una cadena de restaurants	Completa. De dilluns a divendres	De 8 a 13 i de 15 a 18 hores	Indefinit	A peu o amb bicicleta
Meritxell-E27:DA	O	Sabadell	Centre de Recursos didàctics	Completa. De dilluns a divendres	De 9 a 14 i de 16 a 18:30 o de 16:30 a 19 hores. Tardes horari flexible		A peu. Els desplaçaments per motiu de treball els fa amb transport públic.
Eulàlia-E15:DB	O	Sabadell. Barri dels Merinals	Assistent social en un CAP	Parcial	Horari flexible De 2/4 de 9-15 hores	Indefinit	Actualment cotxe amb la parella. Abans tren i bus.
Hermínia-E23:DB	O	Badia	Conserge d'un casal de joves	Parcial	Tardes De 17 a 19 hores	Temporal	Autobús per anar i 2 autobusos per tornar. Un fins a Sabadell i l'altre fins a Cerdanyola
Josefina-E7:DB	O	Castellar del Vallès	Nuadora tèxtil	Completa	De 9-13 i de 15-17 hores		Autobús per pujar i cotxe amb companya de feina per baixar.
Manoli-E21:DC	P	Cádiz	Neteges/ cangurs/ atenció a persones grans.			Temporal	
Cèlia-E10:DC	O	Sabadell Creu Alta	Infermera en un hospital	Completa 1 set 2 dies i l'altre 5.	Nocturn De 21 a 7:20 hores	Indefinit	Cotxe amb el marit

ULTIMES FEINES

Entrevistada	Estat actual	Localització	Feina	Jornada	Horari	Durada	Mitjà de transport
Alba-E13:DC	O	Sant Llorenç Savall	Auxiliar de geriatria a la residència de gent gran	Completa	Tardes. De 14:30 a 21:30 hores	Temporal	A peu o amb cotxe amb el marit o una companya de feina.
Maite-E18:DC	P	Barcelona Diagonal	Xarcutera en uns grans magatzems comercial	Completa. Torns alterns	1 setmana de matí (de 9:10-16:15) i una altra de tarda (de 15:10-22:15)		Metro

RESUM DE L'HISTORIAL LABORAL DEL COL·LECTIU DE JOVES

1ª. FEINA							
Entrevistada	Estat actual	Localització	Feina	Jornada	Horari	Durada	Mitjà de transport
Enric-E2:JA	O	Sabadell	Neteges i cambrer d'un bar	Completa	De 7 del matí a 9 de la nit	Temporal	Bicicleta
Encarna-E8:JA	O	Sabadell centre	Peixatera en el negoci familiar	Completa	De dill. a dijous de 4:30 a 15h. Div. de 4:30 a 20 h. i diss. de 4.30 a 15h	Temporal	A peu o amb el cotxe de l'avi.
Jordina-E22:JA	O	Sabadell	Professora de ball			Temporal	
Juani-E24:JB	O	Barcelona (El Clot, Sagrada Família, Fabra i Puig)	Dependent en diverses fruiteries	Completa	De 6.30 a 14 i de 17 a 20 hores	1 any	Autobús i metro
Maribel-E3:JB	O	Bellaterra	Dependent en la botiga de regals d'un hotel	Completa Un dia matí i l'altre tarda	Matins de 8 a 16 Tardes de 15 a 23 hores	Mesos d'estiu	Cotxe amb el pare o la mare
Ernest-E9:JB	O	Barcelona (Estadi Olímpic)	Cambrer en un restaurant		Vespres i fins les 2 hores	1 mes	Tren i de vegades els seus pares l'anaven a esperar amb cotxe
Verònica-E19:JC	P	Badalona	Treballadora en un taller de confecció				A peu o amb autobús
Susanna-E20:JC	P	Polinyà Polígon industrial	Cambrera en un bar	Completa	De 17 a 05 del matí	1 mes i poc	A peu
Martí-E4:JC	O	Barcelona	Becari a l'Institut d'Estudis Catalans	Parcial Tres matins a la setmana	De 10 a 13 h		Autobús i tren
Laura-E6:JC	O Estudiant	Castellar del V Pla de la Bruguera	Empresa de poliester. Auxiliar administrativa	Parcial (pràctiques) De dill a div.	De 9 a 13 h	1 mes i mig	Al matí, en cotxe amb la cosina i al migdia en cotxe amb el pare.

