



Espais de Trànsit

Una lectura de la societat contemporània, des del Metro de Barcelona

Isabel Pellicer i Cardona

Tesi doctoral dirigida per:
Dr. Jesús Rojas Arredondo
Dr. Josep Vivas i Elias

Estudis de Doctorat en Psicologia Social
Departament de Psicologia Social
Facultat de Psicologia
Universitat Autònoma de Barcelona
2013



Espais de Trànsit:
una lectura de la societat contemporània,
des del Metro de Barcelona

Isabel Pellicer i Cardona

Tesi doctoral dirigida per:
Dr. Jesús Rojas Arredondo
Dr. Josep Vivas i Elias

Estudis de Doctorat en Psicologia Social
Departament de Psicologia Social
Facultat de Psicologia
Universitat Autònoma de Barcelona
2013

A la Maria, que cada dia m'ensenya coses noves, per tenir paciència i compartir-me amb la tesi.

Al Ricard, company de vida, per haver-me ajudat a trobar l'energia per acabar.

Al Josep Maria i la Maria Dolors, grans pares i millors persones, per haver sembrat en mi la llavor de la inquietud.

A l'Albert i a la Teresa, els meus altres pares, per regalar-me temps i fer-me la vida més fàcil.

A la Rosa, el Toni, la Montse, el Manel, la Dolors, el Ramón, la Fina, el Joan, el Pere, la Yolanda, el Jesús, el Ramón, el Pau, el Josep Manel, la Mercè, la Maria Rosa, la Jana, el Joan, el Josep, la Maria Florentina i els amics/amigues, per estar al meu costat d'una manera o altre.

Al Lupi, el Tomeu, la Marisela, als membres del departament de Psicologia Social i als altres professors i investigadors amb els que he tingut la sort de coincidir, per ajudar-me, a través de les seves preguntes, comentaris i reptes, a superar-me i a voler anar més enllà.

I com no, al Pep i al Jesús, sense els quals aquesta tesi no existiria, per haver estat els millors directors de tesi (i amics) que mai hagués pogut imaginar.

A tots vosaltres, GRÀCIES.

“Em proposo mostrar-los com és que les pràctiques socials poden arribar a engendrar dominis de saber que no només fan que apareguin nous objectes, conceptes i tècniques, sinó que fan néixer més formes totalment noves de subjectes i subjectes de coneixement”. Foucault (1980a, p. 13).

Sumari

I.	Introducció	9
	El Metro un espai emblemàtic	13
	L'articulació de la investigació.....	16
	El compendi de publicacions.....	20
	1. <i>Del Metro als Espais de Trànsit</i> , la primera publicació	20
	2. <i>La lògica radicant</i> , la segona publicació.....	24
	3. <i>La deriva: tècnica de investigació psicosocial</i> , la tercera publicació.....	27
II.	El treball de camp.....	31
III.	Investigació urbana crítica: fent emergir els discursos	39
IV.	Resultats.....	45
	Pràctiques socials sorgides del Metro de Barcelona.....	46
	▪ EL REFLEX D'UNA SOCIETAT DISCIPLINARIA I DE CONTROL.....	47
	▪ LA COL·LECTIVITAT ES PROLONGA CAP AL SUBSÒL	65
	▪ LA INTERCONNEXIÓ I LA GLOBALITZACIÓ	78
	▪ SOCIABILITAT TRANSITIVA I RADICANT	83
V.	Conclusions finals	91
VI.	Referències Bibliogràfiques.....	95
VII.	Compendi de publicacions	107
VIII.	Annex: diari de camp.....	165

I. Introducció

Allò que s'exposa en les pàgines que segueixen, és el producte d'un qüestionament sobre com es "construeix" quotidianament la ciutat i, per tant, la realitat social i urbana actual. El punt de partida és un posicionament que posa en relació el construccionisme social¹ amb la Psicologia de la ciutat². Connectar aquesta perspectiva de la Psicologia social³ amb la Psicologia ambiental⁴ és quelcom que alguns autors (Di Masso, 2007; 2009; Dixon i Durrheim, 2000; 2004; Rojas, 1997; Vivas, 2004) han posat en pràctica en les seves investigacions i, amb aquesta tesi, es vol continuar amb aquesta línia de recerca. El posicionament adquirit ha permès, al mateix temps, observar/mirar/analitzar la ciutat des d'una posició molt concreta: practicant-la i passejant-la com una ciutadana més, sense distanciar-se'm, però, al mateix temps, amb una mirada interrogadora i escrutadora de l'allò urbà.⁵ L'objectiu és donar compte d'allò que hi passa i que hi succeeix, és a dir, de com es produeix i amb quins processos i estructures socials hi estan relacionats.

¹ Des del construccionisme social tot el que considerem real ha estat socialment construït (Gergen i Gergen, 2011). Segons el construccionisme social els termes i les formes mitjançant les que cerquem la comprensió del món i de nosaltres mateixos són artefactes socials, que resulten dels intercanvis, històricament i culturalment situats, que es produeixen entre les persones. Des d'aquesta òptica es considera que la comprensió d'allò que ens envolta és el resultat d'un procés actiu i cooperatiu que es produeix en la relació interpersonal (Gergen, 1985; Ibáñez, 1994).

² Tal i com exposem a Pellicer i Rojas (2011, p. 38): "la psicologia de la ciutat observa i analitza de manera detallada, i des del seu interior, tot allò que esdevé en l'entorn urbà. És a dir, estudia com es construeixen les ciutats a partir de les pràctiques, dels discursos i dels fenòmens socials que es posen en joc en la quotidianitat urbana".

³ La Psicologia social posa la seva mirada en les situacions socials, entenent-les com el punt on es fon allò què és social i allò què és psicològic, o el que Ibáñez (2001) anomena l'espai d'intersecció entre la psicologia i la sociologia (Collier, Minton i Reynolds, 1991; Ibáñez, 1990).

⁴ La Psicologia ambiental, al seu torn, és la parcel·la de la Psicologia social que s'encarrega de l'estudi de la interacció entre les persones i l'entorn.

⁵ Com exposa Martin (2004, p. 8) l'ús del neutre, associat a l'urbà, té a veure amb què "com subjecte creador i com objecte de creació és necessari de ser anomenat amb un genèric d'àmplia cobertura".

M'he acostat a l'espai urbà, recuperant l'esperit de l'escola de Chicago,⁶ la qual proposa una aproximació a l'estudi de la ciutat centrada en interpretar-la com una forma particular d'associació humana (Wirth, 1995). La ciutat és, doncs, per a l'escola de Chicago, i per a mi, el millor *laboratori* on observar la societat, i considero, com alguns autors de d'aquesta escola, que la millor manera de conèixer-la és mitjançant la immersió del investigador en ella (Park et al., 1967).⁷

Entenc que la urbs, que l'espai urbà, context i objecte de la investigació que presento, no són solament les places, els carrers, les avingudes, els bulevards, els parcs.... També ho és qualsevol espai on es fa possible la interacció, més o menys atzarosa, dels ciutadans. Així doncs, l'espai urbà és on conflueixen les persones anònimes mentre emergeixen les múltiples formes de interacció social; és on es produeixen els intercanvis i es materialitzen les diverses formes d'expressió humana (De Certeau, 1999; Delgado, 2002; Fernández, 2004; Joseph, 1993; 1999; Park, 1999; Sennet, 1997) i és on es “produeixen” i “reprodueixen” els processos socials. És a dir, és on pren forma l'allò social, l'espai viscut⁸ (Soja 1996) o l'escenari urbà que es produeix a partir dels recorreguts dels ciutadans (Lefebvre, 1991).

⁶ Amb la denominació d'Escola de Chicago s'aglutinen un conjunt de treballs realitzats per professors i alumnes de la Universitat de Chicago, entre el 1915 i el 1940. Alguns dels seus exponents són Burgess, Codey, Mead, McKenzie, Park, Thomas, Wirth i Znaniecki. Aquests autors entenen la ciutat com un sistema viu i complex i es fixen en els aspectes socials que s'hi produeixen, optant per mètodes de recollida de dades on el investigador està en contacte directe amb els fenòmens estudiats (com per exemple mitjançant l'etnografia).

⁷ En aquesta investigació la immersió ha estat doble: 1) perquè s'ha realitzat el treball de camp a les entranyes de la ciutat -al Metro de Barcelona; 2) i perquè la corporalitat, vinculada al contacte directe del treball de camp, ha tingut un paper rellevant en el moment de captar la informació sobre l'entorn.

⁸ Allò que Soja anomena *tercer espai* (*Thridspace*) serveix per a exposar una especificitat espacial del urbanisme presentada com “*un espai enterament viscut, un lloc simultàniament real i imaginari, actual i virtual, lloc d'experiència i agències estructurades, individuals i col·lectives*”. (Soja, 2008, p. 40).

En definitiva considero l'espai urbà com:

“un objecte de coneixement que pot ser considerat, en relació a les pràctiques socials que acull i que en el seu sí es despleguen com una presència passiva: decorat, teló de fons, marc..., però també com un agent actiu, àmbit d'acció de dispositius que les determina i les orienta, a la qual els continguts de la vida social es sotmeten dòcilment. L'espai: una cosa que les societats organitzen, una cosa que les subjuga”. (Delgado, 2002. p. 5).

Entre els múltiples espais urbans susceptibles de ser observats per fer una lectura de la realitat urbana i social de la quotidianitat contemporània, de la societat movedissa actual (Delgado, 2007a), es va decidir optar per aquells espais que faciliten i potencien la mobilitat de les persones; indrets que són utilitzats de manera habitual i que ens resulten familiars; llocs que hem anomenat Espais de Trànsit.

En conseqüència, és va decidir centrar la mirada en el subsòl de la ciutat de Barcelona -concretament en els espais del Ferrocarril Metropolità de Barcelona, S.A, gestionats per Transports Metropolitans de Barcelona (TMB)- popularment conegut com el Metro de Barcelona, un Espai de Trànsit que em resultava suggerent pels motius que exposaré més endavant. Amb el terme Metro em referiré, d'una manera genèrica, a aquest eix de mobilitat ciutadana, és a dir, a l'utilitzar-lo estaré fent al·lusió als vestíbuls, intercanviadors, andanes, vagons i als comerços i als establiments que componen aquesta xarxa de transport urbà.

Els motius de l'elecció del Metro són diversos:

1) Primer, és l'emplaçament de la ciutat més concorregut diàriament -com a conseqüència de l'elevat volum de viatgers als que dona servei. En el Metro, és on es

posa de manifest, més que en cap altra emplaçament o infraestructura, la condició urbana de la confluència de persones i de moviments, de trajectòries, de desplaçaments que s'acaba d'esmentar.

2) Segon, és un tipus d'infraestructura que va néixer per donar resposta a una problemàtica i necessitat urbana i social.⁹ Actualment, cent cinquanta anys més tard, encara ho fa. El Metro possibilita el “funcionament” de la ciutat que l'acull, esdevenint un emplaçament vital i necessari per a la ciutat.

3) Tercer, en ell la condició de allò mòbil, que s'ha instal·lat en les nostres vides, s'hi posa de manifest. El Metro permet que es produeixin els múltiples desplaçaments i trànsits quotidians, conjuntament amb els altres Espais de Trànsit. Així a través d'aquest emplaçament volem treballar el concepte de la mobilitat que des de la Psicologia social considerem que encara s'ha de treballar. Ens interessa aquest concepte perquè opinem que es cabdal per entendre com es construeix la realitat social.

4) Quart, és un espai de interconnexió, híbrid i tecnològic que es transforma al ritme de l'evolució de la tecnologia i en funció de les demandes i de les necessitats socials;¹⁰

⁹ La primera línia de metro, anomenada *Metropolitan* (d'on es deriva el nom genèric de Metro) va ser projectada per Pearson (1793-1862) i inaugurada oficialment el 9 de gener del 1863 a Londres. Amb la inauguració del Metro es va voler donar resposta als problemes de mobilitat de la ciutat. Una urbs congestionada, ja en aquell temps, per la gran quantitat de desplaçaments que s'hi produïen. El Metro de Barcelona també es va començar a projectar en aquella època (Transports Metropolitans de Barcelona, 2010).

¹⁰ Del 2008 al 2011 el metro ha incrementat el número d'estacions en un 12.8 % (passant de 125 a 141), el número de línies (passant de 6 a 8), ha incorporat vehicles automatitzats fins a l'extrem de no necessitar conductor i ha incorporat serveis com el de poder recarregar els telèfons mòbils des de les màquines expenedores de bitllets.

El Metro un espai emblemàtic

El 2011 el Metro de Barcelona va ser utilitzat per 389 milions d'usuaris¹¹, és a dir, un promig de més d'un milió de passatgers diaris (1.065.698 usuaris al dia). Aquesta dada posa de manifest dues qüestions:

a) la primera és que, com ja hem esmentat en el punt anterior, aquesta infraestructura és estratègica per l'operativitat de la urbs, i la quotidianitat dels seus ciutadans, atès que permet bona part de l'enorme quantitat de desplaçaments urbans que es realitzen a Barcelona;¹²

b) la segona està vinculada a la centralitat que ha adquirit la mobilitat en les nostres vides. Actualment ens trobem en un context en el que els ciutadans freqüentem diferents punts del territori en funció del moment del dia (o la setmana) o en funció de les activitats a realitzar. Queda lluny el temps on totes les parcel·les de la vida d'una persona i la feina estaven estretament vinculades en proximitat (Muñoz, 2008, Sennett, 2006; Soja, 2008), essent els desplaçaments un fet excepcional.¹³

Pels habitants de la ciutat, i de la zona metropolitana que l'envolta, la xarxa del Metro és molt important, com mostren les conseqüències econòmiques, polítiques i civils que

¹¹ Dades de validacions de bitllets de 2011. Font: TMB i Direcció de Serveis de Mobilitat Ajuntament de Barcelona (Ajuntament de Barcelona, 2012).

¹² El Metro és amb diferència el transport públic col·lectiu més usat. És utilitzat per 41.6 % dels viatgers que opten pel transport públic (935,4 milions) -segons indiquen les dades bàsiques de mobilitat 2011 (Ajuntament de Barcelona, 2012).

¹³ A Catalunya tenim els testimonis de les colònies industrials. En un principi formades per una fàbrica i habitatges pels treballadors, forn de pa i poca cosa més. Aquesta estructura urbana va evolucionar, en una segona etapa, a partir del 1880, cap a uns microsistemes o fàbriques-ciutat: veritables pobles industrials amb equipaments i serveis amb cafè, casino, escoles, botigues, església, torre del propietari i habitatges obrers diferenciats segons l'estatus social dins la fàbrica.

es produeixen quan hi ha alteracions en el seu funcionament habitual. Les vagues, els incidents i les anomalies que provoquen que el Metro no pugui oferir el servei habitual, representen un daltabaix en la quotidianitat de la ciutat i dels ciutadans.¹⁴ És per aquest protagonisme que pren en el funcionament de la ciutat que alguns autors parlen d'aquest tipus d'espais urbans com a vertebradors de les ciutats contemporànies (Adey i Bevan 2006; Sheller i Urry, 2006; Urry, 2007).

Així doncs, pel que acabem d'exposar, el Metro de Barcelona, és un espai clau de la ciutat, molt viu i actual. El Metro, al ser un dels espais urbans més utilitzats en l'actualitat, es converteix en un magnífic aparador d'allò que esdevé a la ciutat del present i, alhora, esdevé un espai emblemàtic (Maffesoli, 2007) i simbòlic que ens permet tractar d'analitzar el ritme col·lectiu de la ciutat a partir d'allò que hi succeeix i s'hi observa. Com a espais emblemàtics entenc aquells indrets urbans on un es reconeix observant als altres, on es materialitzen pràctiques socials que parlen de nosaltres i de com vivim. Aquests llocs:

“no són més que expressions en majúscules d'un text que es va escriure minúsculament en la quotidianitat (...) aquests 'llocs emblemàtics', aquests llocs i espais de sociabilitat, estan modelats d'afectes i d'emocions comuns, estan consolidats pel fonament cultural i espiritual; en suma, ells existeixen per i per a les tribus que van triar aquí una casa” (Maffesoli, 2007, pp. 47-48).

Per tant, com s'anirà desgranant en la tesi, el Metro es revela als meus ulls com un d'aquests espais on mitjançant moltes petites històries es va construir una història de la contemporaneïtat i, en conseqüència, em permet entendre com som com a societat i com

¹⁴ Un exemple d'aquestes alteracions foren les vagues convocades pels sindicats dels treballadors de Transports Metropolitans de Barcelona, durant l'últim trimestre del 2012, produint-se alteracions en el funcionament del Metro que varen alterar la quotidianitat i el ritme de la ciutat. Aquestes afectacions foren quantificades en 2.2 milions d'euros de pèrdues econòmiques, en el cas del metro i l'autobús, segons les xifres publicades a la Vanguardia.com (2012).

articulem alguns dels nostres emplaçaments urbans en l'era de la tecnologia, la mobilitat i la interconnexió.

Diversos autors, amb objectius teòrics i de recerca diferents al d'aquesta investigació, també han fixat la seva atenció en el Metro. Així doncs aquest emplaçament ha estat utilitzat de pretext per parlar de fragments de la història de Barcelona (Torres, 2010), de l'anatomia de Nova York (Solis, 2005), dels suburbis de Londres (Edwards, 2003), de semiòtica a partir del Metro de París (Denis i Pontille, 2010), d'arquitectura i d'enginyeria de ciutats com Londres (Hoek i Brown, 1980; Leboff, 2002), d'art urbà a través dels graffitis de Nova York (Cooper i Chalfant, 1988; Chalfant i Cooper, 2005; Glazer, 1979), o del que representava el Metro de París quan és va construir (Demory, 1997). Cito alguns dels treballs que reflexionen des de mirades diferents sobre l'objecte de investigació, però el que m'interessa és dialogar amb aquells investigadors que s'han apropiat al Metro amb una mirada més sociològica i antropològica. Destaco a Augé atès que ha realitzat un treball que té certs paral·lelismes amb la investigació doctoral realitzada, tot i que discrepo amb aquest autor en alguns aspectes i bona part del seu plantejament¹⁵.

Augé s'ha apropiat a la xarxa del Metro de París en dues ocasions. La primera incursió fou l'any 1982 (Augé, 2002). D'aquella experiència va concloure que: *“amb la diferència d'alguns detalls culturals i alguns ajustos tecnològics, aproximadament cada societat té el seu metro, imposa a cada individu itineraris en els quals aquell experimenta singularment el sentit de la seva relació amb els altres”* (Augé, 2002, p.

¹⁵ Del diàleg i discrepància amb aquest autor se'n dona compte en la primera publicació presentada en el compendi d'articles.

115). En la segona ocasió, el mateix autor ens convida a submergir-nos en el Metro destacant que és un indret idoni on observar als nostres semblants:

“una darrera observació: el món canvia i jo em faig vell. Aquests dos moviments són evidentment incommensurables, però posar-los en paral·lel permet interrogar-se sobre el sentit i la realitat del que anomenem 'contemporaneïtat'. Qui són exactament els meus contemporanis o, millor encara, de qui puc dir jo que sóc contemporani? Per intentar respondre a aquesta pregunta, o per intentar reformular-la, al final del trajecte convidaré als meus lectors a reunir-se amb mi al metro i a perdre's entre la multitud anònima de tots aquells amb els que coincideixo en ell quotidianament”. (Augé, 2010, pp. 11-12).

La nostra investigació,¹⁶ precisament, proposa això: perdre's entre la multitud anònima en la quotidianitat dels trànsits i dels desplaçaments del suburbà, és a dir, centrar la mirada en el Metro de la ciutat de Barcelona i en quines pràctiques i processos socials s'hi fan presents.

L'articulació de la investigació

Creiem que és necessari fer explícit el posicionament i les premisses adoptades per a dur a terme investigació, ja que són fruit d'un treball de reflexió i integració interdisciplinari que ens ha ajudat a articular, de manera coherent, la lectura d'un fenomen social, complex i viu, com és l'espai urbà.

¹⁶ A partir d'aquí considero oportú utilitzar la primera persona del plural, ja que el coneixement i les conclusions a les que s'ha arribat ha estat coproduït tant per mi com a doctoranda com pels directors de tesi, l'espai d'observació i el que hi passava, els llibres que he llegit i totes aquelles persones i situacions que directa o indirectament han incitat a reflexionar o a continuar tirar endavant la investigació que dóna peu a la tesi aquí presentada. Per tant, he optat a posicionar-me en la primera persona del plural per fer explícita el que jo entenc com la meua veu polifònica, o la producció col·lectiva del coneixement.

En primer lloc, considerem el Metro com un paisatge en moviment; un emplaçament urbà on es materialitzen els batecs de la ciutat, on una multitud de discursos s'entrellacen per explicar-nos una història; la història de la societat mòbil, mentre els ciutadans transiten i es desplacen per la ciutat. Amb la nostra proposta volem que, des de la Psicologia social, es tingui en consideració aquest espai (fins ara força oblidat) com un indicador del metabolisme social de la urbs. A través de la lectura dels discursos que “afloren” en el Metro sostenim i mostrem que en ell es fa possible el desvetllament de les característiques comunes de la vida urbana contemporània.

En segon lloc, el procediment utilitzat és un aspecte que hem cuidat especialment en la investigació i que està vinculat amb el posicionament pres. Hem treballat i reflexionat sobre la necessitat d'estudiar els fenòmens mòbils mitjançant eines que hi estiguin en consonància, per arribar a la seva comprensió des de la mateixa lògica que els configura. Per això, en aquesta tesi hem parat especial atenció a l'epistemologia, a la metodologia, al mètode i a les tècniques utilitzats. Ens acostem i proposem noves maneres de produir coneixement a través d'allò que anomenem lògica radicant (aportació epistemològica). Hem buscat procediments de investigació que guarden coherència amb la mobilitat que tenyeix la vida actual, posant èmfasi en les metodologies mòbils (Büscher, Urry i Witchger, 2011; Fincham, McGuinness i Murray, 2010) (aportació metodològica). Finalment, hem volgut recuperar la deriva proposada pels situacionistes i incorporar-la a la Psicologia social, a través de realitzar (i explicitar) el pas que la transforma d'un exercici o experiència de reconeixement urbà a una eina d'investigació psicosocial (aportació a les tècniques de recerca).

En relació al mètode, hem realitzat una investigació etnogràfica (Hammersley i Atkinson, 1994; Íñiguez, 1995; 1999; Velasco i Díaz de Rada, 1997), diferenciant-la de

l'etnografia clàssica de la tradició antropològica, i entesa com el producte del treball de camp (Galindo, 1998; Mora Nawrath, 2010).¹⁷ La principal diferència entre ambdues (investigació etnogràfica i etnografia) és que la primera respon a un procés de recollida de dades i no és un producte per ella mateixa. Així doncs, la investigació etnogràfica tracta el “diari de camp” com el corpus a analitzar, mentre que en l'etnografia clàssica es considera com la lectura ja interpretada i relatada del fenomen estudiat. Geertz (2001) ho defineix com a *descripció densa*. Segons aquest autor, més enllà d'observar, reconèixer, examinar i enregistrar, el investigador social amb disposició etnogràfica ha de reflexionar i teoritzar, aplicar les propostes teòriques d'altres estudis que li siguin útils per donar compte d'allò que observa. Com explicita aquest autor “*en cada estudi no es creen totalment de nou les idees teòriques*” (Geertz, 2001, p. 37) sinó que es van reelaborant. Per tant, en l'etnografia entesa com a descripció densa, l'investigador interpreta i elabora el fenomen estudiat/observat relacionant-lo amb el pla teòric al mateix temps que el relata sense que hi hagi cap anàlisi posterior del relat, ja que s'entén implícit a la descripció.

En el cas de la investigació realitzada, la investigació etnogràfica ha estat relacionada amb la perspectiva discursiva, donat que hem realitzat un anàlisi, del corpus textual i visual obtingut, des dels estudis del discurs (Íñiguez, 2006; Van Dijk, 1997) -com s'exposarà en l'apartat *Fent emergir els discursos*. Així doncs, coincidim amb Müller (2010, p. 12) quan explicita el següent: “*per a la inclusió del context proper, en l'anàlisi del discurs, la investigació etnogràfica pot ser un component central de la investigació discursiva per la seva capacitat per enregistrar com els discursos són reflectits,*

¹⁷ “l'etnografia pot definir-se com la descripció/interpretació realitzada a través d'un procés/producte que emana d'un treball sistemàtic i transparent referit a un context d'estudi” (Mora Nawrath, 2010:[2]).

promulgats, recitats i reelaborats a través de determinades pràctiques situades (Agar, 2005; Cicourel, 1992; Neumann, 2002)”.

Així doncs, allò que desenvoluparem en les planes següents és el treball teòric i metodològic desenvolupat per poder donar respostes a les preguntes de investigació que exposem a continuació:

Quines pràctiques socials es fan presents en els Espais de Trànsit (observades en el Metro de Barcelona)?

Quins processos socials emergeixen de les pràctiques observades?

Per una banda, hem considerat que les pràctiques socials són les accions o discursos que es produeixen quan les persones interactuen amb o en l'espai (Foucault, 1983, 1984; Íñiguez, 2006). Per altra banda, els processos socials són els que emergeixen com a conseqüència de certes pràctiques. Així doncs, els processos socials impliquen un pla superior donat que enllacen les pràctiques amb el context urbà en el qual es produeixen, reïfificant certs discursos.

En aquesta recerca volem analitzar quines són les pràctiques es posen en Metro de Barcelona. Estem convençuts que aquesta infraestructura, i els Espais de Trànsit en general (dels que parlarem més endavant), són espais psicosocialment molt interessants. Es tracta d'uns espais on la mobilitat, una de les característiques que més han influït, des del nostre punt de vista, en la construcció de la realitat, es fa més palpable i present. Des d'altres disciplines, entre les que destaquen la sociologia i la geografia, s'ha emfatitzat com la mobilitat afecta a les relacions socials, allò que es coneix com a

paradigma de la mobilitat¹⁸ (Sheller i Urry, 2006; Urry, 2007). Vinculada a la mobilitat apareixen conceptes com ciutat global (Sassen, 1991), ciutat món (Massey, 2007; Soja, 2008) o ciutat genèrica (Koolhaas, 2006), i de les contradiccions i connexions entre global/local (Borja i Castells, 1998; Muñoz, 2008, 2010). Des del nostre punt de vista no solament cal aproximar-nos a la mobilitat des d'una aproximació teòrica sinó que també cal una aproximació pràctica: mitjançant el treball de camp, és a dir, experimentant i vivint “en primera persona” com afecta aquest nou context mòbil en la manera de relacionar-nos i de construir la ciutat. És per això que considerem necessari “retornar” a la ciutat per veure com viuen els ciutadans i mostrar la importància dels Espais de Trànsit per “prendre el pols” a la societat actual, reprenent els treballs d'alguns científics socials (Simmel, Benjamin, etc.) que, en l'època de la modernitat, havien optat per observar i anotar allò que passava en els bulevards, carrers, places...

El compendi de publicacions...

La tesi doctoral es presenta com a compendi de publicacions que s'articula de la següent manera:

1. *Del Metro als Espais de Trànsit, la primera publicació*

Espais de Trànsit (Pellicer, Rojas i Vivas, 2010) és un concepte que emergeix a partir de les característiques d'interconnexió, de mobilitat i d'anomat del Metro com a

¹⁸ Shelly i Urry (2006) ens parlen del nou paradigma de la mobilitat segons el que les noves formes de vida serien regides pels constants trànsits de fluxos, tant de informacions o dades, com de persones o de mercaderies, afectant les formes de relacionar-nos.

emplaçament urbà contemporani, i que utilitzem per englobar a tots aquelles infraestructures urbanes que comparteixen els trets que fan d'aquest emplaçament un espai *emblemàtic* (Maffesoli, 2007) i simbòlic de la societat contemporània. Així doncs, la primera publicació que forma el compendi de publicacions gira entorn d'aquest concepte, mostrant la seva rellevància i estreta vinculació amb el context urbà i social.

L'article comença ressaltant la mobilitat com un fenomen social que produeix i construeix la societat i la ciutat actual. Adjectius com líquida (Bauman, 2007), movedissa (Delgado, 2007a), global (Chomsky i Dieterich, 1996; Ianni, 1998; Sassen, 1991; 1999), inestable (Sennett, 2006) i un llarg etcètera, posen l'accent en una societat formada per les vides mòbils (Elliott i Urry, 2010; Meerwarth, Gluesing i Jordan, 2009): vides que, d'una o altre forma, estan vinculades als desplaçaments, ja siguin als produïts diàriament, associats a la nostra quotidianitat (com anar a treballar, a comprar, a concerts, a visitar a familiars, etc.), o als produïts de manera puntual, que suposen un trencament o un parèntesi (com emigrar, viatjar, anar a un congrés o ampliar estudis a l'estranger, etc.). Els múltiples desplaçaments i els viatges als que ens hem acostumat, i hem "interioritzat", exposen una transformació en la forma de vida actual. Muñoz (2008), mitjançant la proposta de la figura del *territoriant*, dóna compte d'aquest fet. Segons aquest autor, ens hem convertit en consumidors a *temps parcial* de les ciutats, ja que una mateixa persona es converteix en usuària i visitant de múltiples llocs de manera habitual. Per tant, resulta innegable que la quotidianitat, de la ciutat contemporània i dels ciutadans, està marcada pels diferents trànsits que realitzem. Desplaçaments de persones, mercaderies i dades són les responsables de que es construeixi, s'habiti i es consumeixi la ciutat d'una manera determinada.

En la ciutat global van prenent protagonisme uns espais que, com el Metro, tenen una estreta relació amb la mobilitat i què, alhora, han capgirat la forma de viure i de relacionar-nos com a éssers socials (Adey, 2006; Cresswell, 2006; Hannam et al., 2006; Sheller and Urry, 2006). Aquests espais urbans, que tenen la capacitat de catalitzar certs processos de transformació social i urbana, alhora, modifiquen la fisonomia urbana i les activitats econòmiques de la zona on es projecten, generant repercussions directes en la vida de les persones (tant les que hi conviuen diàriament com les que les utilitzen de forma esporàdica). Aquests punts singulars de la ciutat (Garcia, 2004) són els hem anomenat Espais de Trànsit, fent al·lusió a la seva vinculació amb el moviment. Aquests espais s'han convertit en el “millor aparador” de com “viu” aquesta societat atès què, com anirem desplegant en l'apartat de resultats, en ells es materialitzen les *pors comunes* (Bauman, 2006) i les modes, els estils de vida actuals i certes tendències que ens afecten socialment (Bégout, 2008). Els Espais de Trànsit contenen les característiques d'allò que Bégout (2008, p. 185) anomena *llocs comuns* que, com els motels que analitza, són espais àtons, atomitzats, anodins i higiènics “que, no obstant això, es revela en última instància com l'expressió més contundent de les noves formes de vida (nomadisme, tedi), d'economia (franquícies, productes *low-cost*) i de (in)sociabilitat (anonimat, desconexió).” Així doncs, alguns exemples d'Espais de Trànsit són les andanes, els vestíbuls i els intercanviadors de trens i metros, aeroports, autopistes, àrees de serveis, algunes cadenes d'hotels i motels, diversos vehicles com el tren, l'avió i el Metro, etc.

En *Espais de Trànsit: Els paisatges del moviment en el Metro de Barcelona*, a partir de la condició mòbil de la realitat, busquem, per una banda, mostrar la importància dels Espais de Trànsit com a llocs representatius i significatius de la ciutat on es posen de

manifest els paisatges del moviment social. I, per altra banda, assenyalar que els Espais de Trànsit són molt més que simples infraestructures que permeten els trajectes i viatges dels ciutadans. Els Espais de Trànsit catalitzen les necessitats de la mobilitat actual i faciliten que es produeixin fets com la descentralització, la transformació del territori, la reducció de la percepció de les distàncies... potenciant noves formes de relacionar-nos i de viure en un context global posant-se de manifest alguns dels diferents processos psicosocials.

Amb el concepte d'Espais de Trànsit volem anar més enllà d'allò que Augé (2004, p. 41) enunciat com a "no llocs". *"Els 'no llocs' són tant les instal·lacions necessàries per a la circulació accelerada de persones i béns (vies ràpides, entroncaments de rutes, aeroports) com els mitjans de transport mateixos o els grans centres comercials, o també els camps de refugiats on estacionen els refugiats del planeta"*. Seguint la proposta d'aquest autor, aquests espais serien conceptualitzats com a llocs mancats de relació, d'identitat i història; espais definits a partir de les absències i mancances en oposició a allò que tradicionalment s'entén com a "lloc" (Augé, 2004; Delgado, 2007a), parlant-ne com a espais en els que no es pot establir cap forma de relació social. En certa manera, discrepem del postulat d'aquest antropòleg, i ens referim a aquests espais a partir de les múltiples pràctiques que s'hi realitzen. Per això, els definim en funció d'allò que aquets espais potencien i permeten: el trànsit i la interconnexió entre espais. Ens acostem als Espais de Trànsit i els conceptualitzem tenint en consideració les propostes de Duvignaud (1977) i De Certeau (1999) en relació a la ciutat. Aquests autors ja clàssics relacionen la urbs amb els recorreguts i les interseccions. Els considerem com a espais de juxtaposició i trobada, pròxims a la proposta dels *espais*

*heterotòpics*¹⁹ de Foucault (1967) i, com ja hem esmentat, als *llocs comuns* de Bégout (2008). Per tant, els Espais de Trànsit, des de la nostra perspectiva, són construïts mitjançant la suma de discursos i de pràctiques socials, que, ahora, ens expliquen com són utilitzats i exercitats alguns espais urbans.

2. *La lògica radicant, la segona publicació*

En les pàgines anteriors s'ha parlat de moviment, trànsit, mobilitat, desplaçaments... conceptes que accentuen el caràcter efímer i els canvis continus als que, com a éssers socials, estem abocats. Aquestes característiques i transformacions constants justifiquen el marc on hem fixat la nostra mirada i, ahora, ens ha donat peu a conceptualitzar els Espais de Trànsit (on s'emmarca el Metro). En aquest apartat, volem fixar-nos en les conseqüències de tot aquest moviment en la manera d'entendre allò que ens envolta i en la manera de generar les formes de coneixement que ens possibiliten repensar l'allò social.

La dimensió del viatge (Onfray, 2007) ha perdut la seva excepcionalitat per convertir-se en una forma de vida universal (Elliot i Urry, 2010). Els viatges, els desplaçaments, els moviments... construeixen la manera actual de viure i de relacionar-nos. És allò que alguns autors han anomenat el gir cap a de la mobilitat (*mobility turn*) (Cresswell, 2006; Hannam et al., 2006; Sheller and Urry, 2006). Aquest gir emfatitza com totes les entitats socials, des d'una família a les grans corporacions empresarials o polítiques, estan

¹⁹ Segons Foucault (1967), els espais heterotòpics són emplaçaments localitzables malgrat d'estar fora de tots els llocs, uns espais que son concebuts en el si de la societat com una mena de contraemplaçament que representen tots els altres indrets que és possible trobar en la societat.

envoltades per diferents formes de moviment, tant real com potencial; i com aquest moviment és el que, al seu torn, performa i organitza la vida social i econòmica contemporània (Urry, 2007). Tot plegat afecta, i ens porta a plantejar-nos, la manera de interpretar el món contemporani. Així doncs, la mobilitat és omnipresent en la forma de relacionar-nos, d'entendre i de construir tot allò que ens envolta. Conseqüentment, hem d'adoptar una lògica que tingui en compte la naturalesa mòbil de l'allò social i, per això, en l'article que presentem en aquest apartat, proposem la lògica radicant. Una lògica sobre la que es construeix el present i la contemporaneïtat, l'època dels canvis i la incertesa. Tal i com exposem en l'article *“la lògica radicant, que es desprèn de la figura del radicant de Bourriaud (2009), és aquella que té en compte els trajectes, les inestabilitats, la precarietat i les formes errants pròpies de l'època global”* (Pellicer, Vivas i Rojas, 2013, p. 124). Es tracta doncs de:

“una lògica que es basa en els trajectes, en el procés, en el camí, en el viatge, en les etapes, etc., en com es produeix i reproduïx la quotidianitat i, per tant, el social i la ciutat, des del movedís i des del que passa a la metamorfosi permanent, una lògica que tingui en consideració el moviment constant i que sigui l'alternativa a l'estabilitat, a la reificació i a la cristallització de l'allò social, essent aquesta justament la seva condició de possibilitat” (Pellicer, Vivas i Rojas, 2013, p. 124).

Aquesta lògica ha de substituir la lògica de les estabilitats, que fins ara imperava en les ciències socials i, alhora, ens ha de permetre entendre els fenòmens socials actuals en el moment mateix en el que es produeixen. És precisament des d'aquesta mirada, que està en consonància amb les propietats del radicant (Bourriaud, 2009)²⁰, que creiem

²⁰ Segons Bourriaud (2009, p. 57) *“l'individu d'aquest principi de segle XXI evoca plantes que no remeten a una única arrel per créixer sinó que creixen vers totes les direccions en les superfícies que es*

convenient adoptar per a aproximar-nos a les pràctiques i processos socials actuals. Les propietats del radicant, organisme que produeix o pot produir arrels en qualsevol lloc i que pot canviar de sòl en successives ocasions sense deixar de créixer, ens permet comprendre la forma de vida de la societat contemporània: una societat capaç d'adaptar-se als canvis d'una manera no traumàtica, a una societat mòbil.

Un cop establerta la idoneïtat de mirar l'allò social des d'aquesta lògica és necessari proposar i usar una metodologia capaç d'assumir el repte de treballar amb els fenòmens i processos mòbils. Alguns autors, sobretot des de la geografia crítica (Büscher, Urry i Witchger, 2011; Fincham, McGuinness i Murray, 2010) i des de l'antropologia (Augé, 2007, Delgado, 2007a), postulen la necessitat de l'ús de la metodologia mòbil per apropar-nos als fenòmens socials.

Tal i com l'exposem, l'entendem com:

“un tipus d'aproximació qualitativa que capta la transformació de la societat i de l'urbà des del seu interior, que indaga sobre el moviment i la transformació del social. I, també, és aquella metodologia qualitativa que capta la transformació de la ciutat en el seu procés, que indaga sobre el moviment quan, tant la tècnica com l'investigador estan en moviment. En definitiva, la metodologia mòbil és un tipus de metodologia qualitativa que permet observar els diferents fenòmens socials i urbans mentre s'estan produint, al mateix temps que es forma part d'ells”. (Pellicer, Vivas i Rojas, 2013, p. 127).

Així doncs, és aquest tipus de metodologia la que hem adoptat per realitzar la nostra investigació. Hem escollit un mètode de investigació relacionat amb la mateixa, i amb el context on s'ha realitzat la recerca: la investigació etnogràfica urbana (Delgado, 1999; 2000; 2002; 2004). Amb ella hem intentat captar significats, regles d'acció social i

presenten”. Així segons aquest autor el subjecte radicant es va creant al descriure la seva pròpia trajectòria, gràcies a la mateixa dinàmica.

comportaments que es feien presents en el Metro de Barcelona. Dins de la investigació etnogràfica urbana hem optat per l'ús de dues tècniques que, coherents amb l'opció de les metodologies qualitatives (Íñiguez, 1999) i mòbils, ens han permès recollir dades d'un manera no intrusiva, al mateix temps que estàvem en contacte directe amb l'objecte d'estudi. Aquestes tècniques són l'observació participant i la deriva.

En definitiva, en aquest segon article, *L'observació participant i la deriva: dues tècniques mòbils per a l'anàlisi de la ciutat contemporània "en trànsit". El cas de Barcelona*, argumentem que és allò que entenem per *lògica radicant* i insistim en la necessitat d'adoptar metodologies que siguin sensibles a la naturalesa mòbil dels fenòmens socials actuals.

3. *La deriva: tècnica de investigació psicosocial, la tercera publicació*

L'observació participant es basa en la participació activa del investigador en l'objecte d'estudi per a convertir-se en el en un membre competent de la comunitat que estudia, capaç de interpretar allò que succeeix al seu voltant. Segons Kawlich (2005: [2]) citant a Marshall y Rossman (1989) l'observació participant pot ser definida com “*la descripció sistemàtica d'esdeveniments, comportaments i artefactes en l'escenari social elegit per ser estudiat*’ (p. 79). *Les observacions faculden l'observador a descriure situacions existents usant els cinc sentits, proporcionant una 'fotografia escrita' de la situació en estudi* (Erlandson, Harris, Skipper & Allen, 1993).”

La deriva (Debord, 1958), al seu torn, com a tècnica d'investigació psicosocial, permet la predisposició de l'investigador d'estar obert a l'allò imprevist, a fer una lectura de la

ciutat mentre camina i es deixa endur per allò que, al seu pas, va observant. Es tracta de perdre's pels diferents escenaris i racons que l'espai urbà ofereix. Les condicions per captar l'urbà, a través del deambular, són mirar amb ulls d'infant i de no tenir *a priori* o prejudicis. Aquesta tècnica proposa una mirada crítica sobre els teixits urbans de la ciutat, posant en evidència els jocs de poder que els configuren (Pinder, 2005; Smith, 2010). La deriva permet construir la investigació en termes relacionals. En paraules de Montenegro i Pujol (2008, p. 79) “*es tracta d'una recerca per una articulació generadora de significats i coneixements parcials del món, en un camp on diferents formes de coneixement conviuen i donen compte de diferents formes de vida*”. És a dir, quan com a investigadors de la ciutat i de l'allò social optem per de la deriva, estem produint, al mateix temps, una reflexió crítica sobre els fenòmens i processos sobre els quals estem indagant.

Ambdues tècniques comparteixen el fet de que el cos del investigador possibilita captar les diferents sensacions urbanes, és a dir, són performatives atès que l'investigador que opta usar-les interactua amb l'espai i amb allò que succeeix. Per tant, el coneixement sobre la urbs es genera des d'una posició determinada, es coprodueix entre l'investigador i allò que al seu entorn passa. Haraway (1991), mitjançant la noció de *coneixement situat*, ens desvetlla que el saber és immanent a la posició de l'investigador, és a dir, tot el coneixement es produeix des d'algun lloc i en unes condicions específiques. Aquestes posicions i condicions són les que ens permeten apropar-nos a allò que estudiem: en el nostre cas l'espai urbà i els nostres contemporanis.

Tot i que en l'article presentat com a segona publicació s'exposen les dues tècniques que hem usat per a realitzar la recerca, finalment és en aquest tercer article, *La deriva*:

una tècnica de investigació psicosocial d'acord amb la ciutat contemporània, on es descriu en profunditat la diferència de la deriva i la tècnica de la deriva com a eina d'investigació psicosocial. En aquest treball es repassen els orígens d'aquesta forma grupal d'apropar-se a la ciutat, es diferencia de la *flânerie*,²¹ i es destaquen les seves possibilitats i potencialitats. Tanmateix, en el mateix text, fem un pas enllà explicitant com hem analitzat el corpus obtingut en el treball de camp.

La trilogia, d'articles que es presenten com a compendi de publicacions, posa de manifest quin ha estat el camí de recerca recorregut amb l'objectiu d'integrar i de desenvolupar una investigació urbana en el context de la psicologia social.

²¹ La *flânerie*, que prové del mot francès *flâneur* (*passejant*), defineix l'activitat de vagarejar pels carrers, passejar pel simple fet de veure i gaudir de la vista urbana.

II. El treball de camp

La recollida de dades és un dels moments més importants de qualsevol investigació i en aquest cas no ha estat una excepció. En l'apartat anterior, mitjançant la presentació dels articles que fonamenten el compendi d'aquesta tesi, hem explicat el posicionament i les eines utilitzades en el moment de realitzar el treball de camp. Com hem esmentat en la introducció, partim d'un plantejament construccionista i entenem la urbs com la suma de diferents discursos que es produeixen en un context determinat; hem adoptat el plantejament de la *lògica radicant* per comprendre la ciutat i allò que hi passa des del moviment que li dóna forma; i hem optat per una metodologia i un mètode coherent amb aquesta lògica: la metodologia mòbil i la investigació etnogràfica urbana.

Per tant, em vaig submergit en el Metro de Barcelona amb la intenció de recollir allò que hi succeïa, és a dir, d'esbrinar quins discursos s'hi feien presents.²² Com he apuntat prèviament, les tècniques seleccionades, la deriva i l'observació participant, em van resultar idònies i complementàries. Amb la primera volia captar allò que el Metro i els seus usuaris "explicaven" d'una manera especialment oberta, deixant-me endur per allò que em cridava l'atenció, en cada moment i en cada indret; mentre que amb l'observació participant he volgut observar d'una manera planificada, actes i activitats concretes.

²² Torno a l'ús de la primera persona del singular perquè relato l'experiència viscuda en el moment de realitzar el treball de camp.

Durant el període de temps de treball de camp he transitat el subsòl de la ciutat, recorrent la xarxa d'aquesta infraestructura de Barcelona. A través del caminar he volgut captar l'essència d'allò urbà i de la societat que l'habita i el crea. Des de dins, formant-ne part i deixant que tots els sentits s'impregnessin i s'embriaguessin del que m'envoltava i del que hi succeïa, fascinada per l'allò social *in statu in nascendi*, com diria Simmel (1986). El caminar, com a eina de reconeixement urbà, és quelcom que alguns autors han presentat com un procés d'apropiació i interpretació de la quotidianitat de la ciutat per part del vianant (Careri, 2002; De Certeau, 1999; Delgado 2004; 2005; Le Breton, 2011; Nicholson, 2010). Caminar, implica, doncs, una forma determinada de relacionar-me amb la ciutat. En certa manera, el treball que aquí presento posa de manifest la meua forma de relacionar-m'hi i d'interpretar-la, a través del que he captat transitant per ella. En paraules de De Certeau (1999, pp. 109-110) "*l'acte de caminar és al sistema urbà el que la parla és al llenguatge*". Per tant, recórrer les andanes, els vagons, els vestíbuls i els intercanviadors... del Metro de Barcelona ha estat la meua manera d'establir un diàleg amb aquesta ciutat. Caminar, quelcom quotidià associat a l'esperit crític de la deriva dels situacionistes, s'ha convertit en una eina performativa de gran vàlua, ja que m'ha permès formar part de l'espai urbà mentre el mirava amb ulls d'interrogació, tot possibilitant-me la llibertat i autonomia necessària per deixar-me guiar per allò que em cridava l'atenció mentre succeïa. Com exposa Nicholson (2010, p. 17): "*caminar sens dubte havia estat sempre un plaer, però era més que això. Per a mi té a veure amb l'exploració, una manera d'acomodar-me, de sentir-me a casa. Quan em trobo en un lloc nou l'exploro a peu. És la meua manera d'arribar a conèixer aquest lloc. Potser és una forma de marcar territori, de vèncer els límits*". Caminar és possibilitar "*una obertura al món*" (Le Breton, 2011, p. 15).

Durant les derives m'ha guiat allò que succeïa al meu voltant. A vegades alentia el pas, aturant-me, esperant el metro com els altres usuaris però, a l'arribar el vehicle, enlloc de pujar-hi restava en un racó de l'andana observant detingudament com aquest es buidava i es tornava a omplir o com la gent s'afanyava a entrar per a trobar un "bon lloc" on agafar-se o seure. En altres derives em deixava endur per la inèrcia i, com a una part més del flux de la gent que s'havia congregat en l'andana, pujava empesa per la situació. Baixava del metro quan alguna parada em resultava suggerent, o quan seguint a un grup (que m'havia cridat l'atenció) l'abandonava, o quan en una estació (habitualment de les cèntriques) el vehicle es buidava. I en unes altres derives allò que predominava era recórrer les estacions i els intercanviadors a peu, vagarejant, observant l'espai del Metro, la seva arquitectura, la disposició espacial, el tipus de mobiliari, com la gent s'anava distribuint en l'espai a l'espera del vehicle que els permetria continuar el trajecte o allò que hi succeïa... En definitiva, em deixava perdre i "abduir" per allò que el Metro m'anava "mostrant".

Amb l'observació participant em vaig "submergir" en el Metro, utilitzant-lo com una usuària més, aprenent els seus codis i les seves normes d'ús.²³ Pel subsòl de la ciutat, mentre anava d'un emplaçament a un altre, vaig anar a fer un cafè, vaig anar als establiments denominats genèricament "*Metrópolis*" o "*Les botigues del Metro*", vaig visitar exposicions, vaig assistir a activitats que es van programar en els vestíbuls, els intercanviadors o a l'espai *Mercè Sala*²⁴ i vaig estar en alguns dels punts d'atenció a l'usuari d'aquest servei. També, gràcies a l'observació participant vaig contactar amb

²³ Tot i què existeix un Reglament de viatgers de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA, disponible a la web de TMB (http://www.tmb.cat/ca/c/document_library/get_file?uuid=0f750cfa-1926-4215-8e28-b9696ba18814&groupId=10168) l'aprenentatge de l' utilització és realitza de manera implícita i pocs o molt pocs usuaris coneixen l'existència d'aquest document.

²⁴ L'Espai Mercè Sala és una sala d'exposicions, situada al vestibul de connexió de les línies 3 i 5 de l'estació de Diagonal. La idea és apropar activitats culturals als ciutadans que passin per aquesta estació.

informats clau: un el vigilant de seguretat, un usuari algerià del Metro, una treballadora d'una cafeteria i la venedora d'una botiga ubicada dins de la infraestructura estudiada.²⁵

Tot plegat amb l'objectiu de recollir la màxima informació sobre allò que succeïa dins del Metro de Barcelona.

El treball de camp va ser executat des de l'octubre del 2007 i fins a l'agost de 2011. Durant aquest període es van realitzar, combinades, 16 derives i 13 situacions d'observació participant. Tant les diverses derives com els episodis d'observació participant es van dur a terme en diferents moments, per tal d'intentar evitar els biaixos propis de les franges horàries, festivitats diverses o zones determinades, és a dir, volia impedir que es pogués produir sempre un determinat discurs que emmascarés altres discursos que també hi poguessin ser presents.²⁶

En el moment de buidar i transcriure les dades recollides, vaig optar per unificar els registres de les derives i dels episodis d'observació participant. Tot i que la transcripció d'una deriva possibilita l'ús d'eines multimèdia que ofereixen un producte molt vistós (com presentacions, videoclips, cartografies diverses, etc.) vaig prendre la decisió de "sacrificar" la vistositat d'aquests formats i optar per un model (entre full de contactes i còmic, com mostra la imatge 1) que resultés senzill de manipular i permetés interpretar la informació registrada d'una manera àgil i que alhora també servis per transcriure les diverses incursions al Metro realitzades com a observacions participants (la imatge 2, mostra un fragment de transcripció d'un episodi de observació participant).

²⁵ Les converses amb aquests informants estan reflectides en el diari de camp.

²⁶ Per exemple l'estació 'Liceu' L3 canvia el perfil dels usuaris quan s'acaba una funció del Gran Teatre del Liceu, o a les nits de cap de setmana el Metro s'omple de joves que venen de gresca, sovint continuant-la en els vagons, elements interessants i a tenir en compte però no definitoris del Metro.

Imatge 1. Mostra de transcripció de Deriva



Fragments del diari de camp, corresponents a la Deriva realitzada el

Imatge 2. Mostra de transcripció d'observació participant



Aquesta forma de transcripció, a banda d'ajudar-nos a fer-nos una idea de la magnitud i de la globalitat del material obtingut en el treball de camp, va facilitar la tasca d'organitzar i preparar el material pel seu posterior anàlisi.

Les transcripcions, algun pamflet publicitari i altres materials en petit format recollits en l'estada al camp com: tiquets d'elements adquirits o consumits en el Metro, publicitat diversa, etc., i alguna informació considerada rellevant com: retalls de notícies i notes de lectures realitzades, han confeccionat el diari de camp. Un diari de camp que es caracteritza per ser una barreja de imatges i text, on les imatges s'han convertit en un component fonamental del diari de camp, ja que de manera imprevista, les fotografies han anat guanyat rellevància alhora de relatar alguns dels discursos presents en el Metro.

Durant el treball de camp, gràcies a la fotografia, he aconseguit estar amb sintonia amb el moviment i no convertir-me en un destorb (imatge 3) alhora de registrar *in situ* el que observava. Així doncs, en aquesta investigació les fotografies han estat considerades com a documents socials (Freund, 2006), que mostren unes pràctiques socials, alhora que construeixen una versió del Metro,²⁷ la que he coproduït conjuntament amb allò que hi he trobat durant les meves derives i la meva observació participant.

²⁷ Coincidim amb Sontag (2008, p.92) en que "ningú retrata el mateix de la mateixa manera, la suposició que les màquines [de fotografiar] procuren una imatge objectiva i impersonal va cedir davant el fet de que les fotografies no només evidencien el que hi ha allà sinó també el que un individu veu, no son cap registre sinó una avaluació del món".

Imatge 3. Fragment Deriva 2010-10-07. La percepció del moviment estan estàtics...



P1050006



P1050007



P1050008

III. Investigació urbana crítica: fent emergir els discursos

“La ciutat és llenguatge; una escriptura, més exactament. Escriu alguna cosa; escriu davant de nosaltres un conjunt viscut memoritzat i imaginat”.
(Lefebvre, 1972, p. 58).

De la ciutat emergeix una enunciació polifònica de discursos que ens parlen de com és la forma de vida actual. Al derivar per la ciutat, al participar-hi, al transitar-hi i al recórrer-la, llegim i, simultàniament, escrivim un text (De Certeau, 1999). La interpretació de la ciutat és indeslligable d’una posició d’enunciació social i un context determinat. Per tant, allò que hem recollit a l’observar i al practicar el Metro de Barcelona són un conjunt de discursos; uns enunciats concrets construïts a través d’una o varies paraules, d’imatges, de sons o de moviments (Bakhtin, 2008), fruit del diàleg que hem establert amb aquesta infraestructura urbana.

La interpretació i lectura d’aquests discursos l’hem realitzat des dels estudis del discurs, que ens possibiliten ser coherents amb els nostres posicionaments de partida, les eines utilitzades i la naturalesa del material a analitzar: Un material coproduït per nosaltres i eminentment visual, ja que, com s’ha exposat en l’apartat anterior, en el nostre treball de camp cada cop ha anat guanyant més protagonisme la fotografia per a enregistrar i captar la nostra versió del què succeïa al Metro.

Per tant, tot i que sempre s’ha volgut fer evident el paper actiu de l’investigadora, i per això parlem de la coproducció del coneixement, d’acord amb la línia del coneixement situat (Haraway, 1991), ha calgut cercar un tipus d’anàlisi que estès en

consonància amb aquest fet. Alhora el tipus d'anàlisi havia de ser obert i permeable a les característiques del diari de camp, un corpus en el que les imatges i el text es combinen narrant una història, que pot ser definit com un text multimodal²⁸ (Kress i Van Leeuwen, 1997).

Tot plegat ens ha portat a escollir l'anàlisi crític del discurs (ACD) (Fairclough, 1992; Martín Rojo, 2003; 2006; Van Dijk, 2003, i Wodak, 2000) per dur a terme el nostre anàlisi. L'ACD es fixa en els discursos independentment de la seva naturalesa, atès que *“per l'ACD, el discurs és sobretot una pràctica social, doncs no és considerat com a una representació o reflex dels processos socials, sinó que se'n ressalta el seu caràcter constitutiu”* (Íñiguez, 2006, p. 100). L'ACD que hem realitzat té una clara influència foucoulitana. Allò que recuperem, en el nostre anàlisi, de les aportacions de Foucault (1983, 1984) és el seu plantejament i la manera d'entendre els discursos. Segons aquest autor els discursos han de ser entesos com a sistemes d'enunciats, pràctiques socials que mantenen i promouen determinades relacions; pràctiques que sistemàticament donen forma als objectes dels que ens parlen. Per tant, considerem els discursos més enllà de les paraules, els percebem com a pràctiques socials. Algunes d'aquestes han estat recollides, recopilades i enregistrades durant el nostre treball de camp i són narrades en el nostre diari de camp.

En certa manera, l'ACD és un tipus d'anàlisi que està en estreta relació amb l'esperit de crítica social de la deriva dels situacionistes i el paper activista de les eines escollides per a la recollida de dades. Aquest tipus d'anàlisi permet donar compte

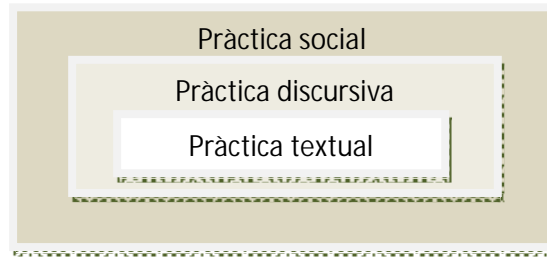
²⁸ Kress i Van Leeuwen (1997) parlen de textos multimodals com aquells textos en els que es combinen diferents tipus de llenguatges (escrit, sonor, visual, olfatiu, etc.).

de les complexitats de les relacions entre les estructures discursives i les estructures socials, que són les que es produeixen i donen forma a la societat i l'allò urbà.

L'ACD, en referència als estudis urbans, "*proporciona un marc per vincular les propietats de les interaccions textuals i discursives amb les característiques de les seves circumstàncies socials i culturals.*" (Lees 2004, p. 105).

L'ACD mostra, com a característica destacable, un marcat interès, per part de l'analista, per treure a la llum i augmentar la visió crítica dels discursos i processos socials que ens envolten. Per a Lees (2003, 2004) aquesta característica s'ha d'aprofitar incorporant-la als estudis urbans per a realitzar investigació urbana crítica, que possibiliti l'activisme urbà a través desvetllar els processos urbans existents. L'activisme urbà, amb el que ens sentim pròxims, és aquell que vol posar de manifest, desmitificar o qüestionar la normativització i les relacions de poder existents. Així doncs, el nostre interès rau en mostrar com els discursos, entesos com a pràctiques socials, són els que donen forma als espais. Volem revelar les implicacions socials d'aquest procés de construcció i, al mateix temps, posar de manifest com alguns dels discursos que hi trobem no són tan ingenus com poden semblar en un anàlisi superficial.

Aquest tipus d'anàlisi del discurs, ens ofereix una visió tridimensional del discurs: el discurs com a pràctica textual, com a pràctica discursiva i com a pràctica social (Fairclough, 1992; Martín Rojo, 2003; 2006), considerant que aquestes tres dimensions són indissociables. Gràficament, aquesta tridimensionalitat discursiva es plasma de la següent manera:



Font: Fairclough, N. (1992). *Discourse and social Change*. Cambridge: Polity Press, extret de Íñiguez (2006).

Segons Martin Rojo (2006, p. 169):

“Els objectius que es fixa l'ACD deriven d'aquesta concepció tridimensional del discurs. Es tracta de conèixer com es porta a terme aquesta construcció discursiva dels esdeveniments, de les relacions socials i del propi subjecte, a partir de l'anàlisi dels aspectes lingüístics i del procés comunicatiu en un temps i lloc determinats. Paral·lelament es tracta de revelar quines són les implicacions d'aquest procés de construcció.”

Pel que respecta a l'anàlisi s'ha considerat la pràctica textual com un enunciat produït en contextos socials des de posicions d'enunciació (Íñiguez, 2006). Aquesta manera d'entendre el text lliga perfectament en com nosaltres entenem els diversos fragments que conformen el diari de camp. Així les nostres fotografies o les frases que componen el corpus, encaixen plenament amb aquesta definició d'unitats amb significació enunciades per nosaltres, com a etnògrafs. El discurs o pràctica discursiva és el conjunt de pràctiques 'textuals' (unitats amb significació) que expliciten i promouen relacions i processos socials (Íñiguez, 2006). Finalment, els discursos sobre un mateix fil discursiu (o tema) és el que ens dona l'estructura discursiva en la que emergeixen els processos socials i és la que es relaciona directament amb l'estructura social, agrupant-se en ella diferents discursos que poden

ser complementaris o antagònics, dominants o minoritaris, discursos oficials o alternatius...


A mode d'exemple de com hem realitzat l'anàlisi, mostrem com s'articulen aquesta visió tridimensional amb un fragment concret de diari de camp, corresponent a la situació d'observació participant realitzada el 2011-06-26.

Pràctica social, procés social:
La col·lectivitat, la sociabilitat és prolonga cap al subsòl

Pràctica discursiva:
TMB vol promoure la transformació del significat del Metro com a espai col·lectiu. La vida social de la ciutat/dels ciutadans es prolonga cap el subsòl.

Pràctica textual:

Passeja per la línia 9 per conèixer les col·leccions del MNAC ... 2011-06-26 L3 - L5 Diagonal



P1050569 P1050570 P1050571

Apropan la cultura a la gent...

Les parets del intercanviador vestides amb imatges de quadres que es poden trobar en el Museu Nacional d'Art de Catalunya (MNAC). La línia 9 es converteix en una sala d'exposicions.

L'ACD exposat ens ha servit per analitzar el nostre diari de camp i així donar una resposta a les qüestions que ens hem plantejat. Així, com hem mostrat a través d'una o d'un grup de pràctiques textuals s'articula una pràctica discursiva (discurs). Alhora, a través dels diferents discursos que es relacionen, es juxtaposen, es complementen o

es contradiuen,... emergeixen certs processos socials que, en el nostre cas- donen compte de l'espai estudiat i de la societat contemporània, com en el proper apartat, el dels resultats, mostrarem.

IV. Resultats

“Com científics socials, sabem que els nostres treballs són intents mitjançant els quals, amb vocació de rigor, intentem aclarir els mecanismes que organitzen els fets -el que està allà- mitjançant una simplificació els efectes reductors de la qual som -o hauríem de ser- plenament conscients, igual que de la nostra incapacitat per esgotar el món exterior per mitjà de la representació modèlica que fem d'ell”. (Delgado, 2007a, p. 93).

Una de les contribucions més destacables de Lefebvre (1991) es considerar que l'espai s'organitza i es forma a partir de l'expressió d'un conjunt de relacions socials que alhora construeixen una estructura més amplia: l'estructura social. Des d'aquest postulat, concebem l'espai com un producte social, és a dir, entenem l'espai com quelcom socialment construït (Castells, 2004; Harvey, 1973; Soja, 1989). En conseqüència, segons Soja (1989) –citada de Benach i Albet, (2010, p. 88): *“un cop que s'ha acceptat que l'organització de l'espai és un producte social –que sorgeix d'una pràctica social intencionada- llavors ja no queda res de la seva existència com una estructura separada amb regles de construcció i transformació independents d'un marc social més ampli”*. Així doncs, la construcció de l'espai i les pràctiques socials són dues cares d'una mateixa moneda: l'allò social. Com exposa Soja (1989), seguint les propostes de Lefebvre (1991), els processos espacials configuren les formes socials al mateix temps que els processos socials defineixen les formes espacials.

Aquest argument està estretament relacionat amb el plantejament de l'ACD, atès que les pràctiques socials que es realitzen en els espais, des d'aquesta perspectiva d'anàlisi, són llegides com a pràctiques textuals; el conjunt de comportaments i accions són interpretades com a pràctiques discursives; i, finalment, aquest el conjunt articula certes pràctiques socials, no sent deslligables les unes de les altres, tal i com queden definides des d'aquest anàlisi.

Per tant, allò que exposarem a continuació són els resultats de l'anàlisi, d'alguns dels discursos que hem recollit en el nostre diari de camp, que posen de manifest alguns dels processos que emergeixen mitjançant l'articulació o la suma dels primers. Així doncs, en la nostra forma d'analitzar articularem una doble lectura. Per una banda, del Metro, i en conseqüència dels Espais de Trànsit, de com és i com es configura aquest espai urbà (les formes espaials). I per l'altre banda, de la societat que transita i construeix el Metro (les formes socials).

Pràctiques socials sorgides del Metro de Barcelona

En aquest subapartat mostrem una selecció d'algunes pràctiques textuals que s'agrupen en certes pràctiques discursives que fan emergir les quatre pràctiques socials al voltant de les quals hem organitzat els resultats. Que plantegem en aquest anàlisi un número reduït de pràctiques socials²⁹ es degut a la selecció realitzada en funció dels objectius de la investigació. Així doncs, hem fet una petita selecció de les

²⁹ El diari de camp que hem analitzat conté una quantitat molt elevada de informació, fent-se impossible realitzar un anàlisi exhaustiu de totes les pràctiques que s'hi troben en el marc d'uns estudis de doctorat. Per aquest motiu hem fet la selecció de la que parlem.

múltiples pràctiques textuais que es poden interpretar a partir del diari de camp elaborat.

▪ EL REFLEX D'UNA SOCIETAT DISCIPLINARIA I DE CONTROL

La primera pràctica social que explicitem en aquests resultats és el vinculat amb les estratègies disciplinàries i de control. Aquestes estratègies mostren com, des dels estaments “oficials”, es potencia el control i la monitorització d'allò que passa en els indrets que formen aquest eix de mobilitat urbana i, d'aquesta manera, gestionar-lo de forma “eficaç”. Des de TMB es promou la “imatge” de que “es treballa per tal de millorar la seguretat al Metro”, associant-la a l'increment de la vigilància.

Agrupades en dues pràctiques discursives *Diàleg entre les estratègies de poder i resistència* i *Vigilància permanent i continua* seleccionem aquelles pràctiques textuais (enunciats) que expliciten com és vol codificar i acotar l'espai per a poder exercir un millor control dels usuaris i d'allò que hi passa i, alhora, posar de manifest com és la societat disciplinària actual i com el panoptisme, en certa mesura, es posa en funcionament en el subsòl de la ciutat.

i. Diàleg entre les estratègies de poder i resistència

El disseny dels espais no respon a un criteri arquitectònic innocu sinó que influeix en la manera com les persones usen i experiencien els indrets. Així doncs, la

importància de com es projecta un espai és rellevant per analitzar allò que hi succeeix. A través del disseny i del mobiliari urbà es potencien unes formes d'acció en detriment d'unes altres (Davis, 2001; Foucault, 1979, 2005; Lefebvre, 1991). Així espais altament utilitzats i estratègics de la urbs, com és el Metro, i els Espais de Trànsit en general, són "pensats" i planificats amb "cura", posant especial atenció als aspectes relacionats amb la seguretat i la gestió d'un elevat trànsit de persones. Aden i Bevan (2006), en el seu treball sobre els aeroports, mostraven precisament això: com les eines tecnològiques de simulació són utilitzades, per arquitectes i dissenyadors, per a preveure i canalitzar el flux de passatgers que hipotèticament passarien per les terminals projectades. A través d'aquestes eines es pot dissenyar l'espai per potenciar que es realitzin uns itineraris pautats, dirigint d'aquesta manera, els fluxos d'usuaris en funció de determinats interessos. A través de la planificació s'intenta facilitar la gestió, el control i el comportament de les persones. Aquest postulat està estretament relacionat amb les practiques textuais que a continuació exemplifiquem: la codificació de l'espai i l'acotació de les pràctiques en ell.

- **El control dels usuaris a través de la codificació de l'espai**

Un lloc per a cada cosa i cada cosa al seu lloc. Aquesta idea serveix per il·lustrar com es planeja el Metro de Barcelona. L'entitat gestora intenta que tot sigui localitzable i fàcilment identificable i que, alhora, no dificulti l'elevat trànsit d'usuaris que hi passen. Coses tan aparentment trivials com la ubicació dels músics al Metro no es deixa a l'atzar. La ubicació d'aquests està delimitada i estudiada per a què no representi una nosa pels fluxos d'usuaris, i els punts en els que es poden situar estan convenientment marcats per a què siguin fàcilment identificables, tant

pels usuaris, com pels vigilants. També el tipus de mobiliari que es troba en el Metro facilita que no s'acumuli gent en cap punt d'aquesta xarxa.

Pràctica textual 1. Observació Participant 2007-10-31. Plaça Catalunya, accés a les andanes L1/L3. Sentint-se al mig del pas.

Observación:

Estoy detrás de las máquinas de control de acceso al metro, enseguida me doy cuenta de que no está pensado para que nadie se espere en este espacio de entrada, no hay ningún rincón donde no te sientas en medio del paso, pues es un distribuidor de gente. La gente valida sus billetes y se reparten hacia derecha e izquierda en función de la dirección que les convenga. Cada pocos minutos un flujo de gente sube por las escaleras y haciendo una cola ordenada van pasando por el sitio habilitado para salir.
Todo se produce de manera automática, es como si lo tuviesen ensayado de antemano.

Aquesta primera pràctica textual, dóna compte de com el Metro esta pensat per distribuir i canalitzar el flux d'usuaris. En els següents fragments es mostra què es tracta d'un espai clarament organitzat i quadriculat, on tot està projectat i mil·limetrat.

Pràctica textual 2. Deriva 2008-05-10 Andana de Drassanes L3. Ubicació màquines.



En aquest segon fragment podem observar marques d'ubicació al terra de la infraestructura que indiquen on s'han de situar les màquines. Tant els diversos aparells d'autoservei, de informació i d'ajuda al viatger com l'altre mobiliari del Metro, estan disposats de manera que no suposen cap entrebanc pel flux d'usuaris, fins i tot alguns ajuden a canalitzar el trànsit, creant itineraris i límits espaials.

Pràctica textual 3. Deriva 2011-08-02 Intercanviadors Plaça Espanya L1/L3. Música a uns metres de l'emplaçament marcat per TMB i indicacions itinerari.



Pràctica textual 4. Deriva 2011-08-16. Intercanviador Passeig de Gràcia L4/L2.

Ubicació músics.



Els fragments 3 i 4 posen de manifest com, des de TMB, s'ha marcat i delimitat clarament els emplaçaments pels músics del Metro que optaven per tocar en el mateix³⁰. Aquests emplaçaments no acostumen a coincidir amb les preferències dels músics, com ens indiquen els dos extractes del diari de camp. Els músics, que s'esmenten en els fragments, han optat per posar-se en ubicacions diferents a les delimitades, optant per ubicacions on hi ha més trànsits d'usuaris o en les que es fan més visibles, com queda il·lustrat en la pràctica textual 3. D'aquest fragment també emergeix una enunciació que ens parla dels itineraris a seguir. Al terra estan enganxats, a mode de guia, uns adhesius grocs al costat esquerra del passadís; en el costat dret n'hi ha de blaus (tot i què no apareixen en les imatges seleccionades) que ajuden a canalitzar el trànsit d'usuaris per aquest intercanviador, per evitar que en la

³⁰ TMB ha regulat aquestes pràctiques a través d'escollir els músics i assignar-los uns emplaçaments i horaris determinats, privatitzant aquest espai al decidir qui pot (i on) i qui no hi pot tocar.

cruïlla es generin acumulacions de gent a causa d'algun usuari que dubta o que ha de creuar per un lloc de gran confluència de trajectòries.

Aquestes quatre pràctiques textuals, conjuntament, provoquen que sobresurti una pràctica discursiva del Metro com a espai disciplinari, on tot està projectat per a distribuir les persones i els objectes de manera que en aquest espai tot estigui ordenat i sigui codificat. Foucault (2005, p. 145) parla d'aquest fenomen con l'art de les distribucions: *“la disciplina prové sobretot de la distribució dels individus [i objectes] en l'espai”*. El principi de localització elemental, o la divisió de zones, es fa palès a partir de les presències i absències. Amb un simple “cop d'ull” es pretén saber quines persones o comportaments són punibles o poden fer perillar el *stato quo* del Metro. Així doncs, en el Metro de Barcelona, com a espai disciplinari, es potencia *“anular els efectes de les distribucions indecises, la desaparició incontrolada dels individus, la seva circulació difusa, la seva coagulació inutilitzable i perillosa; tàctica d'antideserció, antivagabundeig i antiaglomeració.”* (Foucault, 2005, p. 147).

- **Un espai en el que s'acoten els usos**

En el Metro es potencia la circulació d'usuaris a través d'intentar ordenar els usos que s'hi produeixen. D'aquesta manera, no solament es vol evitar que es puguin crear situacions que coagulin o afectin a la circulació dels viatgers, com acabem d'explicitar anteriorment, sinó que també, per part del gestor de la infraestructura, es

vol impossibilitar o inhibir que es produeixin certes pràctiques que, d'una manera implícita, es consideren *no permeses*. Així doncs, es volen minimitzar comportaments que es consideren inapropiats com ara: reunions d'usuaris, que els "sense sostre" usin el Metro d'alberg o aixopluc, que s'utilitzi aquest sistema de transport sense pagar, etc. Els següents fragments així ho posen de manifest.

Pràctica textual 5. Deriva 2008-03-13.

Vestíbul Universitat L1/L2. No bancs.

Pràctica textual 6. Deriva 2008-05-10.

Andana indeterminada L4. Bancs amb recolza-braços intermedis.

2008-03-13 L1 Universitat



P1010375



P1020163



P1020164

Detall del banc "sense sostre" i andana amb aquesta tipologia de bancs.

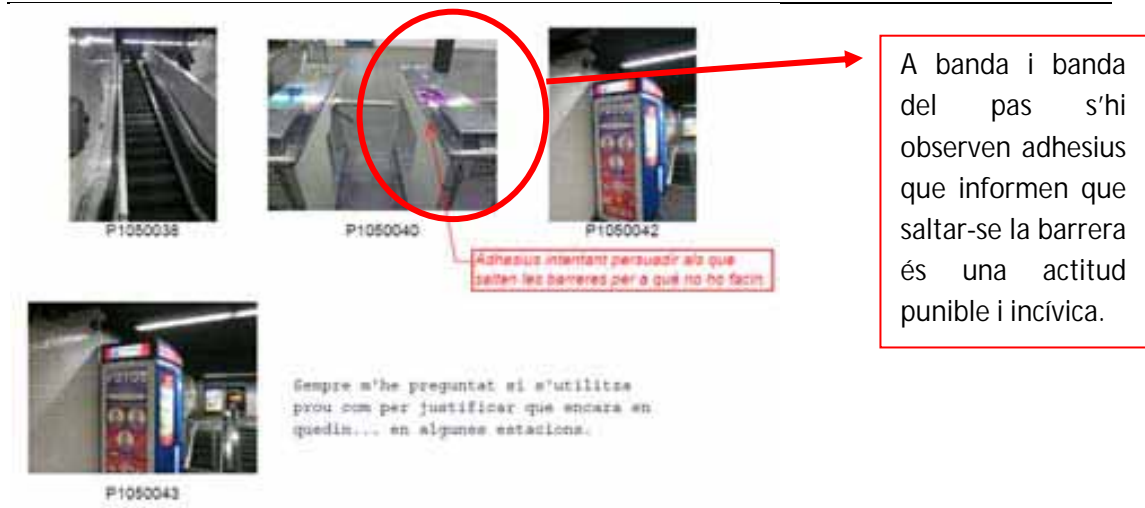
En el fragment 5 podem observar com un usuari parla per telèfon. Aquest ha optat per asseure's a terra, a falta de bancs al seu voltant. Aquest comportament posa de manifest la importància de les absències, d'allò que no hi ha en l'espai: en aquest indret, espaiós i diàfan, no hi ha bancs. Això indica que s'ha volgut evitar o no està prevista la possibilitat que un usuari s'assegui (per aixoplugar-se de la pluja exterior,

per esperar a algú, per descansar mentre s'observa allò passa al seu voltant o, simplement, per parlar per telèfon). Aquesta pràctica textual exemplifica que el Metro és un espai on no es potencia la sociabilització i no es facilita que puguin realitzar-se altres activitats diferents al seu ús com a espai de pas, és a dir, transitar-hi ràpidament.

El fragment 6 posa de manifest un altre aspecte. Hi veiem un tipus de banc concret, que ens serveix per exposar dues qüestions. La primera, que els bancs instal·lats en la xarxa són poc ergonòmics i poc càlids, no conviden a romandre en l'andana més temps del imprescindible. La segona, és que es tracta d'una tipologia de disseny que fonamenta certes formes d'exclusió cap a determinats col·lectius. El tipus de bancs que apareixen en les imatges és conegut popularment com a *antirodamóns*,³¹ ja que, al tenir recolza braços intermedis, eviten la possibilitat de que algú s'hi pugui estirar o que siguin ocupats per més usuaris que les places delimitades que denota.

³¹ Em permeto la llicència de traduir la designació popular castellana de "antivagabundos" per "*antirodamóns*".

Pràctica textual 7. Deriva 2010-10-07. Vestíbul Rocafort L1. Barrera tipus barra, amb cartell definit d'incívic no validar el bitllet de Metro.



Pràctica textual 8. Deriva 2011-08-16. Vestíbul indeterminat L3. Barreres d'accés model 'antic'.



Pràctica textual 9. Deriva 2008-05-03. Vestíbul Lesseps L3. Barreres 'anti-salts'



Les pràctiques textuais 7, 8 i 9 ens permeten interpretar el Metro com un espai *acotat*. En aquests fragments apareixen les barreres d'entrada. S'hi exemplifica que aquests elements no només limiten l'accés a les andanes, a alguns intercanviadors o parts dels vestíbuls, sinó que també mostren com s'ha anat transformant l'accés al Metro, mitjançant el seu disseny, amb la clara intenció d'evitar que es pugui accedir al Metro sense pagar el corresponent bitllet. Les barreres d'accés al Metro han variat, s'han anat substituint progressivament i així es posa de manifest mitjançant la lectura dels fragments 7 i 9 (que s'ha passat d'una simple barrera a barreres tipus porta). Mitjançant aquesta substitució s'intenta evitar que els usuaris saltin per sobre o que entrin per la sortida (comportaments observats en l'estada al camp vinculades a les barreres de barra) i que en el fragment 7 s'adverteixen com a incívics on s'avisava de la sanció associada a ells a través d'adhesius "dissuasoris".

Pràctica textual 10. Observació participant. 2007- 31-10. Catalunya, accés a les andanes L1. Evitant les barreres d'accés.

La sensación de tránsito es elevada. De repente alguien se para en medio de este distribuidor, me fijo un poco más y observo que tiene un mapa en las manos y esta consultando con los paneles informativos la dirección que debe tomar, es la excepción que justifica la regla, el resto de usuarios parecen ser habituales y por eso no tienen necesidad ni de mirar los carteles.
De repente, observo un chico que se pega a una joven que acaba de validar su billete y esta pasando por las puertas de acceso, a su paso las barreras hace la acción de cerrarse pero al primer contacto con él, se vuelven abrir automáticamente. La expresión de él es de victoria, al haber burlado el control de acceso. La joven parece desorientada mira al chico que se aleja y se para a observar su bolso, hace el gesto de comprobar que este todo y un poco perpleja se aleja escaleras abajo hacia el andén. (Creo se a sentido amenazada por la proximidad de la presencia del chico, seguramente ha pensado que la iba a robar).

No seguir amb la normativa explícita i implícita, que regula l'ús de l'espai del Metro, fa que emergeixi un cert diàleg entre les relacions de poder i de resistència, que fan paleses algunes tensions existents entre determinats col·lectius. Així, com a resposta a les mesures que reprimeixen determinades activitats i comportaments, trobem l'aparició de noves formes d'ús i d'accés. Si abans se saltava la barrera o s'entrava per la barrera de sortida, en l'actualitat, amb la instal·lació de les noves tanques "tipus portes", els que opten per utilitzar el Metro sense pagar, entren darrera d'algun usuari (exemplificat en el fragment 10).

El conjunt de pràctiques textuales, explicitades en aquest punt, posen de manifest que podem concebre el Metro com un espai *acotat* (Davis, 2001). Aquest concepte fa referència a espais que mitjançant certes actuacions urbanes, aparentment decoratives i innocents com la implantació o l'eliminació d'un determinat tipus de mobiliari

suburbà, es creen les barreres i els condicionants per evitar que a l'espai s'hi realitzin comportaments no previstos o acceptats. Els espais *acotats*, com el Metro:

“es materialitzen en l'arquitectura urbana mitjançant un nou estil de mobiliari urbà: les reixes i tanques que obstaculitzen la possibilitat de prendre seient o refugiar-se sota una porxada, els pots d'escombraries dissenyats per evitar que cap subjecte pugui introduir còmodament el seu braç, els bancs de les places i parades de metro o autobús que impedeixen que una persona es pugui estirar, etc.” (Bachiller, 2009, p. 131).

ii. Vigilància continua i permanent

Mirem per on mirem les càmeres de vigilància i els seus recordatoris constants –ja sigui per megafonia, a través de cartells o mitjançant la ubicació visible i ostentosa de les càmeres de vigilància- ens fan “sentir observats”. Tot sembla “permanentment vigilat”. Les papereres transparents són un exemple de l'obsessió per aquesta vigilància, que s'associa a la “seguretat”. A continuació, exposem una sèrie de fragments textuais que posen de manifest la pràctica discursiva de la vigilància absoluta i omnipresent en el Metro de Barcelona.

Pràctica textual 11. Deriva 2006³². Urquinaona, accés a l'andana L1. Que no quedi cap racó sense vigilar...



Pràctica textual 12. Deriva 2008-04-14. Plaça Catalunya, intercanviador L1/L3. Vigilància explícita.

Decideixo anar a buscar la línia verda, i així tenir més varietat de mostres, doncs la L1 o vermella ja hi he passat amb anterioritat.

Durant el trajecte per l'intercanviador des de la línia vermella a la verda Torna a cridar-me l'atenció el gran nombre de càmeres de seguretat, que s'observen en aquest llarg passadís. Les miro i les torno a mirar, és impossible no veure-les (*aquesta deu ser la seva estratègia, fer-les molt visibles perquè persuadeixin, o perquè sembli que és un lloc segur, o ...*). decideixo comptar rajoles entre càmera i càmera, és la única manera de no cridar massa l'atenció i aconseguir una dada força fiable de la distància entre als aparells, tiro endavant i conto unes 25 o 30 rajoles, més o menys de 40 cm, que ens dona la dada que traduït a metres és de 10 a 12 metres.

(...)

Reflexions:

El gran nombre de càmeres, no deixa de sorprendre doncs podria haver-hi el mateix control sense que fos tan explícit, les andanes són similars totes??

Paraules clau:

Informació, panòptic i panoptisme.

³² Incloem un fragment d'una deriva prèvia a la investigació doctoral pròpiament dita perquè narra d'una manera eloqüent l'obsessió per la vigilància i la seva ostentació.

Pràctica textual 13. Deriva 2008-05-10. Urquinaona distribuïdor vestíbul. Ens vigilen...



Les múltiples càmeres estan enfocades, cap a totes direccions, no deixant cap angle mort com apareix en els fragments 11 i 13. El fragment 11, conjuntament amb el fragment 12, evidencien la presència de càmeres molt visibles que no s'han intentat camuflar. L'objectiu, de tot plegat, és que “s’interioritzi” que aquests espais estan permanentment vigilats. Així doncs, les tres pràctiques textuais donen compte del desplegament tecnològic que permeten que un lloc gran, amb un volum important de trànsit i “obert”, en el que només cal validar el bitllet per poder-hi accedir,³³ es converteixi en un panòptic modern. En aquesta infraestructura regeix el principi de visibilitat absoluta. Així doncs, podem dir que el Metro és un panòptic suburbà, que recupera la idea de la vigilància permanent que Bentham (1791) va idear per les presons i centres de reclusió. Així doncs, tot i que el Metro és un espai obert, el relacionem amb la qüestió del panoptisme com a mecanisme de producció de cossos dòcils, amb el que Foucault (1980b, 2005) il·lustrava la societat disciplinària. La

³³ El bitllet és transformada en el contracte que identifica com a usuari de ple dret al viatger.

imatge del panòptic com a metàfora del poder, que regula el comportament dels usuaris del Metro a través de l'autocontrol –un autocontrol que és fruit de la interiorització de l'ull dels vigilants i la possibilitat de ser vist. Aquest, està en l'actualitat més vigent que mai, gràcies a les possibilitats tecnològiques que permeten exercir la vigilància en espais oberts, i en conseqüència usar el panoptisme per regular el comportament de les persones en l'espai urbà. Com explicita el filòsof:

“Qui està sotmès a un camp de visibilitat, i ho sap, reproduceix pel seu compte les coaccions del poder; les fa jugar espontàniament sobre si mateix, inscriu en si mateix la relació de poder en la qual juga simultàniament els dos papers; es converteix en el principi del seu propi sotmetiment. Per això, el poder extern pot alleugerir el seu pes físic; tendint a l'incorpori”. (Foucault, 2005, p. 206).

Pràctica textual 14. Observació participant 2007-10-31. Plaça Catalunya, L1/L3. subsòl. Conversa amb vigilant.

dispositivo de vigilancia y seguridad más eficaz que las cámaras y empieza a hablar de la eficiencia de los recursos humanos. Transcribo “La idea es transmitir seguridad, aunque a la gente prefiere la presencia humana que es más inmediata y disuasoria que las cámaras. Las cámaras sólo graban y en el mejor de los casos sirven para poder hacer la denuncia, los humanos son los que intervienen.”

Saber que un espai està vigilat, també crea una aparent sensació de seguretat. El fragment 14 exposa aquesta qüestió a través del que ens diu un informant clau, un vigilant de seguretat del Metro. Tot i que, com aquest exposa, les càmeres de vigilància són un aparell dissuasori, només tenen la capacitat d'enregistrar o permetre veure el que hi passa, sense una capacitat de intervenció immediata directa o d'evitar-ho.

Pràctica textual 15. Deriva 2008-04-14. Plaça Catalunya, intercanviador L1/L3.

Papereres transparents.



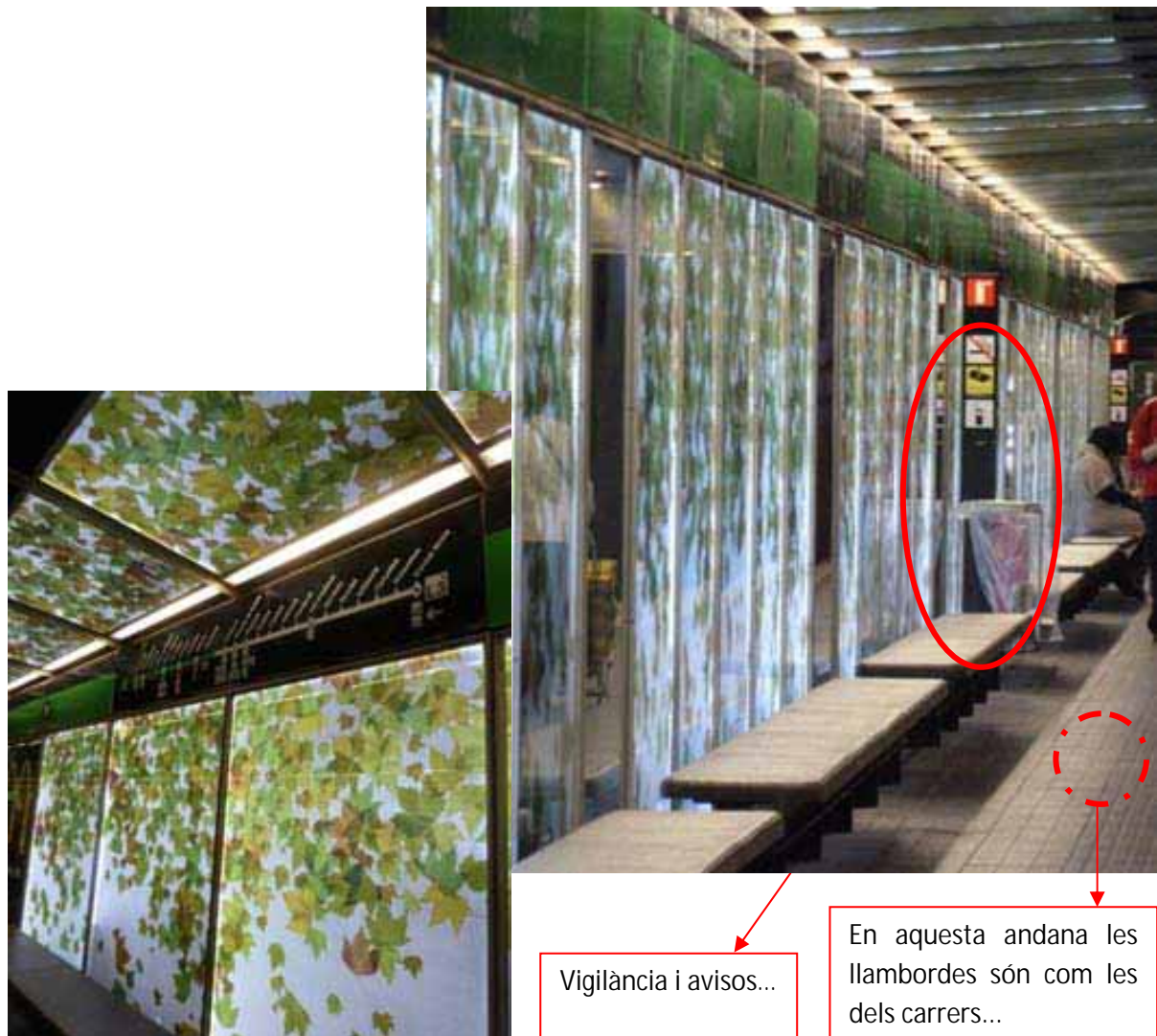
Les papereres transparents, com les que apareix en el fragment 15, mostren com l'obsessió per la prevenció als actes terroristes³⁴ i el control arriba a, fins i tot, voler observar el contingut, deixant al descobert part de la privacitat de les persones. Quan fem visible allò del que ens desfem perdem part de la nostra privacitat, es fa pública

³⁴ Tot i que els dispositius de vigilància i seguretat ja existien, va ser a partir dels atemptats terroristes, especialment els produïts a Madrid el 2004 (coneguts com 11-M), que s'incrementa la prevenció augmentant les mesures i les partides pressupostàries destinades a seguretat. Segons informa el diari La Vanguardia (2008) es va passar de 3.8 milions el 2000 a 16.7 milions d'euros el 2007.

molta informació sobre nosaltres, els nostres hàbits o el tipus de productes que consumim, etc.

Una altra lectura d'aquest fragment textual, és que aquesta visibilitat d'allò que hi ha les papereres és aparent atès que, sovint, a l'interior de les bosses transparents, es dipositen objectes opacs (com caps de sabates, de roba interior, de galetes o bosses de paper o plàstic que impedeix veure el que es troba en el seu interior). Per tant, un cop més aquesta pràctica “desprèn” una sensació de vigilància i control més que no “assegurar” la seguretat pública, i alhora mostra el diàleg entre les relacions de poder i resistència.

Pràctica textual 16. Observació participant 2011-05-02. Liceu, andana L3. Estació remodelada i ben il·luminada.



La pràctica textual 16 mostra una estació remodelada³⁵. En ella s'observa una decoració temàtica que evoca l'exterior des de subsòl urbà. Tant els panells que decoren els paraments de l'andana, com les llambordes del terra evoquen l'exterior,

³⁵ Concretament aquesta estació, Liceu, va ser remodelada l'estiu del 2008.

els carrers. També aquest fragment mostra una andana ben il·luminada, contrastant amb les andanes antigues. La millor il·luminació també incideix amb la “percepció” de seguretat.

Aquest conjunt de fragments: l’enorme presència de les càmeres de vídeo-vigilància, un tipus concret de papereres i les actuacions de remodelació que cuiden l’estètica i la il·luminació de les andanes i intercanviadors, formen part d’un pla de millora del confort i de la sensació de seguretat del suburbà a través de la vigilància absoluta. El principi rector de la visibilitat és una de les principals estratègies en les que es fonamenta la societat disciplinària.

▪ LA COL·LECTIVITAT ES PROLONGA CAP AL SUBSÒL

Fernández (1994) exposa que, en un moment determinat de la història de les ciutats, la plaça com a centre neuràlgic es debilita: perd cohesió nuclear com a punt cabdal de la vida social. La seva capacitat “atractora” com a espai públic es dilueix per la resta de l’espai urbà, especialment cap als carrers. En esmunyir-se allò que convertia la plaça en l’espai social per excel·lència (punt de trobada, de reunió, de intercanvi... on es desplegava la vida quotidiana fora de les parets de l’espai privat) cap als carrers va fer que aquests es convertissin en “*llocs d’estada quotidiana, raó per la qual es van atapeint d’objectes, racons, activitats, etc*” (Fernández, 1994. p. 340). Així, a mesura que el Metro es transforma en un lloc d’estada quotidiana, es va omplint d’objectes, racons i activitats, pren una nova significació fent-se més pròxim i

familiar pels seus usuaris. D'aquesta manera, el Metro de Barcelona, es converteix en una prolongació de la vida social de la urbs en el sentit plantejat per aquest autor. Aquesta infraestructura urbana, des del nostre punt de vista, s'ha transformat en un espai social, un *espai col·lectiu*³⁶, prenent el relleu als carrers, a les places, a les avingudes, etc. A continuació, tractem d'il·lustrar la idea que l'espai públic urbà queda connectat amb l'espai públic suburbà. Les pràctiques discursives que ara exposarem, *la significació de l'espai i l'apropiació de l'espai*, donen compte d'un procés de transformació i significació del Metro, que potencia una prolongació de la col·lectivitat cap al subsòl de la mateixa. Aquesta prolongació, mostra la cara amagada de la ciutat, com es va transformant en un carrer més de la mateixa: tant en aparença com en els usos i activitats que s'hi produeixen.

i. La significació de l'espai

La xarxa del Metro de Barcelona dóna cabuda a múltiples activitats (lúdiques, culturals i esportives...) que no eren esperables quan vàrem començar la investigació. D'aquesta manera, l'empresa gestora està potenciant, en certa manera, un procés de significació de l'espai. Aquest procés passa per mostrar una imatge del Metro com un emplaçament més amigable i segur –conforme el pla de millora i confort, esmentat al parlar la *societat disciplinaria i de control*- i, alhora, per programar un

³⁶ Preferim parlar d'espais col·lectius en lloc d'espais públics, ja que entenem que els espais urbans estan massa mediatitzats i normativitzats com per poder parlar-ne o ser utilitzats com a espais públics pròpiament. Aquest raonament va en la línia d'allò que apunten autors com Delgado (2011). Tanmateix els espais col·lectius són definits com: "*espais que no són ni públics ni privats, sinó ambdues coses a la vegada. Espais públics absorbits per usos particulars. O espais privats que adquireixen una utilització col·lectiva*" (Solà Morales, 1992, p. 7).

seguit d'activitats que permeten l'ús del Metro més enllà de les pràctiques vinculades al trajecte, a la mobilitat, etc.

Alguns fragments del diari de camp posen de manifest una clara proliferació i implantació de pràctiques que són pròpies dels carrers i de les places: activitats culturals, lúdiques, esportives i comercials... que atresoren la confluència i la vida social a les ciutats. Aquestes activitats, impulsades des de TMB creant la “marca” Metro de Barcelona³⁷, potencien pràctiques diferents al viatge, al desplaçament... en aquesta infraestructura que, en certa mesura, influeixen en la significació col·lectiva del Metro com un espai públic més de la ciutat.

Altres pràctiques textuais posen de manifest algunes activitats que es produeixen de manera esporàdica, i no previstes per TMB, fruit de les possibilitats i potencialitats vinculades al valor que representa la gran afluència de persones que diàriament conflueix en el Metro. Així el Metro és el lloc escollit per diverses persones que intenten aconseguir una font d'ingressos *informal* (músics ambulants, venedors furtius d'encenedors o mocadors de paper, etc.), que l'utilitzen per a aprofitar-se del tumult de gent per a fer furts³⁸ en certs punts de la xarxa o per manifestar-se.

³⁷ La marca Metro de Barcelona mostra molts paral·lelismes amb la Marca Barcelona, motiu pel qual pensem que s'ha volgut lligar i relacionar amb la Marca Barcelona. La Marca Barcelona és una marca metropolitana que en el seu naixement pretenia produir valor diferencial i incrementar la competitivitat de la ciutat en el mercat global. Així a través d'aquesta marca (revés mercantil del model Barcelona) s'ha projectat la imatge de la ciutat, a escala internacional, com a capital del turisme cultural, centre de innovació i ciutat de negocis. Ara bé, aquesta Marca també ha potenciat diverses estratègies i processos socials negatius, com la *gentrificació* i el trencament del teixit social (Delgado, 2007b).

³⁸ Hi ha grups de lladres que s'han especialitzat en el metro. Aquets estan organitzats i es reparteixen les zones, essent uns habituals, arribant a convertir-se en un problema que ha dut a que es modifiquin les estratègies per combatre'ls. S'ha canviat la normativa regulant la presència dels cossos policials a l'espai del Metro, avisant a turistes i usuaris de la seva presència, etc.

Hem optat per escollir i mostrar una petita part de les pràctiques culturals, lúdiques i esportives que es produeixen en el Metro, seleccionant aquelles que hem considerat més adients per exemplificar aquesta pràctica discursiva.

Pràctica textual 17. Observació participant 2009-12-17. Universitat, vestíbul.

Patinem al Metro.

'he anat a observar la pista de patinatge que TMB ha situat al vestíbul d'Universitat. A primera vista sobta trobar allà al mig del vestíbul una pista de 'gel'...' hi ha més tafaners que volen comprovar si hi ha gel, que gent patinat. De fet quan he arribat no hi havia ningú a la pista i en canvi si que hi havia un petit grup de persones disseminades al seu entorn observant el material sintètic que imita el glaç. Al fons de la pista, hi ha una mena d'espai on hi ha el servei de préstec de patins. Un parell de monitors o encarregats d'atendre els usuaris de la pista (que es reconeixen pel jersei vermell, color corporatiu de TMB) molt joves i un parell de persones que semblen canviar-se els patins per sabates (...) Finalment dos que patinen...



Aquesta pràctica textual, mostra el vestíbul d'Universitat convertit en una pista de patinatge, coincidint amb les festes nadalenques. Fer un esport, com el patinatge, en aquest espai és un fet insòlit i inusual. Durant els dies que va estar instal·lada aquesta pista de gel sintètica, en el subsòl de la ciutat (concretament sota Plaça Universitat), aquest Espai de Trànsit va canviar de fisonomia, transformant-se en un espai lúdic de la ciutat.

Pràctica textual 18. Deriva 2011-08-16. Passeig de Gràcia, intercanviador L4/L3.

Agenda Primavera Cultural i Somriu és estiu.



Agenda de butxaca de la programació del Primavera cultural 2011 i Fragment de Deriva 2011-08-16 (L1-L4-L3) Urquinaona/Passeig de Gràcia/Catalunya, on apareix l'activitat 'Somriu és estiu'.



El fragment 18, ens permet donar compte de les programacions culturals com, per exemple, Primavera cultural, que es van iniciar el 2010 i va ser impulsada des de TMB Cultura.³⁹ En aquest esdeveniment es van programar i realitzar una sèrie d'actes (musicals, escènics, literaris i gràfics) que tenien com a rerefons la primavera barcelonina i el Metro, ja fos com a espai (escenari on es programaven les activitats)

³⁹ Segons TMB, el projecte TMB Cultura és "un pla que expressa el compromís de TMB amb la promoció i la democratització de la cultura i que pretén apropar-la als usuaris per enriquir l'experiència del viatge i donar un valor afegit al transport públic" (http://www.tmb.cat/ca/sala-de-premsa/-/seccio/noticies/cultura_oci/noticies-primavera-cultural-20110411-cultura-oci).

o com a concepte (protagonista d'exposicions i relats).⁴⁰ Algunes activitats com: festivals de guitarra al vestíbul de Universitat (L2/L1), espectacles de màgia al Metro (L2), celebració del dia internacional de la dansa -Bollywood i dansa africana (L2), gimcanes per la Xarxa del Metro, Somriu és primavera o estiu -depenent de l'estació de l'any- i un llarg etcètera es programen, encara, des del 2010. El fragment 18 il·lustra com un intercanviador es decorat amb les imatges de Somriu és estiu, una d'aquestes activitats.

⁴⁰ Per Sant Jordi TMB proposa uns concursos literaris que pretenen que el Metro (i els autobusos metropolitans) s'omplin d'històries, fent que el Metro no sigui aliè a la celebració de Sant Jordi.

Pràctica discursiva 19. Observació participant 2008-03-31. Universitat, vestíbul.
Exposició bombardeig.

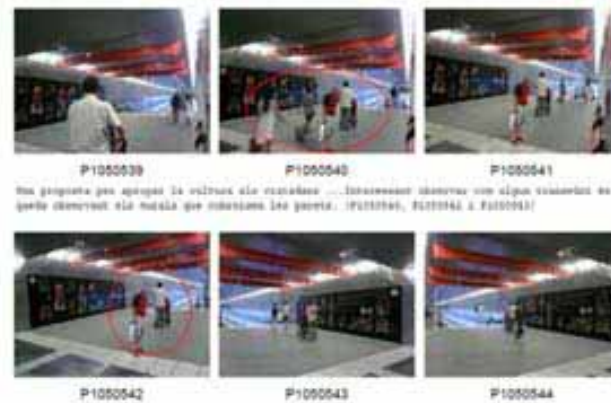


Publicitat recollida durant la Deriva realitzada el 13 de Març de 2008.

Fragment Observació participant el 31 de Març de 2008 L1 Universitat (Exposició Bombardeig).



Pràctica textual 20. Observació participant 2011-06-26. Diagonal, intercanviador L5/L3. El Museu d'Art Nacional de Catalunya al Metro.



Pràctica textual 21. Observació Participant. 2011-07-08. Diagonal, Espai Mercè Salà. Exposició transport i publicitat.



Els fragments 19, 20 i 21, mostren tres programacions d'exposicions de les diverses que s'han produït en els espais del Metro. El primer d'aquests tres fragments posa de manifest la realització d'una exposició commemorativa d'un fet històric: el bombardeig a Barcelona. El segon, mostra com el Museu d'Art Nacional de Catalunya va usar el subsòl de la ciutat per apropar les seves col·leccions als ciutadans⁴¹ d'una forma “diferent” a l'habitual –penjades a l'interior de la seva seu. Finalment, el tercer fragment exemplifica una de les múltiples exposicions que es realitzen regularment en l'espai Mercè Sala.⁴²

A banda de les activitats explicitades en els diversos fragments seleccionats, tenim constància del dia de l'Òpera⁴³, la programació d'alguns actes previs del festival Sonar, el festival de titelles i de teatre⁴⁴ i diverses actuacions esporàdiques com les que comentarem seguidament, en l'apartat de *l'apropiació de l'espai*. Totes aquestes activitats (esportives, exposicions, concerts i espectacles programats per TMB al Metro), conjuntament amb la remodelació d'algunes estacions i andanes (comentat en a partir de la pràctica textual 16), no només indiquen un “aprofitament” del subsòl de la ciutat, com a plataforma per arribar a un gran nombre de ciutadans, sinó que també, que també provoquen el fet de practicar i d'usar de forma “diferent”, “no esperada” el Metro de la ciutat, suscitant una significació col·lectiva en relació a

⁴¹ Entre la primavera i l'estiu del 2011, tant les parets del intercanviador de Diagonal com les de la L9 és van convertir en sales d'exposicions en les que es mostraven les col·leccions del Museu d'Art Nacional de Catalunya (MANC).

⁴² L'espai Mercè Sala es una sala d'exposicions, definida des de TMB com un punt de pas i de trobada (<http://www.tmb.cat/ca/merce-sala>). Aquest espai esta situat a l'estació de metro de Diagonal (L3 i L5), i ret homenatge a Mercè Sala Schnorkowski, que va ser presidenta de TMB durant onze anys (1980-1991).

⁴³ Més informació a: <http://horapunta.tmb.cat/seccio/cultura/lopera-dona-do-pit-al-metro-barcelona>

⁴⁴ Per més detalls consultar: <http://horapunta.tmb.cat/seccio/cultura/mon-imaginari-dels-titelles-baixa-al-metro>

aquesta infraestructura. En certa manera, a través d'aquests exemples podem interpretar que TMB ha estat impulsant, i encara ho està fent, una transformació del significat social del subsòl de la ciutat.

ii. L'apropiació de l'espai

De l'anàlisi d'algunes pràctiques textuals han emergit diverses *expressions alternatives* a les activitats regulades per TMB. Les anomenem *expressions alternatives* perquè no estan relacionades ni amb el desplaçament ni amb les activitats que es promouen des de l'entitat gestora. Es tracta d'activitats, organitzades o que es realitzen de manera espontània, que busquen expressar quelcom o generar una reacció en els ciutadans. Aquestes *expressions alternatives* les hem agrupat sota la designació de pràctiques puntuals *d'apropiació de l'espai* (Korosec-Serfaty, 1976; Pol, 2002; Vidal, 2002; Vidal i Pol, 2005). Aquestes, segons el nostre parer, també permeten fer una lectura del Metro en clau d'*espai col·lectiu*.

Segons Korosec-Serfaty (1976) *l'apropiació de l'espai* és un procés dinàmic que sorgeix de la interacció de la persona amb l'entorn. Mitjançant aquest procés d'interacció, les persones, els col·lectius o els grups, deixen empremtes en els espais, alhora que els doten de significació individual i social (Pol, 1996, 2002).

Algunes de les pràctiques textuals posen de manifest les activitats o interaccions que es donen en el Metro (a banda de les exposades en l'apartat anterior) i estan estretament relacionades amb la qüestió de *l'apropiació* d'aquest espai per part dels

usuaris són: *flashmobs*,⁴⁵ pintades, protestes tant dels propis treballadors com d'altres col·lectius, músics ambulants que sense el permís de TMB toquen en els espais del Metro i un llarg etcètera. La suma de totes aquestes pràctiques d'*apropiació* (signar els espais a través dels *tags*,⁴⁶ penjar cartells oferint o buscant quelcom, adhesius que mostren la polèmica lingüística a Catalunya, *metring*,⁴⁷ etc.) mostren com el Metro passa a ser un emplaçament dels ciutadans -o d'alguns grups- que s'usa per fer una activitat, manifestar-se, expressar-se en veu alta o deixar una empremta.

Pràctica textual 22. Deriva 2008-05-03 Lesseps, vestíbul. Empremtes...