2ª. FEINA							
Entrevistada	Estat actual	Localització	Feina	Jornada	Horari	Durada	Mitjà de transport
Enric-E2:JA	O	Sabadell	Cambrer en un bar	Parcial Nits i caps de setmana	De 21:00 a 03:00	Temporal	Bicicleta
Encarna-E8:JA	O	Sabadell centre	Peixatera	Completa	De 06.00 a 14:00 i de 17 a 20 hores		A peu o amb autobús
Jordina-E22:JA	O	Sabadell	Penjar cartells per diferents establiments			Temporal	Bicicleta
Juani-E24:JB	O	Sant Quirze del Vallès	Taller de confecció				Cotxe d'una companya de feina
Maribel-E3:JB	O	Barcelona	Treballs en un ciber cafè	Parcial. Una setmana dill/dim/div i l'altre el cap de set.	De 10:30 a 14.30 hores	Temporal	Tren
Ernest-E9:JB	O	Barberà	Menjadors escolars			Temporal	A peu
Verònica-E19:JC	P	Polinyà Polígon industrial	Empresa de complements per a l'automòbil. Peona	Completa de dilluns a div. 1 mes de tarda i un de matí.	Torns alterns. Matins de 6 a 14 hores i tardes de 14 a 22 hores	Temporal	Matins amb una companya de feina i tardes caminant.
Susanna-E20:JC	P	Sabadell Centre	Dependent a una botiga d'articles de Nadal	Completa De dill. a diumenge	De 10 a 14 i de 17 a 21 hores	Temporal	Autobús. Al vespre amb el cotxe del seu germà
Martí-E4:JC	O	Ripollet	Substitució. Professor d'institut.	Parcial	Matins	Temporal	Autobús, tren i a peu
Laura-E6:JC	P Estudiant	Castellar del Vallès	Tasques de cangur	Completa	De 9 a 13:30 i de 16 a 18:30 hores	15 dies durant les vacances de Nadal	A peu

3ª. FEINA							
Entrevistada	Estat actual	Localització	Feina	Jornada	Horari	Durada	Mitjà de transport
Enric-E2:JA	O	Sabadell centre	Repartidor de diaris	Parcial	Matins de 6 a 9 hores	Temporal	Bicicleta
Encarna-E8:JA	O	Martorelles	Cadena de muntatge en una empresa de rentadores	Completa. Diferents torns	De 5.40 a 13:55 hores	1 any	Cotxe amb els companys de feina
Jordina-E22:JA	O	Sabadell	Model en una escola d'art			Temporal	Tren i metro
Juani-E24:JB	O	Barberà Polígon Can Salvatella	Manipuladora de material fotogràfic en una empresa de publicitat		De 18 a 06 del matí	1 any	Cotxe amb una companya de feina
Maribel-E3:JB	O	Sabadell Eix Macià	Dependent en uns grans magatzems comercials	Parcial. Una setmana de matí i una altre de tarda	Matins de 10 a 15h Tardes de 17-22 hores	6 mesos	Autobús
Ernest-E9:JB	O	Barberà	Lampista				A peu
Verònica-E19:JC	P	Polinyà Polígon industrial	Treballadora en una empresa d'accessoris per l'automòbil	Completa	De 6 a 02 del matí hores	3 mesos	Cotxe del marit
Susanna-E20:JC	P	Polinyà	Dependent en una botiga de "Tot a cent"	Completa De dilluns a divendres	De 9 a 14 i de 17 a 20 hores	Temporal	A peu
Martí-E4:JC	P	Bellaterra	UAB. Professor associat	Parcial. De dilluns a divendres	Flexible. Tardes a partir de les 15h	Temporal	Autobús, a peu i tren
Laura-E6:JC	P Estudiant	Castellar del Vallès	Cangurs	Vespres i caps de setmana	Flexible	Esporàdicament	A peu