P1010928



P1010929

⁴⁵ L'anglicisme *flashmob* significa multitud instantània, aquest vocable serveix per designar una acció organitzada en la que un conjunt de persones de manera sobtada comencen a realitzar una activitat o acció inusual en un lloc públic i tan aviat com acaba es dispersen ràpidament.

⁴⁶ Els Tags són un tipus de graffitis que indiquen un nom o una signatura d'una persona, i alhora els defineix.

⁴⁷ El *metring* és una pràctica esportiva urbana a mode d'esport de risc, que es va posant de moda cíclicament, que consisteix en agafar-se a les portes del metro quan es posa en marxa i saltar-ne abans de que aquest entri al túnel.

Pràctica textual 23. Deriva 2008-05-08. Sagrada Família, intercanviador L5/L2.

Músic del Metro espontàni.



P1020037



P1020038



P1020039



P1020040



P1020041



P1020042

Pràctica textual 24. BARNAMOB 2012-01-10. Línea L3. Al Metro sense pantalons!

Fotos BARNAMOB organitzador de l'activitat.

Disponibles a:
<https://www.facebook.com/media/set/?set=a.358952530785059.102270.2655931934.54327&type=3>



Pràctica textual 25. LIBERTADIGITALTV 2012-02-29. Universitat, vestíbul.
Manifestació al Metro



Font: [libertaddigitaltv](http://www.libertaddigitaltv.com) . (<http://www.youtube.com/watch?v=G6EltpjHt6M>)

Els 4 fragments escollits (el fragment en el que es veu el cartell d'un comiat de soltera; un músic que toca la seva guitarra en un emplaçament del Metro no habilitat explícitament per a realitzar aquesta pràctica; una mostra de diferents imatges corresponents a la *fhasmob* que és va dur a terme el gener del 2012 i un episodi de protesta que va fer part de la seva reivindicació en el Metro) són exemples que posen de manifest que el Metro és quelcom més que un sistema de transport. Aquest espai pels seus usuaris ha passat a ser un espai pròxim i quotidià; amb ell s'interactua socialment, establint-se vincles que li confereixen una significació d'espai propi, espai pròxim, d'espai col·lectiu.

Mitjançant l'articulació d'aquestes dues pràctiques discursives exposades: *la significació de l'espai i l'apropiació de l'espai*, el Metro s'erigeix com a un espai col·lectiu de la ciutat actual. El Metro és allò que Solà Morales (1992) exposava com a *espai col·lectiu*, espai "privat" que s'usa de manera "col·lectiva". El significat del Metro s'ha anat transformant en el imaginari col·lectiu de la ciutat i les formes de

practicar-lo i d'apropriar-se del mateix han evolucionat cap a pràctiques que també es manifesten en la resta dels espais públics de la ciutat.

▪ LA INTERCONNEXIÓ I LA GLOBALITZACIÓ

Diversos autors han parlat del procés de globalització (Bauman, 1999; Beck, Moreno i Borrás, 1998; Ianni, 1996). En ella, les barreres entre allò local i allò global s'han anat difuminant repercutint en tots els àmbits de la vida dels ciutadans. Segons Sassen (2007), una de les conseqüències de la globalització és la homogeneïtzació del paisatge urbà. Aquesta homogeneïtzació es fa present al Metro a través de la seva fisonomia, en el “collage” cultural dels usuaris i en els diferents productes que hi trobem (tant els que s'hi poden adquirir com els que porten les persones que es desplacen per aquest espai).

Anem a veure, doncs, les pràctiques discursives, relacionades amb *el consum*, *el mestissatge cultural i les pors*, i que posen de manifest el paisatge de la interconnexió i la globalització en el Metro de la ciutat.

i. **Pràctiques de consum: els efectes de la globalització en el què consumim i on ho consumim...**

Algunes pràctiques textuais enuncien que en el Metro apareixen un conjunt d'establiments dedicats al consum, l'oci i la cultura, que s'ha especialitzat en els Espais de Trànsit. S'ha produït una estandardització del tipus de comerços i dels productes que s'hi poden adquirir. Aquesta estandardització mostra certs efectes de

la globalització, atès que la majoria dels productes i establiments són molt similars en diferents parts del planeta. Així trobem franquícies d'empreses especialitzades en els Espais de Trànsit. Aquests establiments han anat substituint els establiments de tipus més clàssic, bars amb un marcat caràcter propi i no subjectes a cap cadena (i que encara podem trobar en algunes estacions i intercanviadors).

Pràctica textual 22. Deriva 2011-08-16. Plaça Catalunya, andana L3. Un establiment global...



El fragment 22 mostra un *Dunkin Coffee* dels tres que hi ha al Metro de Barcelona. Aquesta empresa és una filial de *Dunkin' Donuts*, la setena companyia de restauració del món amb més de 10.000 establiments repartits per 34 països i amb seu a Massachusetts.⁴⁸ Dels sis punts que té a Barcelona, un està situat a la Rambla de Sant Josep, dos als centres comercials de les Glòries i Diagonal Mar i els tres restants a estacions de Metro: Palau Reial (L3); Universitat (L1/L2) i Plaça Catalunya (L1/L3).

⁴⁸ *Dunkin' Donuts* va aterrar a Espanya el 1995, però va ser el 2007 quan ja consolidada en el mercat espanyol canvia el nom per *Dunkin Coffee*. Segons la seva pàgina web aquest canvi respon a la nova gamma de productes i al canvi en l'orientació en el concepte de negoci. Des de llavors *Dunkin Coffee* s'instal·la en els Espais de Trànsit com el Metro de Barcelona, com s'exposa en la pàgina web corporativa (<http://www.dunkincoffee.es/dunkin-coffee/historia/origen/>).

És a dir, cinc dels sis establiments estan en Espais de Trànsit, i la meitat al Metro. A banda de l'aposta empresarial d'aquesta empresa de restauració d'ubicar els seus punts de venda en Espais de Trànsit, la pràctica textual que es desprèn del fragment és la possibilitat de trobar les mateixes rosquilles i el mateix tipus de cafè al Metro de Barcelona que a Massachusetts (o a qualsevol dels 34 països on té filials). Aquest fenomen és el que alguns autors han anomenat com a experiències de glocalització (Muñoz, 2010, Robertson, 1995, Thompson i Arsel 2004), on allò local i allò global es fusiona.

ii. **El *collage* dels ciutadans que s'hi desplega**

La globalització no només es reflexa en l'homogeneïtzació d'establiments i productes que podem adquirir, també podem observar empremtes d'aquest procés en el *collage* cultural d'usuaris que trobem al Metro. No és gens inusual trobar grups de turistes transitant per la xarxa. Així doncs el Metro, està practicat per ciutadans que conformen un conjunt heterogeni de persones de les que es desprenen diferents identitats culturals. El fragment que presentem a continuació posa de manifest aquesta idea.

Pràctica textual 23. Deriva 2008-05-08 En el metro, punt indeterminat L1. Collage cultural



En el fragment 23 s'observen persones amb diferents trets definitoris que evocuen identitats diverses... persones que conviuen durant un temps en el mateix espai, il·lustrant el mestissatge que es produeix. Els constants intercanvis i desplaçaments de persones ha possibilitat el mestissatge cultural que mostra el Metro de Barcelona com un espai poblat per persones cosmopolites.

iii. Les pors... Terrorisme global

Bauman (2006, 2007) parla de la societat contemporània i dels seus temors, de les seves pors, allò que l'autor anomena *por líquida*. Postula la idea que el món experimenta un estat d'ansietat constant pels perills que poden produir-se en qualsevol indret i en qualsevol moment. Aquesta *por líquida* es fa present, en el Metro de Barcelona, associant-se a les actuacions efectuades en el marc del pla de

millora de confort i sensació de seguretat. Algunes de les actuacions que es plantegen en aquest pla, per part de TMB, promouen la minimització de la inseguretat social. El fragment 24, que presentem a continuació, posa de manifest com aquesta *por* es materialitza, generant certs recels en relació al terrorisme global.

Pràctica textual 24. Observació participant 2011-02-07. Indret indeterminat de la L1, proper a Rocafort. Un informant Algerià...

"La gent és molt racista. Quan és van produir els atemptats de Madrid, quan anava o tornava de treballar a l'obra, amb Metro, al dur la motxilla amb la roba de feina, la gent em mirava recelosa i s'apartaven com si fos un empestat. Imagino que associaven àrab més motxilla amb integrista suïcida. La situació va arribar a l'extrem de que vaig optar per no canviar-me fins arribar a casa i així evitava portar la motxilla. Semblava que em preferien brut de treballar ... A mi no m'agrada agafar el Metro, però és molt ràpid".

Aquesta pràctica textual és especialment significativa, ja que posa de manifest dues idees. Per una banda, el de la immigració que ajudà a configurar el paisatge del *collage cultural* que ens ha servit per exposar la pràctica discursiva anterior. Per un altra banda, com el terrorisme global, i els episodis produïts en altres indrets del planeta, tenen repercussions en les maneres de relacionar-nos i interactuar, produint conseqüències globals i fent que les relacions amb els nostres companys de viatge estiguin tenyides per recels i suspicàcies.

Vinculada a aquestes dues qüestions aquesta pràctica textual constata alguns arguments teòrics desenvolupats per alguns autors (Tomás i Amérigo, 2006) en relació a la distribució i la forma en que es posicionen les persones en els Espais de

Trànsit, tant en l'andana com dins dels vehicles. Quan les distàncies socials no es poden mantenir, els usuaris opten per situar-se prop de persones que tenen una aparença i perfil similar al seu. Aquest argument sobre les distàncies socials es relaciona amb la por líquida que, en certa mesura, mediatitza les relacions i interaccions que es produeixen en el Metro. L'informant clau ho relaciona directament amb el terrorisme global en el sentit que argumenta: en funció de la procedència cultural i en funció d'un complement que va ser usat en actes terroristes anteriors (11M), les persones mostren certs recels cap a la seva persona.

▪ SOCIABILITAT TRANSITIVA I RADICANT

En els apartats anteriors, *La col·lectivitat és prolonga cap al subsòl* i en *La interconnexió i la globalització*, hem exposat com, principalment des de TMB, es volen oferir diferents possibilitats per aprofitar el temps d'espera, ja sigui a través d'activitats d'oci o a través de les diferents ofertes de consum (botigues i establiments de restauració). Aquestes, però, no són les úniques ni les principals activitats que produeixen en el Metro de Barcelona. Els usuaris, que van proveïts de diversos elements, busquen aprofitar el temps de desplaçament comunicar-se amb d'altres persones, per revisar els continguts de les xarxes social, per informar-se, per entretenir-se i un llarg etcètera, com posen de manifest les pràctiques textuais que hem escollit per desenvolupar aquest apartat.

Pràctica textual 25. Deriva 2008-04-14. Línea 3, trajecte en metro. Activitats durant el viatge.

Durant el trajecte observo a la gent, juguen amb el mòbil, escolten música o llegeixen, hi ha molta gent amb llibres i/o diaris. Dels que llegeixen diaris la majoria ha optat per els gratuïts que es troben solen repartir o que algú a deixat en aquests espais. També hi ha una part de gent que simplement transita.

Coses que fa la gent durant el trajecte.

Reflexions:

El gran nombre de càmeres, no deixa de sorprendrem dones podria haver-li el mateix control sense que fos tan explícit, les andanes són similars totes??

Paraules clau:

Informació, panòptic i panoptisme.

Pràctica textual 26. Deriva 2011-08-06. Indret indeterminat entre Paral·lel i Sant Antoni, L2. Aprofitant el trajecte per...



Durant el parèntesi que representa el temps d'espera o de trajecte, es produeixen diverses activitats. Algunes de les més habituals són:

1) La lectura. Els usuaris en la seva estada al Metro aprofiten per llegir, ja sigui els diaris gratuïts (com el 20 minuts o el Metro), la premsa convencional (Periódico, La Vanguardia, Avui, etc) o llibres (tant digitals com en paper).

2) L'ús intensiu dels aparells electrònics i tecnològics. Els telèfons mòbils o els aparells de reproducció de música són molt habituals entre els usuaris del Metro. Deixar lliscar els dits pels petits teclats dels aparells d'última generació és una de les accions que més realitza mentre s'està en el Metro. L'habilitat tàctil, la rapidesa amb la que canvien de pantalles i la capacitat de mantenir més d'una conversa de manera simultània (fins a quatre converses simultànies vam comptabilitzar) mostren com els usuaris del Metro estan habituats a utilitzar aquests aparells.

3) Les relacionades amb la informació i entreteniment proposades des de TMB, mitjançant pantalles o monitors on es projecten clips i capsules informatives, programacions d'exposicions, concerts i actes que es realitzen en aquest espai (algunes d'aquestes han estat comentades al parlar del Metro com un espai col·lectiu).

4) El consum. L'opció de fer la compra en el Metro -una activitat que es vol potenciar a través d'una senyalística i la creació d'una marca, *les botigues del Metro o Metropolis*- i el consum en els establiments de restauració -dels que hem parlat per mostrar *la interconnexió i la globalització*- i en les màquines d'autovenda, tot i que en menor mesura, també es fan presents en el Metro.

Fragment 27. Deriva 2011-09-02. Entre Universitat i Urgell, L1. Manipulant diversos aparells...



La possibilitat de consultar el correu, enviar missatges, utilitzar les xarxes socials, i un llarg etcètera, possibilita el fet d'allò que s'ha anomenat com el fenomen de la *ubiquïtat social*. Aquesta *ubiquïtat social* l'entendem com estar a més d'un lloc alhora, és a dir, participar de la vida social de diferents indrets. Aquest procés està relacionat directament amb la idea de la *desafecció* de l'entorn presencial immediat. Ens hem adonat que quan més ocupada està la gent manipulant els seus aparells, menys possibilitats hi ha que emergeixin converses, es creuin mirades o els usuaris observin allò que hi ha al seu voltant adonant-se de les necessitats d'aquells que els envolten. Sovint no cal més que fer explícit que hi ha algú a qui li cal un seient (una persona amb mobilitat reduïda, una persona amb un infant als braços o etc.) per a que algú altre s'alci i ofereixin el seu seient. Allò que sembla un contrasentit és que quan

més connectats virtualment estem (i més interessats estem per la vida dels coneguts o contactes de les xarxes socials), menys interès mostrem pel que passa al nostre entorn físic.

D'aquest conjunt de pràctiques se'n desprenen diferents elements. En primer lloc, la voluntat d'aprofitar el temps de desplaçament dóna compte que els usuaris estan familiaritzats amb els trajectes i amb aquests espais. No parar atenció a les senyals i a les indicacions que es fan en el transcurs del viatge evidencia que estem avesats als moviments, als trajectes. En segon lloc, manifesten com la tecnologia està present en les nostres vides i fins a quin punt s'han integrat en la nostra quotidianitat. En tercer lloc, enuncien, *la ubiqüitat social*: a través de les xarxes socials i la interconnexió es potencia el contacte constant amb aquells que no ens acompanyen presencialment (en els trajectes), permetent la interacció amb persones que estan en altres espais mentre ens desplaçem. I, finalment, una mena de desinterès, *desafecció* pels nostres companys de trajecte i per allò que ens envolta. Aquests quatre elements conformen la pràctica social que hem anomenat *sociabilitat transitiva i radicant*. Definint així, una forma de sociabilitat que es relaciona directament amb la mobilitat i la *ubiqüitat*; una sociabilitat que sorgeix d'una societat que s'esplaia i fomenta bona part de les relacions a través de la virtualitat, utilitzant de manera intensiva les possibilitats que la tecnologia li ofereix (la interconnexió i ubiqüitat) però que, alhora, perd l'interès pel que passa al seu entorn immediat. En l'actualitat el company de viatge no només és l'usuari del seient del costat, el que està dret a uns centímetres d'on ens trobem, sinó que és aquell amb el que es comparteix el temps que dura el trajecte, estigui o no present en l'Espai de Trànsit. D'aquesta manera els "contactes" de l'agenda, els

“amics” del *facebook*, els “seguidors/seguits” del *twitter*, etc., amb els que ens relacionem, mitjançant les tecnologies mòbils, també formen part dels nostres companys de viatge. Portant el nostre univers social en un aparell mòbil, un aparell de butxaca que ens permeten a qualsevol indret, a través de la virtualitat, continuar estant connectats amb un seguit de persones i fer-nos presents en una infinitat d’espais. Els desplaçaments ja no són un parèntesi o una interrupció, sinó que formen part d’un procés de moviment continu, formen part de la pròpia existència social. Com hem comentat, el temps de trajecte és un temps que s’aprofita per a exercir aquestes formes de sociabilitat i virtualitat. Així, la sociabilitat que emergeix del Metro de Barcelona es pot explicar apel·lant les característiques del radicant (Bourriaud, 2009). El radicant pot adaptar-se als successius desplaçaments sense que es produeixi un trencament en les seves arrels o connexions. Unes arrels o connexions que podem interpretar com les relacions i vincles personals que anem establint -i que les tecnologies permeten mantenir al llarg del temps i en qualsevol emplaçament- i les activitats que realitzem en la nostra privacitat –llegir, consultar el correu, escoltar música, jugar, comunicar-se, etc. Així els usuaris del Metro adopten el rol de persones radicants, adaptades als desplaçaments. Persones que continuen les seves pràctiques habituals per, alhora, mantenir els seus vincles, en qualsevol superfície, en qualsevol espai.

A partir de l'articulació de les quatre pràctiques socials exposades, ens adonem que s'ha produït una transformació en el subsòl de la ciutat. Així, en la mesura que la mobilitat, els desplaçaments, les trajectòries, etc., s'han convertit en un element clau de la urbs i de la societat contemporània, el Metro de Barcelona -i els Espais de Trànsit- s'ha transformant en un espai col·lectiu que té molta importància a nivell social, econòmic i polític per a la ciutat. La col·lectivitat s'ha prolongat de les places i carrers al subsòl. El Metro ha passat de ser un espai residual, que es limitava a permetre el desplaçament entre dos indrets, per a convertir-se en un emplaçament quotidià. Hi succeeixen situacions pròpies de la vida social de la ciutat com, per exemple, activitats esportives, culturals, lúdiques, reivindicatives, comercials, etc. A banda d'aquests usos i activitats també es posen de manifest certes estratègies que pretenen incidir en el potencial d'ús i dels comportaments dels usuaris –entès com la capacitat d'improvisar o actuar a voluntat- limitant-los. En aquest emplaçament urbà, els mecanismes de la societat disciplinària i de control es posen en funcionament per produir cossos dòcils. D'una banda, s'acota i es codifica l'espai i les pràctiques que s'hi produeixen. D'altra banda, es potencia i es provoca que els ciutadans exerceixin autocontrol. Amb aquestes actuacions TMB volen potenciar la sensació de seguretat dels usuaris que experimenten les inseguretats generades per les pors col·lectives i el terrorisme global.

Les diverses formes de mobilitat que experimentem diàriament han generat que els Espais de Trànsit s'hagin convertit en llocs d'estada habitual. En ells es posa de manifest i es “produeix” allò que hem anomenat *sociabilitat transitiva i radicant*. Una sociabilitat que es produeix d'una manera híbrida -a cavall entre la corporeïtat i

la virtualitat; una sociabilitat que possibilita que les persones, durant el temps de trajecte, visquem connectades a les xarxes socials, a les persones properes (o no tan properes) i realitzem certes activitats que permeten que el temps de desplaçament es converteixi en un continu de les vides. El temps de desplaçament s'utilitza per a revisar el correu, treballar, llegir, escoltar música... És un temps viscut per a ser aprofitat. En resum, la sociabilitat transitòria i radicant es manifesta en les relacions i pràctiques que realitzem amb aquells que no estan corporalment al nostre voltant.

De l'anàlisi d'allò que succeeix al Metro de Barcelona és després una altra qualitat de la societat actual: es tracta d'una societat consumista. Una societat que al mateix temps que transita per espais homogenis, consumeix productes globals i experimenta una constant interconnexió amb altres persones i altres indrets. Tot plegat permet els Espais de Trànsit es transformin en uns espais familiars per qualsevol urbanita (independentment del seu lloc de procedència). Així doncs en el Metro de Barcelona observem el paisatge de la globalització.

En definitiva, la nostra lectura del Metro de Barcelona mostra que és un espai suburbà vigilat, acotat, codificat, col·lectiu, interconnectat i global. Un espai construït per a una societat que ha incorporat els desplaçaments en la seva forma de vida i que usa, de manera intensiva, els diversos emplaçaments que li permeten la mobilitat posant-se de manifest diferents formes de relació social, les seves formes d'oci i les seves pors.

V. Conclusions finals

El punt inicial que va donar peu a la investigació que hem presentat era la voluntat d'apropar-nos i d'endinsar-nos a la ciutat contemporània. Com hem exposat en la introducció, ens va semblar que la millor manera de fer-ho era a través d'observar les pràctiques socials que es produïen i alhora construïen uns espais urbans que són representatius de la mobilitat i la interconnexió que caracteritza i defineix l'època actual. És per això que vam seleccionar els Espais de Trànsit, uns emplaçaments que són causa i conseqüència de la mobilitat i que al mateix temps creiem emblemàtics de les urbs actuals. Així doncs, vam fixar la investigació en l'àmbit del Metro de Barcelona, un espai del subsòl de la ciutat, que des del 2007, és utilitzat diàriament per més d'un milió de persones.

Una de les nostres propostes en aquest treball de recerca era la necessitat d'adoptar una metodologia i unes eines que ens permetessin estudiar l'allò mòbil des de la mateixa mobilitat. Per dos motius bàsics: per una banda, per estar en sintonia amb allò que s'estava analitzant i entendre les seves lògiques i les seves sinègies (d'aquí la necessitat de formular la lògica radicant -exposada en la segona publicació del compendi); i, per altra banda, per no convertir-nos en un destorb i influir com investigadors –més de l'imprescindible- en allò que passava al nostre voltant en el mateix moment que ho estàvem estudiant.⁴⁹ És per això que varem tenir en consideració les propostes d'alguns autors en relació a la metodologia i a les

⁴⁹ Com hem vist en el Metro, els Espais de Trànsit estan pensats per a facilitar els trànsits d'usuaris i evitar que s'hi produeixin pràctiques que puguin afectar-ne la circulació.

tècniques mòbils (Büscher, Urry, Witchger, 2011; Finchan, Mcguinnes, Murray, 2010).

Hem apostat per “incorporar” la deriva com una tècnica dins de la Psicologia social, és a dir, en cert sentit hem “reformulat” la deriva, utilitzada pels situacionistes, per a convertir-la en una eina psicosocial de reconeixement urbà, una tècnica en sintonia amb el moviment. Com mostrem en el tercer article, entenem que només es pot parlar de la deriva com una tècnica d’investigació quan s’usa per a respondre una pregunta prèvia de recerca, quan s’ha desenvolupat en un espai concret de la ciutat – els Espais de Trànsit en el nostre cas-, quan es pasen a net i es transcriuen les dades textuais recollides durant el trajecte, i finalment, quan les dades són analitzades per obtenir una resposta, tancant així el cicle d’una investigació. Hem intentat, mitjançant la nostra reflexió, diferenciar la deriva tal i com la practicaven els situacionistes de la deriva entesa com una tècnica d’investigació psicosocial. Postulem que aquesta és una tècnica qualitativa vàlida i seriosa i n’hem mostrat les potencialitats i com pot ser utilitzada amb rigor acadèmic. Els posicionaments construccionistes adoptats, conjuntament amb la voluntat de ser fidels a l’esperit de crítica social amb el que Debord (1958) va formular la deriva, han fet que platejessim uns procediments i en coherència amb aquests seleccionessim l’anàlisi crític del discurs com opció per analitzar i interpretar la informació obtinguda en el treball de camp. L’anàlisi crític del discurs ens ha permès practicar allò que alguns autors consideren investigació urbana crítica (Lees, 2003, 2004), que consisteix en evidenciar i mostrar com certes pràctiques de poder es posen en joc en la construcció de l’espai mitjançant allò que s’hi produeix i reproduïx. En certa manera, proposem practicar una mena d’activisme urbà que posi de manifest i evidenciï, des de la

Psicologia Social, com es posen en pràctica certes estratègies de poder que potencien i normativitzen certs discursos hegemònics urbans, econòmics i polítics.

En funció del que acabem d'exposar, considerem que el procés d'investigació d'aquest treball té tanta o, fins i tot, més rellevància que els resultats per si mateixos. El procés d'investigació és fruit d'un procés de reflexió constant i d'integració interdisciplinari d'enfocaments i de conceptes provinents de diferents fonts i disciplines relacionades amb la Psicologia social (la sociologia, la geografia, l'urbanisme, etc.).

Segons el nostre parer, creiem que hem assolit els objectius plantejats. En l'apartat dels resultats hem mostrat una doble lectura dels Espais de Trànsit: primer, de com és el Metro i, segon, de com viu la societat que el construeix, l'habita, el traspasa... Així volíem posar de manifest i observar, la quotidianitat urbana que esdevé en el Metro de Barcelona, i com es relaciona amb la producció de certs processos i estructures socials.

Així doncs, per finalitzar, volem destacar:

- 1) Que el Metro, i els Espais de Trànsit en general, són uns emplaçaments que en el context d'una societat caracteritzada pels desplaçaments, per les trajectòries, per les mobilitats, etc., s'han de tenir en consideració, des d'un punt de vista psicosocial, atès que són aparador "privilegiat" de la societat actual. Al Metro, i als Espais de Trànsit, és on es posen en pràctica diferents estratègies que, a banda de construir-los d'una determinada manera, exerceixen un control sobre allò que passa a l'espai i en relació als seus usos. Per tant, parlem d'ells com un espai *acotat*, global,

un espai de control i un espai disciplinari, en el que és limita la potencia dels usuaris. A més a més, hem plantejat que el Metro s'ha convertit en un espai públic més on també es produeix la vida social. Així el Metro de Barcelona es revela als nostres ulls com un carrer suburbà de la ciutat dels trànsits actual, on el paisatge de la globalització es fa present.

2) Que els éssers socials vivim en una societat interconnectada, experimentant, a través de la virtualitat, una mena d'ubiquïtat que potencia una sociabilitat relacionada amb el trajectes, el viatge, allò mòbil. Una sociabilitat transitiva i radicant.

Finalment, la nostra reflexió ens porta a la primera pàgina d'aquesta tesi doctoral, en la que exposàvem la voluntat de *continuar una línia de recerca*, que connecta la Psicologia Social i la Psicologia ambiental. Al finalitzar el nostre recorregut, reafirmem aquesta necessitat de connectar ambdues psicologies, connectant i integrant diversos posicionaments teòrics que potenciïn que l'allò urbà sigui entès com un producte social i la seva construcció com un procés. A partir d'aquesta concepció de l'allò urbà, les propostes per intervenir-hi, no s'han de limitar només als canvis arquitectònics o del disseny sinó que, han de tenir en consideració les pràctiques que s'hi produeixen que, en última instància, són les que realment li confereixen forma i significació social. Tanmateix apostem per aproximar-nos a la ciutat, sigui quina sigui aquesta, "*gastant les soles de les sabates*", és a dir, transitant-la i practicant-la des del seu interior, entenent i experimentant com és viscuda.

VI. Referències Bibliogràfiques

- Adey, P.; Bevan, P. (2006). Between the Physical and the Virtual. A M. Sheller i J. Urry. (Eds.), *Mobile Technologies of the City* (pp. 44-60). Londres/Nova York: Routledge.
- Ajuntament de Barcelona – Direcció de serveis de mobilitat (2012). Dades bàsiques de mobilitat 2011. Recuperat de <http://w110.bcn.cat/Mobilitat/Continguts/Documents/Fitxers/dadesbasiques2011complet.pdf>.
- Augé, M. (2002). *El viajero subterráneo. Un etnólogo en el metro*. Barcelona: Gedisa (Original 1987).
- Augé, M. (2004). *Los “No lugares” espacios del anonimato*. Barcelona: Gedisa. (Original 1992).
- Augé, M. (2007). *Por una antropología de la movilidad*. Barcelona: Gedisa.
- Augé, M. (2010). *El metro revisitado. El viajero subterráneo veinte años después*. Barcelona: Paidós. (Original 2008).
- Bachiller, S. (2009). Significados del espacio público y exclusión de las personas sin hogar como un proceso de movilidad forzada. *Revista Española de Investigaciones Sociológicas (Reis)*. Núm. 128, pp. 125-137.
- Bakhtin, M. (2008). *Problemáticas da Poética de Dostoiévski*. Rio de Janeiro: Forens Universitária.
- Bauman, Z. (1999). *La globalización: consecuencias humanas* (pp. 56-56). Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica.
- Bauman, Z. (2006). *Miedo líquido. La sociedad contemporánea y sus temores*. Barcelona: Paidós.
- Bauman, Z. (2007). *Tiempos líquidos*. Barcelona: Tusquets.

- Beck, U., Moreno, B., & Borrás, M. R. (1998). *¿ Qué es la globalización?* . Barcelona: Paidós.
- Bégout, B. (2008). *El lugar común. El motel americano*. Barcelona: Anagrama.
- Benach, N.; Albet, A. (2010). *Edward W. Soja. La perspectiva postmoderna de un geógrafo radical*. Barcelona: Icaria (Espacios críticos).
- Bentham, J. (1791). *Panopticon: Postscript; Part II: Containing a plan of management for a panopticon penitentiary-house*. London: T. Payne.
- Borja, J., & Castells, M. (1998). *Local y global*. Madrid: Taurus.
- Bourriaud, N. (2009). *Radicante*. Buenos Aires: Adriana Hidalgo Editora.
- Büscher, M.; Urry, J. i Witchger, K. (2011). *Mobilie Methods*. Abigdom: Routledge.
- Careri, F. (2002). Walkscapes. *El andar como práctica estética*. Barcelona: Gustavo Gili.
- Castells, M. (2004). *La cuestión urbana*. México: SIGLO XXI.
- Chalfant, H., & Cooper, M. (2005). *Subway art*. New York: Henry Holt.
- Collier, G.; Minton, H. L.; i Reynolds, G. (1991). *Escenarios y tendencias de la Psicología Social*. Madrid: Tecnos.
- Cooper, M., & Chalfant, H. (1988). *Subway art*. New York: Holt Paperbacks.
- Cresswell, T. (2006) *On the Move*. London: Routledge.
- Davis, M. (2001). *Control Urbano: la ecología del miedo*. Barcelona: Virus Editorial
- De Certeau, M. (1999). *La invention de quotidien. 1. Arts de faire*. Paris: Union Générale d'Editions. (Original 1980).
- Debord, Guy (1958). Theory of the dérive. French Situationist International Journal #2. En: Ken Knabb (Ed.). *Situationist International Anthology* (317-319). Bureau of Public Secrets, Berkeley, CA.

- Delgado, M. (2000) Etnografía de los espacios urbanos. En D. Pravansal (coord.) *Espacio y territorio: miradas antropológicas*. Barcelona: Publicacions Universitat de Barcelona.
- Delgado, M. (2002). *Etnografía del espacio público*, 8 p. Recuperat de <http://www.insumisos.com/lecturasinsumisas/ETNOGRAFiA%20DEL%20ESPACIO>.
- Delgado, M. (2004) Naturalismo y realismo en antropología urbana: problemas metodológicos para una etnografía de espacios públicos. *Revista Colombiana de Antropología*, 4.
- Delgado, M. (2005). *Elogi del vianant. Del 'Model Barcelona' a la Barcelona real*. Barcelona: Edicions de 1984.
- Delgado, M. (2007a). *Sociedades movedizas. Pasos hacia una antropología de las calles*. Barcelona: Anagrama.
- Delgado, M. (2007b). *La ciudad metirosa. Fraude y miseria del 'Modelo Barcelona'*. Madrid: Los libros de la Catarata.
- Delgado, M. (2011). *El espacio público como ideología*. Madrid: Los libros de la Catarata.
- Demory, J. (1997). *Le metro de chez nous*. Boulogne: Éditions M.D.M.
- Denis, J. i Pontille, D., (2010). Placing subway signs: practical properties of signs at work. *Visual Communication*, 2010 Vol 9(4): 441–462
- Di Masso, A. (2007). Usos retóricos del espacio público: la organización discursiva de un espacio en conflicto. *Athenea Digital*, 11, 1-22. Recuperat de <http://psicologiasocial.uab.es/athenea/index.php/atheneaDigital/article/view/335/321>.
- Di Masso, A. (2009). *Public space in conflict: Place meaning as contested interaction and ideological action*. Tesis doctoral no publicada. Universitat de Barcelona. Barcelona, Catalunya.

- Dixon, J., Durrheim, K. (2000). Displacing place-identity: A discursive approach to locating self and other. *British Journal of Social Psychology*, 39, 27–44.
- Dixon, J., Durrheim, K. (2004). Dislocating identity: Desegregation and the transformation of place. *Journal of Environmental Psychology*, 24, 455-473.
- Duvignaud, J. (1977). *Lieux et no-lieux*. París: Galilée.
- Edwards, D. (2003). *London's Underground Suburbs*. Middlesex: Capital Transport Publishing.
- Elliott, A.; Urry, J. (2010). *Mobile lives*. Abingdom: Routledge
- Europa Press (2012, 21 de novembre). Barcelona ha perdido 3,9 millones por las huelgas en el bus y el Metro, según el Ayuntamiento. *LaVanguardia.com*. Recuperat de <http://www.lavanguardia.com/local/barcelona/20121121/54354713495/barcelona-ha-perdido-3-9-millones-por-las-huelgas-en-el-bus-y-el-metro-segun-el-ayuntamiento.html>.
- Fairclough, N. (1992). *Discourse and Social Change*. Cambridge: Polity Press.
- Fernández, P. (2004). *El espíritu de la calle: Psicología política de la cultura cotidiana*. Barcelona: Anthropos.
- Fincham, B.; McGuinness, M.; Murray, L. (2010). *Mobile Methodologies*. London: Palgrave Macmillan.
- Foucault, M. (1967). “Des espaces aultres” (Conferencia pronunciada en el “Cercle d’études architecturales” de París, el 14 de marzo de 1967), *Architecture, Mouvement, Continuité*, nº 5, octubre del 1984, págs. 46-49.
- Foucault, M. (1979). *Microfísica del poder*. Madrid: La Piqueta
- Foucault, M. (1980a). *La verdad y las formas jurídicas*. Barcelona: Gedisa.
- Foucault, M. (1980b). *El Ojo del poder - Entrevista con Jean-Pierre Barou*. Barcelona: La Piqueta.

- Foucault, M. (1983). *El orden del discurso*. Madrid: siglo XXI. (Original 1970).
- Foucault, M. (1984). *Las palabras y las cosas*. Madrid: siglo XXI. (Original 1966).
- Foucault, M. (2005) *Vigilar y castigar*. España/México/Argentina: Siglo XXI. (Original 1975).
- Freund, G. (2006). *La Fotografía como Documento Social*. España: Du Seuil. (Original 1993).
- Galindo, J. (1998). Etnografía: El oficio de la mirada y el sentido. A Luis Jesús Galindo Cáceres (coord) *Técnicas de investigación en sociedad, cultura y comunicación*. Mèxico: Pearson (pp. 347-432).
- Garcia, C. (2004). *Ciudad Hojaldre. Visiones urbanas del siglo XXI*. Barcelona: Editorial Gustavo Gili.
- Geertz, C. (2001). Descripción densa: hacia una teoría interpretativa de la cultura. A *La interpretación de las culturas* (pp. 19-40). Barcelona: Gedisa. (Original 1987).
- Gergen, K. (1985). The social constructionist movement in Modern psychology. *American Psychologist*. Vol. 40 (J). 266-275.
- Gergen, K. J. y Gergen, M. (2011). *Reflexiones sobre la construcción social*. Madrid: Paidós.
- Glazer, N. (1979). On subway graffiti in New York. *The Public Interest*, 54, 3-11.
- Hammersley, M. i Atkinson, P. (1994). *Etnografía. Métodos de investigación*. Barcelona: Paidós.
- Hannam, K. Sheller, M. Urry, U. (2006) *Mobilities, immobilities and moorings*. *Mobilities* 1. Pp-1-22.
- Haraway, D. (1991/1995). *Ciencia, cyborgs y mujeres: la reinención de la naturaleza*. Madrid: Cátedra.
- Harvey, D. (1973). *Social Justice and the City*. London: Edward Arnold.

- Hoek, E., & Brown, E. T. (1980). *Underground excavations in rock* (No. Monograph).
- Ianni, O. (1996). *Teorías de la globalización*. México: Siglo XXI.
- Ibañez, T. (1990). *Aproximaciones a la Psicología social*. Barcelona: Sendai.
- Ibañez, T. (1994). *Psicología Social Construccionalista*. Guadalajara: Universidad de Guadalajara.
- Ibáñez, T. (2001). El com i el perquè de la psicologia social. A T. Ibáñez et al. *Introducció a la Psicologia Social*. Barcelona: Editorial UOC (XP01/10006/00315).
- Íñiguez, L. (1995). Métodos cualitativos en Psicología Social: Presentación. *Revista de Psicología Social Aplicada*, 5 (1/2), 5-26.
- Íñiguez, L. (1999). Investigación y evaluación cualitativa: bases teóricas y conceptuales. *Atención Primaria*, Vol 23, Núm. 8., 496-502 recuperat de http://www.ia.ufrj.br/ppgea/conteudo/conteudo-2007/T1-1SF/Canrobert/Investiga%E7%E3o_e_evolu%E7%E3o.pdf.
- Íñiguez, L. (Ed.). (2006). *Análisis del discurso*. Manual para las ciencias sociales. Barcelona: Editorial UOC.
- Joseph, I. (1993). L'espace public comme lieu de l'action. *Les Annales de la recherche urbaine*, n. 55-58.
- Joseph, I. (1999) *Retomar la ciudad. El espacio como lugar de acción*. Medellín: Universidad Nacional de Colombia.
- Kawulich, B. (2005). La observación participante como método de recolección de datos. [82 párrafs]. *Forum Qualitative Sozialforschung/ Forum: Qualitative Social Research*, 11 (2). Art. 10. Disponible en <http://www.qualitative-research.net/> Consultat 15 de gener de 2013.
- Koolhaas, R. (2006). *La Ciudad Genérica*. Barcelona: Gustavo Gili.

- Korosec-Serfaty, P. (1976). *Appropriation of space. Proceedings of the Strasbourg conference. IAPC-3*. Strasbourg- Lovaine La Neuve: CIACO.
- Kress, G. y Van Leeuwen, T. (1997). *The multimodal text*. Londres: Ardnold.
- Le Breton, D. (2011). *Elogio de caminar*. Madrid: Siruela
- Leboff, D. (2002). *The Underground Stations of Lelslie Green*. Middlesex: Capital Transport Publishing.
- Lees, L. (2003). Urban geography: 'new' urban geography and he ethnographic void, *Progress in Humman Geography* 27, 107-113.
- Lees, L. (2004). Urban geography: discourse analysis and urban research. *Progress in Human Geography* 28, 1. Pp 101-107.
- Lefebvre, H. (1972). *La revolución urbana*. Madrid: Alianza.
- Lefebvre, H. (1991). *The production of Space*. Oxford: Blackwell. (Original 1974).
- Maffesoli, M. (2007). La potencia de los lugares emblematicos. *Convergencia. Revista de ciencias sociales*, mayo-agosto, 14 (44), 41-57.
- Martín, A. (ed). (2004). *Lo urbano, en 20 autores contemporáneos*. Barcelona: Edicions UPC.
- Martín, L. (2003). *Análisis crítico del discurso*. Barcelona: Ariel.
- Martín, L. (2006). El análisis crítico del discurso. Fronteras y exclusión social en los discursos racistas. En Íñiguez, L. (Ed) (2006). *Análisis del discurso. Manual para las ciencias sociales (pp. 161-195)*. Barcelona: Editorial UOC.
- Massey, D. (2007) *World City*. Cambridge: Polity.
- Meerwarth, L.; Gluesing, J. C. i Jordan, B. (eds.), (2009)., Mobile Work, Mobile Lives: Cultural Accounts of Lived Experiences. *NAPA Bulletin*, 30.
- Montenegro, M. i Pujol, J. (2008). Derivas y actuaciones. Aproximaciones metodológicas. A Ángel J. Gordo i Araceli Serrano (coord.) *Estrategias y*

- prácticas cualitativas de investigación social*. Madrid: Pearson educación, s.a. (75-94).
- Mora, H. I. (2010). El método etnográfico: origen y fundamentos de una aproximación multitécnica [57 párrafs]. *Forum Qualitative Sozialforschung/ Forum: Qualitative Social Research*, 11 (2). Art. 10. Disponible en <http://www.qualitative-research.net/> Consultat 15 de gener de 2013.
- Müller, M. (2010) « Doing discourse analysis in Critical Geopolitics », [43 pàrrafs], *L'Espace Politique*, 12 (2010-3). Recuperat de <http://espacepolitique.revues.org/index1743.html>.
- Muñoz, F. (2008). *Urbanización. Paisajes communes, lugares globales*. Barcelona: Gustavo Gili, S.L.
- Muñoz, F. (2010). *Local-Local, la ciutat que ve*. Barcelona: CCCB i Direcció de Comunicació de la Diputació de Barcelona
- Muñoz, O. (2008, 5 de febrer). El metro de Barcelona refuerza la prevención de actos terroristas con la ayuda de más perros adiestrados. *LaVanguardia.com*. Recuperat de <http://www.lavanguardia.com/vida/20080205/53433268643/el-metro-de-barcelona-refuerza-la-prevencion-de-actos-terroristas-con-la-ayuda-de-mas-perros-adiestr.html>
- Nicholson, G. (2010). *The Lost Art of Walking: The History, Science, Philosophy, Literature, Theory and Practice of Pedestrianism*. Chelmsford: Harbour.
- Onfray, M. (2007). *Théorie du voyage: poétique de la géographie*. París: Galilée.
- Park, R. (1999). *La ciudad y otros ensayos de ecología urbana*. Barcelona: Ediciones del Serbal.
- Park, R. et al. (1967) *The City*. Chicago: University of Chicago Press.
- Pellicer, I.; Rojas, J. i Vivas, J. (2010). Espacios de Tránsito: los paisajes del movimiento en el Metro de Barcelona. *Psycology*, 1 (2), 173-186.

- Pellicer, I., Rojas, J. (2011). La ciutat actual. A López, O. et al. *Psicologia de la ciutat i la gestió urbana* (pp. 5-51). Barcelona: Editorial UOC.
- Pellicer, I., Vivas, P. i Rojas, J. (2013). 'La observación participante y la deriva: dos técnicas móviles para el análisis de la ciudad contemporánea. El caso de Barcelona' *EURE. Revista Latinoamericana de estudios urbanos regionales*, vol. 39, 116. Pp. 119-139.
- Pinder, D. (2005). Arts of Urban Exploration. *Cultural Geographies*, vol. 12. 383-411.
- Pol, E. (1996). La apropiación del espacio. En L. Íñiguez y E. Pol (Eds.), *Cognición, representación y apropiación del espacio*. Col·lecció Monografies Psico-Socio-Ambientals (vol. 9, pp. 45-62). Barcelona: Publicacions de la Universitat de Barcelona. (Original, 1994, en *Familia y Sociedad*, 12, 233-249).
- Pol, E. (2002). El modelo dual de la apropiación del espacio. En R.García Mira, J.M. Sabucedo y J.Romay (Eds.), *Psicología y Medio Ambiente. Aspectos psicosociales, educativos y metodológicos* (pp.123-132). A Coruña: Asociación galega de estudios e investigación psicosocial.
- Robertson, R. (1995). Glocalization: Time-space and homogeneity-heterogeneity. *Global modernities*, 25-44.
- Rojas, J. (1997) *Narrativas del espacio. Una resignificación del espacio en el contexto tecnológico y el pensamiento de finales del siglo XX*. (Tesi doctoral, Universitat Autònoma de Barcelona) Recuperada de <http://www.tdx.cesca.es>.
- Sassen, S. (1991). *La ciudad global: Nueva York. Londres, Tokio*. Princeton: Princeton University Press
- Sassen, S. (1999). *La Ciudad Global*. Buenos Aires: Eudeba.
- Sassen, S. (2007). *Una sociología de la globalización*. Buenos Aires/Madrid: Katz editores.

- Sennet, R. (2000/2006). *La corrosión del carácter: Las consecuencias personales del Trabajo en el nuevo capitalismo*. Barcelona: Anagrama.
- Sennett, R. (1997) *Carne y piedra: El cuerpo y la ciudad en la civilización occidental*. Madrid: Alianza Editorial.
- Sheller, M & Urry, J. (2006). *Mobile Technologies of the City*. New York: Routledge.
- Sheller, M; Urry, J. (2006), The new mobilities paradigm. *Environment and planning A*, 38 (2), 207-226.
- Simmel, G. (1986). *Sociología: Estudios sobre las formas de socialización*. Alianza Editorial.
- Smith, P. (2010). The contemporary dérive: a partial review of issues concerning the contemporary practice of psychogeography. *Cultural Geographies*, vol. 17. 103-122.
- Soja, E. (1989). La Diàlectica socio-espacial. En *Postmoder Geographies* Pp.76.96. Londres/Nova York: Verso
- Soja, E. W. (1996). *Thirdspace: Journeys to Los Angeles and Other Real-and-Imagined Places*. Cambridge: Blackwell.
- Soja, E. W. (2008). *Postmetrópolis. Estudios criticos sobre las ciudades y las regiones*. Madrid: Traficantes de sueños.
- Solà Morales, M. (1992). Espacios Públicos/Espacios colectivos. *La Vanguardia*. Barcelona, 12 de Mayo de 1992. Recupertat de http://www.cafedelasciudades.com.ar/carajillo/5_art3.htm.
- Solis, J. (2005). *New York Underground. The Anatomy of a City*. New York: Routledge.
- Sontag, S. (2008). *Sobre la Fotografía*. Sant Llorenç d'Hortons (Barcelona): Liberdúplex, S.L.U. (Original 1973)

- Thompson, C. J.; Arsel, Z. (2004). The Starbucks brandscape and consumers' (anticorporate) experiences of glocalization. *Journal of Consumer Research*, 31(3), 631-642.
- Tomás, R.; Américo, M. (2006). El comportamiento socio-espacial en los transportes públicos urbanos. A José A. Corraliza, Jaime Berenguer i Rocío Martín (ed.). *Medio Ambiente, Bienestar Humano y Responsabilidad Ecológica*. Madrid: Resma y Fundación general de la UAM. (pp. 415-421).
- Torres, M. (2010). *Barcelona, Metro a Metro, un viaje histórico*. Barcelona: Editorial Alrevés, s. l.
- Transports metropolitans de Barcelona (2010). 1920-2010 *Breu Història del Metro* recurs electrònic disponible a http://www.tmb.cat/publicacions_tmb/historia_metro/index.htm.
- Urry, J. (2007). *Mobilities*. Cambridge: Polity Press.
- Van Dijk, T. (comp). (1997). *El discurso como estructura y proceso. Estudios sobre el discurso I. Una introducción multidisciplinaria*. Barcelona: Editoria Gedisa S.A.
- Van Dijk, T. A. (2003). La multidisciplinaridad del análisis crítico del discurso: un alegato a favor de la diversidad. En Wodak, R y Meyer, M. (2003). *Métodos de análisis crítico del discurso* (pp. 143-177). Barcelona: Gedisa.
- Velasco, H. M. y Díaz de Rada, A. (1997). *La Lógica de la investigación etnográfica: un modelo de trabajo para etnógrafos de la escuela*. Valladolid: Trotta.
- Vidal, T. (2002). *El procés d'apropiació de l'entorn. Una proposta explicativa i la seva contrastació*. (Tesi doctoral, Universitat de Barcelona). Recuperada de <http://www.tdx.cesca.es>
- Vidal, T., & Pol, E. (2005). La apropiación del espacio: una propuesta teórica para comprender la vinculación entre las personas y los lugares. *Anuario de psicología*, 36(3), 281-298.

- Vivas, J. (2004). *La Cerdanya, una ciutat al tombant del mil·lenni? Metamorfosi de l'espai, la identitat i el paisatge cerdà*. (Tesi doctoral, Universitat Autònoma de Barcelona) Recuperada de <http://www.tdx.cesca.es>.
- Wirth (1995/1938). Urbanism as a way of live. A P. Kasinitz (ed.). *Metropolis: Centre ans Symbol of Our Time*. Basingstoke: Macmillan, pp. 58-82.
- Wodak, R. (2000). ¿La sociolingüística necesita una teoria social? Nuevas perspectivas en el Análisis Crítico del Discurso. *Discurso y Sociedad*, 3 (2), 123-147.

VII. Compendi de publicacions

Espacios de tránsito: los paisajes del movimiento en el metro de Barcelona

ISABEL PELLICER¹, JESUS ROJAS¹ Y PEP VIVAS²

¹Universitat Autònoma de Barcelona; ²Universitat Oberta de Catalunya



Resumen

Los espacios de tránsito son vitales en la articulación de la red urbana y social. En ellos se materializa la interconexión, el movimiento y la tecnología, características que definen la sociedad actual. En este artículo mostraremos cómo estos espacios urbanos se construyen a través de las prácticas y los usos que se dan en ellos, exponiendo discursos y relaciones que se establecen en la ciudad actual. Para hacerlo, partiremos del ejemplo del metro de Barcelona. En los primeros apartados trataremos los espacios de tránsito. Luego expondremos nuestra propuesta para investigar los espacios urbanos: la etnografía urbana, reivindicando la recuperación de técnicas de recogida de datos que sean sensibles a la principal característica de la sociedad actual, el movimiento. A continuación abordaremos el caso del metro de Barcelona y los discursos que de él hemos recogido. Finalmente, reflexionaremos sobre cómo el constante movimiento se ha convertido en una forma de vida que transforma los hábitos y los espacios.

Palabras clave: Espacio urbano, movilidad, tecnología, etnografía urbana.

Transit Spaces: Landscapes of movement in the Barcelona Underground

Abstract

Transit spaces are vital in the interlinking of the urban and social network. Interconnection, movement and technology materialize here. These are the characteristics that define contemporary society. This paper examines how these urban spaces are constructed through the practices and customs that take place in them, revealing the discourses and relations that are established in cities today and illustrating this point using the Barcelona Underground as an example. The article begins by looking at transit spaces and then describes the proposal to investigate urban spaces using urban ethnography, defending the recuperation of data-gathering techniques which are sensitive to the main characteristic of modern society: movement. The specific case of the Barcelona Underground is discussed along with the discourses recorded there. Finally, it will reflect on how constant movement has become a way of life which transforms habits and spaces.

Keywords: Urban space, mobility, technology, urban ethnography.

Introducción

Nos hallamos ante el *paradigma de la movilidad* (Urry, 2007), según el cual los intercambios constantes y los desplazamientos (de personas, ideas, objetos e información) rigen las nuevas formas de vivir y relacionarnos. Auténticas sociedades movilizadas (Delgado, 2007) ancladas en el movimiento permanente de las ciudades del presente. Urbes globales e interconectadas entre sí mismas. Ciudades entendidas como correlatos de rutas: “definidas por entradas y salidas, en las que diversos flujos circulan de dentro afuera y al contrario” (Deleuze y Guattari, 1994, pp. 440-441). En este sentido, Sheller (2004) expone que las ciudades son constituidas por flujos de gente, de vehículos y de información, de tal modo que las infraestructuras que permiten la movilidad humana, tecnológica e informativa son cruciales para la articulación de la red urbana.

En este contexto urbano, adquirimos la experiencia, como personas, como seres sociales, como ciudadanos... de *estar en tránsito constante* (Delgado, 1999). Juntamente con las posibilidades que las nuevas tecnologías ponen a nuestra disposición, ha provocado la proliferación y el uso intensivo de unos determinados lugares de la ciudad: los espacios de tránsito. Lugares que son usados y traspasados diariamente por un enorme flujo de usuarios, materias, información, etcétera. Emplazamientos que han adquirido gran relevancia para las ciudades y en los que se sostiene el entramado urbano y social actual. Las incidencias en los espacios de tránsito tienen efectos nefastos para la ciudad y para sus ciudadanos; incluso en algunos casos llegan a paralizar sus actividades habituales, causando repercusiones sociales, económicas y políticas importantes¹.

Los espacios de tránsito, destinados a facilitar los desplazamientos y la movilidad de las personas, ideas, información, etcétera, son dinámicos y se van construyendo a través de múltiples interacciones complejas y cambiantes. Espacios *heterotópicos* (Foucault, 1984), dado que conectan y permiten la yuxtaposición de distintos lugares, los cuales, a su vez, se convierten en nexo de unión entre ellos. Infraestructuras que nos permiten vencer las distancias. Lugares vivos como las prácticas e interacciones sociales que ponen en funcionamiento los usuarios que los usan o habitan durante el tiempo que permanecen en ellos, el tiempo de trayecto o el tiempo de estar en estos espacios particulares.

Dentro de la gama de espacios de tránsito, encontramos: andenes e intercambiadores de metro y tren, aeropuertos, autopistas, áreas de servicios, algunas cadenas de hoteles y cajeros automáticos, por nombrar algunos; emplazamientos que tienen en común que son espacios de paso durante el trayecto.

Comprender las ciudades y lo que en ellas ocurre requiere de una mirada abierta. La urbe no es un compendio de objetos; tampoco es un conjunto de edificios y calles. “Es una reunión de hombres [de personas] que mantienen relaciones diversas” (Ledrut, 1974, pp. 23-24), siendo estas últimas las que construyen las urbes y las dotan de sentido. Es por ello que entendemos el espacio urbano a partir de las relaciones y los significados en los cuales las personas vivimos, experimentamos, y con los cuales construimos, no solamente las ciudades sino también nuestra realidad social.

En esta ciudad relacional, rescatamos los no lugares a los que Augé (1992/1993) define en oposición a los lugares. Los no lugares los concibe como espacios del anonimato, lugares sin marcas, ni historia, ni identidad, ni memoria, es decir, determinados a partir de las ausencias que, según el autor, estos espacios tienen. Preferimos nombrarlos como espacios de tránsito para acercarnos a autores como Duvignaud (1977) y De Certeau (1980), que han asociado a estos espacios los recorridos, las intersecciones, los trayectos, las relaciones, etcétera².

Así pues, los *espacios de tránsito* serían las estructuras urbanas contemporáneas que posibilitan y que permiten el desplazamiento y la interconexión. Etiqueta que tiene en cuenta sus características, sus particularidades y aquello que ocurre en ellos. Así pues, con *espacio* hacemos referencia al lugar practicado (De Certeau, 1980), definido por el uso y no por la acotación geográfica. Consideramos que se trata de espacios de conver-

gencia donde se ponen en juego distintas prácticas que los construyen de formas muy diversas, haciendo posible la convivencia simultánea de distintas realidades. La palabra *tránsito* evoca el viaje, la movilidad, el desplazamiento... y hace alusión a la cuestión temporal, resaltando lo efímero, lo acelerado, lo momentáneo... propio de estos espacios, de lo que representan y del momento en que vivimos. En definitiva, entendemos los espacios de tránsito como *un tener lugar*, es decir, zonas urbanas que concebimos como un continuo de interacciones, prácticas y procesos sociales que se suceden rápidamente. Siendo aquello que *tiene lugar*, lo que sucede en estos espacios, lo que les ofrece significado y sentido y los construye, al mismo tiempo que los convierte en un aparador privilegiado de las sociedades actuales y de sus cambios y transformaciones. En ellos, la historia se va construyendo a cada instante, articulándose historias fugaces que les dotan de vida y de experiencias sociales. Son espacios, por tanto, que viven en el eterno presente y donde erramos cotidianamente.

En definitiva, nuestro objetivo es acercarnos a la ciudad, para comprender como se vive, se practica y se construye el espacio urbano actual, mediante la selección y el análisis de unos espacios muy determinados: los espacios de tránsito. Así pues, en este artículo realizamos una lectura de los espacios de tránsito recopilando discursos sobre los mismos y compilando discursos urbanos desde su interior para poner de manifiesto cómo se construyen y se reproducen ciertas prácticas urbanas y sociales. A la vez, analizaremos éstas últimas para observar qué tipo de procesos sociales se ponen de manifiesto desde las mismas. Nuestra mirada se centrará en un espacio de tránsito concreto: el metro de la ciudad Barcelona.

Método

Los espacios de tránsito son espacios dinámicos, vivos, en construcción permanente, espacios inestables, escenario de *metamorfosis constantes* (Delgado, 1999), donde se suceden cambios y transformaciones, por lo que es conveniente estudiarlos con una metodología cualitativa. Esta metodología permite dar cuenta de los procesos que en estos lugares se suceden, y está dotada de un diseño flexible que se adapta a las solicitudes del escenario de estudio y a la investigación realizada. Al mismo tiempo, permite al investigador optar por una mirada crítica marcada por la reflexividad y la problematización, resultando idónea para los estudios urbanos.

Instrumento

Dentro de las posibilidades que dicha metodología pone a nuestra disposición, para captar los discursos y las prácticas que se ponen en juego en los espacios de tránsito, hemos optado por realizar una investigación etnográfica, que es el método que mejor se adapta a nuestro objeto de estudio. Las etnografías: “muestran las vidas de los actores sociales construyendo diferentes espacios y temporalidades” (Vergara, 2001, p. 8). Concretamente, hemos realizado una *etnografía urbana*³ (Delgado, 1999; 2002). Este método nos ha permitido estudiar estos espacios y lo que ocurre en ellos desde dentro, anotando detalles, comentarios, preguntas, reflexiones y tomando imágenes con el fin de captar lo que ocurría a nuestro alrededor y lo que experimentábamos.

La elección de las técnicas de recogida de información (la deriva y la observación participante) responde a que tanto el espacio estudiado, como la sociedad que lo genera, están en construcción permanente, tratándose de un escenario fluido, líquido, movido...⁴

La técnica de la deriva⁵ consiste en una suerte de observación participante específica del contexto urbano, que permite captar el movimiento desde el movimiento. Es una técnica similar a la observación flotante de Pétonnet (1982)⁶. En la deriva, en lugar de acotar previamente el objeto de observación, se escoge el entorno urbano a estudiar, en nuestro caso los espacios de tránsito. En una deriva, el investigador ataviado de *flâneur*

(Baudelaire, 1857/2008; Benjamin, 1927/2008), renuncia durante un tiempo más o menos largo a desplazarse o actuar por los motivos habituales vinculados a los quehaceres diarios o de ocio, con el objetivo de dejarse llevar por las sollicitaciones de los espacios y los encuentros que a ellos corresponden. Así pues, a partir de la deriva y mediante el movimiento, el deambular que ella propone, hemos recogido y, con ello, nos hemos apropiado de algunos discursos sobre el metro de Barcelona.

La observación participante es una técnica clásica de recogida de información, que también resulta adecuada para el estudio de lo urbano. Su función principal es garantizar el acceso privilegiado a los significados que los actores construyen y asignan a su mundo. A través de observar *in situ* y compartir experiencias en el ambiente que se estudia (Platt, 1983), el investigador que adopta esta técnica precisa de una doble mirada: como participante y como observador, pues con ella no sólo nos limitamos a observar el espacio, sino que también pretendemos participar de lo que ocurre en él.

Ambas técnicas, deriva y observación participante, resultan complementarias⁷.

Procedimiento

Durante ocho meses hemos estado inmersos en el espacio de tránsito escogido: el metro de Barcelona⁸. Toda la información obtenida se ha trasladado a un diario de campo. Tanto el material escrito como el material gráfico tienen la misma importancia en cuanto a la información que arrojan o que muestran. Es por ello que se ha trabajado como un corpus textual único⁹. A partir del mismo, se ha optado por realizar un análisis desde los estudios del discurso (van Dijk, 1997/2000), entendiendo los discursos como prácticas sociales a partir de la concepción de Foucault (1969/1978). Se ha partido de que: “los discursos articulan el conjunto de condiciones que permiten las prácticas: constituyen escenarios que se erigen facilitadores o dificultadores de posibilidades, hacen emerger reglas y sostienen relaciones” (Iñiguez, 2006, p. 83). Éste tipo de análisis, de carácter reflexivo, es indicado para estudiar cómo las prácticas actúan, mantienen y promueven ciertas relaciones sociales. Para realizar el análisis hemos procedido a efectuar varias lecturas del material y se han ido anotando aquellos discursos que hacían emerger ciertos tipos de prácticas sociales y urbanas y, a la vez, se ha tenido en consideración cómo estos discursos y prácticas se complementan, yuxtaponen, subordinan, etcétera. En definitiva, se trataba de realizar una lectura de aquellos discursos que nos van narrando cómo son los espacios de tránsito y cómo se construyen a través de sus prácticas urbanas en el caso concreto del metro de Barcelona.

Resultados

El metro de Barcelona, más que una manera de desplazarse por la ciudad, es una suma de discursos que se entrelazan, se complementan, se contradicen y se mezclan, haciendo que nos encontremos ante un espacio vivo, cambiante, dinámico. Los andenes, vestíbulos e intercambiadores, no son sólo espacios de espera o de trayecto, también son espacios plurales con múltiples *significaciones*. Para el músico callejero es una sala de conciertos, para el vendedor de pañuelos de papel su establecimiento, para el *homeless* que se refugia en él, su morada... y para nosotros el espacio idóneo para leer los discursos que la ciudad emite. A continuación proponemos una lectura de él.

La primera impresión al entrar en el metro barcelonés es que nos observan (ver Figura 1). La vigilancia se ha generalizado por todos los rincones a través de múltiples cámaras visibles y los constantes avisos de su presencia (ya sea por megafonía, con carteles o mediante los monitores que nos informan de éstas). Este aviso repetitivo de las cámaras de vigilancia va mucho más allá de las prescripciones legales que obligan a informar de que están allí. Su presencia y sus formas de anunciarse pretenden sustraernos de determinadas prácticas. En algunos vestíbulos encontramos pantallas que van mostrando una selección de imágenes de distintos espacios que componen la red del metro y en los

FIGURA 1
Cámaras de vigilancia



monitores de los vehículos más modernos se suceden periódicamente clips con imágenes de las estaciones, intercambiadores y vestíbulos de la red, para hacer más evidente esta vigilancia.

...Llega Paola. Bajamos al andén, sólo acercarnos a las escaleras observamos carteles que advierten: 'videovigilancia 24h'. Al llegar al andén una simple ojeada me permite ver que hay unas cuantas cámaras de vigilancia muy visibles. Pienso que este hecho, el hecho de que sean tan visibles es un elemento a tener en cuenta, pues no responde a una ubicación para cubrir todos los rincones que podría hacerse de manera más discreta, sino que parece fruto de una política o disuasoria o de proporcionar sensación de seguridad...

Extracto del diario de campo. 31 de octubre 2007. 10:30 Plaza Catalunya (andén dirección fondo).

Todo el dispositivo de vigilancia está pensado para crear la sensación de seguridad, más que para poderla asegurar. Desde que nos acercamos a la boca del metro hasta que salimos de él, estamos atravesados por la *posible* mirada del vigilante. La red del metro se ha transformado en un potente panóptico. De esta manera, se utiliza el temor a ser sorprendido como un elemento disciplinario que, según expuso Foucault (1975/1992), tiene por consecuencia el control del comportamiento a través del autocontrol. Con el *panoptismo*, Foucault explica un aparato de poder que no está únicamente centrado en la represión de las conductas que se consideran desviadas, sino que, al mismo tiempo produce adaptación, homogeneidad, obediencia y sumisión, multiplicando los comportamientos que se ajustan a lo que espera el poder.

Este principio rector de visibilidad absoluta (propio del panoptismo) es el que rige las formas de control que encontramos en el metro de Barcelona y en la mayoría de los espacios urbanos actuales. *Transports Metropolitans de Barcelona* (TMB), órgano de gestión del metro de BCN, ha optado por la substitución progresiva de las antiguas papeleras por unas que permiten ver desde lejos lo que hay depositado en ellas (ver Figura 2). Con esta y otras estrategias de diseño se busca evitar que el mobiliario o parte de la infraestructura de estos espacios, tan transitados diariamente, puedan servir de escondite de artefactos explosivos o de elementos que causen alguna alteración en el funcionamiento habitual o a sus usuarios. Este mismo miedo ha llevado a que en la red de metro de otras ciudades europeas se hayan retirado las papeleras de su infraestructura.

La impresión obtenida por las medidas de seguridad adoptadas en estos espacios de tránsito, es que estamos sometidos a una permanente sospecha, aunque supuestamente sea para asegurar nuestra seguridad (ver Figura 3). Esta presunta culpabilidad y paranoia es experimentada en mayor grado en los cuerpos de los usuarios que no tienen el perfil estándar de la población dominante. Esto implica la construcción de identidades sociales a partir de las diferencias y recelos, fortaleciendo categorías sociales, estereotipos, identidades territoriales, nacionalidades, etcétera. Para Lara (2008), los mayores puntos de vulnerabilidad de los *sin papeles* están en los lugares de tránsito, ya que en

FIGURA 2
Visibilidad en las papeleras



FIGURA 3
Intimidación por el perro del vigilante



estos espacios, más que en ningún otro, tienen que poner en práctica sus habilidades y tácticas de escamoteo¹⁰ para no levantar suspicacias y pasar inadvertidos.

Este elevado control, vigilancia y la gestión del flujo de personas que diariamente transitan por estos espacios, es posible gracias a las herramientas que las nuevas tecnolo-

gías han aportado, que permiten captar, enviar y procesar de manera instantánea una gran cantidad de información. Las posibilidades tecnológicas han facilitado que aparezcan lógicas del control abierto y continuo, que substituyen a los ejercicios disciplinarios. Deleuze (1991) afirmó que las sociedades disciplinarias son nuestro pasado inmediato, lo que estamos dejando de ser. Hardt y Negri (2002), posteriormente, también coincidieron con tal afirmación. Las sociedades disciplinarias centradas en las instituciones han dado paso a las sociedades de control, unas sociedades dinámicas, que representan una intensificación y una generalización de los aparatos normalizadores de la disciplina, extendiendo el control, más allá de las instituciones (saliendo de ellas), a las *extituciones* (Serres, 1994/1995).

FIGURA 4
Ubicación música

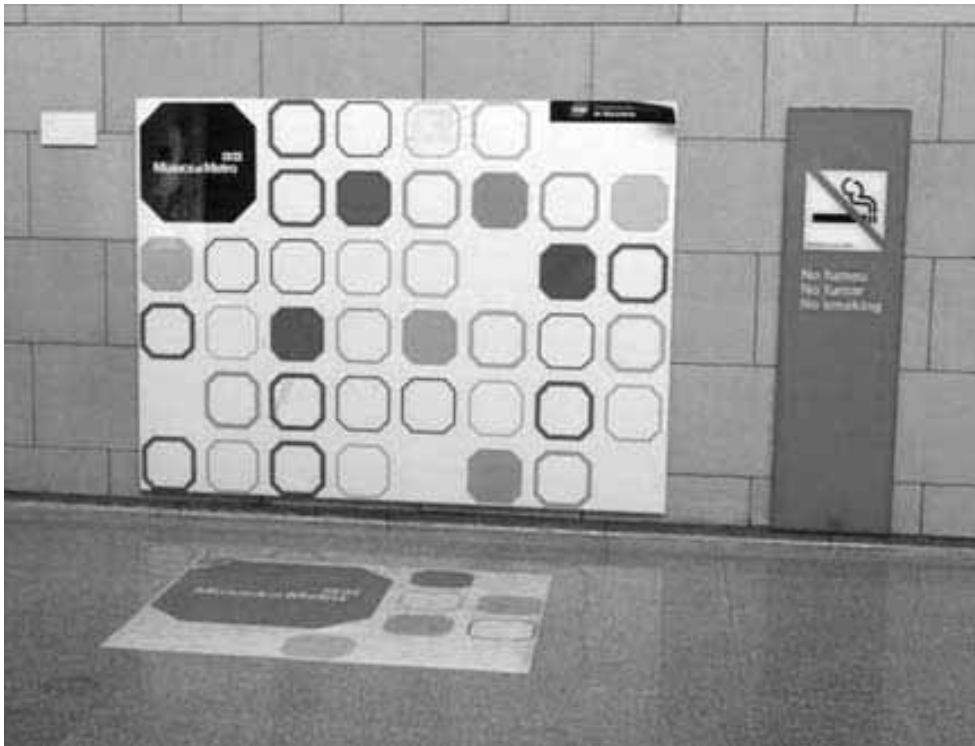


FIGURA 5
Ubicación mobiliario



El diseño de las estaciones, intercambiadores, vestíbulos, vehículos e incluso del mobiliario que puebla estos lugares, no es aleatorio (ver Figura 5). Lefebvre (1974) propone que los diseños espaciales y las tecnologías funcionan para producir, mediar y normalizar las relaciones sociales. Así pues, el diseño arquitectónico y algunos artefactos tecnológicos (como las barreras de acceso o salida) marcan nodos de paso y de control. Todo está diseñado para que lo que ocurra sea lo previsto y pueda ser fácilmente observable y fácilmente detectable si hay algo inhabitual. El diseño regula las prácticas de los usuarios, se propicia que se den unos determinados comportamientos, abriendo unos cursos de acción y cerrando otros, limitando las posibilidades de ser creativo o de crear trayectos alternativos (ver Figura 4). Hasta la ubicación de los *supuestos* músicos esporádicos no se deja a su libre albedrío, sino que está marcada y acotada, y estos tienen que estar acreditados y autorizados previamente. En estos lugares no hay espacio para lo espontáneo o lo imprevisto.

FIGURA 6
Comercios en vestíbulos



Pero el control no es la única práctica de privatización que hemos encontrado. El metro de Barcelona, como otros muchos espacios de tránsito antes (aeropuertos, gasolineras, etcétera), se ha convertido en un espacio atractivo para ciertos tipos de comercios y establecimientos que quieren aprovechar las posibilidades económicas (no sólo vinculadas al transporte) que la gran afluencia de usuarios les da (ver Figura 6). Muestra de ello lo encontramos en el interés del sector privado por la cesión de estaciones de la L9, en construcción, a empresas ajenas a la administración, a cambio de que asuman parte de los costes de las obras. Como contrapartida, éstas podrían sacar rendimiento al flujo de usuarios que diariamente transitan por estos espacios, a través de un pago anual que abonaría la Generalitat según el volumen de viajeros que se registre en cada una de las estaciones cedidas o de los ingresos por los comercios que se instalen en estos espacios. Estamos ante la mercantilización, no ya del espacio público, sino de las posibilidades vinculadas a la gran afluencia a éste, la mercantilización del flujo de usuarios.

Esta gran afluencia de personas hace que las demandas y necesidades aumenten, al mismo tiempo que las ofertas de productos y servicios. En los puntos más transitados de la red, los comercios y máquinas de autoservicio ofrecen una gran cantidad de productos para satisfacer cualquier capricho de los usuarios durante el trayecto (ver Figura 8). En estos espacios podemos comprar desde joyas a música, pasando por comida, bolsos,

FIGURA 7
Antiguo comercio



FIGURA 8
Máquina/supermercado de autoventa



libros, bollería, bebidas, objetos de regalo diversos... y un cada día más largo y sorprendente etcétera.

Estos fragmentos nos dan cuenta de las nuevas formas de consumo. Nos muestran cómo se busca poner las máximas facilidades al posible comprador. Ya no es el comprador el que va al establecimiento, sino que son los establecimientos o los productos los que se ponen en el camino del cliente potencial, para tentarlo. Consumir, cada día es más fácil.

En los vestíbulos del metro de Barcelona, en especial en los que están en los centros de las líneas de mayor afluencia y próximos a las zonas neurálgicas de la ciudad, observamos la instalación de comercios que son sensiblemente distintos a los que antaño había en estos espacios (ver Figura 7). Se ha pasado de los antiguos comercios que ofrecían generalmente complementos y los kioscos de golosinas, que antes se encontraban diseminados y de una manera marginal por los intercambiadores y vestíbulos del metro, a los establecimientos actuales, que pertenecen mayoritariamente a cadenas y franquicias que se están especializando en ofrecer sus servicios en espacios de tránsito (centros comerciales, aeropuertos y ahora en el metro). Unos establecimientos que de manera indiscreta se agrupan en las zonas más céntricas del metro, ocupándolas como si de una calle comercial se tratara, convirtiéndolos en eso. En algunos casos, nos ha sorprendido la similitud estética y de diseño entre algunos de estos espacios y los centros comerciales.

Como consecuencias del deseo de aprovechar este tiempo de viaje, observamos usuarios que revisan el correo electrónico, hacen gestiones diversas de manera virtual, desayunan o meriendan en las cafeterías que se han instalado a pie de andén, compran desde regalos a comida, escuchan música, repasan apuntes, se informan a través de los periódicos o revistas, leen un libro, juegan con las PSP u otros dispositivos. Lo importante es no desperdiciar el tiempo de trayecto, pues están habituados a él, siendo los desplazamientos rutinas cotidianas.

FIGURA 9
Exposición en el metro



El cambio de hábitos y la búsqueda desesperada por aprovechar el tiempo afecta a la estética de las estaciones y vestíbulos, que incorporan nuevos establecimientos y espacios para dar cabida a actividades alternativas, impulsadas desde los órganos de gestión de estos espacios. Se están organizando y realizando actividades como festivales de música, exposiciones y actos literarios (ver Figura 9), entre otros, que proponen a los usuarios

FIGURA 10
Concierto improvisado



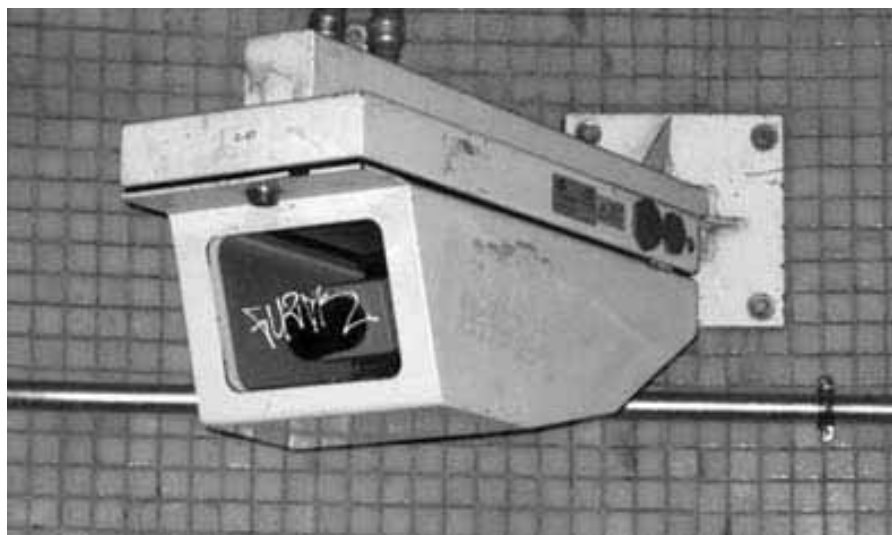
ralentizar el ritmo acelerado o aprovechar el tiempo de espera para acercarse a la cultura. Con estas iniciativas, la música, la historia y el arte también se apuntan a la movilidad cruzándose en los trayectos de los ciudadanos, yendo a su encuentro (ver Figura 10).

Durante el trayecto voy observando a la gente. Algunos juegan con dispositivos tecnológicos (PSPs o similares), otros manipulan sus móviles, otros escuchan música y bastantes leen libros o periódicos. Extracto del diario de campo, 14 abril 2008, punto indeterminado entre Liceu y Tarragona L3. Alrededor de las 20 horas.

Los usuarios de los espacios de tránsito, quizá por curiosidad hacia lo novedoso, por el interés que les despiertan estas iniciativas o quizá para aprovechar el tiempo de espera, dedican unos instantes para escuchar una melodía o ver una exposición, transformando estos espacios momentáneamente en un auditorio o un museo.

El aprovechamiento del tiempo va asociado a un aislamiento respecto del entorno. Observamos (y padecemos) cómo las tentativas de contacto o interacción son inhibidas y tomadas casi como una agresión, haciéndose patente el individualismo y la desconfianza entre los anónimos que durante un tiempo de desplazamiento coinciden en un mismo espacio.

FIGURA 11
Activismos



No nos gustaría terminar este apartado sin comentar prácticas alternativas que se producen en estos espacios (ver Figura 11). Prácticas subversivas que no están previstas y que se escapan de lo establecido dejando en entredicho el registro que se le supone al mecanismo de control del que hablamos anteriormente. Prácticas que se alzan como activismos y diálogos desafiantes. Una de ellas es el *metring*, actividad de riesgo que consiste en agarrarse a las puertas del metro cuando inicia la marcha y saltar antes de que el convoy entre en el túnel, que puede interpretarse como la reivindicación de los jóvenes a tener espacios de ocio en el entorno urbano, y que muestran una actividad dirigida a obtener emociones fuertes y que nos habla de qué tipo de diversión o estímulos buscan algunos jóvenes. Otras prácticas son las que realizan los músicos y vendedores ambulantes que se resisten a ocupar el lugar marcado (en caso de que lo tengan) y se apropian por unos instantes de pequeñas parcelas no destinadas a ello, pintadas con mensajes en cámaras de vigilancia, que buscan sabotearlas y parecen una provocación, pintadas en vehículos o en paredes, distribución de carteles de protesta, colarse descaradamente, etcétera, pueden leerse como actos de crítica al sistema o actos reivindicativos.

Discusión

En este artículo hemos expuesto una lectura de algunos de los discursos que se encuentran en el metro de Barcelona, sin más pretensiones que hacer un acercamiento inicial a un espacio dinámico, complejo y plural.

Sostenemos que los espacios de tránsito no deben ser considerados a partir de sus carencias, no son *no lugares* (Augé, 1992/1993), sino son un tener lugar, son un espacio formado por una amalgama de discursos y prácticas que se mezclan, son espacios donde durante un tiempo de trayecto coinciden personas. Espacios donde la tecnología, la movilidad y el consumo se entrelazan, donde la vigilancia y el control toman un papel protagonista. Espacios donde conviven múltiples historias.

Los espacios de tránsito muestran un modo de vivir ligado a la sociedad que los genera, una sociedad movедiza (Delgado, 2007). Los viajeros acostumbrados a los desplazamientos buscan aprovechar el tiempo de trayecto que les resulta rutinario, unos leen, otros escuchan música, algunos compran, hay quien envía mensajes de móvil o habla por él, etcétera. El incremento de usuarios y su traspaso habitual por ellos ha producido un aumento de las demandas y de las ofertas presentes. Se han abierto las puertas a nuevas posibilidades de consumo (comercio y cultura) vinculadas a estos espacios, por los que diariamente pasa un importante flujo de personas.

En estos espacios urbanos, como hemos visto en el metro de Barcelona, se reflejan los cambios y transformaciones urbanas y sociales. La sociedad actual ha incorporado el movimiento en la forma de vivir, por lo que estos espacios adquieren una gran relevancia en la articulación de la red urbana y social, son espacios habituales en la cotidianidad de las personas. Los espacios de tránsito posibilitan el acercamiento y la interconexión entre lugares, rompen las fronteras tradicionales de las distancias y modifican las maneras de concebirlas, al tiempo que crean nuevas centralidades. La centralidad ya no depende de la ubicación geográfica sino de estar bien comunicado. Estos espacios facilitan los desplazamientos y cada día adquieren un papel más destacado en las ciudades actuales.

Estos lugares se están convirtiendo en puntos de referencia espacial y arquitectónica, y reclaman protagonismo, a través del diseño, como elementos identificadores de las ciudades. En Barcelona, las estaciones de la Línea 9 de metro que se está construyendo son obra de arquitectos de fama internacional, como Toyo Ito, Oriol Bohigas, Dani Freixes o Jordi Garcés, entre otros, se habla de ellas como estaciones de autor. Así mismo, desde Barcelona se está publicitando el discurso de que ésta será la línea de metro más larga de Europa, utilizando la ampliación de un espacio de tránsito para vender con ello

una imagen de la ciudad sostenible y moderna, una ciudad en consonancia con los nuevos tiempos.

Notas

- ¹Un ejemplo fue el trastorno que se ocasionó a raíz del mal funcionamiento de los transportes públicos de Barcelona durante parte del 2007. El caos generado por la supresión de dos líneas del servicio de cercanías, supuso el desasosiego y el desamparo de los usuarios que veían incrementar el tiempo de desplazamiento o se encontraban con dificultades para ir al trabajo o a casa.
- ²De forma similar, y el contexto de la Psicología Ambiental, Canter (1977) ya destacaba el lugar como unidad de experiencia ambiental y resultado de las relaciones entre las acciones, las concepciones y los atributos físicos.
- ³La etnografía urbana se diferencia de cualquier otro tipo de etnografía por la especificidad del tema de estudio: lo urbano, espacio dinámico y encallado en un eterno presente.
- ⁴Ello implica: “una lógica que obliga a topografías móviles” (Delgado, 2002, p. 5). Por lo que, para la observación de los espacios urbanos actuales, se deben recuperar métodos de investigación que tengan en cuenta el movimiento o, como afirma Urry (2007, p. 39): “los métodos de investigación también necesitan estar en el movimiento”. Formar parte del flujo, sin convertirnos en un obstáculo a sortear por los usuarios en tránsito, ha formado parte de nuestro proceder, pues pararse o disminuir el paso en un espacio que no está pensado para ello, hace que nos transformemos en un estorbo.
- ⁵Para una revisión más extensa de esta técnica, revisar Andreotti y Costa (1996), Vivas y Vidal (2006), Rojas (2006).
- ⁶La observación flotante, según Pétonnet (1982), consiste en mantenerse vacante y disponible, sin fijar la atención en un objeto preciso, sino dejándola flotar para que las informaciones penetren sin filtro, sin apriorismos, hasta que hagan su aparición puntos de referencia.
- ⁷Con la deriva hemos captado lo que ocurre en estos espacios, captando el movimiento estando en movimiento, y con la observación participante nos hemos acercado a los significados que sus usuarios le atribuyen a través de sus prácticas y a cómo son practicados por estos. Por lo que cada una aporta, es útil que para el estudio de los espacios urbanos contemporáneos se utilicen ambas técnicas, considerando la recuperación de la deriva recomendable y pertinente.
- ⁸En este tiempo realizamos 18 derivas y de la observación participante obtuvimos un total de 782 imágenes y un sinfín de notas de campo, completado con elementos que aportan información diversa (como panfletos informativos o reivindicativos, billetes validados, tiques y elementos vinculados al consumo que encontrábamos en los vestíbulos, andenes, intercambiadores, tiendas y demás espacios que configuran el espacio de estudio) y noticias aparecidas en los medios de comunicación de temática relacionada con nuestro objeto de estudio.
- ⁹Es por ello que en el apartado siguiente se intercalan fragmentos del diario de campo con imágenes del mismo.
- ¹⁰Lara (2008) las define como estrategias para burlar los dispositivos de control.

Referencias

- AUGÉ, M. (1993). *Los “No lugares”. Espacios del anonimato*. Barcelona: Gedisa [V.O.: *Non-Lieux, introduction à une anthropologie de la surmodernité*. París: Le Seuil, 1992].
- BAUDELAIRE, C. (2008). *Les flors del mal*. Barcelona: Edicions 62. [V.O.: *Les Fleurs du Mal*. París: Foullet-Malassis et de Broise, 1857].
- BENJAMIN, W. (2008). El flâneur. En W. Benjamin (Ed.), *El libro de los pasajes* (pp. 421-457). Madrid: Akal [V.O.: *Le Flâneur*. En W. Benjamin (Ed.), *Das Passagen-Werk* (pp. 317-450). Frankfurt/M: Bde., 1927].
- CANTER, D. (1977). *The psychology of place*. Londres: Architectural Press.
- DE CERTEAU, M. (1980). *La invention de quotidien. 1. Arts de faire*. París: Union Générale d'Éditions.
- ANDREOTTI, L. & COSTA, X. (Ed.) (1996). *Teoría de la Deriva y Otros Textos Situacionistas sobre la Ciudad*. Barcelona: Museu d'Art Contemporani de Barcelona.
- DELEUZE, G. (1991). Postdata sobre las sociedades de control. En C. Ferrer (Ed.), *El Lenguaje Literario* (Tomo 2, pp. 112-145). Montevideo: Editorial Nordan.
- DELEUZE, G. & GUATTARI, F. (1994). *Mil mesetas*. Valencia: Pre-textos.
- DELGADO, M. (1999). *El animal público*. Barcelona: Anagrama.
- DELGADO, M. (2002). *Etnografía del espacio público*. Disponible en: [http://www.insumisos.com/lecturasinsumisas/ETNOGRAFIA%20DEL%20ESPACIO%](http://www.insumisos.com/lecturasinsumisas/ETNOGRAFIA%20DEL%20ESPACIO%20)
- DELGADO, M. (2007). *Sociedades movedizas. Pasos hacia una antropología de las calles*. Barcelona: Anagrama.
- DUVIGNAUD, J. (1977). *Lieux et no-lieux*. París: Galilée.
- FOUCAULT, M. (1978). *La arqueología del saber*. Madrid: Siglo XXI [V.O.: *L'archéologie du savoir*. París: Gallimard, 1969].
- FOUCAULT, M. (1984). Des espaces autres. *Architecture, Mouvement, Continuité*, 5, 46-49.
- FOUCAULT, M. (1992). *Vigilar y castigar*. Madrid: Siglo XXI [V.O.: *Surveiller et punir. Naissance de la Prison*. París: Gallimard, 1975].
- HARDT, M. & NEGRI, A. (2002). *Imperio*. Barcelona: Paidós.
- INIGUEZ, L. (2006). *Análisis del discurso. Manual para las ciencias sociales*. Barcelona: Editorial UOC.
- LARA, A. (2008). *La táctica de escamoteo: análisis de la construcción semiótico-material del sin papeles*. Trabajo de máster no publicado. Departamento de Psicología Social. Universidad Autónoma de Barcelona.
- LEDRUT, R. (1974). *El espacio social de la ciudad*. Buenos Aires: Amorrortu.
- LEFEBVRE, H. (1974). *La Production de l'espace*. París: Anthropos.
- PÉTONNET, C. (1982). L'observation flotante: l'exemple d'un cimetière parisien. *L'Homme*, 22 (4), 37-47.
- PLATT, J. (1983). The development of the “participant observation” method in sociology: Origin myth and history. *Journal of the History of the Behavioral Sciences*, 19 (4), 379-393.
- ROJAS, J. (2006). Les pràctiques socials com a pràctiques metodològiques. En P. Vivas, O. López & J. Rojas (Eds.), *Passejades per la ciutat* (pp. 23-46). Barcelona: Editorial UOC.

SERRES, M. (1995). *Atlas*. Madrid: Cátedra [V.O.: *Atlas*. París: Julliard, 1994].

SHELLER, M. (2004). Mobile publics: beyond the network perspective. *Environment and Planning D: Society and Space*, 22 (1), 39-52.

URRY, J. (2007). *Mobilities*. Cambridge UK: Polity Press

VAN DIJK, T. A. (2000). *Estudios sobre el discurso I: Una introducción multidisciplinaria. El discurso como estructura y proceso*. Barcelona: Gedisa [V.O.: *Discourse Studies: A Multidisciplinary Introduction: V. 1: Discourse As Structure and Process*. Londres: Sage, 1997].

VERGARA, A. (2001). Introducción. El lugar antropológico. En M. A. Aguilar, A. Sevilla & A. Vergara (Eds.), *La ciudad desde sus lugares. Trece ventanas etnográficas para una metrópoli* (pp. 5-33). México: Universidad Autónoma Metropolitana-Conaculta.

VIVAS, P. & VIDAL, T. (2006). Formas de investigación para una ciberciudad. En O. López, P. Vivas, J. Rojas, L. Farré, V. Santoro & T. Vidal (Eds.), *Paseando por la ciberciudad: tecnología y nuevos espacios urbanos* (pp. 108-133). Barcelona: Editorial UOC.

La observación participante y la deriva: dos técnicas móviles para el análisis de la ciudad contemporánea. El caso de Barcelona

Isabel Pellicer. Universidad Autónoma de Barcelona, Barcelona, España.

Pep Vivas-Elias. Universidad Oberta de Catalunya, Barcelona, España.

Jesús Rojas. Universidad Autónoma de Barcelona, Barcelona, España.

RESUMEN | Somos territoriantes, radicantes, *transumers*, viajeros en la ciudad global. Con estas figuras damos forma y significado al espacio urbano contemporáneo. Dicho espacio y las prácticas que le dan lugar se relacionan con los constantes movimientos, flujos e interconexiones de personas, objetos, datos, ideas y mercancías, vinculándose directamente con el paradigma de la movilidad y con la lógica radicante. En este contexto es necesario el uso de la metodología móvil, ya que es la que mejor se adapta al movimiento de las ciudades contemporáneas y de sus habitantes. Este artículo trata de esta cuestión. Se define la metodología móvil, y se muestra, mediante dos técnicas móviles concretas: la observación participante y la deriva, cómo esta metodología es especialmente útil para estudiar el contexto urbano actual y las prácticas que en él se dan, ya que comparte la lógica constitutiva de los fenómenos estudiados.

PALABRAS CLAVE | ciudad global, movilidad, sociología urbana.

ABSTRACT | *We are territoriantes, radicants, transumers, travelers in the global city. With these figures we give shape and meaning to the contemporary urban space. Such space and the practices that give rise to it are related to the constant movements, flows and interconnections of people, things, data, ideas and goods presently under way, thus being directly linked to the paradigm of mobility and the radicant logic. In this context, it is necessary to use mobile methodology, the best suited to the contemporary cities and their inhabitants. This paper deals with this issue. Mobile methodology is defined and its practices are shown through two specific mobile techniques: participant observation and drift. The paper also highlights how this methodology is especially useful for studying the current urban context and the practices that take place there, as it shares the constitutive logic of the phenomena studied.*

KEY WORDS | *global city, mobility, urban sociology.*

Recibido el 15 de octubre de 2010, aprobado el 25 de julio de 2012

E-mail: Isabel Pellicer, pellicer.isabel@gmail.com | Pep Vivas-Elias, pvivasi@uoc.edu | Jesús Rojas, jrojasar@uoc.edu

Ryan Bingham (caracterizado por George Clooney en *Up in the air*, 2010) recorre toda Norteamérica transitando por aeropuertos, hoteles y coches de alquiler llevando todo lo que necesita en una simple maleta de ruedas. Este personaje se ha convertido en un territoriante, un habitante consumidor de la metrópolis global a tiempo parcial (Muñoz, 2008); una persona que no se ancla a un lugar concreto y que se “acomoda” en el “estar en tránsito continuo y permanente”; un habitante de la ciudad global que, a la vez que se desplaza, usa diferentes dispositivos móviles para comunicarse, para interactuar y para moverse más rápidamente. Ryan no sólo ejemplifica perfectamente a aquellas personas que se dedican a viajar por motivos de trabajo en la época actual. También es símbolo, mediante las prácticas sociales que desarrolla en la película, de la colectividad social actual y del papel que desempeña la movilidad en la construcción de las identidades personales y colectivas. Este vivir y “apropiarse” de lo móvil es lo que caracteriza las dinámicas urbanas y sociales de las ciudades contemporáneas.

Con este artículo pretendemos alcanzar diferentes objetivos. El primero, delinear algunas de las prácticas características de la ciudad contemporánea y la forma en que, al ponerlas en funcionamiento, por un lado, las personas ejercen el rol de territoriantes, radicantes, *transumers*, viajeros, etcétera; y, por otro, dan forma y construyen colectivamente el espacio. Así, pues, tanto dicho espacio como dichas prácticas están imbricados con los constantes movimientos, flujos e interconexiones de personas, cosas, datos, ideas, mercancías, etcétera, que se dan en la urbe actual; y, también, están estrechamente relacionados con el paradigma de la movilidad (Urry, 2007; Sheller & Urry, 2006). El segundo objetivo, y como efecto del primero, es destacar el uso de la metodología móvil en las ciencias sociales y su importancia para el estudio de la ciudad global, una ciudad en la que la movilidad y las transformaciones urbanas adquieren especial relevancia. El tercero, presentar y profundizar en dos técnicas de investigación móviles concretas: la observación participante y la deriva. Ambas herramientas de recogida de datos están en sintonía con el movimiento y son sensibles a las necesidades que plantean los estudios sociales y urbanos actuales. Debido a que reflexionamos ampliamente en el texto, el segundo y el tercer objetivo se convierten en los dos ejes centrales que articulan este trabajo. El cuarto, ejemplificar, mediante dos casos concretos de estudio (el aeropuerto y el metro de Barcelona), cómo se usan estas dos técnicas de investigación en el contexto urbano actual; junto con esto, se presentan algunos datos sobre dinámicas y prácticas urbanas y sociales que se producen en la urbe, donde la movilidad y el intercambio (de datos, personas y mercancías), tanto interurbanos como intraurbanos, articulan el tejido urbano y social.

La sociedad “en tránsito”: paisajes móviles, performativos e interconectados

El mundo social, a lo largo de su historia, se ha construido gracias al movimiento, y ello pese a que “el concepto de sociedad presenta un grave defecto: reifica y cristaliza los fenómenos sociales [y] su verdadero significado no reside en su solidez

sino precisamente en su fluidez, su carácter maleable” (Wallerstein, 1996, pp. 82–83). De alguna manera, “la relación que establecemos entre nosotros, el espacio, el tiempo y el lugar, está mediatizada por nuestro movimiento en el mundo social y material” (Fincham, McGuinness & Murray, 2010, p. 1). Así pues, habitamos en un mundo caracterizado y mediatizado por las corrientes de flujos, de personas, ideas, bienes, imágenes, información, y un largo etcétera. No es difícil encontrar multitud de ejemplos cotidianos de desplazamientos físicos o virtuales: sólo hace falta reflexionar un segundo para pensar o imaginar múltiples prácticas cotidianas que son posibles gracias a las distintas formas de interconexión que las personas tienen a su alcance.

En consecuencia, la naturaleza de lo móvil está estrechamente imbricada con las interacciones, prácticas, formas y conexiones sociales. Como apunta Careri (2002), “el término ‘recorrido’ se refiere al mismo tiempo al acto de atravesar (el recorrido como acción de andar), la línea que atraviesa el espacio (el recorrido como objeto arquitectónico) y el relato del espacio atravesado (el recorrido como estructura narrativa)” (p. 25). Por tanto, son muchos, socialmente, los andares que se realizan por la ciudad y, por medio de ellos se trazan muchas trayectorias, se recopilan muchas historias sobre la cotidianidad de la urbe y, a la vez, mediante los desplazamientos, las personas escriben e inscriben acerca de la ciudad y sobre ella.

Los andares y la marcha dan, así, forma al modo cómo los lugares son habitados y utilizados. Para Certeau (1999), mientras que un lugar, como una calle, por ejemplo, es estable y ordenado, un espacio existe sólo gracias a los movimientos, gracias a las velocidades. Se activa por el conjunto de los movimientos que se producen allí. El espacio, como tal, y el espacio urbano, en particular, son, pues, los lugares ‘performativos’ por excelencia (Morris, 1988, pp. 36–37, citado en Urry, 2000, p. 65).

Por tanto, la característica fundamental de la ciudad actual, y a su vez de la sociedad, es su constante e interminable transformación.

Asimismo, la sociedad “en tránsito” se debe considerar como una realidad *carpe diem*, como una maraña de instantes y momentos inciertos, como una red fluida y fugaz, anclada en un presente que está en (re)construcción permanente. La existencia y la experiencia social urbana de cada persona y de las colectividades pueden considerarse un viaje que se convierte en algo indesligable de la propia subsistencia humana. Así pues, la trayectoria, el desplazamiento, el movimiento, el viaje, el recorrido, etcétera, no sólo constituyen una característica de lo “individual”, sino que también inciden en nuestra forma de ser seres sociales y colectivos.

Algunas de las particularidades de esta sociedad “en tránsito” son la proliferación de nuevas formas, procesos y relaciones sociales, económicas, culturales y políticas que posibilitan no solamente que algunas personas habiten en más de un hogar, en un tiempo muy reducido; sino también la apropiación/desapropiación simultánea de multiplicidad de lugares a partir del trasladar con ellas algunas pertenencias. Este fenómeno es definido como ‘ubicuidad social’ (Muñoz, 2010). Según sus parámetros, las formas de relación social se dibujan desde los espacios que posi-

bilitan nuestras trayectorias cotidianas: se producen en el instante en que se usa un lugar de forma fugaz e instantánea y mediante la proliferación de nodos y espacios que, en las ciudades contemporáneas, permiten la interconexión, posibilitando así la forma de vida actual. Entre tales nodos y espacios, que han aparecido o ganado protagonismo en la globalización, están, por ejemplo, los aeropuertos, los metros, los locutorios, etc.

En consecuencia, se postula que la “teoría del viaje” está más vigente que nunca, porque aunque la persona no se “desplace físicamente”, el contexto social, en el que se encuentra, está en permanente movimiento. Como explica Onfray (2007),

en el avión, el barco, el tren, el coche, etc., se comparte un espacio común: el tiempo de pasaje de un punto a otro. La cabina del vuelo, el pontón, el vagón, la banqueta, la cabina ofrecen ocasiones de proximidad, incluso de promiscuidad, que fuerzan la relación o constriñen la conversación. En este microcosmos comunitario se juega una intersubjetividad limitada en el tiempo. Desde la llegada del aeropuerto, del puerto, de la estación, del aparcamiento, esta sociedad se deshace la mayoría de las veces. Se desmorona, tan pronto, que las razones aleatorias de estar ensamblada desaparecen (p. 38).

Pero el viaje, como se ha dicho, va mucho más allá: está en las experiencias cotidianas de movilidad que posibilitan relaciones, desencuentros, apropiaciones y desapropiaciones de los espacios “inter” e “intra” urbanos. Asimismo, la sociedad “en tránsito” está relacionada, íntimamente, con el paradigma de la movilidad (Urry, 2007; Sheller & Urry, 2006), que también enfatiza las complejas interdependencias entre esas diferentes movilidades, y los muchos, voluntarios o forzados, temporales o a largo plazo, agradables o problemáticos momentos de inmovilidad que suponen, que pueden construir y contingentemente mantener conexiones sociales por múltiples y variadas distancias (Urry, 2007). Además, ello hace que los “movimientos” que hacen esas (in)movilidades constitutivas de relaciones económicas, sociales y políticas sean interesantes para el estudio, destacando cómo los discursos que pueden priorizar una u otra de dichas movilidades (como, por ejemplo, la creencia de que el negocio tiene que ser hecho ‘cara a cara’) simplifican —más que explicar— dichas relaciones (Büscher & Urry, 2009, p. 102). Las relaciones, las interacciones, las prácticas sociales incorporan la lógica del cambio constante y del movimiento y, por tanto, los procesos sociales y urbanos también deben tener en cuenta la característica fundamental de lo móvil para analizar cómo se construyen dichos procesos.

Así, esta sociedad “en tránsito” encuentra nuevas maneras de relacionarse con la ciudad, teñidas por la naturaleza móvil de la realidad social, determinada por la era de los flujos migratorios, de la interconexión y del desplazamiento propio o de familiares y amigos, que directa o indirectamente también inciden en la vida de las personas, a nivel tanto global como local. Como Bégout (2008) enuncia: “El sistema liberal en su desarrollo reclama con insistencia seres literalmente a la deriva, sin lazo ni vínculo, que puedan en cualquier momento, al cabo de una sola llamada telefónica, ser enviados al otro lado del mundo” (p. 74) o del país. A ello agrega que “todo el mundo está llamado a convertirse en un ser migratorio e itinerante, lanzado a las carreteras y al tránsito, en función del trabajo y sus oportunidades,

siguiendo el flujo de los capitales como los *hobos* seguían, a comienzos del siglo XX, las obras móviles a través de la inmensidad del territorio americano” (p. 75).

Es así como la sociedad contemporánea recupera viejas figuras literarias y sociales de la ciudad moderna: el *flâneur* de Poe (“El hombre de la multitud”), de Hoffman (*La atalaya del primo*), de Baudelaire (*El pintor de la vida moderna*) y de Benjamin (*París, capital del siglo XIX*); el viajante de Cortázar (“Manuscrito hallado en un bolsillo”) y de Saramago (*Viagem a Portugal*); o también, el nómada de Genet (*Diario de un ladrón*). Figuras que emergían de las ciudades de finales del siglo XIX y principios del XX y del movimiento que les dio forma. Figuras que se convertían en metáforas de las ciudades de tiempos pasados y que, a la vez, se usaban para describir los problemas y las carencias de las urbes del momento. En la ciudad actual, el desplazamiento, la metamorfosis y la movilidad constante han provocado que los habitantes de las ciudades se hayan transformado en ciudadanos a tiempo parcial de múltiples emplazamientos urbanos. Las personas se han convertido en territoriantes. “El territoriante no es sólo el habitante o residente de un lugar; también es usuario de otros lugares, visitante —intensivo o extensivo— de otros lugares; establece su relación con el espacio metropolitano a partir de un criterio de movilidad (...); es habitante de geografías variables en ciudades de geometría variable; habita entre lugares más que habitante de un lugar” (Muñoz, 2008, p. 28). Y, también, los ciudadanos han adoptado las características de los radicantes.

El radicante puede sin daño separarse de sus raíces primeras, volver a aclimatarse: no existe un único origen sino arraigamientos sucesivos, simultáneos o cruzados. (...) El radicante se pone en camino sin disponer de ningún espacio donde volver: no existe en su universo ni origen ni fin, excepto los que decida fijarse para sí mismo. Se puede llevar consigo fragmentos de identidad, a condición de que se los trasplante en otros suelos y que acepte su permanente metamorfosis (Bourriaud, 2009, pp. 57–58).

Las personas se han convertido en *transumers*; esto es,

consumidores guiados por la adquisición de más experiencias en un universo no fijo, para la búsqueda de aquel entretenimiento o descubrimiento que anhele la sensación de aburrimiento. Consumidores con un estilo de vida progresivo y voluntariamente transitorio, en el que la ansiedad por la propiedad de objetos y posesiones no tiene lugar. El universo de lo fijo es remplazado, en cambio, por una nueva obsesión (...) donde el objetivo es más la acumulación de tantas experiencias y historias como sea posible (Muñoz, 2010, p. 86).

Estas figuras, y otras muy parecidas (el inmigrante, el exiliado, el turista, el errante urbano), dominan la cultura urbana contemporánea (Bourriaud, 2009): se trata de figuras cuya característica común es la capacidad de convertir los desplazamientos en un estilo de vida, que se adapta a los mismos, integrándolos en la lógica de una trayectoria adaptativa.

Las prácticas sociales de los ciudadanos no sólo han cambiado con relación a la movilidad física; también han sido modificadas por las posibilidades que la tecnología ofrece. Ello ha modelado y propiciado nuevas formas de relaciones sociales, de consumo, de trabajo, posibilitando a la vez los desplazamientos, los trayectos y

los movimientos virtuales. En este sentido, la sociedad “en tránsito” incorpora no sólo el movimiento formal o físico sino también el virtual, que, en cierta forma, determina al real y nos transforma en usuarios y consumidores de múltiples emplazamientos de manera simultánea.

Estas nuevas prácticas de la sociedad actual han convertido en obsoleta la antigua lógica que regía las tradicionales fronteras espacio y tiempo; se ha modificado, ha cambiado la forma de entender y relacionarnos con los espacios. En el imaginario colectivo sobreviven algunas “supuestas” estabilidades, como elementos que dan una cierta coherencia e inmovilidad a las realidades sociales y urbanas. Estas estabilidades tienen tendencia a la desaparición. “Certezas”, como vivir siempre en el mismo sitio, tener la misma pareja toda la vida, jubilarse en la empresa en la que se empezó a trabajar (Sennett, 1999), y un largo etcétera, han dejado de serlo. El contexto actual se corresponde con un mundo cambiante, donde pocas cosas permanecen estables, donde los cambios se suceden de una manera acelerada y donde todo es efímero. Las estabilidades, o elementos sociales que se mantenían más o menos invariables en el tiempo están desapareciendo, al ponerse en revisión constantemente a causa de ciertos efectos colaterales de los procesos mundiales (como las políticas económicas y sociales, las nuevas estrategias de producción, la crisis y los desastres globales... que modifican el panorama mundial y global en un tiempo muy reducido). Bauman (2006) nos habla de una sensación de ansiedad generalizada, ansiedad causada por lo que puede ocurrir en cualquier parte de manera inesperada. Si a esta ansiedad, este miedo líquido, le sumamos los múltiples cambios que a lo largo de nuestra vida experimentamos, tenemos algunos de los elementos que sustentan la forma de vida actual.

En consonancia, hay que substituir la lógica de las estabilidades por la lógica radicante¹: una lógica que se basa en los trayectos, en el proceso, en el camino, en el viaje, en las etapas, en cómo se produce y reproduce la cotidianidad y, por ende, lo social y la ciudad, desde lo movedizo y desde lo que ocurre en la metamorfosis permanente; una lógica que tenga en consideración el movimiento constante y que sea la alternativa a la estabilidad, a la reificación y a la cristalización de lo social. Esa es justamente su condición de posibilidad.