4ª FEINA							
Entrevistada	Estat actual	Localització	Feina	Jornada	Horari	Durada	Mitjà de transport
Enric-E2:JA	O	Rubí (polígon industrial)	Disseny de pàgines. Web. Dissenyador artístic	Parcial. De dilluns a divendres	Horari flexible (de 9.30 a 14:00 hores)	Indefinida	Tren (amb transbordament a Sant Cugat) i a peu.
Encarna-E8:JA	O						
Jordina-E22:JA	O	Floresta	Professora d'escola				Tren
Juani-E24:JB	O	Crta. Sabadell-Mollet	Manipuladora en una cadena de muntatge d'una empresa tèxtil	Completa	4 mesos de matí (06 a 14 hores) i un mes de tarda	3 anys	Autobús fins a Barberà i allà cotxe amb un companya. Torna amb el cotxe del marit d'una altre companya.
Maribel-E3:JB	O	Sabadell	Pràctiques resolent incidències informàtiques d'un banc	Completa	De dill a div. de 8 a 15h. Dissabtes de 9 a 13 hores	7 mesos	Autobús
Ernest-E9:JB	O	Barberà	Escola taller			3 anys	A peu
Verònica-E19:JC	P						
Susanna-E20:JC	P	Polinyà	Manipuladora d'aliments	Completa	De 06 a 14 hores		A peu
Martí-E4:JC	O						
Laura-E6:JC	P Estudiant	Castellar del Vallès	Professora de dansa en una escola.	Parcial Una dia a la setmana.	De 16 a 18 hores		A peu

5ª FEINA							
Entrevistada	Estat actual	Localització	Feina	Jornada	Horari	Durada	Mitjà de transport
Enric-E2:JA	O						
Encarna-E8:JA	O						
Jordina-E22:JA	O	Mallorca (Palma Nova)	Professora en una escola			Temporal	Autobús
Juani-E24:JB	O						
Maribel-E3:JB	O						
Ernest-E9:JB	O	Sant Quirze	Treballador en una nau industrial		De 06 a 14 hores	Sis anys	Autobús fins a SBD per agafar els FCG i després a peu.
Verònica-E19:JC	P						
Susanna-E20:JC	P	Polinyà Polígon industrial	Manipuladora en una Empresa de paper i plàstic. Peona	Completa	De 07 a 15 hores	Mesos d'estiu	A peu
Martí-E4:JC	O						
Laura-E6:JC	P Estudiant						

6ª FEINA							
Entrevistada	Estat actual	Localització	Feina	Jornada	Horari	Durada	Mitjà de transport
Enric-E2:JA	O						
Encarna-E8:JA	O						
Jordina-E22:JA	O	Sant Joan	Escola. Monitora de menjador i taques de suport (psicomocitrat auxiliar)	Parcial de dilluns a divendres	Horari de 12 a 18 hores.	indefinit	Bici + tren
Juani-E24:JB	O						
Maribel-E3:JB	O						
Ernest-E9:JB	O	Centre de Barcelona	Federació d'entitats juvenils. Equip directiu	Complet. De dilluns a divendres i ocasionalment dissabtes	Flexible	Indefinit	Tren
Verònica-E19:JC	P						
Susanna-E20:JC	P	Polinyà Polígon industrial	Manipuladora en una empresa de paper i plàstic. Peona	Completa De dill a div	Torns rotatius. De 06 a 14 h o de 14 a 22 hores	3 mesos	Cotxe amb una companya de feina o a peu
Martí-E4:JC	O						
Laura-E6:JC	P Estudiant						