Es desde el interior de la lógica radicante que se debe observar y comprender cómo se construye y se vive la ciudad actual. La investigación social no debe permanecer ajena a esta lógica, debe ser sensible a los fenómenos que estudia y a sus procesos de naturaleza maleable y efímera. La investigación social tiene que, en consecuencia, incorporar el movimiento como característica principal de sus herramientas metodológicas, adaptándose a estas nuevas formas de relación. Es necesario el uso de metodologías y técnicas de investigación que permitan vencer las

1 La lógica radicante, que subyace a la figura del radicante de Bourriaud (2009), es aquella que tiene en cuenta los trayectos, las inestabilidades, la precariedad y las formas errantes propias de la época global. Con esta denominación se quiere resaltar el dinamismo y la manera de vivir y entender el mundo, enfatizando las trayectorias, la interconexión y el desplazamiento, resaltando la creación del cambio, la importancia del tener lugar como constructor del presente. En resumen, esta lógica pretende dar respuesta a la naturaleza móvil y dinámica de los fenómenos sociales actuales.

dificultades que presenta la movilidad. Como Urry (2007) apunta, para las ciencias sociales, acostumbradas a trabajar con “sociedades” y otras formas de arraigo permanente o semipermanente, es complejo pasar a pensar procesos (y metodologías) que tienen que ver con el movimiento y el flujo constante de información. Esta necesidad también queda planteada en Fincham, McGuinness y Murray (2010): “No es apropiado usar métodos que, por su propia naturaleza, se empeñan en acomodar el reto contextual que supone un mundo compuesto de prácticas móviles” (p. 7), sino que deben usarse métodos y técnicas que compartan la misma lógica, la misma forma de ver y entender la sociedad contemporánea que la produce (Sheller & Urry, 2006; Büscher & Urry, 2009, 2010; Urry, 2007; Delgado, 2002; Fincham, McGuinness & Murray, 2010). En definitiva, en el contexto actual hay que optar por el uso de técnicas móviles que permitan experimentar y vivenciar la ciudad, formar parte de lo que ocurre en ella. De esta manera, el investigador no “verá” pasar las escenas, sino que se convertirá en un integrante más de ellas y las vivirá como tales (como ilustran las Figuras 1 y 2). Esta experiencia será esencial para el desarrollo de cualquier proyecto de investigación que pretenda acercarse a la metrópolis actual.

FIGURA 1 Formando parte del movimiento (Viviéndolo desde dentro)



FUENTE ELABORACIÓN PROPIA.

FIGURA 2 Estando estáticos, y hasta cierto punto obstruyendo el flujo (Viviéndolo desde fuera)



FUENTE ELABORACIÓN PROPIA.

Definiendo la metodología móvil

Como ya se ha especificado, las personas son habitantes y practicantes de una sociedad “en tránsito”, regida por la lógica radicante. En la realidad urbana, metamorfoseada, transformada, transmutada hasta la saciedad, sobresalen las figuras citadas. De la modernidad rescatamos la figura del *flâneur*, y nos convertimos en viajeros que, con placer, buscamos observar minuciosamente la ciudad para disfrutar —mientras investigamos— de las inacabables trayectorias cotidianas. De la posmodernidad destacamos que las personas se han convertido en territoriantes, radicantes y *transumers*. Las figuras y la lógica de lo móvil se relacionan directamen-

te con una metodología que tenga en cuenta el movimiento, es decir, con métodos de investigación que también necesitan estar en movimiento (Urry, 2007; Büscher & Urry, 2009; Fincham, McGuinness & Murray, 2010; Büscher, Urry & Witchger, 2010). Se requieren métodos que permitan al investigador convivir con lo móvil, formar parte del flujo y de la lógica que los rige; observar el proceso desde su interior y en el momento en que se produce para entenderlo y analizarlo. En definitiva, se trata de acercarse al estudio de la vida urbana, a cómo se vive y cómo se construye la ciudad actual, teniendo presente la necesidad de usar técnicas de investigación que tengan en consideración, por un lado, la transformación física y social de los espacios; y por otro, la velocidad y la aceleración propia de la sociedad actual.

Büscher y Urry (2009, 2010), Bruner (2005), y Hein, Evans y Jones (2008) subrayan la necesidad de potenciar la metodología móvil en las ciencias sociales. Proponen diferentes técnicas de investigación móvil, como, por ejemplo, “el seguimiento a las personas”, “el caminar con”, la etnografía móvil, diarios de tiempo y de espacio, imaginación de los espacios o los lugares, la descripción de lugares, la memoria de los lugares, “el seguimiento de los objetos”, etcétera. En este sentido, sostenemos que hay aspectos importantes sobre la metodología móvil que hay que tener en cuenta y que vale la pena clarificar:

- a) No hay que descuidar la tradición móvil de las técnicas de investigación social tradicionales. A las técnicas móviles que están relacionadas directamente con la geografía, la sociología y la antropología, hay que añadir la recuperación o el uso de algunas técnicas móviles “clásicas” en las ciencias sociales, como, por ejemplo, la observación participante y la deriva, entre otras.
- b) Se debe incorporar el carácter intrínsecamente cualitativo de la metodología móvil: la característica que define la realidad social es, justamente, su movilidad. Los investigadores de la ciudad y de lo social no pueden escapar a dicha característica, debido a que forman parte de lo móvil; por ende, tanto la metodología como las técnicas que usan incorporan, de forma intrínseca, esta cualidad.
- c) Hay que ofrecer una definición clara y precisa de lo que entendemos por metodología móvil. Autores como Büscher y Urry (2009, 2010), Fincham, McGuinness y Murray (2010) reflexionan sobre la metodología móvil de una manera amplia y enumeran algunas técnicas concretas y algunos ejemplos interesantes.

En el marco de las anteriores consideraciones, se propone que la metodología móvil es un tipo de aproximación cualitativa que capta la transformación de la sociedad y de lo urbano desde su interior, que indaga sobre el movimiento y la transformación de lo social. Y, también, que es aquella metodología cualitativa que capta la transformación de la ciudad en su proceso, que indaga sobre el movimiento cuando tanto la técnica como el investigador están en movimiento. En definitiva, la metodología móvil es un tipo de metodología cualitativa que permite observar los diferentes fenómenos sociales y urbanos mientras se están produciendo, al mismo tiempo que se forma parte de ellos.

CUADRO 1 Técnicas móviles en las ciencias sociales

TÉCNICAS QUE TIENEN POR OBJETO EL ANÁLISIS DEL MOVIMIENTO	TÉCNICAS EN LAS CUALES EL INVESTIGADOR ESTÁ EN MOVIMIENTO
La entrevista semiestructurada, el grupo de discusión, la historia de vida, las fuentes documentales, la observación participante, los diarios de tiempo y de espacio, la imaginería de los espacios o los lugares, la descripción de lugares, la memoria de los lugares, la simulación, etcétera.	La deriva, la observación participante, “el seguimiento a las personas”, “el caminar con”, la etnografía móvil, “el seguimiento de los objetos”, la entrevista en movimiento, la simulación en movimiento, la realidad aumentada, etcétera.

FUENTES BÜSCHER Y URRY (2009); BÜSCHER, URRY Y WITCHGER (2010).

A continuación se muestran dos ejemplos de técnicas de investigación móviles, que permiten a los investigadores sociales y urbanos observar e interpretar la sociedad contemporánea.

La observación participante y la deriva: dos ejemplos de técnicas móviles²

En este apartado se reflexiona sobre dos técnicas para el estudio de la ciudad: la observación participante y la deriva. Nuestra intención es reflexionar sobre ellas, mostrar aportes y debilidades de cada una, comparándolas y haciendo emerger los puntos en común y sus principales diferencias. Se profundiza en la deriva, debido a que su origen es crítico, lúdico y festivo, y en este artículo se presenta como una técnica móvil de investigación social.

La observación participante implica, en el caso de los estudios urbanos, la inmersión activa del investigador en la ciudad, con el objetivo de obtener el mayor número de datos sobre ella. La función principal de esta técnica es garantizar su acceso privilegiado a los significados que los actores construyen y asignan a su mundo, por medio de un acercamiento a las prácticas que allí se realizan. En la observación participante se observa *in situ* y se busca compartir experiencias en el ambiente que se estudia (Platt, 1982). Esta técnica, en el contexto urbano actual, permite al investigador formar parte y estar en contacto con los diversos procesos y los trayectos que se producen en ese ámbito.

El investigador que adopta esta técnica requiere de una doble perspectiva. Por un lado, debe mirar y actuar como participante; y por otro, como observador. Para lograr esa doble experiencia, el observador participante de la ciudad debe intervenir simultáneamente como miembro de ella y como “extraño” a ella. De esta forma, el

2 Antes de empezar, un breve apunte sobre el método en el que se encuentran inscritas ambas técnicas de recogida de datos. Se trata de investigación etnográfica. Las etnografías “muestran las vidas de los actores sociales construyendo diferentes espacios y temporalidades, los diversos signos que no solamente organizan la percepción sino que contribuyen, con diferenciado poder, a construir el mundo que nos rodea y establecen una especial relación con el exterior, caracterizando los lugares, a veces instituyéndolos” (Vergara, 2001, p. 8). Por la especificidad del contexto en el que se realiza el contexto urbano, se trata de una etnografía urbana (Delgado, 2002).

investigador no se limita a observar el espacio, sino que también se propone formar parte de lo que ocurre en él: se genera así una participación interna o activa, en permanente proceso lanzadera, que funciona como observación sistematizada natural de grupos reales o comunidades en su vida cotidiana, y que emplea la estrategia empírica y las técnicas de registro cualitativas. Como señalan Velasco y Díaz de Rada (1997, p. 103), “el investigador nunca trabaja sólo como investigador; trabaja también como vecino, como amigo, como desconocido, como hombre o mujer, (...) y con otros papeles que él se haya forjado o que le haya conferido el grupo que analiza y con el que convive” o en el espacio por el cual se desplaza. Mediante esta técnica se pueden observar las actividades comunes y corrientes de las personas; esto es, facilita que la observación se produzca en los contextos urbanos cotidianos, con interacciones, prácticas sociales y comportamientos igualmente naturales, justo tal y como ocurren. Al respecto, y según precisa Delgado (1995), “el [investigador] debe estar consciente de que la sociedad tiende a aprender reglas culturales que se convierten en hábitos” (p. 149).

Esta técnica de recogida de datos supone un acercamiento al objeto de estudio y, a la vez, un proceso de socialización por medio de la técnica. Cuando se usa, el investigador se convierte en un intérprete y un conocedor de aquello que analiza, por lo que es capaz de interiorizar y compartir la lógica radicante. Es entonces cuando se genera conocimiento: ocurre cuando se produce la transformación del investigador en un miembro competente del espacio que analiza, al participar y vivir, de una manera íntima, con él. En la sociedad “en tránsito”, la observación participante ofrece la oportunidad de formar parte de los desplazamientos diarios que están relacionados con los procesos y los fenómenos urbanos y sociales que son objeto de investigación. De esta manera, se le abre al investigador la posibilidad de comprender los distintos recorridos y trayectos que realizan las personas y cómo mediante ellos se construyen los significados sociales de la ciudad, a la vez que se ve envuelto en las prácticas cotidianas relacionadas con su tema de estudio.

La deriva se presenta en este artículo como una técnica de recogida de datos específica para el estudio de la ciudad. Su origen se asocia con la Internacional Situacionista (Debord, 1958). Esta técnica es un tipo de observación participante que permite captar el movimiento desde el movimiento. La deriva supone también una reflexión sobre las formas de ver y de experimentar la vida urbana. Así, mediante la deriva, el investigador se escapa de la prisión de la rutina cotidiana y se deja llevar por las ciudades, siguiendo caminos y trayectos inciertos. Mediante la deriva, las situaciones urbanas se miran de una forma nueva y radical, por el paseo. Certeau (1999) consideraba que “el acto de caminar es al sistema urbano lo que el habla es al lenguaje”. Y lo que la deriva pretende es recoger la multiplicidad de los “actos de habla” (Searle, 1980) de la ciudad para su posterior análisis.

La característica principal de la deriva es que no se acota el campo de observación. Sólo se escoge el entorno urbano objeto de estudio, por el cual se va a derivar. Durante la caminata se recogen los datos, a modo de texto/discurso. La trayectoria/retrato permite al investigador reconocer e interpretar los aspectos urbanos y

sociales. Así pues, mediante la deriva y gracias al movimiento, al deambular, al traslado, se recopila información sobre la ciudad, que posteriormente será analizada. El investigador que usa esta técnica adopta el modo de actuar del *flâneur* (Baudelaire, 1994; Benjamín, 1927), transformándose de paseante en “observador más directo e investigador de los significantes de la ciudad” (Frisby, 2007, p. 49). Frisby resalta el carácter productor de esta figura: “como observador urbano, el *flâneur* ‘va a hacer botánica al asfalto’, a recoger y registrar imágenes urbanas, interacciones y tipificaciones sociales” (p. 51).

En la deriva, el investigador renuncia durante un tiempo más o menos largo a desplazarse o actuar por los motivos habituales vinculados a los quehaceres diarios o de ocio, con el objetivo de dejarse llevar por las sollicitaciones de los espacios y los encuentros que a ellos corresponden (Debord, 1958). De alguna manera, el investigador busca alienarse para poder observar con una mirada crítica. Mediante esta técnica se pretende captar la información que el espacio desprende, información que en una observación más focalizada podría pasar inadvertida.

Lo fundamental es, como proponía Debord (1958), que mediante la deriva puedan observarse las situaciones urbanas de una forma nueva, radical, realizándose una lectura de la ciudad acorde con esa observación. La deriva, según Vivas, Pellicer y López (2008, pp. 132–133), “como técnica y en lo que implica a nivel epistemológico, [supone] la renuncia a una mirada totalizadora y genérica sobre el espacio urbano, para detenerse en la importancia que las prácticas sociales efímeras, invisibles e insignificantes puedan tener para la comprensión [de este espacio]”.

Esta técnica ha sido tildada como una práctica lúdico-festiva de escaso aporte científico, fruto de que en algunas ocasiones se ha perdido de vista su objetivo: la recolección de datos para leer y acercarse con una mirada interrogadora y de carácter crítico a lo urbano³. Es decir, se ha dejado de lado su carácter consciente, lo que se pretende con ella, que es la recopilación de datos para luego analizarlos y responder a la pregunta o preguntas derivadas del objetivo de la investigación realizada. La técnica de la deriva es sustancialmente distinta a la *flânerie* de Baudelaire, tanto en la forma como en su objetivo y en la actitud y propósito del ‘investigador’, aunque comparte con ella el interés por lo urbano (el enigma que hay que descifrar), la producción de lecturas de la ciudad, y el dejarse abstraer por las sollicitudes del territorio. La deriva va más allá del paseo, del deambular, diferenciándose cualitativamente de ellos porque apunta al reconocimiento de ciertos efectos del contexto urbano (Perinola, 1972).

En resumen, con el uso de la observación participante se trata de ir buscando el movimiento y la transformación social. La técnica de la deriva nos propone ir encontrando el movimiento y la transformación social, fruto de observar con una mirada interrogadora, crítica y atenta a los detalles, lo que ocurre en dichos pro-

3 El recurso a la deriva, cuando se la realiza con rigor y sistematización, no implica, en ningún caso, que esta observación de lo urbano deba quedar en una mera descripción o deleite estético. Según Perinola (1972), “no se parece al deambular de los surrealistas, una experiencia meramente urbana” (p. 25). A partir de ella se obtiene información valiosa del espacio, siendo una técnica de estudio que no altera el espacio ni los flujos que en él se dan, ya que el investigador que la usa los sigue, se involucra y forma parte de ellos.

cesos. En definitiva, se propone, con ambas técnicas, mirar de nuevo, o mirar de manera diferente, la ciudad y los espacios urbanos: transitarlos y reinterpretarlos, cuestionando los discursos que de ella y ellos afloran. Ambas técnicas generan datos descriptivos, y pueden resultar complementarias para el estudio de lo urbano. Con la deriva se capta lo que ocurre en los espacios urbanos por los que se deambula, capturando el movimiento estando en movimiento; y con la observación participante se busca la comprensión de los significados y de las prácticas. Por lo que cada una aporta, es útil que, para el estudio de los espacios urbanos contemporáneos, se utilicen ambas técnicas de manera complementaria.

CUADRO 2 Aspectos claves de la observación participante y de la deriva

OBSERVACIÓN PARTICIPANTE	DERIVA
Elegir el “campo urbano” por observar.	Elegir el punto de inicio.
Fijar días y horarios de la estancia en el campo.	Fijar el tiempo de “perdida” por la ciudad.
Participar e interactuar con la situación y los protagonistas.	Disfrazarse de <i>flâneur</i> y dejarse llevar por las oscilaciones de la ciudad.
Usar herramientas de recogida de datos que permitan una observación eficaz (notas de campo, grabadora, cámara digital, etcétera).	Usar herramientas de recogida de datos que provoquen una deriva efectiva (grabadora, cámara de video, etcétera).
Intentar observar con detalle y con mirada interrogadora todo lo que acontece.	Intentar observar en detalle y con mirada interrogadora todo lo que acontece.
Traducir y “pasar a limpio” la información recopilada durante la jornada de observación.	Traducir y “pasar a limpio” la información recopilada durante la deriva.

FUENTE ELABORACIÓN PROPIA.

Aplicando las técnicas móviles a la ciudad actual

La urbe y, por ende, la sociedad, sufren una metamorfosis diaria ilimitada. Este aspecto condiciona que, en la actualidad, las instituciones y los conceptos sociales no sean “fijos”. Las estructuras y las concepciones de lo social, y de la ciudad, son móviles, maleables y en proceso de constante transformación. Debido a que las ciudades, y las sociedades, se transforman permanentemente, se impone el uso de una metodología y, por ende, unas técnicas de investigación que nos permitan recoger “datos sociales” que a la vez que se desplazan, se mueven, se deslizan, se están transformando, transmutando, metamorfoseando. Así pues, en este apartado queremos ejemplificar el uso de estas técnicas en una ciudad/sociedad móvil y que se transforma cotidianamente. A lo largo del trabajo se subraya que la observación

participante y la deriva, dos técnicas móviles para el estudio de la ciudad actual, son sumamente aconsejables si se quiere investigar lo urbano, ya que ellas permiten que el investigador estudie los procesos urbanos formando parte del movimiento, dejándose llevar por los flujos que se producen y traspasan la ciudad. En el estudio que aquí se presenta, la puesta en práctica de estas dos técnicas se concretará en una ciudad (Barcelona) y en dos infraestructuras de la misma (el metro y el aeropuerto).

Los criterios de elección de esta urbe y de estas dos infraestructuras están relacionados con su carácter transformador y móvil. Barcelona, a lo largo de las últimas décadas, ha experimentado un proceso urbanístico, social y económico muy importante, que la ha llevado a erigirse como una de las capitales de Europa. Según el informe del consistorio municipal, algunas cifras actuales (2009) ponen de manifiesto este carácter global de la urbe. El área de Barcelona es la sede de 467.000 empresas; la ciudad localiza más de un millón de puestos de trabajo y su área de influencia concentra cerca de 2,5 millones de trabajadores; el área de Barcelona concentra 113 centros tecnológicos y de investigación, 33 infraestructuras para la innovación y 9 instalaciones científicas y técnicas de referencia internacional; la ciudad recibe 6,7 millones de visitantes (2008), distribuidos en partes iguales entre el turismo vacacional y el de negocios; es la primera destinación de cruceros de los puertos del Mediterráneo, con más de dos millones de pasajeros; Barcelona ocupa la tercera posición en la escala mundial de organización de ferias y congresos, con un total de 280.000 metros cuadrados de superficie destinada a exposiciones y cerca de 700.000 asistentes a congresos. Para poder sustentar estas cifras, este flujo de personas, de mercancías y bienes económicos, de ideas sociales, se están ampliando diferentes infraestructuras: aeropuerto, metro, redes de trenes de cercanía y de alta velocidad, puerto, entre otras.

En este contexto, para aplicar ambas técnicas, hemos elegido:

- a) El aeropuerto de Barcelona, por la ampliación de sus instalaciones cuando entró en funcionamiento la nueva terminal, en junio de 2009; y porque es una infraestructura que, durante ese mismo año, registró un tráfico de 27.421.682 pasajeros, 278.981 operaciones y 89.815 toneladas de carga.
- b) La red del metro de Barcelona, por la constante ampliación de su red. Por ejemplo, durante 2009 entraron en funcionamiento las líneas 9 y 10 —que estarán entre las mayores de Europa— y en 2010 se finalizó la ampliación de dos líneas (L2 y L5). También se la eligió porque registró un total de 361,65 millones de viajeros en 2009, y representa un emplazamiento vital que sostiene el entramado urbano y social del área metropolitana.

Las cifras señaladas muestran cómo el aeropuerto y el metro se han convertido en dos de las principales infraestructuras estratégicas que soportan una parte muy importante de Barcelona como ciudad global. Por tanto, ambas son espacios icónicos en el sentido apuntado por Gottdiener (2001), Adey y Bevan (2006) y Sheller y Urry (2006).

En el caso del aeropuerto de Barcelona, se decidió que la técnica más adecuada

para observarla, con las terminales elegidas (T1 y T2), era la observación participante. Los criterios de selección de esta técnica estaban relacionados con el objetivo de observar las prácticas y uso del espacio por parte de los usuarios de dicha infraestructura. Lo que la observación participante permite, en este caso, es el acceso y acercamiento a los significados que los actores construyen y asignan a su mundo, permitiendo al investigador formar parte de lo que en el aeropuerto sucede y estar en contacto con ello.

Para analizar la red del metro de Barcelona (L1, L2, L3, L4, L5) se consideró que la técnica apropiada era la deriva. Los motivos de selección de esta técnica estaban relacionados con la voluntad de analizar qué ocurre y cómo se construye este emplazamiento urbano vital en la articulación de la red urbana y social actual, es decir, de este espacio de tránsito (Pellicer, Rojas y Vivas, 2010). La deriva permitió recopilar discursos y prácticas que tenían lugar en él.

Observando la nueva terminal 1 y la antigua terminal 2 del aeropuerto de Barcelona

La construcción de la nueva terminal del aeropuerto (T1), y su reciente entrada en funcionamiento, significaron una excelente oportunidad para iniciar una observación participante de un nuevo espacio urbano, y ello por diferentes motivos. En primer lugar, porque permitiría analizar el tipo de prácticas y movilidades que se llevan a término en un espacio que se acaba de inaugurar. Es decir, cómo se usa y se practica un espacio de nueva construcción con unas determinadas características arquitectónicas y unas específicas intenciones económicas y sociales; por ejemplo, convertirse en un *hub* europeo de referencia. Una segunda razón que llevó a elegirlo fue la posibilidad de estudiar cómo la tecnología está integrada en el edificio y cómo potencia y participa en la gestión de las prácticas y las movilidades sociales. En esa misma línea, se quería indagar de qué forma los usuarios que están en tránsito, y los que no, usan las tecnologías en sus trayectos o en sus momentos de espera. Por otro lado, la antigua terminal (T2) del aeropuerto posibilitó observar otras realidades que quedaron al descubierto, tales como las personas “sin techo” que viven en el aeropuerto, poniendo de manifiesto las carencias del sistema poscapitalista.

El trabajo de observación se inició en diciembre de 2009 en la T1 y en marzo de 2010 en la T2. El uso de una técnica como la observación participante implicó que los investigadores, cuando se encontraban en el “campo aeroportuario”, fueran, a la vez, usuarios de las terminales. Ello significó también que se aprovechó cualquier viaje para profundizar todavía más en alguno de los objetos de estudio. Se amplió la información recopilada conversando con cinco informadores.

Derivando por las líneas de la red del metro de Barcelona

El metro de Barcelona, como el de muchas otras ciudades —es decir, sus trenes, estaciones, intercambiadores, andenes y vestíbulos—, conforma una realidad urbana y social repleta de personas que provocan una multiplicidad e infinidad de

trayectos, viajes, transbordos, etcétera. Además, es un eje de movilidad ciudadana que está en permanente transformación y adecuación a las necesidades y los avances tecnológicos. Este hecho nos permitió observar la evolución y las nuevas maneras de pensar y vivir estos espacios.

Al igual que en el caso del aeropuerto, se pretendía indagar sobre el tipo de prácticas y de movilidades que se llevan a término en la infraestructura del metro, y cómo la tecnología integrada en la estructura de las estaciones, trenes, intercambiadores y otros de sus componentes, potencia y participa en la gestión de prácticas y movilidades. Se quería observar cómo los usuarios que están en tránsito en el metro, y los que no, usan las tecnologías en sus trayectos o en sus momentos de espera.

El periodo de derivar por el metro de Barcelona se inició el año 2006 y se alarga hasta hoy. Cada vez que se realiza una deriva, se programa el lugar de inicio de la misma. Con ello aseguramos la variabilidad de líneas, de estaciones, de intercambiadores por los cuales pasear y obtener una mayor versatilidad de prácticas y de flujos de usuarios.

Prefacio de Barcelona mediante sus desplazamientos

La amalgama de fragmentos e informaciones sobre el aeropuerto y el metro reflejan una realidad híbrida y compleja, teñida de un conjunto de prácticas sociales y urbanas que están relacionadas con el movimiento, con el flujo de usuarios y con las nuevas tecnologías. Lo tecnológico se desdibuja y se imbrica en estos espacios y con sus usuarios. A continuación, se detallan brevemente algunos aspectos de una realidad urbana como la de Barcelona, que se encuentra en cualquier parte del mundo.

La movilidad colectiva debe ser segura y, en todo momento, las prácticas y las trayectorias sociales están sujetas a la vigilancia. La disposición de elementos de control (cámaras de vídeo, policía, empresas de seguridad, personal del aeropuerto, etcétera) provoca una serie de efectos concretos. El primero, asegurar que en el interior de estos espacios sólo se lleven a cabo las prácticas sociales que están permitidas en ellos. El segundo, que los usuarios tengamos la sensación de estar seguros cuando usamos estos espacios, cuando estamos viajando (aunque no sepamos, de forma cierta, si los dispositivos funcionan o están atentos). El tercero, que aunque tenemos la sensación de estar en un espacio privado (o semiprivado), nuestras trayectorias y nuestras prácticas son, al estar vigiladas y controladas en todo momento, cada vez más públicas y visibles. Con relación a este último efecto, se destaca que los espacios del aeropuerto y del metro entran en continuidad con el espacio público de la ciudad, no solamente por la vigilancia y el control, sino también por el tipo de prácticas (de consumo, de ocio, de relación, etcétera) que realizamos en tales estructuras de movilidad.

En estos espacios existe una normativa específica sobre el comportamiento colectivo esperado. Se regulan todos los aspectos relacionados con lo que se puede y no se puede hacer durante el tiempo de uso de la instalación, y durante el tiempo de trayecto. Así, la normativa cívica que regula el uso del espacio público de la ciu-

dad se conecta directamente con las diferentes normativas que regulan el uso del espacio del aeropuerto y del metro. Con ello se asegura que las prácticas y movi- lidades estén normativizadas desde el momento preciso en que cruzamos el umbral de nuestras casas.

Así pues, como seres sociales “interiorizamos” aquellas prácticas que podemos llevar a cabo en estos espacios de movilidad, y aquellas que no están permitidas. Se entra y se usa estos espacios realizando los rituales de paso esperados, sin que importe (aparentemente) que, por ejemplo, una persona de seguridad nos registre, una cámara de videovigilancia controle cuando se usa el wc, una máquina detecte ele- mentos metálicos y sustancias prohibidas en el arco de control, y así por delante.

Se hace evidente que las personas desean perder el menor tiempo posible cuan- do se mueven, anhelan aprovechar el tiempo de viaje. Esa búsqueda por ganar tiempo al tiempo empieza, por ejemplo, con la evolución del procedimiento de las compañías aéreas para la emisión del billete de avión. Tecnológicamente se está in- novando constantemente a fin de realizar los trayectos con mayor rapidez no sola- mente en el inicio de trayecto, sino también durante el tiempo del mismo (emisión del pase de abordar, lector del código de barras en el primer control, mensaje *sms* con código QR, etcétera). Asimismo, la arquitectura de los edificios y de las infraes- tructuras incorpora elementos para procurar ganar tiempo a los periodos de viaje (cintas transportadoras, escaleras mecánicas, entre otros implementos).

Otro aspecto destacable durante el tiempo del trayecto remite al uso de dispositi- vos móviles por parte de los usuarios de los medios de transporte, ya sea para inte- ractuar con otras personas (amistades, negocios, otros) o para buscar información durante el tiempo de viaje.

El *transumerismo* (Muñoz, 2010) se hace visible en estos espacios. Los actos de consumo mediante el viaje que lo constituyen se practican durante el tiempo del trayecto, debido a que se pone al alcance del viajero una multitud de posibilidades para llevarlos a cabo. Tanto en las instalaciones de los aeropuertos como en las es- taciones del metro se han incrementado las posibilidades de consumo. Los espacios interiores de estas infraestructuras se han convertido en calles, plazas o centros co- merciales en los cuales se pueden realizar actividades de ocio, de consumo o cultu- rales. La presencia de franquicias comerciales hace que el paisaje comercial se mul- tiplique en ellos. La ubicación de restaurantes, bares o máquinas dispensadoras de bebidas y alimentos proporciona una variabilidad de posibilidades gastronómicas. La presencia estratégica de exposiciones o la realización de actividades culturales en ambos espacios de tránsito, amplía la oferta cultural de la ciudad. Se busca, de este modo, el máximo rendimiento económico del tiempo de viaje, y también de estas infraestructuras en las que transcurre una gran parte de nuestro tiempo.

Teniendo en cuenta estos aspectos generales, que resaltan la ubicuidad social, se puede considerar que la ciudad global, como en el caso de la ciudad barcelonesa —y esto también se puede extrapolar a otras ciudades del mundo—, está habitada por una colectividad *transumer*, radicante, viajera... que multiplica e incrementa sus trayectorias y desplazamientos diariamente y que aprovecha el tiempo de trayecto

para usar los dispositivos móviles (u otras tecnologías) para leer, escuchar música, comunicarse, informarse, todo bajo la “atenta mirada” de los dispositivos de control y de seguridad. A la vez que se produce el desplazamiento, se consume, dada la variabilidad de posibilidades que ofrecen las estructuras de movilidad de la ciudad.

Reflexiones finales

Por medio de este artículo manifestamos que lo urbano no se encuentra fijo ni estático; es decir, este trabajo habla de las ciudades que se transforman mediante su permanente movilidad: la que experimenta la propia ciudad y la que se visualiza en las prácticas sociales de las personas que la habitan y la transitan.

En este sentido, asumimos que las prácticas que se producen en la ciudad construyen colectivamente el espacio urbano, el cual es caracterizado por el flujo constante de movimientos, desplazamientos, comunicaciones, etcétera. Hay en la ciudad movimiento de vehículos, de gente, de mercancías, de información, de imágenes, de sonido y de conocimiento. Tal movilidad es orquestada, directa o indirectamente, por los propios usuarios de la ciudad, sus habitantes, quienes compran, se desplazan, aprenden, se comunican, negocian e incluso llegan a amarse. De esta manera, la movilidad que genera la ciudad, y que a su vez la genera, da lugar a que las prácticas sociales de las personas se encuentren caracterizadas por el perpetuo movimiento y el constante recorrido.

¿Cómo analizamos lo que se mueve o lo que se desplaza en las ciudades? A tenor de esto, la metodología que puede sincronizarse con el movimiento es la metodología móvil. De la mano de dos técnicas, la observación participante y la deriva, que sirven para ejemplificar dicha metodología, se recoge información sobre algunas de las prácticas sociales y urbanas observadas y llevadas a cabo por los usuarios en dos casos típicamente urbanos y completamente caracterizados por el movimiento: el metro y el aeropuerto de una gran urbe, en este caso la ciudad de Barcelona.

La metodología móvil es una forma de investigación que capta la transformación de la ciudad en su proceso, que indaga sobre el movimiento cuando la técnica o el investigador están en movimiento. Es por ello que a través de esta metodología se accede a la lógica del contexto actual. Ella posee una mayor capacidad para seguir y reflejar, de forma flexible, trayectorias, procesos y cambios (a nivel temporal y/o espacial). De ella se debe enfatizar su carácter cualitativo intrínseco, ya que en tanto metodología cualitativa, permite estudiar los procesos mientras se producen, al mismo tiempo que presta atención a los fenómenos relevantes o significativos concomitantes.

En este artículo, por tanto, se reivindica el uso de técnicas de investigación móvil, aproximaciones que permiten estudiar los procesos urbanos actuales estando en sintonía con el movimiento. Se considera la observación participante y la deriva adecuadas para el estudio de lo urbano porque permiten acercarse a la ciudad durante su proceso constitutivo y observarla de manera reflexiva, flexible y que da cabida a lo inesperado, a lo sorprendente y a lo efímero, que en cierto modo es

aquello que le da forma y significado. Al mismo tiempo que se usan estas técnicas, el investigador vive un proceso de transformación, no sólo de la ciudad, sino también de su experiencia como investigador.

Las observaciones y registros de la experiencia urbana por medio de las técnicas móviles permiten replantear las transformaciones que ocurren en la interacción social, replanteamientos que constituyen, a su vez, nuevas posibilidades de crear significado en torno a la ciudad y lo social. Del mismo modo, y estrechamente relacionado con la ubicuidad social, la lógica radicante, al favorecer la habitabilidad entre los lugares y las experiencias nuevas, da pie a una fractura en la supuesta estabilidad de lo social. Pero, sobre todo, la observación participante y la deriva han permitido constatar que la movilidad es una característica *sine qua non* de la sociedad, de las ciudades y de sus habitantes.

Las prácticas sociales tienen como eje articulador el hecho de ser ejecutadas por los actores-territoriantes de la ciudad; es decir, se dan en y por el movimiento y el desplazamiento, evocando al personaje con que hemos empezado este artículo, Ryan Bingham. La ciudad y lo urbano son creados mediante las prácticas “en tránsito”, las cuales ilustran la movilidad tanto de la ciudad como de sus habitantes. La consecuencia de dichas prácticas es la potenciación de la ubicuidad social y de la lógica radicante, entendiendo la ubicuidad social como la capacidad de interacción diacrónica. Las nuevas tecnologías han transformado las maneras de interacción y, en parte, han creado nuevas. Muchas de las formas de relación están mediatizadas por las nuevas tecnologías. La lógica radicante facilita comprender la transformación de habitante a territoriante, a *transumer*, adaptándose a las características del radicante, usuario/a de varios lugares a tiempos parciales. En alguna de estas figuras, o en todas a la vez, nos hemos ido transformando, al mismo tiempo que experimentamos la transformación de la propia ciudad.

Por lo que respecta a la lógica radicante, hemos distinguido lo siguiente. Por un lado, la agilización del movimiento, tanto a nivel de la comunicación como del desplazamiento por la superficie. Agilizar el movimiento es algo recurrente por *sms*, *whatsapp*, *gps* y *google maps*, o por medio del billete multiviaje o de la lectura del código de barras en el móvil. La velocidad de los desplazamientos asegura el no arraigo, la permanente movilidad entre los lugares. Suelos móviles, escaleras eléctricas, trenes automáticos, venta automática, e incluso *autochecking* y autoadjudicación de asientos. Por otro lado, está el consumo en la movilidad: el transumerismo. Toda la oferta que se pueda imaginar se encuentra no sólo en los escaparates de la ciudad “en tránsito”, sino también en los dispositivos electrónicos con los que las personas se proveen. La oferta de consumo se multiplica mientras el desplazamiento se lleva a cabo.

De esta manera, el presente trabajo sugiere sustituir la lógica de la estabilidad por la lógica radicante, la que tiene como condición de posibilidad la propia movilidad. Esto explica la necesidad de fomentar el uso de la metodología móvil en el ámbito de las ciencias sociales, ya que —insistimos— es la que mejor se adapta al movimiento perenne de las ciudades contemporáneas y de sus habitantes, al llevarse a cabo dentro del movimiento en tanto tal: investigadores-actores se encuentran, al

mismo tiempo, en las superficies que permiten su desplazamiento (andén, ascensor, escalera eléctrica, *wifi*, etcétera), con lo que el conocimiento socialmente construido es posible gracias al movimiento que lo origina, mediante un mecanismo cimentado en la movilidad. ©EURE

Referencias bibliográficas

- Adey, P. & Bevan, P. (2006). Between the physical and the virtual. En M. Sheller & J. Urry, J. (Eds.), *Mobile Technologies of the City* (pp. 44–60). Londres/Nueva York: Routledge.
- Baudelaire, C. (1994). *El pintor en la vida moderna*. Murcia: Colegio de Aparejadores y Arquitectos Técnicos [V.O.: *Le peintre de la vie moderne*. Paris: Figaro, 1863].
- Bauman, Z. (2006). *Miedo líquido. La sociedad contemporánea y sus temores*. Barcelona: Paidós [V.O.: *Liquid Fear*. Cambridge: Polity Press, 2006].
- Bégout, B. (2008). *Lugar común. El motel americano*. Barcelona: Anagrama [V.O.: *Lieu Commun. Le motel américain*. Paris: Allia, 2003].
- Benjamin, W. (2008). El flâneur. En W. Benjamin, *El libro de los pasajes* (pp. 421–457). Madrid: Akal [V.O.: *Le flâneur*. En W. Benjamin, *Das Passagen-Werk*, edited by Rolf Tiedemann (pp. 317–450). Frankfurt am Main: Suhrkamp Verlag, 1982].
- Bourriaud, N. (2009). *Radicante*. Buenos Aires: Adriana Hidalgo Editora.
- Bruner, E. M. (2005). *Culture on tour: Ethnographies of Travel*. Chicago: University of Chicago Press.
- Büscher, M. & Urry, J. (2009). Mobile methods and the empirical. *European Journal of Social Theory*, 12(1), 99–116.
- Büscher, M., Urry, J. & Witchger, K. (2010). *Mobile Methods*. Londres: Routledge.
- Careri, F. (2002). *Walkscapes. El andar como práctica estética*. Barcelona: Gustavo Gili [V.O.: *Walkscapes. Camminare come pratica estetica*. Torino: Editore Einaudi, 2006].
- Certeau, M de. (1999). *La invención de lo cotidiano. I Artes de hacer*. México: Universidad Iberoamericana [V.O.: *L'invention du quotidien. I Arts de faire*. Paris: Gallimard, 1980].
- Cortázar, J. (1974). Manuscrito hallando en un bolsillo. En J. Cortázar. *Octaedro* (pp. 458–472). Buenos Aires: Editorial Sudamericana.
- Debord, G. (1958). Theory of the dérive. *French Situationist International Journal*, 2. En K. Knabb (Ed.), *Situationist International Anthology* (pp. 317–319). Berkeley, CA: Bureau of Public Secrets.
- Delgado M. & Gutiérrez, J. (1995). *Métodos y técnicas cualitativas de investigación en ciencias sociales*. Madrid: Síntesis Psicológica.
- Delgado, M. (2002). Etnografía del espacio público. Disponible en: [http://www.insumisos.com/lecturasinsumisas/ETNOGRAFIA%20DEL%20ESPACIO%](http://www.insumisos.com/lecturasinsumisas/ETNOGRAFIA%20DEL%20ESPACIO%20)
- Fincham, B., McGuinness, M. & Murray, L. (2010). *Mobile Methodologies*. Basingstoke: Palgrave Macmillan.
- Frisby, D. (2007). *Paisajes urbanos de la modernidad. Exploraciones críticas*. Buenos Aires: Prometeo Libros [V.O.: *Cityscapes of Modernity: Critical explorations*. Oxford: Polity Press, 2001].
- Genet, J. (2010). *Diario de un ladrón*. Madrid: RBA [V.O.: *Journal du voleur*. Paris: Gallimard, 1949].
- Gottdiener, M. (2001). *Life in the Air: Surviving the new culture of air travel*. Nueva York: Rowan and Littlefield.

- Hein, J. R., Evans, J. & Jones, P. (2008). Mobile methodologies: Theory, technology and practice. *Geography Compass*, 2, 1266–1285. doi: 10.1111/j.1749-8198.2008.00139.x
- Hoffman, E. T. A. (2006). *La atalaya del primo*. Oviedo: Krk ediciones [V.O.: *Des Veters Eckfenster*, 1822].
- Morris, M. (1988). At Henry Parkes motel. *Cultural Studies*, 2(1), 1–47.
- Muñoz, F. (2008). *Urbanización: paisajes comunes, lugares globales*. Barcelona: Gustavo Gili.
- Muñoz, F. (2010). *Local, local! La ciutat que ve*. Barcelona: Diputació de Barcelona/Centre de Cultura Contemporània de Barcelona (CCCB).
- Onfray, M. (2007). *Théorie du voyage: poétique de la géographie*. Paris: Galilée.
- Pellicer, I., Rojas, J. & Vivas, P. (2010). Espacios de tránsito: los paisajes del movimiento en el metro de Barcelona. *Psycology*, 1(2), 173–186.
- Perinola, M. (1972). *Los situacionistas*. Madrid: Ediciones Acuarela & A. Machado.
- Platt, J. (1983). The development of the “participant observation” method in sociology: Origin myth and history. *Journal of the History of the Behavioral Sciences*, 19(4), 379–393.
- Poe, E. A. (2010). *Cuentos I*. Madrid: Alianza Editorial [V.O.: *The Man of the Crowd*. Atkinson’s Casket, 1840].
- Saramago, J. (1981). *Viagem a Portugal*. Lisboa: Ed. Círculo de Leitores.
- Searle, J. R. (1980). *Actos de habla*. Madrid: Cátedra.
- Sennett, R. (1999). *La corrosión del carácter*. Barcelona: Editorial Anagrama [V.O.: *The Corrosion of Character: The personal consequences of work in the new capitalism*. London: W. W. Norton, 1998].
- Sheller, M. & Urry, J. (2006). The new mobilities paradigm. *Environment & Planning A*, 38(2), 207–226.
- Urry, J. (2000). *Sociology Beyond Societies*. Londres: Routledge.
- Urry, J. (2007). *Mobilities*. Cambridge: Polity Press.
- Velasco, H. M. & Díaz de Rada, A. (1997). *La lógica de la investigación etnográfica: un modelo de trabajo para etnógrafos de la escuela*. Valladolid: Trotta.
- Vergara, A. (2001). Introducción. El lugar antropológico. En M. A. Aguilar, A. Sevilla & A. Vergara (Coords.), *La ciudad desde sus lugares. Trece ventanas etnográficas para una metrópoli* (pp. 5–33). México: Universidad Autónoma Metropolitana-Conaculta.
- Vivas, P., Pellicer, I. & López, O. (2008). Ciudad, tecnología y movilidad: espacios de sociabilidad transitoria. En B. Fernández & T. Vidal (Eds.), *Psicología de la ciudad. Debate sobre el espacio urbano* (pp. 121–136). Barcelona: Editorial UOC (Universitat Oberta de Catalunya).
- Wallerstein, I. (1996). *Open the Social Sciences. Report of the Gulbenkian Commission on the restructuring of the Social Sciences*. Stanford: Stanford University Press.

La deriva: una técnica de investigación psicosocial acorde con la ciudad contemporánea

Isabel Pellicer Cardona

Máster en investigación en psicología social y doctoranda de la Universidad Autónoma de Barcelona —UAB—

Correo electrónico: pellicer.isabel@gmail.com

Jesús Rojas Arredondo

Doctor en psicología social y docente de la Universidad Autónoma de Barcelona —UAB—

Correo electrónico: jesus.rojas.arredondo@uab.cat

Pep Vivas i Elias

Doctor en psicología social y docente de la Universitat Oberta de Catalunya —UOC—

Correo electrónico: pvivasi@uoc.edu

Pellicer Cardona, Isabel; Rojas Arredondo, Jesús y Vivas i Elias, Pep (2012). "La deriva: una técnica de investigación psicosocial acorde con la ciudad contemporánea". En *Boletín de Antropología*. Universidad de Antioquia, Medellín, Vol. 27, N.º 44, pp. 144-163.
Texto recibido: 26/07/2012; aprobación final: 10/10/2012.

Resumen. La técnica de la deriva ha sido y es utilizada en investigaciones de distintas disciplinas, que comparten el interés por lo urbano. Pero aún así, como técnica de investigación psicosocial es poco usada. Una de sus principales características —potenciar que el investigador forme parte del movimiento y del ritmo de la ciudad, junto con la flexibilidad que ofrece, de incorporar lo que acontece de manera inesperada en el espacio urbano— hace que resulte ser una técnica especialmente adecuada en el contexto actual de la sociedad y sus ciudades, que están permanentemente en tránsito, atravesada por flujos y en constante transformación.

Palabras clave: deriva, investigación psicosocial, etnografía urbana, movimiento, ciudades contemporáneas.

The Drift: Psychosocial research technique according to the contemporary city

Abstract. The drift technique has been and is used in research from different disciplines that share an interest in urban matter. Despite, it is still unknown as a psychosocial research technique. Enhancing the researcher to become a part of the movement and the rhythm of the city is one of its main features. And together with its flexibility to incorporate what unexpectedly happens in urban space, this technique is particularly appropriate in the current context: society and its cities that are constantly in transit, surrounded by streams and in constant transformation.

Keywords: drift, psychosocial research, urban ethnography, movement, contemporary cities.

Introducción

Como investigadores sociales sabemos la importancia de conocer y saber manejar métodos y técnicas de investigación que permitan la comprensión de los procesos sociales. Cuando hay que tomar una decisión acerca de qué metodología es la más útil, y escoger un método de investigación acorde con ella, no solo hay que tener presente la pregunta de investigación o el cuestionamiento inicial, sino también las características y determinaciones del campo de estudio en la que esta se enmarca.

El contexto urbano es el que nos resulta más familiar dado que en él es donde hemos desarrollado buena parte de nuestras investigaciones. A nuestro modo de ver, la investigación cualitativa permite una forma muy apropiada para aproximarse a dicho contexto, dado que facilita conocer, desde su interior y con una mirada abierta, lo inesperado, lo insólito, lo fugaz, etc., características inherentes a la cotidianidad actual. El investigador participa de esta manera de la vida de las ciudades: las conoce, las callejea; tiene un conocimiento amplio de la extensión urbana, de los lugares que son significativos para la colectividad, de los espacios que son más usados por la ciudadanía. En este sentido, de los diferentes métodos cualitativos queremos destacar la etnografía urbana¹ (Delgado, 2002) que permite observar cómo los actores sociales construyen, mediante sus prácticas, sus espacios y temporalidades, y cómo a partir del uso y la apropiación de los lugares van emergiendo ciertos significados urbanos que contribuyen a construir el mundo ciudadano que nos rodea. Como seres sociales, con dichos significados urbanos establecemos una especial relación, dado que caracterizan e instituyen ciertos lugares de nuestras ciudades (Vergara, 2001).

La etnografía [urbana] tiene un carácter multitécnico “en ella están implicados procedimientos que van más allá de la observación participante” (Mora, 2010: 2) como, por ejemplo, las entrevistas semiestructuradas, el análisis documental, las historias de vida, etc., y para aquello que pretendemos desarrollar en este artículo,

1 La etnografía urbana es un tipo específico de etnografía que fija su interés en el estudio del contexto urbano.

la deriva. Con este trabajo pretendemos ofrecer algunas claves y consignas para que quien opte por el uso de esta técnica la pueda ejecutar.

Así pues, en este artículo recuperamos la deriva, que realizaba el movimiento situacionista, adaptándola al contexto actual y con algunas modificaciones en relación con sus características y su ejecución, para proponerla como una técnica más de investigación psicosocial. La deriva, realizada de forma rigurosa y sistematizada, puede llegar a ser muy útil para captar lo que sucede cotidianamente en las ciudades actuales, caracterizadas, como ya hemos mencionado, por su naturaleza inestable y su reconstrucción permanente, no solamente de las personas, actividades y situaciones sociales que se dan en cada instante sino también por las constantes transformaciones que se dan a nivel urbanístico y arquitectónico (Lynch, 1998; Román, 2005).

El ejercicio de dejarse llevar por la ciudad no es fácil de realizar por diferentes motivos. El primero, es que debemos transformar nuestras formas de caminar por la ciudad: se trata de recorrer y perderse por las calles, plazas, avenidas, etc., y en nuestro caso, por el metro de las urbes, observando aquellas situaciones sociales que aparecen en el recorrido y que nos interpelan. Cuando estamos usando esta técnica asumimos el papel de investigadores de la ciudad y no el rol de ciudadanos que caminan por ella. El segundo, porque al realizar dicho ejercicio, y al estar en movimiento, debemos captar qué es aquello que la urbe va construyendo, y nos narra, en el instante mismo que acontece. El caminar observando o el observar caminando se convierte en la ejecución de la tarea de investigar y compone, mediante dicha ejecución, un producto etnográfico capaz de no dejarse guiar por las ideas preconcebidas ni por conjeturas previas. El investigador, al iniciar la deriva, solo tiene claro su objetivo de investigación, pero azarosamente se deja llevar por el espacio urbano para recopilar la información que cree necesaria para su objeto de estudio.

Así pues, el objetivo de este artículo es reflexionar sobre la deriva como técnica de investigación social y, a su vez, mostrar su pertinencia en el contexto del estudio de las ciudades contemporáneas: repletas de experiencias móviles, itinerantes, transitorias y efímeras. En un primer apartado, a través del acto de caminar y la mirada que propone la figura del *flâneur*, mostramos los antecedentes y las posibilidades de la deriva como herramienta de recogida de datos. En un segundo apartado se repasa el contexto histórico donde surge la deriva y se expone como técnica. Seguidamente, se evidencian puntos de conexión y diferencias entre la deriva y la *flânerie*. Luego enfatizaremos las características de la técnica de la deriva y, finalmente, mostraremos algún ejemplo práctico de cómo hemos ejecutado la deriva y algunas formas posibles de analizarlas.

El acto de caminar y la mirada del *flâneur*

La deriva, como herramienta de recogida de datos, debe su condición de posibilidad al acto de caminar y a la forma de mirar, mediante la interrogación y la problema-

tización, de las ciudades. Así pues, la deriva es posible porque caminamos, porque nos ponemos en movimiento, pero también, porque el investigador, cuando realiza una deriva, se transforma en un *flâneur*: en un personaje que, a través de sus pasos, se deja llevar por la narración urbana. Como apunta Román “cualquier ciudad es un libro abierto, un laberinto dispuesto y destinado a ser descifrado” (Román, 2005: 7). El *flâneur* tiene la capacidad de extrañarse de lo urbano y de interpretar, de forma crítica y detallada, lo cotidiano.

De entrada, es obvio que todos caminamos por las ciudades, aunque los vehículos, el mobiliario urbano, las formas arquitectónicas, las trayectorias de los demás, etc. pueden, en mayor o menor medida, entorpecer o guiar nuestros itinerarios. Es uno de los pocos actos urbanos que podemos realizar de manera autónoma e individual. Así pues, andar se convierte en un automatismo más de nuestra corporalidad, con la única diferencia de que cada uno de nosotros lo hace de maneras diferentes.

Poder caminar por la ciudad es el primer paso que nos introduce en las sensaciones que esta nos ofrece. Transitar por ella posibilita nuestra experiencia como seres sociales, como personas capacitadas para movernos por nuestros espacios más cotidianos. Paseamos porque nos apetece, por el placer de “degustar el tiempo, de dar un rodeo existencial para encontrarse mejor al final del camino” (Le Breton, 2011: 22). Caminamos con la posibilidad de descubrir lugares y personas no conocidas “de extender, corporalmente el conocimiento de un mundo inagotable de sentidos y sensorialidades, o simplemente porque el camino está allí” (Le Breton, 2011: 23).

Caminar se entiende como una forma de lectura y escritura simultánea de los espacios por los cuales transitamos. En otras palabras, y citando a De Certeau, “el acto de caminar es al sistema urbano lo que la enunciación es a la lengua” (De Certeau, 1980: 109-110). Es decir, cuando transitamos por las ciudades realizamos interpretaciones de ellas pero, a su vez, a través de la infinidad de trayectorias que realizamos como seres urbanos, las reescribimos constantemente. Pasear también lo entendemos como un proceso de apropiación del espacio, como una forma como los peatones se adueñan de la ciudad (Careri, 2002), ya que transitar implica la forma más íntima de relacionarse con lo urbano. Según Nicholson, esta afirmación es una forma elegante de decir que el acto de caminar es una manera de hacer nuestro el mundo y nuestra cotidianidad (Nicholson, 2010).

El *flâneur* es una figura (literaria y no literaria, si asumimos dicho rol para investigar la ciudad) que, tal y como lo han descrito algunos autores, practica el acto de caminar por la ciudad. Poe (2010), Baudelaire (2008) o Benjamin (2008), describen al *flâneur* como un paseante que, con mirada interrogadora y curiosa, deambula por la ciudad intentando descifrar los entresijos de la modernidad. Bohemio y vagabundo, el *flâneur* se dedica a recorrer las calles de la ciudad deteniéndose, de vez en cuando, para observar lo que llama su atención.

El *flâneur* es aquel personaje que se aferra al placer que le proporciona el dejarse llevar por los estímulos urbanos, moviéndose a través del erotismo y la fascinación de la urbe, de sus calles y de sus pasajes (Garrido, 2007). Este personaje, en su inicio, derivaba por bulevares y galerías sin otro rumbo que su afán voyerista, encontrando regocijo y placer en el simple hecho de deambular por deambular. Ciudadano, espectador y lector al mismo tiempo del ambiente urbano, el *flâneur* encarnaba nuevos modos de percibir, imaginar y practicar el ambiente urbano de la época. Para Benjamin (Benjamin, 2008), el rasgo distintivo del *flâneur* residía precisamente en su negativa de hacerse parte de la multitud. No era un mero peatón sino un peatón heroico, que se resistía valientemente a la alineación de la masa ciudadana que le rodeaba. Para él, la urbe no era un hogar sino una vitrina con continuos y cambiantes puntos de fuga. Esa calidad del *flâneur*; según Coverley, es el verdadero legado a la psicogeografía y su aporte a la técnica de la deriva (Coverley, 2010).

El *flâneur* —y Benjamin era su máximo exponente— es por tanto también una persona que tiene un andar coleccionista, su velocidad está condicionada por la observación dilatada e inquisidora del detalle. Un coleccionista que desea todo aquello que aún no conoce de la ciudad, y que se conmueve y se mueve por la posibilidad de obtener aquellos trozos de la urbe que aún no forman parte de su experiencia vital. Como apunta Frisby, “los secretos [urbanos] no se revelan en las calles vacías de la metrópoli, sino en el laberinto de la masa y en su interacción con el laberinto construido de la ciudad” (Frisby, 2007: 114). Aquí es donde el *flâneur*; como ser urbano paciente en constante movimiento, busca e indaga. Cuando camina y descubre objetos urbanos para ampliar su colección, siente que avanza. Como observador de la ciudad, “el *flâneur* «va a hacer botánica al asfalto», a recoger y registrar imágenes urbanas, interacciones y tipificaciones sociales; es alguien que se encuentra claramente a gusto en la metrópoli y puede combinar la observación, la vigilancia y la preservación de su incógnito” (Frisby, 2007: 51).

Postulamos, por lo tanto, que la figura del *flâneur* es propicia para la exploración urbana del presente, para el estudio de los espacios públicos contemporáneos, donde la circulación y la fluctuación son una constante. Desde este movimiento permanente, ese ir y venir, es posible comenzar a reconocer cuales son aquellos silencios o secretos urbanos actuales, y la forma de los recorridos de las personas y grupos que transitan por los espacios, los lugares, los sitios, etc. En palabras de López, “el *flâneur* postmoderno encarna el deseo de libertad de las ataduras territoriales y una rebeldía contra las prácticas consumistas de masas. Y también, la recuperación de la sensibilidad como forma de conocimiento y vuelve a proponerse como factor de indagación del nuevo espacio urbano postmoderno” (López, 2011: 41). En definitiva, el investigador que en la actualidad desee convertirse en *flâneur*; deberá proponer una mirada crítica a la vida y estética urbana del poscapitalismo contemporáneo y poner en cuestión los modelos y políticas urbanas.

Origen y definición de la deriva

El origen de la técnica de la deriva puede relacionarse directamente con la Internacional Situacionista, movimiento que, a mediados del siglo xx, produjo un gran debate artístico, cultural y político. La cabeza visible de dicho colectivo fue Guy Debord, aunque también aglutinaba a otros intelectuales y artistas de la época. Las bases artísticas e ideológicas de los situacionistas fueron el surrealismo y el marxismo, pero con un marcado espíritu actualizador y crítico. Por un lado, quisieron renovar las prácticas estéticas surrealistas con aportaciones como la propia deriva y el *détournement*; y, por otro, quisieron repensar el marxismo teniendo como referencia las ideas de Henri Lefebvre (1969, 1976), su crítica a la vida cotidiana y los postulados de Jean Paul Sartre sobre la construcción de situaciones subversivas.

Se trataba de practicar la lucha de clases plantando batalla al tiempo libre. Según los situacionistas, la sociedad del momento estaba caracterizada por dos caras de una misma moneda: el trabajo y el tiempo libre. Con el objetivo de criticar dicha sociedad, y de realizar prácticas alternativas, los situacionistas se iban varios días a la deriva por París, comiendo, merodeando y pernoctando en los lugares más inesperados de la ciudad. Es el mismo Debord, quien, en el número 2 de *Internationale Situationniste*, se refiere a la deriva como el ejercicio en el que varias personas renuncian a desplazarse o a actuar por motivos habituales vinculados a los quehaceres diarios o de ocio, para dejarse llevar por las oscilaciones del terreno y los encuentros que se ponen de manifiesto en las trayectorias. Según este movimiento, y conforme la publicación mencionada, una deriva se define como un “modo de comportamiento experimental ligado a las condiciones de la sociedad urbana; técnica de paso ininterrumpido a través de ambientes diversos. Se usa [...] para designar la duración de un ejercicio continuo de esta experiencia” (Debord, 1958: 15) urbana.

La deriva está estrechamente vinculada con la psicogeografía. Los situacionistas postulaban que los trayectos realizados a través de las derivas, es decir, el medio geográfico por el cual transitaban, afectaban al comportamiento afectivo de las personas. Los productos resultantes de las derivas y de la psicogeografía, en forma de esbozos, de dibujos, de maquetas, etc., eran la base de lo que ellos denominaron urbanismo unitario, entendido como “el empleo conjunto de las artes y las técnicas que concurren en la construcción integral de un medio en combinación dinámica con las experiencias de comportamiento” (Debord, 1958: 34). Así pues, los situacionistas, al practicar la deriva, como ejercicio urbano y performativo, perseguían un triple objetivo: primero, plantear una mirada crítica sobre al sistema social de clases del momento, poniendo en evidencia los juegos de poder que configuraban dicha sociedad (Pinder, 2005, citado por Montenegro y Pujol, 2008); segundo, observar hasta qué punto los trayectos y el territorio formaban parte de la vida afectiva de las personas, y tercero, plantear un alternativa al urbanismo racionalista y totalitario de mediados del siglo xx.

Por tanto, a pesar de que los situacionistas planteaban la deriva como un ejercicio lúdico-urbano, en el trasfondo de la misma, se podía vislumbrar un cierto espíritu de investigar lo que acontecía en la ciudad del momento. Este, es, a nuestro modo de ver, un primer argumento para justificar que el uso de la deriva se recupere en las investigaciones urbanas en la actualidad. Otro argumento, y dado que los situacionistas criticaban la sociedad de la época, es usar la deriva como forma de investigación crítica de la sociedad actual: una realidad en la cual se difumina la frontera entre el trabajo y el ocio y las nuevas tecnologías potencian que todo ello quede incorporado en la vida de los ciudadanos.

Finalmente, los modelos urbanos y políticos de las ciudades actuales regulan, a partir de ciertas estructuras físicas urbanísticas y, sobre todo, mediante normativas urbanas y ciudadanas, aquellos usos y comportamientos esperados o cívicos. De alguna manera se trata de no alterar, con actuaciones desviadas, el ritmo cotidiano de las urbes. Si usamos la deriva como investigadores sociales es, en cierta medida, para poner de manifiesto cuáles son aquellos aspectos y problemáticas que los políticos y sectores de poder intentan silenciar.

La deriva como técnica de investigación social

La deriva según Vivas, Pellicer y López “como técnica, y en lo que implica a nivel epistemológico, [supone] la renuncia a una mirada totalizadora y genérica sobre el espacio urbano, para detenerse en la importancia que las prácticas sociales efímeras, invisibles e insignificantes puedan tener para la comprensión [de este espacio]” (Vivas, Pellicer y López, 2008: 132).

Usar la deriva cuando se investiga no es una tarea fácil. Como cualquier técnica requiere una preparación específica. Se puede tomar la opción de hacerla solos o en grupo. Si se opta por ella, hay dos aspectos importantes para tener en cuenta: el primero, es que el investigador debe extrañarse de su ciudad, de su territorio más familiar. Es importante que se atreva a pasar por espacios desconocidos o inhabitados, de descubrir nuevos rincones de las urbes, etc. El segundo, es la capacidad que tiene que adoptar el investigador para caminar de forma azarosa por las calles, las avenidas, por las plazas, por los puentes, etc., es decir, andar por la ciudad siendo capaz de deshacer o borrar los mapas mentales que usa para ir de un lugar a otro, teniendo la capacidad de tomar cierta distancia con las formas habituales de moverse por la ciudad. En cierta medida, el investigador que use la deriva debe alejarse de su realidad urbana cotidiana, pero quedándose y caminando por ella, tomando datos de la misma. De esta manera, la deriva puede convertirse en la alternativa a las formas habituales de ver la sociedad y, por ende, a problematizarla.

Para realizar una deriva, y sin olvidar estos aspectos comentados, se debe escoger el punto de la ciudad donde se va a empezar el ejercicio. Como ocurre con

cualquier otra técnica de investigación, es muy importante que el investigador o investigadores, antes de iniciar el recorrido, tengan claro el objetivo de la misma, que a su vez irá ligado al cuestionamiento que guía y da sentido a la investigación. De no ser así, la deriva se convertirá en un mero ejercicio de caminar por la ciudad sin ningún tipo de trascendencia.

Desde el punto elegido se empieza a derivar dejando que el supuesto azar de la urbe² guíe el recorrido para realizar. En el deambular, es decir, cuando el investigador o los investigadores se encuentran perdidos, desubicados, abstraídos e inmersos en lo urbano, y sin dejar de estar en movimiento para no alterar los flujos y no convertirse en un obstáculo, es justo cuando hay que prestar la mayor atención al acontecer ciudadano e ir recopilando la información sobre lo urbano; reconociendo e interpretando aquellos aspectos y discursos urbanos y sociales que interpelan al investigador para, con todo ello, construir una narración del trayecto.

Como exponen Montenegro y Pujol, “La investigación mediante las derivas, en lugar de mostrarnos la realidad del mundo, nos permite entrar en un entramado de conexiones y experiencias que transforman nuestra posición de investigación y, en este sentido, producen conocimiento” (Montenegro y Pujol, 2008: 79), ya que al adoptar esta técnica el investigador se convierte en un agente activo en todo el proceso de investigación. Esta posición del investigador, en la línea del conocimiento situado propuesto por Haraway³ (1995), hace que este, junto con el espacio urbano que transita, coproduzca aquellos discursos que recoge, aunque solo capte una parte de lo que acontece a su alrededor, como el fotógrafo que, con su objetivo, selecciona la escena que narra aquello que quiere contar o aquello que le seduce.

En el ejercicio de la deriva se debe proceder como con cualquier otra técnica de investigación, registrando de forma rigurosa la información que se va captando. A pesar de la dificultad que el estar en movimiento pueda generar, en lo referente a los mecanismos de recolección de datos, esta técnica, ofrece gran flexibilidad. Esto implica variedad de formas de registro: visuales, audiovisuales, textuales y multimodales. Por otro lado, las crecientes posibilidades que la tecnología pone a nuestra disposición, da cuenta de que cada vez existen más *softwares* y sistemas de información geográfica cualitativos, aplicables en el ámbito de la sociología y la antropología urbana, que pueden ser usados para facilitar el acceso y la recolección de datos, siendo especialmente útiles en el caso de la técnica que nos ocupa.

2 Contrariamente a lo que por su naturaleza parece, Debord (1958) expone que el azar no es determinante aunque sí un elemento que propicia centros de posibilidad y de significación.

3 Por el que todo conocimiento se produce desde algún lugar, desde unas condiciones específicas, pero así mismo, cada posición de conocimiento, permite ciertas formas de conocer y actuar ayudándonos a acercarnos a los fenómenos que estudiamos.

Tras varias derivas se puede recopilar cuantiosa información sobre aquello que sucede en las ciudades. Se trata, por tanto, de rastrear la metrópolis en diferentes unidades espacio-temporales a la búsqueda de focos de información que se localizan y se describen. El principio de desorientación incita el encuentro de caminos desconocidos, donde el investigador se hallará en permanente extravío, como un extraño redescubriendo y reconociendo su propia ciudad y lo que en ella acontece, dibujando las cartografías de sus recorridos y las de las otras personas que lo acompañan.

La deriva tiene varios puntos de conexión con la observación participante. Ahora bien, hay que aclarar que en la deriva, en cierto sentido, el investigador es el “informante clave” cuando se traslada o pasea por su campo de estudio. Así mismo, en la deriva el campo de estudio no está acotado o perfectamente ubicado, como sí sucede, al menos en algunos casos, cuando usamos la observación participante. Aun sabiendo que queremos captar lo que sucede en el espacio público, de alguna manera es difícil delimitar claramente cuál será el espacio o territorio concreto para observar, dado que con la sensación de pérdida, nos moveremos por la ciudad, y que es lo que se va a encontrar en él. Es decir, no se acota el campo de observación, más allá de establecerlo en el espacio urbano. En la deriva, el investigador debe fomentar la capacidad de ser flexible a todo aquello que acontece en relación con su objeto de estudio y tratar de comprender lo que ocurre mientras está en contacto con el contexto. Quizá en la deriva destaca precisamente la idea de tránsito, en este sentido: se trata de observar el quehacer urbano al mismo tiempo que se transita por él (a modo de detective o de coleccionista). En cambio, en la observación participante, la idea es acercarse al fenómeno estudiado para que el investigador pueda convertirse en un intérprete competente de este (a modo de traductor). Finalmente, a nuestro parecer, la diferencia más notable es el carácter intrínsecamente urbano que tiene la deriva. Esta característica la convierte en la técnica natural para estudiar los fenómenos urbanos y sociales, a diferencia de la observación participante que no tiene a la urbe como su nicho natural, aunque se ha usado en multitud de etnografías urbanas.

Deriva y *flânerie*, un mismo sustrato, unos propósitos distintos

Explicitado el origen de la deriva y su esencia, hay que señalar que frecuentemente se ha confundido con la *flânerie*, y de aquí viene parte de las críticas que esta técnica ha recibido. En consecuencia, es necesario intentar clarificar un poco dicha confusión.

En primer lugar, el concepto de *flânerie* se refiere propiamente a la actividad de vagar por las calles, callejear sin rumbo, sin objetivo, estar dispuesto y abierto a todas las vicisitudes y las impresiones que salen al paso. Por esa razón, este concepto se ha relacionado muchas veces con la ociosidad. En la *flânerie* la persona, caracterizada de *flâneur*, se aferra al placer que le proporciona dejarse llevar por los estímulos urbanos. Según López, la *flânerie* se puede definir como pasear por el mero hecho de ver y disfrutar de la vista urbana (López, 2005).

Aunque la deriva y la *flânerie* comparten un mismo sustrato, basarse en la figura del *flâneur* y su interés por el enigma urbano, divergen en sus propósitos. Mientras que con la *flânerie* se busca el deleite estético, la distracción (que proponían los surrealistas a modo de juego), y a veces la inspiración, con la técnica de la deriva se pretende básicamente recoger información para responder a unos objetivos marcados previamente y asociados a una pregunta de investigación o cuestionamiento inicial que de alguna manera está latente durante todo el ejercicio. Por tanto, he aquí dos distinciones importantes entre *flânerie* y deriva: La primera, es que la *flânerie* carece de un objeto de estudio como tal, porque se plantea como un ejercicio estético y de percepción de la ciudad con fines lúdicos, mientras que la deriva propone la interrogación y percepción de la ciudad guiada por unos intereses determinados. La deriva, además de la lectura urbana que conlleva, es una técnica de recolección de datos, por lo que tiene una función.

En definitiva, la deriva va más allá del simple paseo, del deambular, diferenciándose cualitativamente de la *flânerie*, dado que mira y busca el reconocimiento de ciertos efectos del contexto urbano (Perinola, 1972) y, más allá del mero deseo de leer lo urbano, parte de una pregunta de investigación o un cuestionamiento inicial que se quiere resolver a partir de la experiencia urbana que la deriva posibilita. Lo anterior no supone un estadio superior, sino una actividad diferente con intereses distintos.

La transcripción y análisis es otro aspecto en el cual la diferencia entre deriva y la *flânerie* se hacen también evidentes. Respecto a la primera, la deriva, como cualquier técnica implica una rigurosidad y sistematización, tanto en la recolección de datos como en la transcripción. Es precisamente en este punto en el que la riqueza de la técnica de la deriva aparece y toma forma la diversidad y pluralidad de datos que han sido recogidos y que configuran el corpus de la investigación que le da cabida. Del mismo modo que las entrevistas son conversaciones susceptibles de ser registradas, transcritas y analizadas, las derivas también lo deben ser.

Respecto al análisis hay que tener en especial consideración el posicionamiento teórico y epistemológico que guía la investigación, ya que determina el tipo de análisis para realizar. También hay que resaltar la importancia de que el análisis debe ser coherente con el espíritu y la esencia de la deriva. Dicho análisis, como ya hemos mencionado, aparte de dar respuesta a la pregunta y a los objetivos formulados, debe, sobre todo, formularse como una lectura diferente y crítica de lo urbano. Además se trata de un material en el que el papel del investigador en la recolección es especialmente activo, por lo que es imprescindible que se utilice un tipo de análisis reflexivo o que dé cabida a la reflexividad del investigador.

Por otra parte, mediante la técnica de la deriva suele obtenerse un corpus complejo, al comprender distintos tipos de materiales (imágenes, audios, textos distintos y quizá de distintos autores, etc.) por lo que suele tratarse de lo que podría ser definido como un texto multimodal (Kress y Van Leeuwen, 1997) en el que se enlazan distintos materiales (gráficos, textuales, sonoros, etc.).

Un ejemplo práctico de transcripción y análisis

En este apartado proponemos un ejemplo de transcripción y análisis de dos fragmentos de deriva. Estos fragmentos se han extraído de una investigación en la red de metro de Barcelona titulada, provisionalmente, “La sociedad en tránsito: repensando los espacios urbanos a través de las prácticas en el metro de Barcelona”.⁴ El objetivo de la misma es realizar una lectura de la sociedad actual a través de las prácticas y los procesos sociales que se ponen en juego y que observamos en estos espacios de tránsito,⁵ que nos hablan sobre cómo vivimos y construimos la ciudad actual.

Después de realizar varias derivas, al tener un material compuesto por datos de distinta naturaleza, nos encontramos con la necesidad de plantear una forma de transcripción que contemplara la posibilidad de mezclar texto e imagen, obteniendo un corpus multimodal (Kress y Van Leeuwen, 1997). Con el fin de relatar una historia urbana, la historia que en cada deriva se había obtenido, se optó por realizar un símil de hoja de contactos con las notas de campo, comentarios, fotografías y otros elementos gráficos que narraran un relato, nuestro relato, sobre la ciudad. De esta manera, la información resultante de una deriva se convirtió en algo digerible, legible y susceptible de ser analizada, al mismo tiempo que nos permitía ordenarla y, en caso necesario, recuperar rápidamente algunos fragmentos.

He aquí un ejemplo, escogido al azar, de un fragmento de la transcripción (véase figura 1).

El tipo de análisis, por el que nos inclinamos para interpretar lo que el registro de la deriva plasma, es un análisis del discurso. Dentro de las distintas orientaciones que encontramos en el análisis del discurso, se optó por aproximarnos a nuestro material desde una versión de análisis crítico de discurso,⁶ con una clara inspiración foucaultiana. La aportación de Foucault (1984 y 1998) a la psicología discursiva

4 Este artículo es fruto de la reflexión metodológica y epistemológica que ha surgido de la investigación arriba citada. Dicha investigación hizo parte de la formación doctoral de Isabel Pellicer en el Programa de Doctorado de Psicología Social de la Universidad Autónoma de Barcelona (UAB). Sus asesores fueron el Dr. Pep Vivas y el Dr. Jesús Rojas. El objetivo de esta investigación es revisar las técnicas de recogida de información que no perturbasen el movimiento que se da en estos espacios y que, al mismo tiempo, nos permitiesen compartir la lógica de los tránsitos y del movimiento que en ellos se producen.

5 Para Nogue los lugares de tránsito son fundamentales porque actúan a modo de vínculo, punto de contacto entre fenómenos globales y experiencia individual (Nogue, 2008).

6 El análisis crítico del discurso adopta una visión tridimensional de los discursos, entendiéndolos como prácticas textuales, prácticas discursivas y prácticas sociales que no pueden disociarse (Fairclough, 1992; Martín Rojo, 2003). Su objetivo es conocer y mostrar cómo se lleva a cabo la construcción discursiva de los acontecimientos y las relaciones sociales.

es la concepción de que los discursos son sistemas de enunciados o prácticas sociales que mantienen y promueven ciertas relaciones sociales; prácticas que, sistemáticamente, construyen y dan forma a los objetos de los que hablan. Para Foucault (Íñiguez, 2006: 83) “los discursos articulan el conjunto de condiciones que permiten las prácticas: constituyen escenarios que se erigen facilitadores o dificultadores de posibilidades, hacen emerger reglas y sostienen relaciones”.



Figura 1. Fragmento de diario de campo

Fuente: diario de campo de Isabel Pellicer.

Este tipo de análisis reflexivo está en sintonía con nuestra manera de entender lo urbano, ya que sostenemos que es el resultado de una construcción social que emerge mediante las prácticas y discursos sociales que en él se ponen en funcionamiento y de él surgen.

Así pues, después de unas primeras lecturas de las transcripciones de las derivas, con la finalidad de identificar posibles líneas argumentales y discursos —compuestos por las prácticas textuales— que iban emergiendo de nuestro material, se obtuvo una visión o una idea preliminar de aquello que narraba el material obtenido, empezando a vislumbrar las historias urbanas contenidas en nuestro material y que matiz adquirirían nuestras preguntas de investigación. A partir de aquí, se procedió a realizar un análisis pormenorizado y minucioso de aquellos fragmentos seleccionados —prácticas textuales— que concentraban discursos que se consideraban definidores y clarificadores de las estructuras discursivas. Para ello nos realizamos preguntas como: ¿De qué nos hablan estos fragmentos? ¿Qué elementos aparecen? ¿Qué visión de la ciudad contribuyen a fortalecer y por qué? A su vez, nos planteábamos si se podían conectar con algún elemento que justificara o tuviera en cuenta los distintos factores o procesos sociales que íbamos identificando.

Realizada esta tarea, pasamos a contrastar el material y los fragmentos entre sí y con los discursos que iban surgiendo de ellos. Precisamente fue el constante cuestionamiento y reflexión aquello que hizo avanzar el análisis y, al mismo tiempo, iba perfilando un texto coherente y con sentido. Un texto en el que se hilvanaban los distintos discursos que se iban detectando para dar respuesta a la pregunta y a los objetivos de la investigación.

En el caso del extracto escogido, y a modo de breve ilustración, vamos a comentar la narración de dos discursos, presentes en él, que nos hablan sobre el diseño de los espacios de tránsito y sobre la gobernabilidad y el control que se ejerce en ellos.

Como se puede observar en la primera parte del registro, encontramos en las imágenes —prácticas textuales—, reforzadas por el comentario o anotación, que se nos habla de un espacio híbrido que bien podría responder a un aeropuerto o a cualquier nodo de interconexión de cualquier ciudad, a un pasillo que une las distintas salas de un multicine a un vestíbulo principal, etc. Estas imágenes presentan un espacio que resulta amorfo y ambiguo, no resulta extraño a nadie, aunque sea la primera vez que se transite por él, y cuya función es la de transportar y permitir la conexión de una manera organizada.

Si nos fijamos en las primeras fotos (P1050548, P1050549 y P1050550) de la imagen anterior, nos damos cuenta de que el diseño pretende facilitar el flujo de usuarios, evocándonos la imagen del túnel —aunque en versión luminosa— en la que se debe circular sin detenerse, haciéndose evidente la ausencia de espacios para apearse de la cinta transportadora y parar. La posibilidad de cruzarse con alguien e iniciar una conversación queda reducida al simple saludo. Cualquier actividad distinta a transitar por este espacio sin detenerse, es fácilmente identificable, ya que hacer algo distinto al mero recorrido, aparte de difícil, incide en él —obstruyendo su fluir— y

es inmediatamente detectable. Por lo que nos hace cuestionar si el diseño de este espacio es realmente ingenuo y solo está pensado para canalizar y facilitar el tránsito de usuarios, obedeciendo al principio de localización elemental o de la división de zonas expuesto por Foucault (1999) cuando nos habla del arte de las distribuciones.

En este fragmento del registro, también encontramos prácticas textuales que enuncian la presencia de la tecnología. Esta se hace evidente y palpable, y tiene un papel indiscutible e importante, como muestra la imagen P1050556 (véase figura 2).

En la figura 2 aparece un panel en el que se anuncia el funcionamiento anómalo de la circulación en una línea de metro fruto de incidencias técnicas y como resaltan las marcas rojas del registro, en las imágenes P1050551 y sucesivas, las cámaras de vigilancia se convierten en protagonistas (véase figura 3).



Figura 2. Incidencia por causas técnicas

Fuente: diario de campo de Isabel Pellicer.



Figura 3. Múltiples cámaras de videovigilancia dispuestas de manera visible

Fuente: diario de campo de Isabel Pellicer.

El protagonismo de las cámaras de vigilancia nos lleva a otro de los discursos que encontramos, que se yuxtapone con el diseño de los espacios de tránsito y la presencia de la tecnología en ellos: la biopolítica o el control de los cuerpos de los usuarios de estos espacios. Las cámaras se hacen presentes y visibles, ostentosamente presentes, evidenciando que no están colocadas al azar. Esta presencia y su aviso nos evocan el ojo que lo ve todo, recordando el principio rector de la visibilidad (Foucault, 1999). Las cámaras de videovigilancia, su disposición espacial y la advertencia de su presencia nos muestran la forma del panóptico moderno, elemento disuasorio y al que se le supone que ofrece sensación de seguridad. Esta búsqueda de seguridad a través de elementos que se hacen presentes en este lugar se puede relacionar con la idea de miedo líquido (Bauman, 2006).

A continuación se presenta otro fragmento que nos puede servir para observar alguna de las prácticas y discursos que encontramos en el metro de Barcelona a través de la deriva (véase figura 4).

Este fragmento muestra la red de metro como un espacio amigable, un espacio en el que se posibilitan y se producen prácticas como escuchar música en directo (P1010374 y P1010375); comunicarse con personas que no tenemos cerca, a través de minilocutorios (P1010380 y P1010381); comprar y consumir (P1010382 y P1010383) y acercarse a la cultura, ya que como muestra el cartel (P1010384) se estaba preparando una exposición en ese lugar. Todas estas prácticas a priori propias de plazas y calles, de las que nos habla este fragmento de registro de deriva, se producen en estos espacios de tránsito performando la imagen de la red del metro. Los intercambiadores, vestíbulos y estaciones del metro se equiparan a las calles de la ciudad, rompiendo la imagen del subsuelo como simple plataforma de transporte.

Además de lo anterior, la afluencia de personas (P1010378), el colorido (P1010376), la iluminación (P1010375) y la decoración (P1010379) hace evidente que no nos encontramos en un espacio residual de la ciudad, sino más bien en un espacio dinámico y desenfadado. El color rojo enmarcando las señalizaciones y en los carteles corporativos, colores violetas en la decoración del espacio, diseños llamativos para indicar la ubicación de los músicos propuesta desde Transportes de Barcelona —TMB— y para marcar puntos de venta, etc. muestran un discurso de este espacio acorde con la búsqueda de la generación de sensaciones de seguridad, familiaridad y modernidad.

En este fragmento, además, encontramos una secuencia que nos permite volver a destacar la importancia de la movilidad en la ejecución de la deriva. Como hemos planteado en los apartados anteriores, un elemento fundamental de la deriva es la recogida de datos en movilidad, mostrando elementos que de otra manera no aparecerían, ocultando otros o mostrándolos de forma distinta. En definitiva con la deriva se va reproduciendo la experiencia del usuario en tránsito y se forma parte de la lógica del movimiento (véase figura 5).

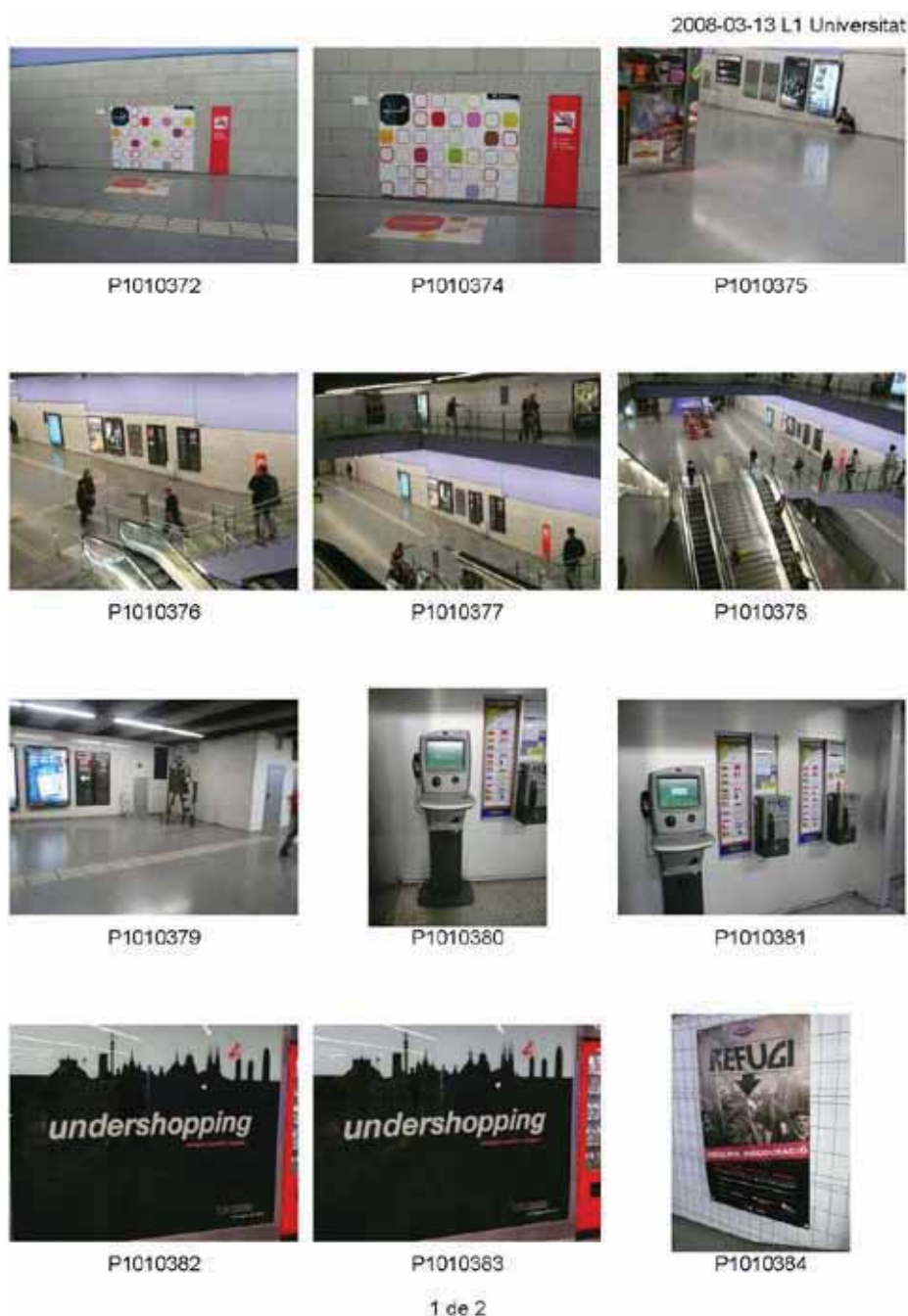


Figura 4. Fragmento de diario de campo

Fuente: diario de campo de Isabel Pellicer.



Figura 5. Detalle fragmento de diario de campo expuesto en imagen 4

Fuente: diario de campo de Isabel Pellicer.

Como muestra la figura 5, transitar e ir subiendo por las escaleras mecánicas, mientras se recoge información, propicia que el investigador obtenga una secuencia concreta y determinada de lo que ocurre. A través del propio movimiento y de lo que se capta, se refleja la naturaleza dinámica de la situación, su fluidez, mostrando distintas perspectivas de la escena mientras esta se produce. De esta forma se va más allá de captar cómo los usuarios bajan las escaleras y se acercan o se alejan del investigador, para mostrar el espacio como un escenario con un carácter holístico que el que ofrecería una imagen tomada siempre desde el mismo lugar. Así, en este fragmento, se observa cómo las personas, de una manera ordenada y respetando los itinerarios previstos, se desplazan por el intercambiador según el ritmo que marca la llegada de los vehículos a la estación.

Hemos visto en los breves ejemplos anteriores cómo el trabajo, con los datos recogidos mediante derivas, puede permitir analizar espacios de tránsito como los del metro: en el primer caso la transcripción del propio movimiento del investigador —en un pasadizo— hace evidente un diseño y modo de funcionamiento social a partir de plantearse qué ocurriría si nos detenemos. También el propio cuestionamiento crítico proveniente de sentirse observado, y de las múltiples cámaras halladas durante la deriva, es el que produce una reflexión sobre lo evidente del control en el espacio. Finalmente, el segundo ejemplo ofrece un paralelismo con elementos del espacio público urbano y de su diseño por parte de las administraciones públicas, así como incidir en el uso ciudadano de los mismos. Por último, y de la mano del segundo fragmento, hemos insistido de nuevo en la importancia del tránsito del propio investigador en la observación. Estos ejemplos resumidos pretenden mostrar el tipo de uso que de la deriva se puede hacer en una investigación psicosocial.

Algunos aportes que ofrece de la deriva en el contexto actual

En este texto hemos tratado de manera integral la técnica de la deriva, a partir de su origen, su definición y de su práctica. Una técnica que está en sintonía con el

movimiento, con los trayectos y los tránsitos que definen la manera de vivir actual, de una sociedad movедiza, líquida (Delgado, 2007; Bauman, 2007), y que permite incorporar las innovaciones que las nuevas tecnologías aportan, tanto en el trabajo de campo, como en su posterior proceso de transcripción y análisis.

El uso de la deriva, como técnica de investigación, suele generar recelo en la comunidad científica. Creemos que esto se debe al desconocimiento sobre las posibilidades que ofrece al investigador de sumergirse y dejarse llevar por lo que acontece en la ciudad. Es cierto, sin embargo, que la deriva no ha sido siempre utilizada con el necesario rigor, la transparencia y reconocimiento de sus limitaciones. Dichas críticas se dan, además, en un contexto en el cual las técnicas cualitativas, en comparación con las cuantitativas, frecuentemente reciben críticas similares, cuando lo apropiado es situar las técnicas dentro del diseño de investigación en su conjunto para ver cuáles se ajustan más.

Para empezar a trabajar en este sentido es necesario explicitar la forma en la que se utiliza el concepto: a veces se ha utilizado la etiqueta de deriva como un cajón de sastre en el que caben aproximaciones, acercamientos e incluso romances o fantasías, que tienen como pretexto la ciudad. Es decir, se ha utilizado la denominación de técnica de la deriva para referirse a distintas experiencias urbanas que, aunque comparten la postura o interés por lo urbano, no siempre comparten la forma rigurosa de proceder: no se observaba de forma sistematizada, o se carecía de un objetivo de investigación que justificara su uso. Ambas características son clave para usar la deriva como técnica, y a su vez, la transforman en una forma de investigación psicosocial.

El uso de la deriva, realizada con rigor y sistematización no implica, en ningún caso, que esta observación de lo urbano deba quedarse en una mera descripción o deleite estético. Según Perinola (1972: 25) “no se parece al deambular de los surrealistas, una experiencia meramente arbitraria, sino que refleja una experiencia meramente urbana”. A partir de ella se obtiene información valiosa del espacio, dado que cuando la usamos no alteramos ni los espacios ni los flujos que por él circulan, el investigador que utiliza esta técnica los sigue, se involucra y forma parte de ellos.

Así pues, y como hemos querido mostrar con nuestro trabajo, el objetivo de esta técnica es la recolección de datos para, a la vez que se ejecuta, leer y acercarse, con una mirada interrogadora y de carácter crítico y sobre todo reflexivo, a lo urbano. Sus características permiten a quienes la utilizan dejarse abstraer por lo urbano, deambular dejándose llevar por el movimiento o por lo que acontece, formando parte de ello y al mismo tiempo siendo ajeno a ello.

Se trata, pues, de una técnica de investigación que no está enclavada en una lógica de estabіlidades y de respuestas preestablecidas, sino que comparte la lógica de la sociedad actual: la aceleración, los cambios constantes y el tránsito, es decir, el investigador usa esta técnica teniendo muy presente la premisa de que lo urbano acontece y desaparece, siendo este eminentemente efimero y cambiante. Es, a su vez,

una técnica que más allá de la observación y la recolección de información sobre lo urbano, permite dar cabida a lo imprevisto, facilitando observar lo que llama la atención al investigador en el preciso momento en que sucede, abriendo nuevas puertas a la reflexión y permitiendo emerger elementos de reflexión no acotados previamente. En definitiva, la deriva permite al investigador formar parte de lo urbano y, al mismo tiempo, poder mirar, a una distancia precisa, como un espectador privilegiado las escenas que acontecen delante de él, recopilar la mejor información posible de la ciudad, ya que sucede en su interior, en su movimiento, para luego analizarla y obtener una reflexión sobre la misma y lo que cotidianamente en ella acontece.

Por ello reivindicamos su eficacia, y sostenemos que hay que abrir un debate sobre los aportes que la deriva ofrece como técnica de investigación psicosocial en el contexto actual, es decir, como forma de investigación vigente para las ciudades del momento. Como expone Rojas, “la deriva nos puede ayudar a comprender mejor estas prácticas espaciales y sociales y, sobretodo [sic], la forma en que estas prácticas nos permiten establecer distintos discursos de los lugares en los que vivimos” (Rojas, 2006: 4).

Referencias bibliográficas

- Baudelaire, Charles (2008). *Las flores del mal*. Siglo XXI, Madrid.
- Bauman, Zygmunt (2006). *Miedo líquido*. Paidós, Barcelona.
- _____ (2007). *Tiempos líquidos*. Tusquets, Barcelona.
- Benjamin, Walter (2008). *El flâneur*. En: W. Benjamin (ed.), *El libro de los pasajes*. Akal, Madrid.
- Careri, Francesco (2002). *Walkscapes. El andar como práctica estética*. Gustavo Gili, Barcelona.
- Coverley, Merlin (2010). *Psychogeography*. Pocket Essentials, Harpenden.
- De Certeau, Michel (1980). *La invención de lo cotidiano. 1. Artes de Hacer*. Universidad Iberoamericana, México.
- Debord, Guy (1958). Theory of the dérive. French Situationist International Journal N.º 2. En: Ken Knabb (ed.) *Situationist International Anthology*. Bureau of Public Secrets, Berkeley.
- Delgado, Manuel (2002). *Etnografía del espacio público*, 8 p. [En línea:] <http://www.insumisos.com/lecturasinsumisas/ETNOGRAFIA%20DEL%20ESPACIO>. (Consultada el 13 de enero de 2008).
- _____ (2007). *Sociedades movedizas. Pasos hacia una antropología de las calles*. Anagrama, Barcelona.
- Fairclough, Norman (1992). *Discourse and Social Change*. Polity Press, Cambridge.
- Foucault, Michel (1984). *Las palabras y las cosas*. Siglo XXI, Madrid.
- _____ (1998). *L'arqueología del saber*. Siglo XXI, Madrid.
- _____ (1999). *Vigilar y castigar*. Siglo XXI, Madrid.
- Frisby, David (2007). *Paisajes urbanos de la modernidad. Exploraciones críticas*. Prometeo Libros, Buenos Aires.
- Garrido, Miguel (2007). “Erotología de los sentidos: el flâneur y la embriaguez de la calle”. En: *Revista de Filología Romántica*, Anejo V, Madrid, pp. 177-192.

- Haraway, Donna (1995). *Ciencia, cyborgs y mujeres: la reinención de la naturaleza*. Ediciones Cátedra, Madrid.
- Íñiguez, Lupicinio (ed) (2006). *Análisis del discurso. Manual para las ciencias sociales*. EdiUOC, Barcelona.
- Kress, Gunter y Van Leeuwen, Theo (1997). *The Multimodal Text*. Ardnold, Londres.
- Le Breton, David (2011). *Elogio del caminar*. Siruela, Madrid.
- Lefebvre, Henri (1969). *El derecho a la ciudad*. Península, Barcelona.
- _____ (1976). *La revolución urbana*. Alianza, Madrid.
- López, Mercedes (2011). La ciudad y la literatura: breve itinerario de unas reflexiones críticas. En: A. A. V. V. (2011) *2011: Actas I Jornadas Internacionales de Investigación Arte y Ciudad*. pp. 33-41. Grupo de Investigación Arte, Arquitectura y Comunicación en la Ciudad Contemporánea. Universidad Complutense de Madrid, Madrid. [En línea:] <http://www.arteyciudad.com/revista/index.php/actas/index>. (Consultada el 15 de julio de 2012).
- López, Silvia (2005). *Orientación y desorientación en la ciudad. Teoría de la deriva. Indagación de la ciudad desde un enfoque estético-artístico*. Tesis doctoral. Universidad de Granada.
- Lynch, Kevin (1998). *La imagen de la ciudad*. Gustavo Gili, México.
- Martín Rojo, Luisa (2003). *Análisis crítico del discurso*. Ariel, Barcelona.
- Montenegro, Marisela y Pujol, Juan (2008). Derivas y actuaciones. Aproximaciones metodológicas. En: Miguel Ángel Gordo y Araceli Serrano (coords.). *Estrategias y prácticas cualitativas de investigación social*. Pearson Educación, Madrid, pp. 75-94.
- Mora Nawrath, Héctor I (2010). “El método etnográfico: origen y fundamentos de una aproximación multitécnica”. En: *Forum Qualitative Sozialforschung / Forum: Qualitative Social Research*. Vol. 11, N.º 2 [En línea:] <http://www.qualitative-research.net/index.php/fqs/article/view/1283/2956>. (Consultada el 13 de enero de 2008).
- Nicholson, Geoff (2010). *The Lost Art of Walking. The History, Science, philosophy, Literature, Theory and Practice of Pedestrianism*. Harbour, Chelmsford.
- Nogué, Joan (2008). “Lugares”. En: *Culturas*, Suplemento cultural del periódico *La Vanguardia*, 19 de noviembre de 2008, Barcelona.
- Perinola, Manuel (1972). *Los situacionistas*. Ediciones Acuarela y Antonio Machado, Madrid.
- Poe, Edgar Allan (2010). *Cuentos I*. Alianza Editorial, Madrid, [V.0: *The Man of the Crowd*. Atkinson’s Casket, 1840].
- Rojas, Jesús (2006). Les pratiques sociales com a practiques metodològiques. En: Pep Vivas, Óscar López y Jesús Rojas. *Passejades per la ciutat*. EdiUOC, Barcelona.
- Román, Roman (2005). *La ciudad: ausencia y presencia*. Plurabelle, Córdoba.
- Vergara, Abilio (2001). Introducción. El lugar antropológico. En: Miguel Ángel Aguilar, Amparo Sevilla y Abilio Vergara (coords.). *La ciudad desde sus lugares. Trece ventanas etnográficas para una metrópoli*. Universidad Autónoma Metropolitana-Conaculta, México, pp. 5-33.
- Vivas, Pep; Pellicer, Isabel y López, Óscar (2008). Ciudad, tecnología y movilidad: espacios de sociabilidad transitoria. En: Baltasar Fernández y Tomeu Vidal (eds.). *Psicología de la ciudad. Debate sobre el espacio urbano*. Editorial UOC, Barcelona, pp. 121-136.

VIII. Annex: diari de camp

Espais de Trànsit:
una lectura de la societat contemporània,
des del Metro de Barcelona

DIARI DE CAMP

Isabel Pellicer i Cardona

Tesi doctoral dirigida per:
Dr. Jesús Rojas Arredondo
Dr. Josep Vivas i Elias

Estudis de Doctorat en Psicologia Social
Departament de Psicologia Social
Facultat de Psicologia
Universitat Autònoma de Barcelona
2013

Aquest diari dóna compte del treball de camp realitzat al Metro de Barcelona, en el context de la investigació doctoral titulada: *Espais de Trànsit: una lectura de la societat contemporània*. El que s'hi troba és una narració fruit del diàleg entre aquest emplaçament, l'espai urbà més utilitzat de la ciutat contemporània, les diverses pràctiques que s'hi produeixen i jo que, com a investigadora, m'hi he submergit participant i observant del que hi succeïa de manera intermitentment durant 4 anys (de l'octubre del 2007 a l'agost del 2011). Així doncs hi ha transcrita la investigació etnogràfica urbana realitzada: Les 16 derives i les 13 situacions d'observació participant que la componen. A banda de les derives i les situacions d'observació participant, també hi ha altres elements que hi estan directament relacionats, ja sigui perquè s'hi han recollit (com fulletons, tiquets i publicitat diversa) o perquè plantegen o complementen alguna qüestió que n'ha emergit (com notes diverses, notícies o fragments de llibres) durant el treball i l'estada al camp. També s'hi ha afegit el treball de contacte previ efectuat el 2006, i dos planells del Metro de Barcelona (un de quan vam començar i un d'actual).

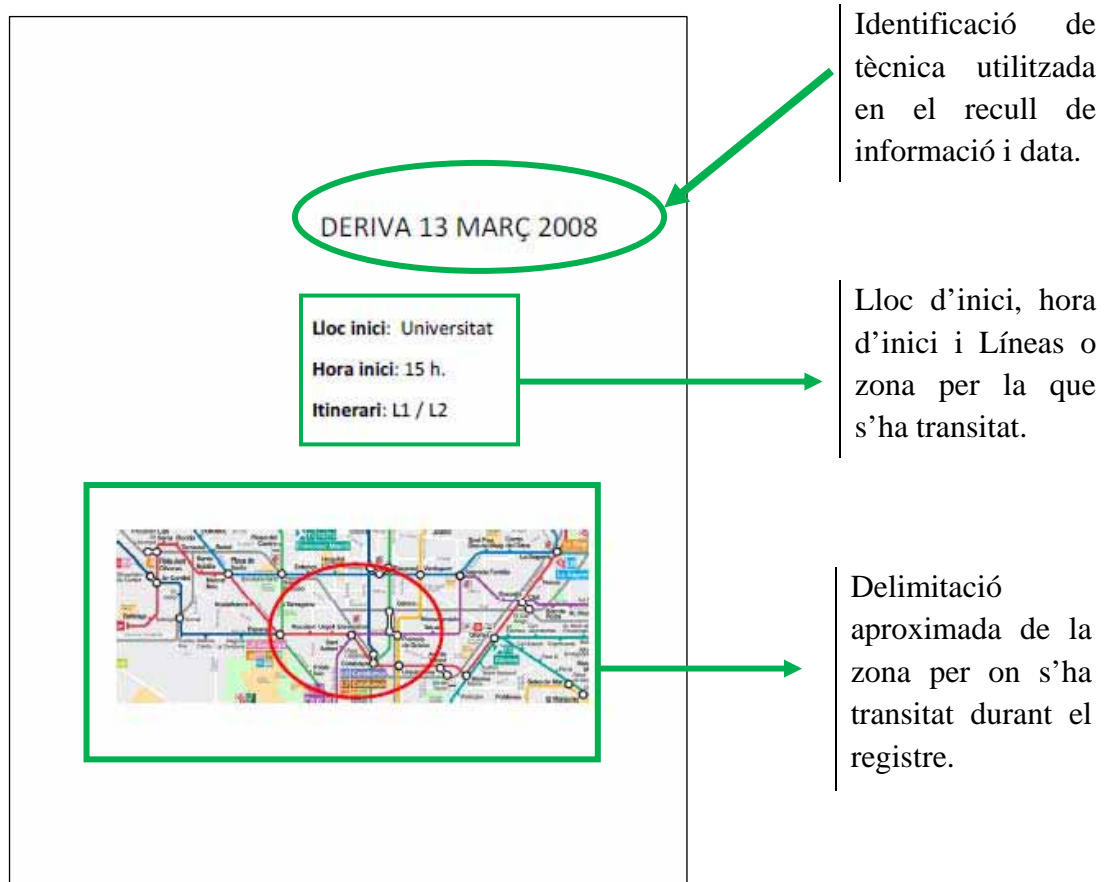
La forma que ha pres tot plegat, una mena de full de contactes amb anotacions i marques, no ha estat fruit d'una decisió aleatòria. Aquest fet respon a les necessitats amb les que m'he anat trobant al treballar en un context on s'ha fet necessari observar des de la mobilitat i d'una manera discreta el que succeïa (per poder captar el que es produïa ràpidament, no influir-hi més de l'imprescindible i no resultar un destorb pels fluxos d'usuaris que es produeixen en l'espai estudiat).

L'ús de la càmera fotogràfica, en el meu cas particular, ha estat l'opció més eficient per enregistrar el que observava durant el treball de camp, especialment durant les derives, obrint i facilitant les possibilitats pel seu posterior anàlisi. A més a més, en el moment de fer el buidat de les imatges, passar a net i transcriure la informació recollida en el treball de camp, em vaig adonar de la potència de les imatges captades i que per si soles ja explicaven quelcom. Així les imatges o conjunts de imatges realitzades durant el treball de camp exposen una visió determinada del Metro i del que hi passa, essent enunciacions amb significació que ens ofereixen una lectura, la coproduïda per mi i per l'espai, susceptible de ser analitzada.

Tot i la gran potència de les imatges com a relatores, en algun cas puntual he optat per exposar quelcom a través del text, com es pot observar a les pàgines que estic introduint. Per tant, una de les principals peculiaritats d'aquest treball és la seva naturalesa multimodal, entesa com la barreja d'imatges i text.

Cada registre presenta diferents elements que ens permet identificar-los a la primera pàgina (com mostra la imatge 1). També a totes les altres pàgines del que és pròpiament la transcripció, hi ha diversos elements que ens permeten la seva identificació (a l'encapçalament), la recuperació de les fotografies que es considerin oportunes (a través de la codificació de les imatges que ens remet a l'arxiu corresponent) i la posició de la pàgina dins del propi registre (mitjançant la numeració independent de cada transcripció), com il·lustre la imatge 2.

En la versió digital hem utilitzat marcadors que ens permeten poder navegar còmodament d'una transcripció a una altra, fent més àgil la consulta d'aquest diari de camp.





Identificació transcripció.

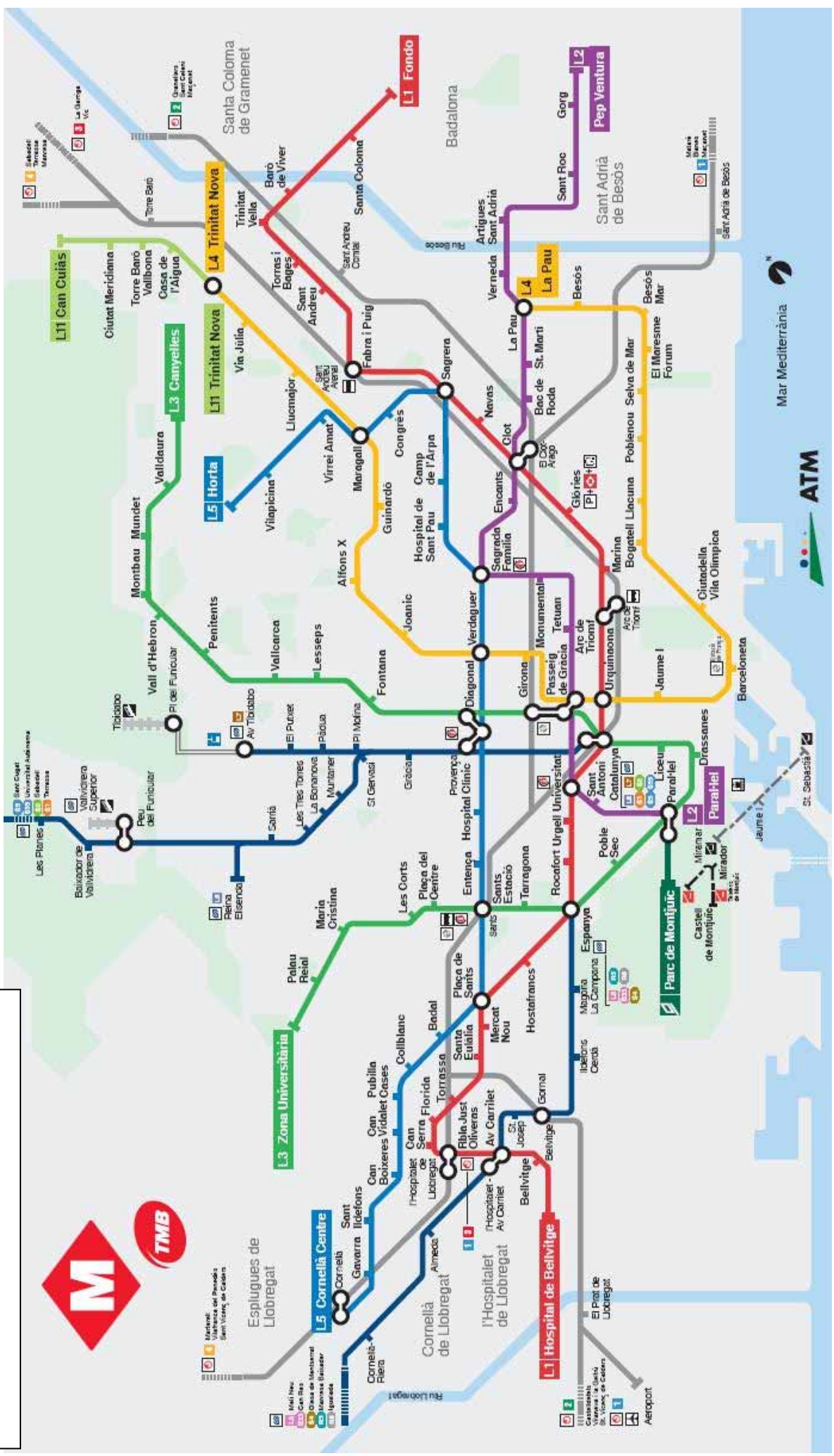
Codi de fotografia que ens permet la recuperació àgil de l'arxiu original.