ÚLTIMES FEINES							
Entrevistada	Estat actual	Localització	Feina	Jornada	Horari	Durada	Mitjà de transport
Enric-E2:JA	O	Polígon industrial de Rubí	Disseny de pàgines Web.Dissenyador artístic	Parcial. De dilluns a divendres	Horari flexible (de 9.30 a 14.00 hores)	Indefinida	Tren (amb transbordament a Sant Cugat) i a peu
Encarna-E8:JA	O	Polígon industrial de Martorelles	Empresa d'electrodomèstics. Cadena de muntatge	Completa. De dilluns a divendres	De 5.40 a 13.55 hores)	Temporals	Cotxe amb companya de feina. En ocasions el pare l'acompanya
Jordina-E22:JA	O	Sant Joan (Sant Cugat del Vallès)	Escola. Monitora de menjadors i tasques de suport (psicomotricitat auxiliar)	Parcial. De dilluns a divendres	(de 12.00 a 18.00 hores)	Indefinit	Bicicleta + Tren
Juani-E24:JB	O	Barberà del Vallès. Carretera Sabadell-Mollet, al costat del riu Ripoll	Peona. Empresa tèxtil de pantalons	Completa. De dilluns a divendres	Torns alterns. De 6 a 14 hores (segons producció) De 14 a 22 hores.	Temporals	Cotxe amb companyes de feina. Depèn de la disponibilitat d'aquestes canvia d'acompanyant
Maribel-E3:JB	O	Centre de Sabadell	Serveis informàtics a empreses. Assistència tècnica telefònica	Completa. De dilluns a divendres i dissabtes durant l'hivern	De 8 15 hores	Temporals	Autobús urbà
Ernest-E9:JB	O	Centre de Barcelona	Federació d'entitats juvenils. Equip directiu	Completa. De dill. a div. i ocasionalment dissabtes	Flexible	Indefinit	Tren

ÚLTIMES FEINES							
Entrevistada	Estat actual	Localització	Feina	Jornada	Horari	Durada	Mitjà de transport
Verònica-E19:JC	P	Polígon industrial de Polinyà	Empresa de complement s per a l'automòbil. Peona	Complert. De dilluns a divendres	Torns alterns. De 6 a 14 hores i de 14 hores a 22 hores	Temporal	Depèn del torn i de disponibilitat d'una companya de feina en cotxe o a peu.
Susanna-E20:JC	P	Gran diversitat de feines. Totes al polígon industrial de Polinyà	Empresa de plàstics. Peona	Complert. De dilluns a divendres	Torns alterns. De 6 a 14 hores i de 14 hores a 22 hores	Temporal	A peu
Martí-E4:JC	O	Bellaterra	UAB. Professor associat	Parcial. De dilluns a divendres	Flexible	Temporal	Autobús, a peu i tren
Laura-E6:JC	P Estudiant	Polígon industrial del Pla de la Bruguera (Castellar del Vallès)	Empresa de poliester. Auxiliar administrativa	Parcial (pràctiques). De dilluns a divendres	De 9 a 13 hores	Temporal	Al matí, en cotxe amb la cosina i al migdia en cotxe amb el pare.