Imatge 2. Pàgina de registre, claus d'interpretació.

Numeració de pàgina que relaciona la posició d'aquesta respecte el total de pàgines de la transcripció.

Un cop explicada la seva forma i composició i les seves claus de lectura i interpretació, sense més preàmbuls us deixo amb el treball de camp realitzat.

PLANELL 2007



2013 FEBRERO

T33 Sant Feliu i Consell Comarcal



PRECIOS FEBRERO 2013 (€)

Distancia	2.00€	3.00€	4.00€	5.00€	6.00€	7.00€	8.00€	9.00€	10.00€	11.00€	12.00€	13.00€	14.00€	15.00€	16.00€	17.00€	18.00€	19.00€	20.00€
1.000 m	2.00	3.00	4.00	5.00	6.00	7.00	8.00	9.00	10.00	11.00	12.00	13.00	14.00	15.00	16.00	17.00	18.00	19.00	20.00
2.000 m	3.00	4.00	5.00	6.00	7.00	8.00	9.00	10.00	11.00	12.00	13.00	14.00	15.00	16.00	17.00	18.00	19.00	20.00	21.00
3.000 m	4.00	5.00	6.00	7.00	8.00	9.00	10.00	11.00	12.00	13.00	14.00	15.00	16.00	17.00	18.00	19.00	20.00	21.00	22.00
4.000 m	5.00	6.00	7.00	8.00	9.00	10.00	11.00	12.00	13.00	14.00	15.00	16.00	17.00	18.00	19.00	20.00	21.00	22.00	23.00
5.000 m	6.00	7.00	8.00	9.00	10.00	11.00	12.00	13.00	14.00	15.00	16.00	17.00	18.00	19.00	20.00	21.00	22.00	23.00	24.00

Horarios de funcionamiento

Lineas de Cercanías: de lunes a viernes, de 7:30 a 20:00; sábados, de 9:00 a 20:00; domingos y festivos, de 11:30 a 19:30.

Lineas de Metro: de lunes a viernes, de 7:30 a 20:00; sábados, de 9:00 a 20:00; domingos y festivos, de 11:30 a 19:30.

Tram: de lunes a viernes, de 7:30 a 20:00; sábados, de 9:00 a 20:00; domingos y festivos, de 11:30 a 19:30.

R: de lunes a viernes, de 7:30 a 20:00; sábados, de 9:00 a 20:00; domingos y festivos, de 11:30 a 19:30.

Metro

- L1 Hospital de Bellvitge
- L2 Plaça de Catalunya
- L3 Sagrada Família
- L4 Plaça de Catalunya
- L5 Sagrada Família
- L6 Sagrada Família
- L7 Sagrada Família
- L8 Sagrada Família
- L9 Sagrada Família
- L10 Sagrada Família
- L11 Sagrada Família
- L12 Sagrada Família
- L13 Sagrada Família
- L14 Sagrada Família
- L15 Sagrada Família

FGC

- R1 Rodalies de Barcelona
- R2 Rodalies de Barcelona
- R3 Rodalies de Barcelona
- R4 Rodalies de Barcelona
- R5 Rodalies de Barcelona
- R6 Rodalies de Barcelona
- R7 Rodalies de Barcelona
- R8 Rodalies de Barcelona
- R9 Rodalies de Barcelona
- R10 Rodalies de Barcelona
- R11 Rodalies de Barcelona
- R12 Rodalies de Barcelona
- R13 Rodalies de Barcelona
- R14 Rodalies de Barcelona
- R15 Rodalies de Barcelona
- R16 Rodalies de Barcelona
- R17 Rodalies de Barcelona
- R18 Rodalies de Barcelona
- R19 Rodalies de Barcelona
- R20 Rodalies de Barcelona
- R21 Rodalies de Barcelona
- R22 Rodalies de Barcelona
- R23 Rodalies de Barcelona
- R24 Rodalies de Barcelona
- R25 Rodalies de Barcelona
- R26 Rodalies de Barcelona
- R27 Rodalies de Barcelona
- R28 Rodalies de Barcelona
- R29 Rodalies de Barcelona
- R30 Rodalies de Barcelona
- R31 Rodalies de Barcelona
- R32 Rodalies de Barcelona
- R33 Rodalies de Barcelona
- R34 Rodalies de Barcelona
- R35 Rodalies de Barcelona
- R36 Rodalies de Barcelona
- R37 Rodalies de Barcelona
- R38 Rodalies de Barcelona
- R39 Rodalies de Barcelona
- R40 Rodalies de Barcelona
- R41 Rodalies de Barcelona
- R42 Rodalies de Barcelona
- R43 Rodalies de Barcelona
- R44 Rodalies de Barcelona
- R45 Rodalies de Barcelona
- R46 Rodalies de Barcelona
- R47 Rodalies de Barcelona
- R48 Rodalies de Barcelona
- R49 Rodalies de Barcelona
- R50 Rodalies de Barcelona

TRAM

- T1 Trambusca
- T2 Trambusca
- T3 Trambusca
- T4 Trambusca
- T5 Trambusca
- T6 Trambusca
- T7 Trambusca
- T8 Trambusca
- T9 Trambusca
- T10 Trambusca
- T11 Trambusca
- T12 Trambusca
- T13 Trambusca
- T14 Trambusca
- T15 Trambusca
- T16 Trambusca
- T17 Trambusca
- T18 Trambusca
- T19 Trambusca
- T20 Trambusca
- T21 Trambusca
- T22 Trambusca
- T23 Trambusca
- T24 Trambusca
- T25 Trambusca
- T26 Trambusca
- T27 Trambusca
- T28 Trambusca
- T29 Trambusca
- T30 Trambusca
- T31 Trambusca
- T32 Trambusca
- T33 Trambusca
- T34 Trambusca
- T35 Trambusca
- T36 Trambusca
- T37 Trambusca
- T38 Trambusca
- T39 Trambusca
- T40 Trambusca
- T41 Trambusca
- T42 Trambusca
- T43 Trambusca
- T44 Trambusca
- T45 Trambusca
- T46 Trambusca
- T47 Trambusca
- T48 Trambusca
- T49 Trambusca
- T50 Trambusca

Rodaliaes

- R1 Rodalies de Barcelona
- R2 Rodalies de Barcelona
- R3 Rodalies de Barcelona
- R4 Rodalies de Barcelona
- R5 Rodalies de Barcelona
- R6 Rodalies de Barcelona
- R7 Rodalies de Barcelona
- R8 Rodalies de Barcelona
- R9 Rodalies de Barcelona
- R10 Rodalies de Barcelona
- R11 Rodalies de Barcelona
- R12 Rodalies de Barcelona
- R13 Rodalies de Barcelona
- R14 Rodalies de Barcelona
- R15 Rodalies de Barcelona
- R16 Rodalies de Barcelona
- R17 Rodalies de Barcelona
- R18 Rodalies de Barcelona
- R19 Rodalies de Barcelona
- R20 Rodalies de Barcelona
- R21 Rodalies de Barcelona
- R22 Rodalies de Barcelona
- R23 Rodalies de Barcelona
- R24 Rodalies de Barcelona
- R25 Rodalies de Barcelona
- R26 Rodalies de Barcelona
- R27 Rodalies de Barcelona
- R28 Rodalies de Barcelona
- R29 Rodalies de Barcelona
- R30 Rodalies de Barcelona
- R31 Rodalies de Barcelona
- R32 Rodalies de Barcelona
- R33 Rodalies de Barcelona
- R34 Rodalies de Barcelona
- R35 Rodalies de Barcelona
- R36 Rodalies de Barcelona
- R37 Rodalies de Barcelona
- R38 Rodalies de Barcelona
- R39 Rodalies de Barcelona
- R40 Rodalies de Barcelona
- R41 Rodalies de Barcelona
- R42 Rodalies de Barcelona
- R43 Rodalies de Barcelona
- R44 Rodalies de Barcelona
- R45 Rodalies de Barcelona
- R46 Rodalies de Barcelona
- R47 Rodalies de Barcelona
- R48 Rodalies de Barcelona
- R49 Rodalies de Barcelona
- R50 Rodalies de Barcelona

DERIVA 2006

CONTACTE PREVI

Lloc inici: Glòries

Hora inici: 10:30 h.

Itinerari: L1/L3/L2





2006 Fotos 053



2006 Fotos 054

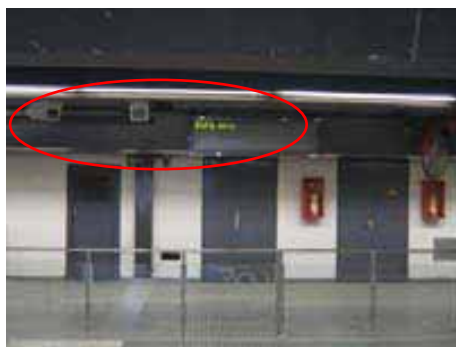


2006 Fotos 055

Només entrar vigilància i prohibicions!!



2006 Fotos 056



2006 Fotos 057



2006 Fotos 058



2006 Fotos 058b



2006 Fotos 059



2006 Fotos 060



2006 Fotos 061



2006 Fotos 062



2006 Fotos 063



2006 Fotos 064



2006 Fotos 065



2006 Fotos 066



2006 Fotos 067



2006 Fotos 068



2006 Fotos 069



2006 Fotos 070



2006 Fotos 071



2006 Fotos 072



2006 Fotos 073



2006 Fotos 074



2006 Fotos 075



2006 Fotos 076



2006 Fotos 077



2006 Fotos 078



2006 Fotos 079



2006 Fotos 080



2006 Fotos 081



2006 Fotos 082



2006 Fotos 083



2006 Fotos 084

Hostesses que reparteixen publicitat... col·locades estratègicament.



2006 Fotos 085



2006 Fotos 086



2006 Fotos 087

Fins i tot llegeixen quan caminen!!



2006 Fotos 088



2006 Fotos 089



2006 Fotos 090



2006 Fotos 091



2006 Fotos 092



2006 Fotos 093



2006 Fotos 094



2006 Fotos 095



2006 Fotos 096



2006 Fotos 097



2006 Fotos 098



2006 Fotos 099



2006 Fotos 100



2006 Fotos 101



2006 Fotos 102

Lectura



2006 Fotos 103

Música



2006 Fotos 104



2006 Fotos 105



2006 Fotos 106



2006 Fotos 107



2006 Fotos 108

Andana en silenci fins que es torni a omplir d'usuaris i un nou vehicle torni a buidar-la...



2006 Fotos 109



2006 Fotos 110



2006 Fotos 111



2006 Fotos 112



2006 Fotos 113



2006 Fotos 114

Els nois han utilitzat el punt de informació són clarament turistes.



2006 Fotos 115



2006 Fotos 116



2006 Fotos 117



2006 Fotos 118



2006 Fotos 119



2006 Fotos 120

diàleg entre l'observador i l'observat.



2006 Fotos 121



2006 Fotos 122



2006 Fotos 122b

Què fan aliens al metro que se'n va? Són l'excepció que confirma la regla...

2006 DERIVAS



2006 Fotos 123

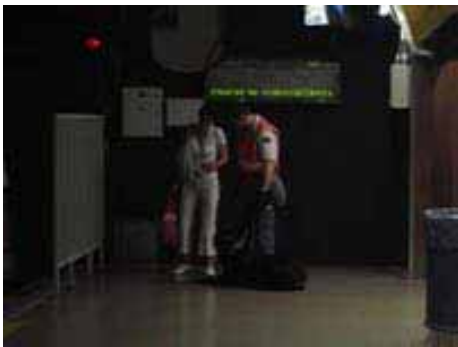


2006 Fotos 124



2006 Fotos 125

El gos que portava el vigilant de seguretat li ha resultat sospitosa una usuària, i l'ha abraonat. Quin ensurt s'ha endut la senyora. El vigilant ràpidament ha aconseguit calmar l'animal i tranquil·litzat a la usuària... Així doncs, a pesar de l'enrenou que s'ha causat en l'andana... final feliç.



2006 Fotos 126



2006 Fotos 127



2006 Fotos 128



2006 Fotos 129



2006 Fotos 130



2006 Fotos 131



2006 Fotos 132



2006 Fotos 133



2006 Fotos 134



2006 Fotos 135



2006 Fotos 136



2006 Fotos 137



2006 Fotos 138



2006 Fotos 139



2006 Fotos 140



2006 Fotos 141



2006 Fotos 142



2006 Fotos 143



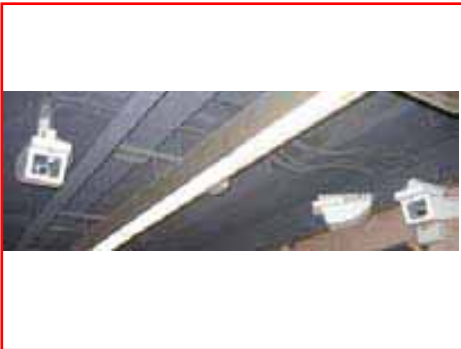
2006 Fotos 144



2006 Fotos 145



2006 Fotos 146



2006 Fotos 146_3



2006 Fotos 147



2006 Fotos 148



2006 Fotos 149



2006 Fotos 150

Temps d'espera ...



2006 Fotos 151



2006 Fotos 152



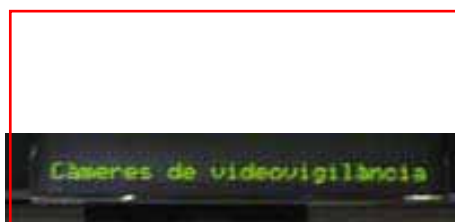
2006 Fotos 153



2006 Fotos 154



2006 Fotos 155



Càmares



Prohibicions

DERIVA 23 octubre 2007

Lloc inici: Rocafort

Hora inici: 15 a 19 hores.

Itinerari:

Inici i fi Rocafort, diverses Líneas sota el centre de la ciutat



Comentaris previs / antecedents:

El lloc escollit per realitzar les diverses derives i observacions, que donaran cos a la proposta d'anàlisi dels espais de trànsit, no em resulta desconegut. Em fa por no poder tenir una mirada prou interrogadora. Em pregunto si trobaré gaires diferències respecte el que vaig trobar en les estades al terreny de camp anterior, ... em té molt capficada la idea de què no serè capaç de discriminar els elements rellevants dels no rellevants, ... no sé, suposo que enfrontar-se al camp no és tan senzill com semblava a priori. En el meu cas però m'hauria de ser senzill perquè és un entorn familiar per a mi.

Tinc un seguit d'expectatives prèvies, espero que no m'influeixin negativament, i com la dita expressa: fent que els arbres em tapin el bosc. De fet he llegit en algun manual de psicologia qualitativa que el investigador conjuntament amb el que troba al camp coprodueix les dades... i això em tranquil·litza.

Observacions:

A l'accedir al vestíbul de l'estació de la L1 Rocafort, vaig seguint instintivament els cartells: avís de que els vigilen, direcció de les línees, màquines validadores, escales que ens transporten sense cap mena d'esforç per part nostra fins l'andana, i un cop baix, més cartells informant de les càmeres de vídeo vigilància, ... de fet són molt evidents, però crec que perquè sigui legal el seu ús cal informar de la seva presència.

M'adono que instintivament, el primer que he fet quan he tingut en el meu camp de visió el monitor que indica el temps d'espera ha estat mirar-lo. Ha estat un acte reflex, doncs avui no és que m'importi el temps que falta perquè passi el proper vehicle, segurament en deixaré passar més d'un avanç de decidir-me a pujar en ell.

Em quedo una estona asseguda en el banc dur i incòmode que hi ha a l'andana, és poc càlid i la esquena em quedaria corbada si vulgues utilitzar la paret de respallier (recordo que ja vaig reflexionar sobre aquest aspecte en la recollida de dades del 2006). Vaig mirant com un degoteig constant de gent va accedint a les andanes. La majoria es planten al andana en un punt, més o menys allunyat de les escales mecàniques que els ha portat fins aquí per quedar-se quiets esperant, sembla que escollint el lloc on esperar al atzar. Algun però no gaires opta per l'opció de seure. Quan arriba el metro, tots s'atansen, a la part més externa del andana, on creuen que s'ubicarà una porta, i mentre el vehicle va afluixant la velocitat fins a parar, van adaptant o corregint la posició per aconseguir quedar davant la porta. Quan aquesta s'obri la rotllana de gent que hi ha al davant és trencarà per deixar sortir els usuaris que baixen del vehicle en aquesta estació.

M'he adonat que absolutament ningú, és queda esperant el proper metro. No importa el ple que vagi, cada cop que arriba un vehicle l'andana queda momentàniament buida, bé quasi perquè jo em quedo per observar con la gent. Em ve al cap la imatge d'un degoteig constant. *Com les sí d'un*

De manera estàtica no podem
compartir la mobilitat

flux de molècules d'aigua es tractes, les persones van acumulant-se fins que en son prous i llavors cau una gota (arriba el metro), i llavors torna a repetir-se l'operació, una vegada i un altre, ...

que es palpa en l'aire. Vaig amunt i avall, totes les estacions repeteixen el disseny, i són molt semblants. M'han comentat que hi ha ciutats que cada estació intenta ser única i expressar quelcom propi, perquè el usuari la reconegui de manera immediata i la associi amb el que hi ha prop d'ella. Aquí no és el cas.

*A l'estació de Drassanes, bé de fet, des de plaça Catalunya (que hi ha un major volum de gent, tant al vehicle com a les andanes) hi ha una quantitat més elevada de turistes, *caldrà tenir en compte aquest element.* També tinc la sensació que la gen torna cap a casa després de les seves jornades, les cares són més de cansament i les converses són més apagades que a l'inici d'aquesta observació.*

*Ja porto una bona estona, i m'he adonat que pateixo una certa desorientació horària, imagino que a causa de la manca de referències amb l'exterior. No sabia quanta estona porto si no fos perquè ha augmentat el nombre de passatgers al entorn de les cinc de la tarda, i cap a quarts de sis s'han observat nens amb mares o avis. *És curiós com hi ha coses que mobilitzen una ciutat, com els horaris de les escoles, de la feina, ... crec que no és deu diferenciar del que deu passar per sobre, els carrers que ara deuen estar plens dels nens que han sortit de l'escola... Però sense el factor horari, ni climàtic... no recordo si feia gaire fred, el que si sé es que aquí la calefacció i la temperatura ambient és prou elevada perquè em sigui un destorb la jaqueta des de fa estona.**

Reflexions:

Paraules clau:

Indicacions, fluxos, El metro és una mostra del que passa a superfície i els ritmes dels ciutadans...

DERIVA 31 OCTUBRE 2007

Lloc inici: Plaça catalunya – L1

Hora: 13:30 h.

Itinerari: Andana L1



LLOC: Línea 1, Transito i faig el tafaner a l'estació d'Urgell i baixo a Catalunya.



Comentaris previs / antecedents:

Vaig a continuar l'experiència, de fer treball de camp, però avui en torn de mati.

Observacions:

Només entrar la primera imatge que m'assalta són les prohibicions que un monitor va passant a mode de nota informativa. En aquesta pantalla es van succeint diferents missatges, l'avis de les càmeres de seguretat, i el recordatori de dues prohibicions: La prohibició de fumar en aquests espais i que *'esta totalment prohibit baixar a la zona de vies'*. Aquesta última prohibició es relativament nova, fruit de la nova tendència d'alguns joves a practicar exercicis de risc com ara el *metring* (mirar recull notícies).



Quan adopto una visió més general d'aquest espai tan quotidià m'adono que l'accés a les andanes, l'adquisició del bitllet o abonament que ens fa legítims usuaris d'aquest servei, estan mediatitzats per la tecnologia a través de les diverses màquines que permeten l'accés o faciliten els de bitllets que permetran que es faci ús del transport. Busco desesperadament el factor humà i no el trobo, la

'garita' del venedor de bitllets avui té un cartell que ens diu que està fora de servei, que ens dirigim a les màquines expenedores.

Em fixo una estona en com la gent va entrant automàticament, sense vacil·lar després de validar els seus corresponents bitllets es distribueixen separant-se a banda i banda segons la direcció del metro que volen escollir. Em resulta curiós que la majoria de usuaris duien les targetes i pocs han fet la compra del bitllet a la màquina expenedora.

No hi ha llocs per als badocs!!

no em sento massa incòmoda, busco un racó i em distrec mirant el trànsit suau i gairebé monòton, ara n'entren un, ara uns altres, ara un parell de persones juntes, ara surt un grup més nombrós... segur que deu haver arribat un tren, i així amb un ritme freqüent. Amb molt poca estona, ja han passat per davant meu, moltes persones a pesar de semblar que no hi ha massa afluència. Decideixo baixar a l'andana.



M'apropo a la màquina validadora introdueixo la targeta i la fletxa verda m'indica que puc entrar, a la màquina és llegeix validació correcte i el nombre de viatges que encara em queden. Per megafonia se'ns informa per enèsima vegada que hi ha càmeres de vigilància per assegurar la nostra seguretat, etc. Sembla que ningú pari atenció a aquests avisos no obstant a mi m'incita a seguir amb la vista els nombrosos i visibles aparells mencionats.

A l'arribar a l'andana no es veu cap saturació de gent, tot i que hi ha un grupet força considerable disseminat al llarg d'aquesta. M'he adonat que majoritàriament hi ha més dones (*el factor horari, potser serà un aspecte a tenir en compte, doncs és evident que els nens i els que treballen en horaris de dia no es desplaçaran en aquesta franja horària*).



Abans de pujar al vehicle de transport ja noto la presència dels aparells informatius. Un cop dalt m'adono que el metro està ple d'elements susceptibles de ser catalogats com a tecnològics, ... En la meua recerca d'aquests aparells m'adono que hi ha diversos mecanismes disseminats per les andanes, com la pantalla informativa del temps que trigarà a passar el pròxim metro, les càmeres de vigilància, etc.

Reflexions:

M'agrada que hi hagi i funcioni la pantalla que informa del temps d'espera, em fa tenir la sensació de control, ...

Paraules Clau:

Càmeres de vigilància, informació, panells, control d'accés, ...



P1000946



P1000947



P1000948



P1000949



P1000950



P1000951



P1000952



P1000953



P1000954



P1000956



P1000957
1 de 4



P1000958



P1000959



P1000960



P1000962



P1000963



P1000965



P1000966



P1000967



P1000968



P1000969



P1000972



P1000973



P1000974



P1000975



P1000977



P1000978



P1000979



P1000980



P1000981



P1000982



P1000983



P1000984



P1000985



P1000986
3 de 4



P1000988



P1000989



P1000990



P1000993



P1000994



P1000995



P1000996



P1000999

OBSERVACIÓ PARTICIPANT

31 OCTUBRE 2007

Lloc inici: Plaça Catalunya L1

Hora inici: 10.30 h.

Itinerari: Andana direcció Fondo



✓ **Observació PARTICIPANT. (31 d'Octubre del 2007)**

Comentarios previos: Aquesta observació s'emmarca dins les activitats del MIPS. Per a que els companys en puguin ser parcíps i pugui ser comentada a classe la faré en castellà, i el format també diferirà en la forma.

31 de octubre de 2007
10:30 horas AM

L1 Plaça Catalunya (Anden direcció Fondo)



NOTA 1 →

Leyenda diario campo: [Texto en azul comentarios personales.](#)

Comentarios previos:

Este espacio de observación (no lugares anden Plaza Catalunya dirección Fondo) no me es desconocido, pues por una parte soy usuaria habitual y por el otro, este espacio fue objeto de mi observación en el pasado. Encuentro interesante el ejercicio de retomar la etnografía en este “no lugar” aunque la última vez estaba pendiente del tipo y uso de las tecnologías y ahora de la vigilancia y control social.

[Nota → La noticia de que hoy saldría el fallo del juicio del 11_M \(atentado en Madrid\) y el rumor del aumento de medidas para evitar posibles problemas me ha hecho pensar que debo fijarme en si hay más personal de vigilancia del habitual.](#)

El metro llega a la estación de Plaça Catalunya, cómo vengo dirección Hospital de Bellvitge, me dirijo dirección salida Ramblas y me para justo detrás de las máquinas de acceso que delimitan el dentro/fuera del ‘metro’, lugar pactado con Paola que viene en dirección contraria. [Ya estoy dispuesta a empezar.](#)

Observación:

Estoy detrás de las máquinas de control de acceso al metro, enseguida me doy cuenta de que no está pensado para que nadie se espere en este espacio de entrada, no hay ningún rincón donde no te sientas en medio del paso, pues es un

distribuidor de gente. La gente valida sus billetes y se reparten hacia derecha e izquierda en función de la dirección que les convenga. Cada pocos minutos un flujo de gente sube por las escaleras y haciendo una cola ordenada van pasando por el sitio habilitado para salir.

Todo se produce de manera automática, [es como si lo tuviesen ensayado de antemano](#).

La sensación de tránsito es elevada. De repente alguien se para en medio de este distribuidor, me fijo un poco más y observo que tiene un mapa en las manos y esta consultando con los paneles informativos la dirección que debe tomar, es la excepción que justifica la regla, el resto de usuarios parecen ser habituales y por eso no tienen necesidad ni de mirar los carteles.

De repente, observo un chico que se pega a una joven que acaba de validar su billete y esta pasando por las puertas de acceso, a su paso las barreras hace la acción de cerrarse pero al primer contacto con él, se vuelven abrir automáticamente. La expresión de él es de victoria, al haber burlado el control de acceso. La joven parece desorientada mira al chico que se aleja y se para a observar su bolso, hace el gesto de comprobar que este todo y un poco perpleja se aleja escaleras abajo hacia el andén. [\(Creo se a sentido amenazada por la proximidad de la presencia del chico, seguramente ha pensado que la iba a robar\)](#).

Llega Paola.

Bajamos al andén, sólo acercarnos a las escaleras observamos carteles que advierten: 'videovigilància 24h'. Al llegar al andén una simple ojeada me permite ver que hay unas cuantas cámaras de vigilancia muy visibles. [Pienso que este hecho, el hecho de que sean tan visibles es un elemento a tener en cuenta, pues no responde a una ubicación para cubrir todos los rincones que podría hacerse de manera más discreta, sino que parece fruto de una política o disuasoria o de proporcionar sensación de seguridad...](#)

Continuo observando alrededor, las tecnologías están presentes en múltiples de sus funciones, gente escuchando música ([sólo observo los cascos no veo los reproductores que se encuentran en los bolsillos o bolsas de los usuarios](#)), otros aprovechando para enviar SMS o hablar con sus móviles, uno aprovechando para organizar su PDA... las pantallas que hay en la parte opuesta del andén pasan chips de noticias diversas, pero parece que la gente no presta atención a su contenido. Y finalmente el panel que informa cuando tardará a aparecer el próximo metro.

La gente llega, ocupa un sitio al azar y espera a que aparezca el convoy, cuando llega se apresuran todos en la parte delantera del andén, acercándose al vehículo y a donde creen que se parara la puerta para intentar ser el primero de entrar y escoger sitio. Al abrirse las puertas sale una olea de gente, mientras los que quieren entrar hacen rueda organizándose estratégicamente. [\(Es curiosa la prisa que muestran por entrar y por salir\)](#). Unos entran y desaparecen confundiéndolo con la multitud que hay en el interior, mientras los otros van dejando de formar parte de una masa anónima y homogénea a medida que van separando sus caminos, [creo que recuperan su individualidad y su identidad cuando salen del andén separándose hacia sus destinos](#).

Los altavoces informan de que ha habido un accidente a causa de una tercera persona en 'urgell' y que la L2 va a sufrir algunos retrasos, nadie parece inmutarse, **yo respiro tranquila al comprobar que esta incidencia no nos afecta**. El tránsito de personas es constante con su momento de calma cuando un metro acaba de pasar, y solo quedamos nosotras en el andén, aunque por pocos segundos. Otra vez megafonía informa, esta vez para recordarnos que para nuestra seguridad hay cámaras de seguridad, nadie se inmuta, el anuncio pasa inadvertido.

Llegado a este punto decidimos proceder a obtener información de un informante, tarea que nos resulta francamente difícil a causa de la negativa para mantener cualquier conversación, me siento frustrada, Paola tiene una estrategia mejor a la mía. (Ver apartado informantes, guión y respuestas obtenidas del documento). Veo un vigilante de seguridad del metro pasea por el andén, también le preguntamos a él, **pienso que su testimonio debe ser interesante**.

Tomo unas fotos para terminar y me doy cuenta de que realmente hay más cámaras de las que había visto, **¡es sorprendente que no hubiera parado atención en ellas a pesar de que están muy visibles!!! ¿Será que tengo interiorizada su presencia?**

Contactos con informantes:

Guión previsto para la conversación con el informante.

Al ser conscientes de que se trata de un lugar de paso nos hemos limitado a cuatro simples cuestiones, intentando que la formulación de estas no condicionara ni encaminara a las personas hacia una respuesta determinada. Un ejemplo ha sido que hemos optado por sustituir la pregunta: ¿la existencia de **vídeo vigilancia** te hace sentir más seguro? puesto que esta formulación creemos que podía condicionar la respuesta y limitarla, por **¿Cómo te hacen sentir los dispositivos de vigilancia?** más neutra.

Guión Preguntas:

- 1) ¿El metro es tu medio de transporte habitual?
- 2) ¿Porque escoges el metro como medio de transporte?
- 3) ¿Como te hacen sentir los dispositivos de vigilancia?
- 4) ¿Como definirías este espacio? (refiriéndonos al andén).

Las preguntas 1 y 2 están encaminadas a definir el perfil de usuario.

La pregunta 3 pretende enfocar el tema tecnologías de control y vigilancia.

La pregunta 4 busca ver como conciben los no lugares, o este no lugar los usuarios, para poder comparar con nuestra hipótesis previa.

Respuestas obtenidas:

Isabel

✓ Escojo la primera informante a partir del criterio probabilidad de que me responda. Chica relativamente joven, parece una 'presa' dispuesta a cooperar puesto que no parece tener tanta prisa como los demás.

Al presentarme y preguntarle si puedo hacerle unas preguntitas, me responde que no habla español. Me desanimo porque no es el perfil de usuaria que buscaba, quería evitar turistas, pero opto por hacérselas en inglés, quizá nos sirvan de algo.

Respuestas persona 1:

- 1) No es su medio preferido, prefiere los transportes que van por superficie.
- 2) Lo escoge o usa cuando tiene prisa pues es mucho más rápido que los demás.
- 3) Acerca los dispositivos de vigilancia no se ha parado a pensar en ello, no se lo ha planteado pues son un elemento más. (Le sorprende la pregunta, creo que para ella son inocuos).
- 4) Define el espacio como de transito, de espera.

✓ Las próximas personas a las que pregunto educadamente si pueden responderme algunas preguntas, me dicen que no tienen tiempo, me dicen que no cortándome... me siento mal, pues en el andén el reloj que enuncia cuanto falta para que pare el próximo metro indica que faltan más de tres minutos, por lo cual es evidente que no quieren responder y quieren deshacerse de mi, pues la prisa no tiene motivo, igualmente se tienen que esperar.

Considero que estas negativas también me dan información, que hay que tener en cuenta.

✓ Veo a una chica joven, escuchando música, voy a probar. Está acepta responder, hecho que hace que se lo agradezca de gran manera.

Respuestas persona 2:

- 1) Sí. (No insisto, está concentrada)
- 2) Lo escoge en función de su destino, este transporte es el que mejor se adapta a su trayecto.
- 3) Acerca los dispositivos de vigilancia empieza respondiendo que seguridad no le dan (vacila un poco) y afirma que no cree que sirvan de mucho.
- 4) Define el espacio como peligroso. (Como se acerca el metro prefiero no insistir en el adjetivo que propone, tendré que meditar sobre ello).

✓ Delante mío pasa un vigilante corpulento, pienso que intimida, creo que si me responde su testimonio será valioso, pues aunque el no represente un usuario, si puede aportar información. Mi propuesta le parece interesante y muy amablemente me responde. Opto por limitarme a la pregunta 3 y 4.

Respuestas persona 3 (Vigilante):

- 3) Acerca los dispositivos de vigilancia primero me pide que matice a que me refiero, le indico que las cámaras y otros, él entonces se define como un dispositivo de vigilancia y seguridad más eficaz que las cámaras y empieza a hablar de la eficiencia de los recursos humanos. Transcribo *“La idea es transmitir seguridad, aunque a la gente prefiere la presencia humana que es más inmediata y disuasoria que las cámaras. Las cámaras sólo graban y en el mejor de los casos sirven para poder hacer la denuncia, los humanos son los que intervienen.”*

Entonces para dejar claro que no es una opinión subjetiva pone el ejemplo de las taquillas donde hay una persona que vende los billetes e informa y las máquinas afirmando que la gente prefiere el trato humano.

- 4) *"Espacio multicultural, multirracial... donde se pueden producir todo tipo de situaciones, generalmente agradables..." (Refiriéndose a los vigilantes) "No estamos bien vistos aunque generalmente ayudemos a gente mayor, a personas con carros y niños. No nos pasamos el día aporreando a la gente." (Tengo la sensación que se defiende y continúa).*
"Es complicado pues hay gente de distintos países y combinar cantidad de gente es complicado" **Pone énfasis en la multitud de gente que lo usa y cómo un sitio tan frecuentado es seguro, opina que teniendo en cuenta la gran cantidad de volumen de gente pasan pocas cosas.**

Paola

✓ Un hombre joven se sienta a mi lado, le pregunto si puede respondernos a unas preguntas, él accede.

Respuestas persona 4:

- 1) "Sí, lo cojo generalmente"
- 2) "Porque es más cómodo"
- 3) "Seguro"
- 4) "Caluroso, un lugar de tránsito".

(C.O.: Es bastante escueto en sus palabras, pero sus respuestas son rápidas, claras y con voz firme, así que no insisto).

✓ Luego, intencionadamente le pregunto a un señor mayor, ya que hasta ahora sólo hemos entrevistado a informantes jóvenes y adultos/as jóvenes, el señor accede amablemente.

Respuestas persona 5:

- 1) "Habitualmente, antes lo cogía más..." (¿por qué?) "porque hay mucha "morraña"", (no conozco el término, así que le pregunto qué quiere decir): "gente mala".
- 2) "Ahora prefiero el autobús".
- 3) "Mala" (se refiere a la seguridad)
- 4) "Bueno, a veces bueno, pero no siempre". (insisto un poco en la pregunta, cómo lo definiría).. "es un espacio de paso..."

Luego, mientras estamos sentadas observando, se acerca otro señor mayor, nos sonrío, estira su mano para entregarnos algo, yo me inhibo un poco porque no entiendo la situación, me dice "cójelo" y nos entrega a ambas un calendario con una imagen de Jesucristo, no agrega nada más, luego se va a otro lugar del andén, pero no veo que entregue calendarios a más personas (en mi país, en los transportes públicos, a veces niños o mujeres entregan calendarios a cada persona que va sentada, aunque no quieras recibirlo, te lo dejan en el asiento, luego explican su situación de pobreza y piden un aporte económico por el calendario, tú puedes darle dinero o devolvérselo, pensé que se trataba de algo

parecido, pero no entendía mucho, no sabía cuánto dinero habría que darle ni cómo se las arreglaría para que todos en el andén pudiésemos escucharlo).

✓ Luego pienso que si ese señor se dio el tiempo para entregarnos el calendario, tal vez no rechazaría mis preguntas, confirmo los minutos que quedan para que pase el próximo metro y lo sigo hacia el centro del andén, primero se excusa, dice que está apurado, pero luego accede, “si es muy corto, sí”, responde brevemente.

Respuestas persona 6:

- 1) “Sí, lo cojo habitualmente”.
- 2) “Porque es más rápido”.
- 3) “Regular”
- 4) “De paso, para continuar el camino”

C.O: Cabe señalar que durante nuestro período de observación (2 horas) intentamos abordar a 12 informantes, de los/as cuales, sólo 6 nos responden, de los 6 que no responden, 1 sólo habla inglés, otro nos explica que es sordo, el resto sólo dice “No” o “No tengo tiempo”, a pesar de que en ese minuto las pantallas del andén dice que aún faltan algunos minutos para que pase el próximo tren, de todas formas, ellos/as no han mirado esas pantallas antes de decir “no tengo tiempo”, pero imagino que no querrán correr el riesgo de perder el próximo metro por estar hablando con nosotras.

Reflexiones:

El usuario mantiene con estos no lugares una relación contractual establecida por el billete que permite el acceso y da derecho al servicio.

Los dispositivos de vigilancia están colocados para que no pasen inadvertidos.

La gente actúa de manera acelerada y automática, exceptuando a los turistas que se reconocen a simple vista por su manera menos acelerada y dubitativa al andar.

La presencia de tecnologías diversas es palpable.

Palabras Clave:

Automaticidad, tránsito, Control de acceso, vigilancia descarada...

Cuestiones o problemas que he encontrado:

- Discernir entre elementos relevantes y no relevantes.
- Encontrar un informante que sea del perfil deseado dispuesto a colaborar.
- Cómo abordar el volcado de información recogida en el diario de campo, para que sea lo suficientemente interpretativo y no sea subjetivo.

Tópicos emergentes de la observación (Que hemos encontrado):

La mayoría de usuarios actúa de manera automática.

La disposición de los espacios del metro hace que la sensación de tránsito, de falta de apropiación y significación sea más acuciante.

El tipo de mobiliario está diseñado para que las personas se queden solamente los instantes necesarios, favoreciendo el control y la gestión, y aparentemente inhiben las interacciones.

Las nuevas tecnologías son especialmente presentes, tanto las integradas en las estaciones e intercambiadores cómo las que llevan los usuarios. **Se aprecia por una parte la necesidad de control y vigilancia y por otra la de intentar proporcionar seguridad, mediante estos artefactos tecnológicos.**

Los usuarios buscan aprovechar el tiempo de espera, algunos leen (diarios gratuitos) otros optan por el uso de aparatos diversos, pocos consultan el canal metro...

✓ Novembre de 2007



PROGRAMACIÓ:

Dilluns
18:00 ARTISTA SORPRESA
18:50 ENRIC D'ARMENGOL
Guitarra Clàssica Catalana
19:40 EUSTAKIO CORREIA
Brasiló
20:30 MIGUEL ALE
Folklore

Dimarts
18:00 HUGO GUERRERO
Trobà Mestiza
18:50 JORGE TYLKI
Trobà Urbana
19:40 ORIOI DIAZ
Trobà Urbana
20:30 GABRIEL VALLONE
Mèlodic Urbà

Dimecres
18:00 LUCAS
Guitarra Tango
18:50 CLAUDIA
Música Llatinoamericana
19:40 CORINA PIATTI
Trobà Urbana
20:30 ENRIQUE DE TORRES
Cançó Lliure

Dijous
18:00 ION
Guitarra Pop
18:50 SONDA
Trobà Urbana
19:40 LOS OMAGUACAS
Música Andina
20:30 ORLANDO VÁZQUEZ
Mèlodic Urbà

Divendres
18:00 GERARD
World Music Welt
18:50 SUB ATAK
Rock i Punk Boy
19:40 MARTIN REICHT
Hang Music
20:30 JEAN
Soul

Dissabte
18:00 NESTOR
Guitarra
18:50 LUIS I MANUEL
Jazz
19:40 MARCELO CASTRO
Música Clàssica Llatinoamericana
20:30 AGUSTÍN SALVATIERRA
Pop Rock Acústic Mestiz

Diumenge
18:00 MAROMA
Música Infantil
18:50 MARIO I MARIANO
Música Llatinoamericana
19:40 FELIPE I FEDERICO
Jazz i Bossa
20:30 EDUARDO LLANES
Folklore Llatinoamericà

Nota: totes les actuacions són susceptibles a canvis d'última hora

Organitza:
TMB Transports Metropolitans de Barcelona

Col·laborem:
AMUC BCN Ajuntament de Barcelona Institut de cultura

✓ (12 febrer del 2008)



'lo que hace que el poder se sostenga, sea aceptado..., no es la fuerza con la que niega, ni la potencia con la que prohíbe, sino que el poder produce cosas, induce placer, forma saber, ... produce discursos'

- Foucault, M. (1979). *Vigilar y castigar*. Madrid: Siglo XXI

146

DISCIPLINA

total de los cuarteles en 1775.¹¹ Al lado de los talleres diseminados se desarrollaban también grandes espacios manufactureros, homogéneos y bien delimitados a la vez: las manufacturas reunidas primero, después las fábricas en la segunda mitad del siglo XVIII (las fundiciones de la Chaussade ocupan toda la península de Médine, entre el Nièvre y el Loira; para instalar la fábrica de Indret en 1777, Wilkinson dispone sobre el Loira una isla, a fuerza de terraplenes y de diques; Touffait construye Le Creusot en el valle de la Charbonnière, remodelado por él, e instala en la fábrica misma alojamientos para obreros); es un cambio de escala, es también un nuevo tipo de control. La fábrica explícitamente se asemeja al convento, a la fortaleza, a una ciudad cerrada; el guardián "no abrirá las puertas hasta la entrada de los obreros, y luego que la campana que anuncia la reanudación de los trabajos haya sonado"; un cuarto de hora después nadie tendrá derecho a entrar; al final de la jornada, los jefes de taller tienen la obligación de entregar las llaves al portero de la manufactura que abre entonces las puertas.¹² Se trata, a medida que se concentran las fuerzas de producción, de obtener de ellas el máximo de ventajas y de neutralizar sus inconvenientes (robos, interrupciones del trabajo, agitaciones y "cábalas"); de proteger los materiales y útiles y de dominar las fuerzas de trabajo: "El orden y la seguridad que deben mantenerse exigen que todos los obreros estén reunidos bajo el mismo techo, a fin de que aquel de los socios que está encargado de la dirección de la manufactura pueda prevenir y remediar los abusos que pudieran introducirse entre los obreros y detener su avance desde el comienzo."¹³

2) Pero el principio de "clausura" no es ni constante, ni indispensable, ni suficiente en los aparatos disciplinarios. Éstos trabajan el espacio de una manera mucho más flexible y más fina. Y en primer lugar según el principio de localización elemental o de la división en zonas. A cada individuo su lugar; y en cada emplazamiento un individuo. Evitar las distribuciones por grupos; descomponer las implantaciones colectivas; analizar las pluralidades confusas, masivas o huidizas. El espacio disciplinario tiende a dividirse en tantas parcelas como cuerpos o elementos que repartir hay. Es preciso anular los efectos de las distribuciones indecisas.

¹¹ Daisi, *Le Royaume de France*, 1745, pp. 201-209; Mémoire anonyme de 1775 (Dépôt de la guerre, 3689, f. 156). A. Naverens, *Le logement et les utensiles des gens de guerre de 1439 à 1789*, 1924, pp. 132-135. Cf. lám. 5 y 6.

¹² *Projet de règlement pour l'aciérie d'Amboise*, Archives nationales, f. 12 1301.

¹³ "Mémoire au roi, à propos de la fabrique de toile à voiles d'Angers", en V. Dauphin, *Recherches sur l'industrie textile en Anjou*, 1913, p. 199.

LOS CUERPOS DÓCILES

147

la desaparición incontrolada de los individuos, su circulación difusa, su coagulación inutilizable y peligrosa; táctica de antideserción, de antivagabundeo, de antiaglomeración. Se trata de establecer las presencias y las ausencias, de saber dónde y cómo encontrar a los individuos, instaurar las comunicaciones útiles, interrumpir las que no lo son, poder en cada instante vigilar la conducta de cada cual, apreciarla, sancionarla, medir las cualidades o los méritos. Procedimiento, pues, para conocer, para dominar y para utilizar. La disciplina organiza un espacio analítico.

Y aquí, todavía, encuentra un viejo procedimiento arquitectónico y religioso: la celda de los conventos. Incluso si los compartimientos que asigna llegan a ser puramente ideales, el espacio de las disciplinas es siempre, en el fondo, celular. Soledad necesaria del cuerpo y del alma decía cierto ascetismo: deben por momentos al menos afrontar solos la tentación y quizá la severidad de Dios. "El sueño es la imagen de la muerte, el dormitorio es la imagen del sepulcro... aunque los dormitorios sean comunes, los lechos están, sin embargo, dispuestos de tal manera y se cierran a tal punto por medio de las cortinas, que las mujeres pueden levantarse y acostarse sin verse."¹⁴ Pero ésta no es todavía sino una forma bastante aproximada.

3) La regla de los *emplazamientos funcionales* va poco a poco, en las instituciones disciplinarias, a codificar un espacio que la arquitectura dejaba en general disponible y dispuesto para varios usos. Se fijan unos lugares determinados para responder no sólo a la necesidad de vigilar, de romper las comunicaciones peligrosas, sino también de crear un espacio útil. El proceso aparece claramente en los hospitales, sobre todo en los hospitales militares y navales. En Francia, parece que Rochefort ha servido de experimentación y de modelo. Un puerto, y un puerto militar, es, con los circuitos de mercancías, los hombres enrolados de grado o por fuerza, los marinos que se embarcan y desembarcan, las enfermedades y epidemias, un lugar de deserción, de contrabando, de contagio; encrucijada de mezclas peligrosas, cruce de circulaciones prohibidas. El hospital marítimo, debe, por lo tanto, curar, pero por ello mismo, ha de ser un filtro, un dispositivo que localice y seleccione; es preciso que garantice el dominio sobre toda esa movilidad y ese hormiguo, descomponiendo su confusión de la ilegalidad y del mal. La vigilancia médica de las enfermedades y de los contagios es en él solidaria de toda una serie de otros controles; militar sobre los desertores, fiscal sobre las mercancías,

¹⁴ *Règlement pour la communauté des filles du Bon Pasteur*, en Delamare, *Traité de police*, libro III, título V, p. 507. Cf. también lám. 9.

'En el corazón de todos los sistemas disciplinarios funciona un pequeño mecanismo penal.' p.183. *'El castigo disciplinario tiene por función reducir las desviaciones'* p. 185.

Fins ara he trobat les prohibicions, i les seves respectives sancions, per no tenir el bitllet, ... i si sembla que tot plegat intenti organitzar per poder homogeneïtzar i així que resulti més senzill el control.

✓ (12 febrer del 2008)



'lo que hace que el poder se sostenga, sea aceptado..., no es la fuerza con la que niega, ni la potencia con la que prohíbe, sino que el poder produce cosas, induce placer, forma saber, ... produce discursos'

- Foucault, M. (1979). *Vigilar y castigar*. Madrid: Siglo XXI

146

DISCIPLINA

total de los cuarteles en 1775.¹¹ Al lado de los talleres diseminados se desarrollaban también grandes espacios manufactureros, homogéneos y bien delimitados a la vez: las manufacturas reunidas primero, después las fábricas en la segunda mitad del siglo XVIII (las fundiciones de la Chaussade ocupan toda la península de Médine, entre el Nièvre y el Loira; para instalar la fábrica de Indret en 1777, Wilkinson dispone sobre el Loira una isla, a fuerza de terraplenes y de diques; Touffait construye Le Creusot en el valle de la Charbonnière, remodelado por él, e instala en la fábrica misma alojamientos para obreros); es un cambio de escala, es también un nuevo tipo de control. La fábrica explícitamente se asemeja al convento, a la fortaleza, a una ciudad cerrada; el guardián "no abrirá las puertas hasta la entrada de los obreros, y luego que la campana que anuncia la reanudación de los trabajos haya sonado"; un cuarto de hora después nadie tendrá derecho a entrar; al final de la jornada, los jefes de taller tienen la obligación de entregar las llaves al portero de la manufactura que abre entonces las puertas.¹² Se trata, a medida que se concentran las fuerzas de producción, de obtener de ellas el máximo de ventajas y de neutralizar sus inconvenientes (robos, interrupciones del trabajo, agitaciones y "cábalas"); de proteger los materiales y útiles y de dominar las fuerzas de trabajo: "El orden y la seguridad que deben mantenerse exigen que todos los obreros estén reunidos bajo el mismo techo, a fin de que aquel de los socios que está encargado de la dirección de la manufactura pueda prevenir y remediar los abusos que pudieran introducirse entre los obreros y detener su avance desde el comienzo."¹³

2) Pero el principio de "clausura" no es ni constante, ni indispensable, ni suficiente en los aparatos disciplinarios. Estos trabajan el espacio de una manera mucho más flexible y más fina. Y en primer lugar según el principio de localización elemental o de la división en zonas. A cada individuo su lugar; y en cada emplazamiento un individuo. Evitar las distribuciones por grupos; descomponer las implantaciones colectivas; analizar las pluralidades confusas, masivas o huidizas. El espacio disciplinario tiende a dividirse en tantas parcelas como cuerpos o elementos que repartir hay. Es preciso anular los efectos de las distribuciones indecisas.

¹¹ Daisi, *Le Royaume de France*, 1745, pp. 201-209; Mémoire anonyme de 1775 (Dépôt de la guerre, 3689, f. 156). A. Naverens, *Le logement et les utensiles des gens de guerre de 1439 à 1789*, 1924, pp. 132-135. Cf. lám. 5 y 6.

¹² *Projet de règlement pour l'aciérie d'Amboise*, Archives nationales, f. 12 1301.

¹³ "Mémoire au roi, à propos de la fabrique de toile à voiles d'Angers", en V. Dauphin, *Recherches sur l'industrie textile en Anjou*, 1913, p. 199.

LOS CUERPOS DÓCILES

147

la desaparición incontrolada de los individuos, su circulación difusa, su coagulación inutilizable y peligrosa; táctica de antideserción, de antivagabundeo, de antiaglomeración. Se trata de establecer las presencias y las ausencias, de saber dónde y cómo encontrar a los individuos, instaurar las comunicaciones útiles, interrumpir las que no lo son, poder en cada instante vigilar la conducta de cada cual, apreciarla, sancionarla, medir las cualidades o los méritos. Procedimiento, pues, para conocer, para dominar y para utilizar. La disciplina organiza un espacio analítico.

Y aquí, todavía, encuentra un viejo procedimiento arquitectónico y religioso: la celda de los conventos. Incluso si los compartimientos que asigna llegan a ser puramente ideales, el espacio de las disciplinas es siempre, en el fondo, celular. Soledad necesaria del cuerpo y del alma decía cierto ascetismo: deben por momentos al menos afrontar solos la tentación y quizá la severidad de Dios. "El sueño es la imagen de la muerte, el dormitorio es la imagen del sepulcro... aunque los dormitorios sean comunes, los lechos están, sin embargo, dispuestos de tal manera y se cierran a tal punto por medio de las cortinas, que las mujeres pueden levantarse y acostarse sin verse."¹⁴ Pero ésta no es todavía sino una forma bastante aproximada.

3) La regla de los *emplazamientos funcionales* va poco a poco, en las instituciones disciplinarias, a codificar un espacio que la arquitectura dejaba en general disponible y dispuesto para varios usos. Se fijan unos lugares determinados para responder no sólo a la necesidad de vigilar, de romper las comunicaciones peligrosas, sino también de crear un espacio útil. El proceso aparece claramente en los hospitales, sobre todo en los hospitales militares y navales. En Francia, parece que Rochefort ha servido de experimentación y de modelo. Un puerto, y un puerto militar, es, con los circuitos de mercancías, los hombres enrolados de grado o por fuerza, los marinos que se embarcan y desembarcan, las enfermedades y epidemias, un lugar de deserción, de contrabando, de contagio; encrucijada de mezclas peligrosas, cruce de circulaciones prohibidas. El hospital marítimo, debe, por lo tanto, curar, pero por ello mismo, ha de ser un filtro, un dispositivo que localice y seleccione; es preciso que garantice el dominio sobre toda esa movilidad y ese hormiguo, descomponiendo su confusión de la ilegalidad y del mal. La vigilancia médica de las enfermedades y de los contagios es en él solidaria de toda una serie de otros controles; militar sobre los desertores, fiscal sobre las mercancías,

¹⁴ *Règlement pour la communauté des filles du Bon Pasteur*, en Delamare, *Traité de police*, libro III, título V, p. 507. Cf. también lám. 9.

'En el corazón de todos los sistemas disciplinarios funciona un pequeño mecanismo penal.' p.183. *'El castigo disciplinario tiene por función reducir las desviaciones'* p. 185.

Fins ara he trobat les prohibicions, i les seves respectives sancions, per no tenir el bitllet, ... i si sembla que tot plegat intenti organitzar per poder homogeneïtzar i així que resulti més senzill el control.

Capítol 3- El panoptismo. (pp. 199 i següents)

Foucault enuncia el panoptismo como el principio rector de visibilidad, donde la tecnología de vigilancia y observación permanente apuntaban a un potenciar un hábito de introspección permanente, por el cual debería interiorizar el ojo del vigilante y mantener un constante autocontrol del comportamiento y de las actitudes. Y ese panoptismo ahora es más eficaz gracias a las nuevas tecnologías que hacen posible controlar hasta el último rincón y hacer que los usuarios seamos conscientes de este hecho.