RESUM DE L'HISTORIAL LABORAL DEL COL·LECTIU D'IMMIGRANTS

1ª. FEINA							
Entrevistat	Estat actual	Localització	Feina	Jornada	Horari	Durada	Mitjà de transport
Gregorio-E11:IB	P	Polígon de Santiga	Calabrista en una empresa de matriceria	Completa Hores extres els caps de setmana	De 7:45 a 17:35 h Caps de setmana de 6 a 14 hores		Tren fins a Barberà i autobús fins al polígon. Per tornar i caps de setmana cotxe amb company de feina.
Vicky-E12:IC	O	Polinyà Centre	Manipul·ladora en una fàbrica de peces de cotxe.		De 14 a 22 hores	3 mesos	A peu
Houda-E14:IC	P	Polinyà	Manipul·ladora en una fàbrica d'etiquetes		De 7 a 15 hores	15 dies	A peu
Beltrand-E16:IB	P	Castellar del Vallès	Empresa tèxtil		De 6 a 14 hores	3 mesos	Cotxe amb un company de feina
Estefanía-E17:IA	O	Barcelona	Empresa de negocis Xina-Espanya		Horari flexible. 4 hores/dia		Tren
Tomàs-E25:IA	O	Barberà del Vallès	Modista en un taller de confecció			3 mesos	
Natàlia-E26:IA	O	Sabadell Zona industrial	Oficinista en una fàbrica	Completa	De 08:00 a 13:00 i de 15 a 18:00 h	2 setmanes	Anada a peu o amb bici i al tornar el àmbit la va a buscar amb cotxe.
Paula-E28:IB	O	Sabadell i Sant Quirze del Vallès	Feines de neteja en cases particulars	Dos dies a la setmana	De 9 a 17:00 hores aprox.	Temporal	Cotxe propi.
Carla-B29:IB	O	Barberà	Feines de neteja en un forn		D'11 a 16h		Amb cotxe propi quan el seu marit no el necessita
Josep-B30:IB	O	Sabadell-Barberà	Empresa d'armaris		De 9 a 18h		A peu

2ª. FEINA

Entrevistat	Estat actual	Localització	Feina	Jornada	Horari	Durada	Mitjà de transport
Gregorio-E11:IB	P	Polinyà Polígon industrial	Ajudant de peó		De 4:00 a ?		Autobús o cotxe amb el seu pare.
Vicky-E12:IC	O	Palau de Plegamans	Manipul·ladora en una empresa de gelats	Jornada completa	De 14 a 22 hores i caps de setmana de 6 a 14.	Dos mesos i dues setmanes	A l'anada autobús i algun cop amb taxi. Al tornar amb el cotxe del seu marit o d'un amic. Cap de setmana amb el cotxe del marit o amb companyes de feina
Houda-E14:IC	P	Polinyà	Neteges i ajudant de cuina en un restaurant		De 9:30 a 00:30 hores	Tres mesos	A peu o amb autobús. A la nit el seu marit l'anava a esperar.
Beltrand-E16:IB	P	Sant Vicenç de Castellet. Després l'empresa el va traslladar a Castellar del Vallès	Treballador d'una empresa de prefabricats		De 8 a ? hores		Una setmana amb el seu cotxe i l'altre amb el cotxe d'un company de feina. Actualment bus o cotxe amb company de feina
Estefanía-E17:IA	O						
Tomàs-E25:IA	O	Breda	Peó de la construcció			Temporal	A peu (12km)
Natàlia-E26:IA	O	Salou	Guia turística			Temporal	A peu
Paula-E28:IB	O						
Carla-B29:IB	O						
Josep E30:IB	O						

3ª. FEINA							
Entrevistat	Estat actual	Localització	Feina	Jornada	Horari	Durada	Mitjà de transport
Gregorio- E11:IB	P						
Vicky- E12:IC	O	Palau de Plegamans	Manipuladora en una fàbrica de peces de cotxe		De 6 a 14 hores	Tres setmanes	Cotxe amb una companya de feina
Houda- E14:IC	P						
Beltrand- E16:IB	P						
Estefanía- E17: IA	O						
Tomàs- E25: IA	O	Sant Hilari Sacalm	Peó de la construcció		Matí	Temporal	A peu i autostop
Natàlia- E26: IA	O	Sabadell centre	Cangur	De dill a div 1h al dia	De 8:30 a 9:30	Temporal	A peu
Paula- E28:IB	O						
Carla- B29:IB	O						
Josep- B30:IB	O						

4ª. FEINA

Entrevistat	Estat actual	Localització	Feina	Jornada	Horari	Durada	Mitjà de transport
Gregorio-E11:IB	P						
Vicky-E12:IC	O	Polinyà Polígon industrial	Ajudant de cuina i tasques de neteja en un restaurant	Caps de setmana	De 8 a 21 hores		A peu per anar i al tornar el seu marit la va a esperar.
Houda-E14:IC	P						
Beltrand-E16:IB	P						
Estefanía-E17: IA	O						
Tomàs-E25: IA	O	Sils	Peó de la construcció			3 mesos	Cotxe propi
Natàlia-E26: IA	O						
Paula-E28:IB	O						
Carla-E29:IB	O						
Josep-B30:IB	O						

5ª. FEINA							
Entrevistat	Estat actual	Localització	Feina	Jornada	Horari	Durada	Mitjà de transport
Gregorio-E11:IB	P						
Vicky-E12:IC	O						
Houda-E14:IC	P						
Beltrand-E16:IB	P						
Estefanía-E17: IA	O						
Tomàs-E25: IA	O	Gavà ?	Paleta en una empresa de construcció			Temporal	A peu (70 km?) i a vegades amb moto amb un company de feina.
Natàlia-E26: IA	O						
Paula-E28:IB	O						
Carla-B29:IB	O						
Josep-B30:IB	O						

6ª FEINA							
Entrevistat	Estat actual	Localització	Feina	Jornada	Horari	Durada	Mitjà de transport
Gregorio-E11:IB	P						
Vicky-E12:IC	O						
Houda-E14:IC	P						
Beltrand-E16:IB	P						
Estefanía-E17: IA	O						
Tomàs-E25: IA	O	Molins de Rei. Al cap d'un temps la mateixa empresa el va traslladar a Badalona	Paleta de construcció i oficial de primera	Jornada Completa	De 08:00 a 18 hores	6 mesos	Cotxe particular fins a l'oficina i allà agafa un cotxe de l'empresa per traslladar-se amb els companys a l'obra. Quan no disposa de cotxe agafa tren i metro.
Natàlia-E26: IA	O						
Paula-E28:IB	O						
Carla-E29:IB	O						
Josep-B30:IB	O						

ULTIMES FEINES							
Entrevistat	Estat actual	Localització	Feina	Jornada	Horari	Durada	Mitjà de transport
Gregorio-E11:IB	P	Polinyà Polígon industrial	Ajudant de peó en una distribuïdora		De 4:00 a ?		Autobús o cotxe amb el seu pare.
Vicky-E12:IC	O	Polinyà Polígon industrial	Ajudant de cuina i tasques de neteja en un restaurant	Caps de setmana	De 8 a 21 hores		A peu per anar i al tornar el seu marit la va a esperar.
Houda-E14:IC	P	Polinyà	Neteges i ajudant de cuina en un restaurant		De 9:30 a 00:30 hores	Tres mesos	A peu o amb autobús. A la nit el seu marit l'anava a esperar.
Beltrand-E16:IB	P	Sant Vicenç de Castellet. Posteriorment l'empresa el va traslladar a Castellar del Vallès	Treballador d'una empresa de prefabricats		De 8 a ? hores	2 anys	Una setmana amb el seu cotxe i l'altre amb el cotxe d'un company de feina. Actualment bus o cotxe amb company de feina
Estefanía-E17: IA	O	Barcelona	Empresa de negocis Xina-Espanya		Horari flexible. 4 hores diàries		Tren
Tomàs-E25: IA	O	Molins de Rei. Al cap d'un temps la mateixa empresa el va traslladar a Badalona	Paleta de construcció i oficial de primera	Jornada Completa	De 08:00 a 18 hores	6 mesos	Cotxe particular fins a l'oficina i allà agafa un cotxe de l'empresa per traslladar-se amb els companys a l'obra. Tren i metro.
Natàlia-E26: IA	O	Sabadell centre	Cangur	De dill a div 1h al dia	De 8:30 a 9:30	Temporal	A peu

Paula-E28:IB	O	Sabadell i Sant Quirze del Vallès	Feines de neteja en cases particulars	Dos dies a la setmana	De 9 a 17:00 hores aprox.	Temporal	Cotxe propi.
Carla-B29:IB	O	Barberà	Feines de neteja en un forn		D'11 a 16h		Amb cotxe propi quan el seu marit no el necessita
Josep-B30:IB	O	Entre Sabadell i Barberà	Empresa d'armaris d'oficina		De 9 a 18h		A peu