Foto autor, tomada en el metro de Barcelona (2006)

Las múltiples cámaras de vigilancia que encontramos en nuestros trayectos cotidianos convierten los diversos centros de vigilancia en **potentes panópticos**. En el centro de la dirección general de Tráfico convergen las imágenes de las salidas, accesos y principales arterias de circulación. En el Centro de Control del Metro convergen las imágenes de las distintas líneas, intercambiadores, accesos y estaciones de este Transporte.



Altre bibliografia a tenir en compte relacionats amb el control i el poder

[Deleuze, G. \(1991\) Postdata sobre las sociedades de control.](#)

Foucault, M. (1975). Preguntas a Michael Foucault sobre Geografía. En M. Foucault (1979). *Microfísica del poder*. Madrid: La Piqueta.

Foucault, M. (1980). “El ojo del poder”, entrevista con Michel Foucault en Bentham, Jeremías: “El Panóptico”. Barcelona: La Piqueta.

Hardt, M. y Negri, A. (2002). *Imperio*. Barcelona: Paidós.

Tirado, F. y Doménech, M. (2001). Extituciones: del poder y sus anatomías. *Política y sociedad*, 36: pp.183-196.

Ugarte Perez, J. (comp.)(2005). *La administración de la vida*. Estudios biopolíticos. Barcelona: Anthropos editorial.

Un sector del metro convoca 10 días de paro



Trabajos de mantenimiento nocturnos en las vías del metro

La protesta afecta a unos 70 trabajadores de vías y señales y coincide con el conflicto del bus, que sigue abierto

ÓSCAR MUÑOZ
Barcelona

El clima laboral se complica en Transports Metropolitans de Barcelona (TMB). Al conflicto que protagonizan los conductores de autobús, que mantienen una huelga de seis horas para el próximo martes y la amenaza endurecer la protesta a finales de mes, se suma ahora el de un grupo de empleados técnicos del metro, que ha convocado diez días de paros parciales a partir del día 18.

Aunque los motivos oficiales de las protestas del bus y del metro son distintos -los conducto-

res reclaman mejoras en el sistema de descanso y el personal del suburbano subir de categoría- la coincidencia de las movilizaciones lleva a la dirección de TMB a pensar que están relacionadas. Su presidenta, Assumpta Escarp, recordó ayer que el metro está negociando el nuevo convenio colectivo y destacó que "esta protesta se produce en pleno proceso de negociación" y "sin estar avalada por ningún sindicato ni por el comité de empresa" sino por un grupo de trabajadores. El departamento afectado cuenta con unos 70 empleados. En cualquier caso, añadió Escarp, "a nadie se le escapa que (esta última movilización) tiene un carácter de oportunidad". No en vano, fue presentada ayer mismo en el transcurso de una rueda de prensa en la que CGT explicó los últimos detalles del conflicto del bus.

Los paros del metro se han con-

vocado en dos tandas, del 18 al 22 y del 25 al 29 febrero, y afectarán a dos horas por turno; esto es, de 6 a 8, de 14 a 16 y de 22 a 24 horas. La dirección de TMB estima que no tendrán una afectación directa en el usuario puesto que el personal que las ha convocado se ocupa de tareas de mantenimiento, tanto preventivo como de reacción cuando se produce una avería. Los responsables de la empresa insisten en que solicitarán a la Generalitat los correspondientes servicios mínimos y que, en todo momento, estará garantizada la seguridad de los viajeros.

El otro conflicto, el de los buses, parece haber entrado en un callejón sin salida. La dirección de la empresa aceptó ayer la propuesta del mediador de Treball para desbloquear la situación pero los dos sindicatos que promueven las protestas -Actub y CGT- la rechazaron por considerarla insuficiente, según adelantó a este diario Saturnino Mercader, presidente del comité de empresa y representante de CGT.

Aena



Aeropuertos Españoles
y Navegación Aérea



MINISTERIO
DE FOMENTO

COMUNICACIÓN DE APERTURA DE PROPOSICIONES ECONÓMICAS

SERVICIO DE SEGURIDAD EN ACC CANARIAS, Y COMPLEJO
RADIOELÉCTRICO DE EL PICO DE LA GORRA, EN GRAN CANARIA.
(CAN 896/07)

El que más creció fue el Nitibus, que se ha reforzado y ha ganado un millón de viajes (22%) hasta alcanzar los 5,3 millones. Los autobuses metropolitanos subieron un 8,5% (en total transportaron 71,2 millones de viajeros) y el bus de TMB un 1,5% con lo que validó 210,5 millones de viajes.●

OBSERVACIÓ PARTICIPANT

25 FEBRER 2008

Lloc inici: Catalunya L1

Hora inici: 17.30 aprox.

Itinerari: Catalunya- Urgell





dibuix 2 1010223



Dibuix1010223



P1010198



P1010199



P1010200



P1010201

P1010202

P1010203

La instal·lació de papereres translúcides evoca una mena de por líquida?? És útil aquest sistema de seguretat?? Viola la privacitat dels usuaris?

P1010204

un concert o una forma de guanyar-se la vida?

P1010205

P1010206

P1010207



P1010208



P1010209



P1010210



P1010211



P1010212



P1010213



P1010214



P1010215



P1010216

vigilància...



P1010217



P1010218



P1010219



P1010220

Un Dunking Coffe...



P1010221



P1010222



P1010223



P1010224



P1010225

La publicitat al intercanviador, una nova de fer publicitat i alhora fer més lluminós i dinàmic aquest emplaçament?



P1010226



P1010227



P1010228

Botigues tipus clàssic



P1010229



P1010230



P1010231



P1010232



P1010233



P1010234



P1010235



P1010236



P1010237



P1010238



P1010239



P1010240



P1010241



P1010242



P1010243

Paperera model antic.. opaca.



P1010244



P1010245



P1010246



P1010247



P1010248



P1010249



P1010250

OBSERVACIÓ PARTICIPANT

03 MARÇ 2008

Lloc inici: Urgell L1

Hora inici: 10.00 h.

Itinerari: L1/L4



✓ **NOTA 3. de març del 2008**

Reflexions i altres:

Els llocs de trànsit es construeixen socialment inclòs avanç que físicament. És construeixen com una realitat social a partir dels discursos que se'n deriven del projecte, disseny, proposta, ... L'exemple el trobem amb tots els discursos tant en favor com en contra dels diferents traçats i propostes que ha generat el projecte del AVE Madrid-Barcelona o viceversa. (veure recull notícies AVE)

✓ **Observació Participant (3 de març del 2008)**

Lloc: Inici a L1 Urgell, Fi a L4 Poblenou

Horari: de 10 a 14 hores.

Comentaris previs / antecedents:

Avui hi ha vaga d'autobusos, creia que era bona idea comprovar si hi ha més usuaris que un dilluns normal, en quant al funcionament del transport urbà.

La idea es mostrar que el que passa a l'exterior, o el que viu la ciutat ràpidament afecte aquests espais de trànsit, que em proposo analitzar. Doncs la idea és recuperar per treballar-los la idea de la juxtaposició de la que parlava Foucault, 1967. Espai on s'interconnecten tots els altres espai a mode de suma no només com a espai pont.

Aquesta interconnexió tb la vaig observar durant el congrés de telefonia mòbil, (especialment a les línees que passaven prop de plaça Espanya) que es podia trobar molta gent amb bosses que publicitaven tecnologia i acreditacions, i *fakekeys* enganxades a les solapes o penjades al coll, essent indicatiu indiscutible de que a la ciutat es celebrava un congrés que aplegava molta gent.



Foucault, M. (1967). "Des espaces aultres" (Conferencia pronunciada en el "Cercle d'études architecturales" de París, el 14 de marzo de 1967), *Architecture, Mouvement, Continuité*, nº 5, octubre del 1984, págs. 46-49.

Observació:

Tal com m'imaginava tot funciona com qualsevol altre dia però amb més usuaris, els metros van més atapeïts de gent, que altres dilluns aquesta hora.

Un fet curiós → Al entrar a l'estació d'Urgell, m'ha cridat l'atenció que [redacted] de fet m'ha cridat especialment l'atenció perquè fins ara els que saltaven els controls o no utilitzaven els itineraris marcats eren els que volien utilitzar el transport sense pagar, o sigui volien saltar el pas que els obliga a validar el tiquet per accedir a les andanes no al revés un cop ja s'ha utilitzat el servei. (dues hipòtesis: 1a. Aquest noi no sap que aquí no s'ha de tornar a validar per a sortir compassa amb algunes estacions de trens de RENFE, i no tenia el bitllet que el acreditava com a usuari de ple dret. 2a. NO tenia ganes de seguir convencionalismes i perdre uns segons per ell vitals esperant a que les senyores de davant seu acabessin de passar per la sortides corresponents).

Bé baixo a l'andana, i esta força plena, tot i que sense cap acumulació, el problema és quan arriba el vehicle, el metro està ple de gent, ... tothom s'apressa a entrar per veure si troben lloc. Jo m'ho repenso, és evident que en aquest metro aniré enllaunada així, que decideixo esperar a que en arribi un altre que em motivi més... Al cap d'uns tres minuts apareix el proper vehicle, aquest cop també esta molt ple i tampoc em crida a entrar, no obstant cap altre usuari m'imita i s'espera a provar sort en un altre vehicle.

Noto que les andanes d'omplen més ràpid que en altres ocasions. La gent segueix més o menys el mateix ritual de dispersió espacial, que al cap d'una estona de passejar-me i tafanejar per la andana és força predible.

Per megafonia, com sempre se'ns avisa de les càmeres de vigilància, de les prohibicions, ...

Arriben i caminen fins a mitja andana, llavors es reparteixen per la part central d'aquesta en funció de les parcel·les que van queden lliures (sempre respectant els espais de la gent que ha arribat abans), a mesura que va arribant més gent els espais entre parcel·la i parcel·la es van fent més petits, i l'optimització dels bancs és més alta. De tant en tant hi ha algú que va cap als extrems o que no arriba fins a la meitat, però això succeeix a mesura que va quedant plena la estació. Arriba el quart vehicle des de que estic per aquí i aquest cop tot i que també va ple decideixo pujar-hi, per canviar de estació, n'escolliré alguna al atzar.

Comportament socioespacial

Al pujar al metro m'adono que als extrems hi ha una mica més de lloc que a la part central, tot i que està ple, no tant com en el primer vehicle que ha passat des de que jo estic aquí però deu n'hi do. Entre Universitat i Catalunya baixa força quantitat de gent i el metro queda més espaios però sense tirar cohets.

Decideixo baixar a Urquinaona, passejo per l'intercambiador (que se'm fa llarg i inhòspit. El de plaça catalunya L1 amb L3 és llarg però té publicitat als laterals i el fa més lluminós i càlid, no ho sé potser també és el dia que al haver força gent, trobo que el meu ritme de deambular és més accelerat doncs vaig enmig de la massa de gent, anant més lenta tinc la sensació de estar fent nosa, ...) i vaig fins a la L4 Grogga que és potser una de les que frequento menys. Començo a recórrer el tram d'intercambiador que uneix la L1 amb la L4, arribo a la línia desitjada, l'observo hi ha priori tots els elements que hi havia en la línia vermella es repeteixen a aquesta. Barreres d'accés, màquines expenedores de bitllets, monitor informant de prohibicions, panells informant de la xarxa del metro de barcelona, càmeres de vigilància, ... al vestíbul de la L4 Urquinaona, escales per arribar a l'andana, més càmeres, més panells informatius i més gent, força gent per l'hora que comença a ser, l'hora de dinar.

Deixo passar el primer vehicle que arribo per intentar gaudir uns segons de tranquil·litat, però la pretesa soletat és molt efímera, tot just se'n va el metro apareixen un grup de turistes, un parells de nois que curiosament van junts però cada un amb el seu aparell per sentir música i només de tant en tant és intercanvien un auricular per comentar alguna cosa sobre la música que escolten.

Al cap d'uns minuts la andana està plena, i arriba el proper vehicle, decideixo pujar-hi, aquest cop no busco punta, entro a un vago al atzar del mig i m'arpenjo a un costat. Miro la línia de punts vermells que van deixant de fer intermitències i queden enceses de color vermell a mesura que parem a l'estació que indiquen per començar a fer intermitències la llum que representa la propera estació del trajecte.

Miro des de dalt del metro les successives estacions i em semblen menys renovades que altres, ... però el disseny és característic. A mesura que ens apropem al final de línia i ha menys gent als vagons, i el trànsit entre els que pugen i baixen és més baix.

Estic cansada, i decideixo tornar a casa, així que al final de línia faig un canvi de sentit i des de Poblenou torno amb bus.

Paraules clau:

Disseny similar, relació a dins a fora, informació, ...

DERIVA 04 MARÇ 2008

Lloc inici: Universitat L2/L1

Hora inici: 2:30 aprox.

Itinerari: Diversos emplaçaments





P1010301



P1010302

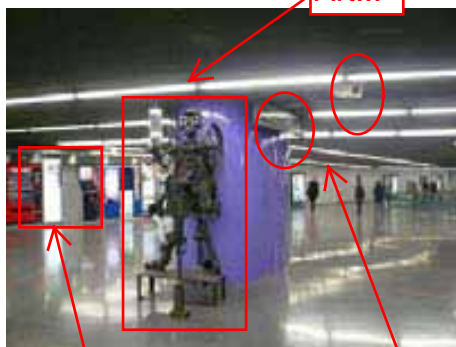


P1010303

P1010301-P1010307 Intervenció artística... no funcional... curiòs pel fet de ser en el subsòl..



P1010304



P1010305



P1010306



P1010307



P1010308



P1010309



P1010310



P1010311



P1010312

Em recorda a eixos comercials on el planta superior és situen els cinemes

2008-03-04 Metro universitat



P1010313



P1010314



P1010315



P1010316



P1010317



P1010318

El quiosc actua com a distribuïdor dels fluxos



P1010319



P1010320



P1010321



P1010322



P1010323



P1010324

Es substitueixen les antigues
barreres per aquestes tipus
porta... ara ja no es podrà
saltar per entrar sense pagar

2008-03-04 Metro universitat



P1010325



P1010326



P1010327



P1010328



P1010329



P1010330



P1010331



P1010332



P1010333

Absència de mobiliari urbà....



P1010334



P1010335



P1010336

OBSERVACIÓ PARTICIPANT

07 MARÇ 2008

Lloc inici: Glòries

Hora inici: 14:30 h.

Itinerari: L1





P1010345

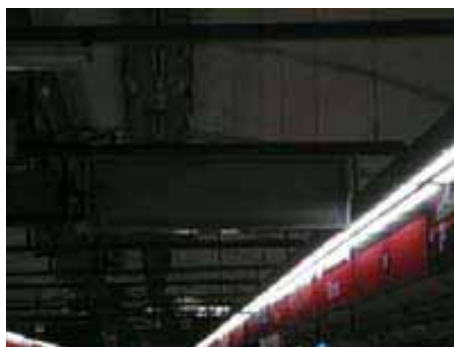


P1010346



P1010347

En espera... les andanes és van omplint fins que arriba un vehicle



P1010349



P1010350



P1010351



P1010352



P1010353



P1010354

DERIVA 13 MARÇ 2008

Lloc inici: Universitat

Hora inici: 15 h.

Itinerari: L1 / L2



UBICACIÓ MÚSICS

2008-03-13 L1 Universitat



P1010372



P1010374



P1010375



P1010376



P1010377



P1010378

Minilocutoris ...



P1010379



P1010380



P1010381

Marca Metro
Barcelona

Avis propra
exposició en
aquest espai



P1010382



P1010383



P1010384



P1010385



P1010386



P1010387

Aparença d'eix comercial.

Els noms dels comerços mostren el metro com un paisatge de la globalització.



P1010388



P1010389



P1010390



P1010391



P1010392



P1010393



P1010394



P1010395



P1010396

OBSERVACIÓ PARTICIPANT

31 MARÇ 2008

Lloc inici: Universitat

Hora inici: 17 h.

Itinerari: Vestíbul L1 / L2





P1010478



P1010479



P1010480



P1010481



P1010482



P1010483



P1010484



P1010485



P1010486



P1010487



P1010488



P1010489



P1010490



P1010491



P1010492



P1010493



P1010494



P1010495

Això és inusual ...



P1010496



P1010497



P1010498



P1010499



P1010500



P1010501



P1010502



P1010503



P1010504



P1010505



P1010506



P1010507



P1010508



P1010509



P1010510



P1010511



P1010512



P1010513



P1010514



P1010515



P1010516

En una banda hi ha una exposició i en la resta tot continua igual...aliens al que passa a uns metres més enllà...



P1010517



P1010518



P1010519

Entro al Dunkin donuts/coffee...



P1010520



P1010521



P1010522



P1010523



P1010524



P1010525



P1010526



P1010527



P1010528



P1010529



P1010530



P1010531



P1010532



P1010533



P1010534



P1010535



P1010536



P1010537



P1010538



P1010539



P1010540



P1010541



P1010542



P1010543



P1010544

la gent no hi està durant gaire estona



P1010545



P1010546

El terra, està bastant brut!



P1010547



P1010548



P1010549



P1010550



P1010551



P1010552



P1010553



P1010554



P1010555



P1010556



P1010557



P1010558

Metro o centre comercial?



P1010559



P1010560



P1010561



P1010562



P1010563



P1010564



P1010565



P1010566



P1010567



P1010568



P1010569



P1010570



P1010571



P1010572



P1010573

OBSERVACIÓ PARTICIPANT

1 ABRIL 2008

Lloc inici: Plaça Catalunya

Hora inici: 20.00 h.

Itinerari: L1/L3/L1



✓ Observació PARTICIPANT. 1 d'abril de 2008

Hora: les 20:00 hores.

Lloc: Vestíbul metro Plaça Catalunya. (intercanviadors L1/L3 i L1).

Comentaris previs:

Torno cap a casa, i com que no tinc pressa, decideixo endinsar-me al metro i així aprofitar que no em ve d'una estona, per intentar quin ambient es respira aquesta hora al terreny de camp.

Observació:

diferències fruit dels ritmes d'ela ciutat

Al entrar per la boca situada a les Rambles, trobo a faltar la música i el xivarri que fan els músics de carrer que sovint s'instal·len en aquest espai de confluència de diversos transports subterranis. També hi ha menys gent que en altres horaris i això em permet anar cap a l'entrada del metro sense haver de sortejar els cossos de la gent que creua les seves trajectòries amb la meua o que estan comprant o escoltant als esporàdics que es situen en aquest espai i que avui no hi són.

Miro les màquines expenedores de tot tipus de productes com solitàries inciten a que la gent s'hi apropi a través dels seus colors cridaners i la il·luminació que les fa càlides i llaminereres, repasso amb la mirada els productes i continuo la meua trajectòria cap a la màquina validadora.

Bitllet per pas i marca els límits i autoritza

hi ha força gent, però puc caminar d'una manera força fluida. Decideixo passejar una estona abans de seguir el que seria el meu itinerari habitual per anar cap a casa, camino per el intercanviador, deixant-me portar per la gent, seguint-los fins a cert punt, cada passa m'endinsa al subsòl i fa que el soroll de l'exterior quedi diluït en el silenci d'aquest entorn. Aquest tram d'intercanviador de la L3 fins a L1 Direcció Bellvitge se'm fa força molest a causa de les pujades i baixades, a través de graons, que trobo al llarg del camí. Davant meu dues persones, darrere tres més, tots seguint el mateix trajecte.

De sobte recordo una pregunta que em va fer un company dies enrere, quina línia és la teua preferida?? Tot i que crec que la que em resulta més còmoda és la vermella, aquest intercanviador és especialment inhòspit i claustrofòbic. Repasso mentalment quines línees em resulten més desagradables i m'adono que més que les línees en si, és el que hi passa. Les que estan sempre plenes de gent, les que sempre estan buides, les que tenen llargs intercanviadors, etc...

Augé comentava en el seu llibre el viagero subterràneo, algunes estacions en funció del records que a ell li produïen, i de fet en aquest aspecte coincideixo amb ell.

Deambulo sense rumb una estoneta més. M'adono que ja es tard i m'atanso a una andana, miro el monitor que indica quan falta per al proper vehicle, encara trigarà 2'35'', mentre l'espero miro la gent com esta disseminada al llarg de l'andana respectant els espais dels altres. Miro el seu aspecte intentant esbrinar qui són i de que fan, quines són les seves històries... Arriba el vehicle i decideixo pujar-hi.

Està força ple de gent, amb la mirada cerco quin vago és el més buit, cap a les puntes com sempre... quan m'hi dirigeixo m'adono que no he estat la única d'utilitzar l'escrutini visual abans d'encaminar-me cap a la porta d'entrada, a aquesta hora tothom busca un bon lloc per seure o si més no per estar el més còmodament possible.

M'hi fixo perquè no hi ha gaires llocs per seure, però si per agafar-s'hi, és d'aquest més moderns que han primat l'amplitud, i la sensació d'espai vers la comoditat. El disseny

(barres de ferro que situades al mig del vago imitant la forma d'una flor). Aquests trens són més blancs, lluminosos, amplis, tecnològics (duen càmeres, pantalles, indicadors diversos, etc. integrats), no obstant prefereixo els antics que amb menys capacitat de gent ens permetien seure.

Miro a banda i banda, i realment tots mostrem ganes de retirar-nos a descansar, hem acabat la jornada.

Reflexió:

Paraules clau:

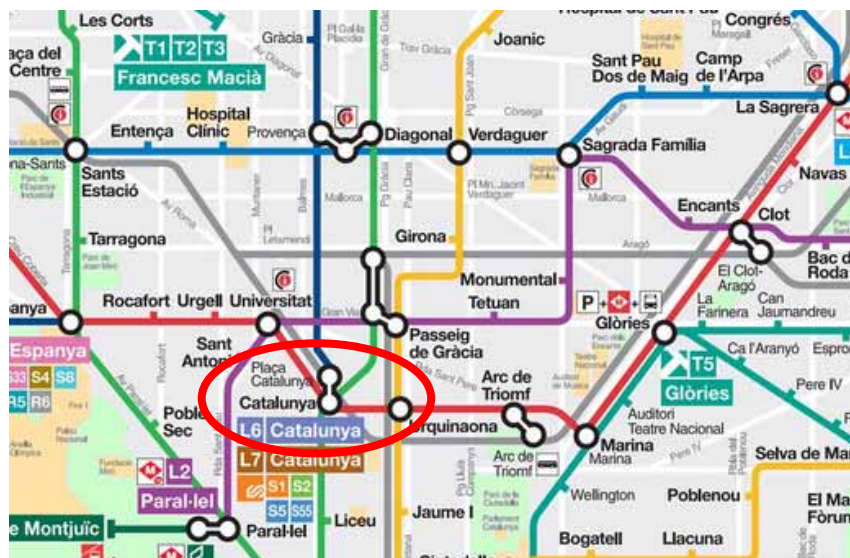
Trens moderns més tecnològics, més gent menys seients, línees més inhòspites o menys dependent de factors subjectius, ...

DERIVA 2 ABRIL 2008

Lloc inici: Catalunya

Hora inici: 18:30 h.

Itinerari: L1





P1010574



P1010575



P1010576

una joieria al Subsòl de la ciutat!!!



P1010577



P1010578



P1010579



P1010580



P1010581



P1010582

Realment em fa dubtar de si estic al subsòl o al carrer...



P1010583



P1010584



P1010585



P1010586



P1010587



P1010588



P1010589



P1010590



P1010591



P1010592



P1010593



P1010594



P1010595



P1010596



P1010597



P1010598



P1010599



P1010600

La presència d'una joieria, per a mi, no deixa de ser un fet molt curiós, tot i que em sembla que es tracta d'una joieria que ja porta temps instal·lant-se en centres comercials i altres espais de Trànsit.



P1010601



P1010602



P1010603



P1010604



P1010605

Una càmera per banda

✓ DERIVA. 2 d'abril de 2008.

Sota el títol el bus és ple d'històries, es proposa la segona edició del concurs de relats curts del TMB. (www.tmbpledhistories.com).

Amb aquesta iniciativa és pretén que els viatgers amb autobús i metro siguin més humans, s'apropin les històries personals a aquest espai de trànsit... s'agermana la cultura a aquets espais de trànsit.

Fa un parell de dies tornava cap a casa en metro (amb un dels moderns), i em va cridar l'atenció la publicitat que s'anava passant per els monitors que el vehicle té. Es tractava de la campanya de publicitat d'aquest concurs, de manera consecutiva s'anaven passant en diferents idiomes, fragments d'històries que tenien en comú l'escenari on havien succeït, els espais de trànsit.



Reflexió: Aquesta campanya és molt interessant perquè per una banda fa que la cultura incideixi en els espais de trànsit agermanant-la i per l'altra converteix en lloc els anomenats no_llocs per alguns autors com Augé (1992). Coincidint amb la meua intenció quan vaig iniciar la investigació, mostrar que era un lloc on és produïen múltiples històries.

Tinc 2 llibres que s'ha publicat amb els relats guanyadors...

DERIVA 14 ABRIL 2008

Lloc inici: Urgell

Hora inici: 19 h.

Itinerari: L1/L3



✓ DERIVA 14 abril del 2008

L1 Urgell

Hora: 7:00 hores aprox.

Previ:

Avui començaré la deriva per Urgell, i em deixaré dur per les sol·licituds del camp d'estudi.

Observació:

El vestíbul de l'estació de Rocafort, està mig buit. Al costat de les màquines expenedores observo una noia traient el bitllet, mentre un senyor amb el peto, que el identifica com a treballador del metro i informador als usuaris, està repenjat en l'altre extrem, prop de les màquines per on els usuaris validen els bitllets i per on sortiran al vestíbul des de les andanes.

Mentre remeno el moneder en busca de la targeta multiviatge, sense cap mena de pressa, un noi amb aspecte d'immigrant, [redacted] amb una aparent tranquil·litat i tècnica acurada, que em fa sospitar que no és el primer cop que posa en pràctica aquest sistema de passar sense validar el bitllet. Tot seguit rectifica la trajectòria cap a la direcció que li convé, va cap a l'esquerra, [redacted] hagués passat, cap retret, cap mala mirada, és més fins i tot sembla que eviti mirar-lo. Imagino que deu ser el comportament habitual dels vigilants/treballadors/etc. la passivitat, i per això el transgressor actuava amb la calma i la serenor pròpies d'algú que sap que no serà reprès.

Acabo de validar el meu bitllet, de sobte el 'silenci' es trenca, sento com un rumor, un sorell acompanyar per el soroll, llunyà, propi de que les portes del metro és tanquen i comença a pujar un grup de gent per l'escala de la dreta, un parell de persones, darrera meu, també acceleren el pas al intuir la presencia del vehicle al andana, segurament volen agafar-lo i no haver d'esperar els dos o tres minuts que trigarà el proper. Decideixo optar per seguir-los.

En un tres i no res el entrar i sortir de gent ja ha desaparegut, tot torna a recuperar la calma, dos o tres persones estem a l'andana direcció Fondo i uns cinc estan escampats per l'andana d'enfront, direcció Bellvitge. Entre els de l'andana d'enfront reconec la persona que abans s'havia colat davant meu, esta assegut a un banc parlant pel mòbil. Miro la gent com estan col·locats, la norma que els distribueix és respectar l'espai.

7:15 hores. Ja han passat dos vehicles, i als usuaris ens han fet saber (un altre cop) per megafonia que ens estan videovigilant per a la nostra seguretat, que [redacted] i alguna cosa més que se'm escapa a causa del xivarri produït per l'arribada d'un vehicle.

7:20 hores, estava apunt de agafar el proper metro, però m'ha adonat que un senyor que estava assegut uns bancs més enllà es quedava. M'ha sorprès en tot el temps que fa que faig observacions i derives no m'he trobat gaires. Decideixo esperar-me per esbrinar perquè s'espera. La meva intriga dura poc, doncs al cap d'uns instants una noia (podria

perfectament ser la seva filla) arriba, és saluden i comencen una conversa força animada. Agafem tots plegats el proper vehicle que para, i continuem el ttrajecte que s'havia interromput per un breu parèntesi.

Quan arribem a Catalunya les portes s'obren i un elevat nombre de passatgers decideixen baixar, el vehicle es queda a la meitat. Jo decideixo perdre'm entre la multitud i també els segueixo.

els que surten per una punta d'andana, els que opten per sortir per l'altre i els es dirigeixen cap als intercanviadors. El fet que em quedi una estona dubtant no és massa adient, doncs m'he convertit en un obstacle sense adonar-me

Tothom amb pas segur escull el seu trajecte. Miro a un costat i a altre, unes senyores semblen trobar-se desorientades i demanden indicacions sobre com sortir per on els interessa, assenteixen davant les explicacions del senyor que han interpel·lat. I segueixen el itinerari que els ha proposat. Ara només quedem uns quants, els que esperen el proper metro i que han anat arribant a l'andana i dos tres que han aturat el pas per posar-se la jaqueta, demanar indicacions o dubtar (com jo). Decideixo tirar per on ha sortit la majoria. Vaig cap a dreta, pujo escales i em trobo a dalt, miro a costat i costat i els colors cridaners d'una botiga de bolsos m'incita a parar-m'hi uns instants.

Començo a tafanejar quan la botiguera s'em apropa entre un posat tímit i servicial, i em comenta que si em vull provar les bosses que hi ha un mirall a la columna, ... es queda a prop però ordenant unes bosses d'uns prestatges d'uns metres més enllà. Em comenta que la bossa que em miro és un model nou que s'ha venut molt. Penso que no sé com serà de nou, si és una estratègia comercial, o la veritat. Entra algú altre, són una parella, ella els comenta que hi ha el mirall a la columna, sembla que els presumptes clients miren una gorra, no semblen convençuts i se'n van. La noia es queda darrera el mostrador marcant alguns preus a diversos articles, arriba un noi, que més que treballador d'ela botiga sembla la parella d'ella que l'ajuda a controlar que ningú no s'endugui res a les hores puntes.

La botiga és petita i està totalment oberta a l'espai de pas, està just passat les màquines validadores, dins el recinte dels usuaris del metro. Les bosses estan penjades en columnes i files, a dalt per zones hi

Moltes són de roba, altres de loneta i uns quants són de lona plàstica d'aquelles que recorden els anuncis i pancartes que tot sovint trobem pels carrers.

M'agrada força una de color marrò clar que té moltes butxaques, potser me la compraré, me la probó, la miro, si em sembla que em serà útil per

big bag®

N.I.F. 37634897 C

plaça de catalunya (bcn)

tel. 93 412 70 94

FECHA 14/04/2008 LUN HORA 19:23

BOLSOS	€10.00
TOTAL	€10.00
CAJA	€10.00

gràcies per la seva compra.

per a canvis i devolucions

és imprescindible el ticket

el termini màxim és de 15 dies.

EMPLEADO 1 058828 00001

traginar llibres amunt i avall. Vaig a pagar, la noia diu que aquest color amb aquest disseny és el que està venent més. Entra un noi, el noi de la botiga es posa [redacted], canvia de lloc per poder observar millor sense estar a prop, [redacted] Se'n va sense comprar, el noi es relaxa. Amb la noia tenim una conversa tribal, d'aquelles en les que és parla en un intent de ser cortès però que el contingut de la conversa és el buit. Li demano si és possible que em guardi la bossa, i aprofito per preguntar fins a quin hora esta oberta la botigueta, ella em diu que fins a les 9. Em sembla que tots els establiments del metro tanquen a aquesta hora. Apunta el meu non i un pagat a la bossa i me'n vaig.

Surto al que seria el vestíbul comú dels diversos transports que convergeixen a Plaça Catalunya (metro, RENFE), i observo la joieria que s'hi ha posat, de fet penso que és la que abans estava a la superfície que ara a baixat a aquest espai de trànsit. Miro la marca i m'és familiar, també l'he vist en algun centre comercial, deu ser la seva estratègia apropar-se als clients de pas. Potser la majoria dels seus clients són els que els deu costar anar a una joieria però que si veuen alguna peça que els agrada no dubten a comprar-la per fer feliç a algú.

La gran cafeteria que ocupa un lateral de la part central ha canviat de franquícia, però continua amb el seu estil. Miro les botigues, una de loteria, la de llibres, ... i com no les diverses màquines expenedores de bitllets, ... en un racó observo un petit caixer automàtic.

Hi ha molta gent anant amunt i avall, decideixo tornar a la botiga a per el bolso. Valido el bitllet, entro i la noia, que ara torna està sola, quan acaba de parlar per telèfon és dirigeix a mi amb la familiaritat que li permet recordar-me i em treu la bossa tot llegint el nom. No hi deu haver gaire gent que li deixi la compra. La saludo i me'n vaig.

Reflexió

M'adono que han proliferat d'una manera extraordinària les botigues als espais de trànsit. Rol venedora és una mica diferent que el de les venedores de l'exterior.

CONTINUA DE LA DERIVA...

LLOC: Línea 3. Estacions i andanes de Plaça Catalunya a Sants Estació, parant aleatòriament a algunes estacions intermèdies. (Liceu, Drassanes, Tarragona).

Horari: 20 a 21 hores.



Comentaris previs/ antecedents: Retorno a derivar, però ara em deixo dur cap a la L3, seguint les andanes i intercanviadors de Plaça Catalunya, des d'on em trobava.

centre neuràlgic, de la ciutat, tant al exterior com al subsòl...

Observacions:

L'estació de Plaça Catalunya és una estació especialment concorreguda fruit de tractar-se d'un lloc on conflueixen diversos transports (L1, L3, L6 i L7 de metro, ferrocarrils de la Generalitat i Renfe), també hi ha un nombre important de turistes ja que es tracta d'una estació que té propers diversos centres de interès turístic l'utilitzen.

D'una manera general em fixo en els diversos aspectes que apareixen amplificats en aquesta estació, un macro espai de pas, poblat per moltes màquines expenedores de bitllets o abonaments, moltes barreres per evitar que s'accedeixi o se'n surti sense haver pagat el corresponent import, molts mecanismes destinats a exercir un control intensiu dels usuaris d'aquests espais... després d'una estona observant, el anar i venir de la gent, decideixo baixar a les andanes.

Un cop validat el bitllet, aprofito per passejar-me per les diferents andanes a les que tinc accés des d'aquesta estació, que són doncs hi conflueixen la L1 i L3 de metro

La línia vermella té un al·licient a l'estació de Plaça Catalunya, i és que des de les finestres arcades que donen a l'andana de Renfe i de la L1, puc observar tot el que passa l'altra banda, com si es tractes de finestres que miren a al carrer. Enmig d'aquestes obertures, hi ha unes pantalles enormes on es veu la programació del canal metro. ([serà interessant analitzar aquests breus clips i els missatges implícits que hi ha associats](#)).

Decideixo anar a buscar la línia verda, i així tenir més varietat de mostres, doncs la L1 o vermella ja hi he passat amb anterioritat.

Durant el trajecte per l'intercanviador des de la línia vermella a la verda Torna a cridar-me l'atenció el gran nombre de càmeres de segureta, que s'observen en aquest llarg passadís. Les miro i les torno a mirar, és impossible no veure-les (*aquesta deu ser la seva estratègia, fer-les molt visibles perquè persuadeixin, o perquè sembli que és un lloc segur, o ...*). decideixo comptar rajoles entre càmera i càmera, és la única manera de no cridar massa l'atenció i aconseguir una dada força fiable de la distància entre als aparells, tiro endavant i conto unes 25 o 30 rajoles, més o menys de 40 cm, que ens dóna la dada que traduït a metres és de 10 a 12 metres.

M'adono que la majoria de les andanes del metro tenen similituds entre elles, en quant a disseny i dispositius de control, de comunicació... només varia el color predominant que indica la línia en la que ens trobem.



Durant el trajecte observo a la gent, juguen amb el mòbil, escolten música o llegeixen, hi ha molta gent amb llibres i/o diaris. Dels que llegeixen diaris la majoria ha optat per els gratuïts que es troben solen repartir o que algú a deixat en aquests espais. També hi ha una part de gent que simplement transita.

Reflexions:

El gran nombre de càmeres, no deixa de sorprendre doncs podria haver-hi el mateix control sense que fos tan explícit, les andanes són similars totes??

Paraules clau:

Informació, panòptic i panoptisme.



P1010667



P1010668



P1010669

venda de loteria al subòl, buscant llocs concorreguts (com als carrers)



P1010670



P1010671



P1010672

Ens desplaçem deixant-nos endur... ens convertim en flux anònim...



P1010673



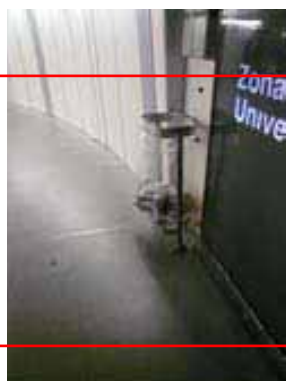
P1010674



P1010675



P1010676



P1010677



P1010678



P1010679



P1010680



P1010681



P1010682



P1010683



P1010684



P1010685



P1010686



P1010687



P1010688



P1010690



P1010691



P1010692



P1010693



P1010694

La publicitat s'atreveix fins i tot amb els metros (els vehicles)



P1010695



P1010696



P1010697



P1010698



P1010699



P1010700

Remodelació d'estacions... adaptació i modernització...



P1010701



P1010702



P1010703



P1010704



P1010705



P1010706



P1010707



P1010708



P1010709

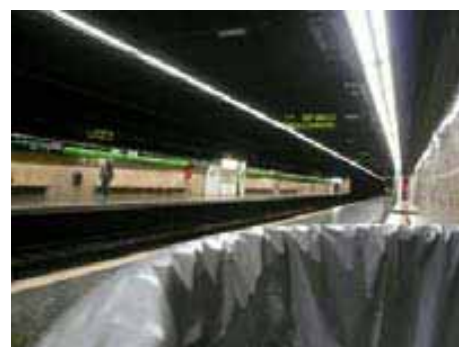
Encar alguna paperera de les antigues...



P1010710



P1010711



P1010712

Estació amb personalitat i identitat pròpia...



P1010713



P1010714



P1010715



P1010716



P1010717



P1010718



P1010719



P1010720



P1010721



P1010722



P1010723



P1010724



P1010725



P1010726

OBSERVACIÓ PARTICIPANT

21 ABRIL 2008

Lloc inici: Urgell

Hora inici: 09 h.

Itinerari: L1 Urgell / Glòries



2008-04-21 L1 Glòries- Urgell



P1010727



P1010728



P1010729 retallada (vigilancia)



P1010729



P1010730



P1010731

Codificació, control, vigilància, prohibicions ... barreres d'entrada... quantes coses en un espai tan reduït...



P1010732



P1010733



P1010734



P1010735



P1010736



P1010737



P1010738



P1010739



P1010740



P1010741



P1010742



P1010743



P1010744

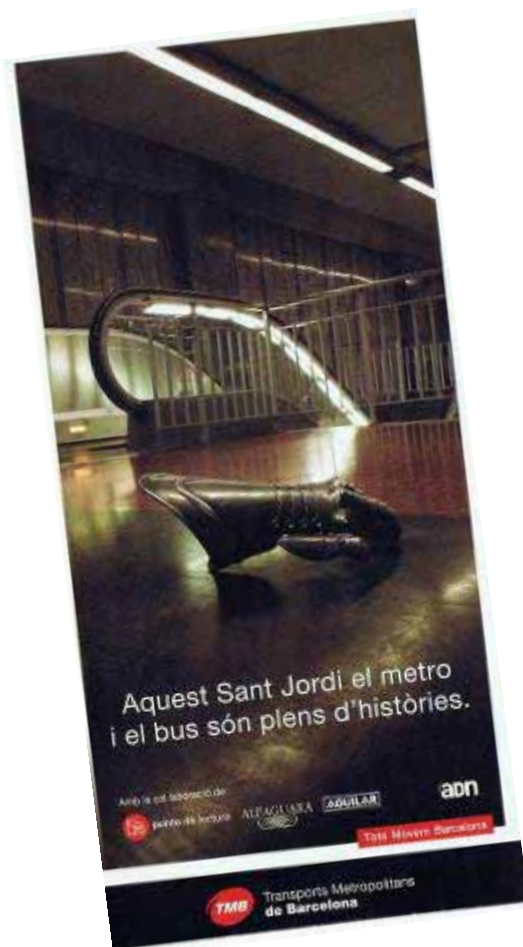


P1010745



P1010746

✓ 21 d'abril 2008



<p>El 23 d'abril acosta't amb TMB a la festa de Sant Jordi i coneix els guanyadors del 2^o Concurs de Relats Curts de TMB</p> <p>(www.tmbpedhistories.com)</p> <p>Com cada any, TMB vol celebrar la diada de Sant Jordi amb tu. I és per això que el 23 d'abril hem preparat una gran festa plena d'activitats en les quals tu i els participants del 2^o Concurs de Relats Curts de TMB seràs els protagonistes.</p> <p>Vine a l'estand principal de TMB situat als Jardins Reina Victòria (Gran Via - Passeig de Gràcia). Podràs escoltar o llegir els relats dels participants, assistir a l'acte de lliurament de premis del concurs (18.45 h), l'obsequiaràs amb un punt de llibre i podràs gaudir d'un munt d'activitats especials per a aquest dia.</p> <p>A més a més, per l'estand principal trobaràs passant diferents escriptors per signar els seus llibres.</p> <p>Fernando Trias de Bes, "El coleccionista de sonidos" i "Palabras bajo el mar". Signatura de 12.00h a 14.00h.</p> <p>Clara Sánchez, "Presentimientos", "Últimas noticias del paraíso" i "El palacio varado". Signatura de 12.00h a 13.00h.</p> <p>Elsa Punset, "Brújula para navegantes emocionales". Signatura de 17.00h a 18.00h.</p> <p>Mercedes Abad, "El vecino de abajo". Signatura de 17.00h a 18.00h.</p> <p>Mercedes Castro, "Y punto". Signatura de 19.00h a 20.00h.</p> <p>L'estand estarà obert al públic de 10.30h a 20.30h.</p> <p>Gaudeix amb TMB de la festa de Sant Jordi.</p>	<p>El 23 de abril acércate con TMB a la festa de Sant Jordi y conoce a los ganadores del 2^o Concurso de Relatos Cortos de TMB</p> <p>(www.tmbpedhistories.com)</p> <p>Como cada año, TMB quiere celebrar el día de Sant Jordi contigo. Por eso, el 23 de abril hemos preparado una gran fiesta llena de actividades en las que tú y los participantes del 2^o Concurso de Relatos Cortos de TMB serás los protagonistas.</p> <p>Acércate al stand principal de TMB situado en los Jardines Reina Victoria (Gran Vía - Paseo de Gracia). Podrás escuchar o leer los relatos de los participantes, asistir al acto de entrega de premios del concurso (18.45 h), te obsequiarémos con un punto de libro y podrás disfrutar de un montón de actividades especiales para este día.</p> <p>Además, por el stand principal pasarás diferentes escritores para firmar sus libros.</p> <p>Fernando Trias de Bes, "El coleccionista de sonidos" y "Palabras bajo el mar". Firma de 12.00h a 14.00h.</p> <p>Clara Sánchez, "Presentimientos", "Últimas noticias del paraíso" y "El palacio varado". Firma de 12.00h a 13.00h.</p> <p>Elsa Punset, "Brújula para navegantes emocionales". Firma de 17.00h a 18.00h.</p> <p>Mercedes Abad, "El vecino de abajo". Firma de 17.00h a 18.00h.</p> <p>Mercedes Castro, "Y punto". Firma de 19.00h a 20.00h.</p> <p>El stand estará abierto al público de 10.30h a 20.30h.</p> <p>Disfruta con TMB de la festa de Sant Jordi.</p>
---	--

Reflexions:

Un altre mostra de com els espais de trànsit i la cultura s'interrelacionen.

Com les campanyes de fer més humans i culturals aquests espais prenen cada cap més força.

I com aquest espais volen viure i viuen amb força els fenòmens socials, siguin de l'índole que siguin.

Continuará...

DERIVA 03 MAIG 2008

Lloc inici: Lesseps

Hora inici: 16.30 h.

Itinerari: L3



Espera a algú

2008-05-03 Lesseps



P1010907



P1010908



P1010909



P1010910



P1010911



P1010912

← Botiga de la cadena Bon dia



P1010913



P1010914



P1010915



P1010916



P1010917



P1010918



P1010919



P1010921

En alguns llocs papereres translúcides i en altres...



P1010922



P1010923



P1010924

Aquestes botigues s'enuncien a la web de TMB com a punt d'informació, cafeteria i autoservei, i segons TMB constitueixen l'avantguarda de la en la reforma comercial.



P1010926



P1010927



P1010928



P1010929



P1010930



P1010931



P1010932



P1010933

✓ (1 maig del 2008)



Peatges
encoberts!!
Comerciant amb el
potencial associat
al trànsit del subsòl

ESTACIONES PRIVADAS EL PRECIO DE GRANDES INFRAESTRUCTURAS COMO LA EXPANSIÓN DEL METRO

El coste de la L9 se triplica y sube a 6.500 millones

partamento, pero "no son las únicas", subrayaron. Este sistema es el que ya se utiliza en las nuevas autovías catalanas —como en la C-17 de Berga, recién abierta— donde la concesionaria cobra respecto al tráfico que soporta.

En el caso de la L9 —se piensa en el mismo sistema para la ampliación de la L2—, esta aportación privada se aplicaría a las estaciones de los tramos cuya explotación aún no ha sido adjudicada. Aunque la obra civil ya ha sido otorgada en todo el trazado —en algunas zonas se ha modificado o está pendiente de modificación, como es el caso de una parte del tramo central, entre Mandri y Zona Universitaria—, la gestión del servicio sólo se ha otorgado a TMB en el extremo Besòs. Esto afecta al trazado que discurre desde Badalona y Santa Coloma hasta Sagrera-Meridiana, donde se inaugurará de forma parcial el servicio de la L9, entre septiembre del 2009 y marzo del 2010.

El encarecimiento de la L9 se debe en buena parte a la gran can-

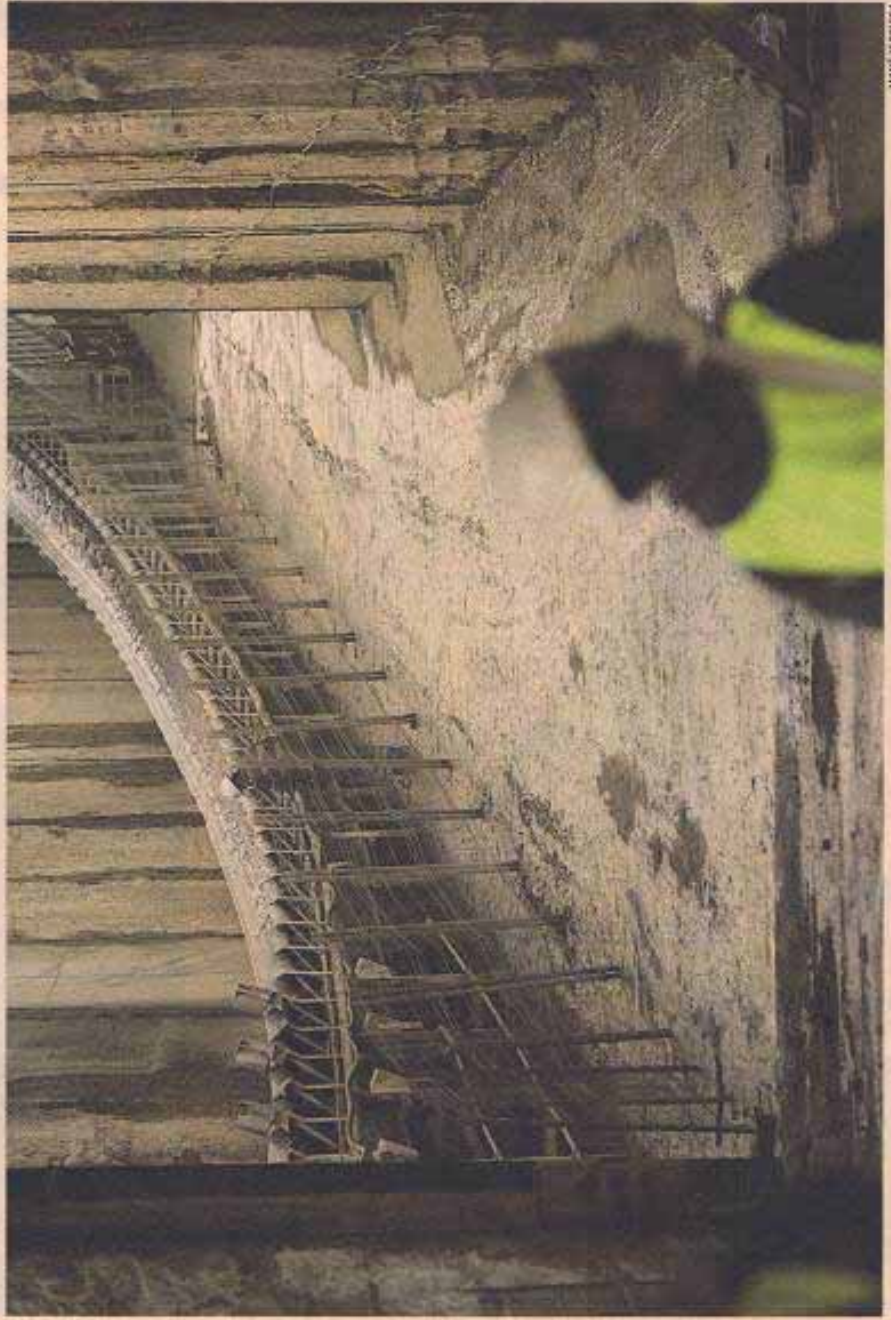
EL ENCARECIMIENTO

La gran cantidad de modificaciones en el proyecto dispara la factura de la obra

LA FINANCIACIÓN

Nadal precisa que este método de aportación privada no afectará al usuario

idad de modificaciones que ha sufrido el proyecto. Entre las más destacadas está el cambio de trazado en el núcleo urbano de



El avance. Esta es la cola de la tuneladora que perfora desde el polígono Mas Blau de El Prat municipio en el que el

DERIVA 08 MAIG 2008

Lloc inici: Hostafrancs

Hora inici: 17:30 h.

Itinerari: L1/L5/L2/L4





P1010935



P1010936



P1010937

Imatge d'intercanviadors tipus antics de zones que no han estat remodelades...



P1010938



P1010939



P1010940



P1010941



P1010942



P1010943

Collage cultural ...

noia amb trets asiàtics



P1010944



P1010945



P1010946



P1010947



P1010948



P1010949



P1010950



P1010951



P1010952



P1010953



P1010954



P1010955



P1010956



P1010957



P1010958



P1010959



P1010959.retallada ubicació



P1010960



P1010961



P1010962



P1010963



P1010964



P1010965



P1010966



P1010967



P1010968



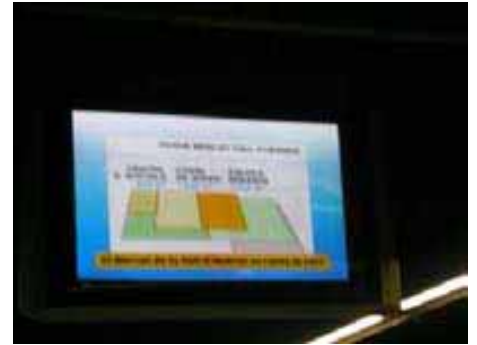
P1010969



P1010970



P1010971



P1010972



P1010973



P1010974



P1010975



P1010976



P1010977



P1010978



P1010979



P1010980



P1010981



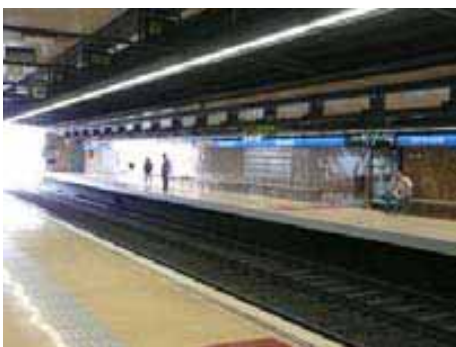
P1010982



P1010983



P1010984



P1010985



P1010986



P1010987



P1010988



P1010989



P1010990

Els punts més perifèrics (i menys frequentats per turistes) les estacions encara no han estat remodelades i en elles podem trobar elements com les barreres d'accès tipus barra, paperes opaques, un disseny funcional més que no estètic, etc...



P1010991



P1010992



P1010993



P1010994



P1010995



P1010996



P1010997



P1010998



P1010999



P1020001



P1020002



P1020003



P1020004



P1020005



P1020006



P1020007



P1020008



P1020009



P1020010



P1020011



P1020012



P1020013



P1020014



P1020015

les botigues i establiments tancats potencien la imatge de que és tard, és l'equivalent a fer-se de nit a l'exterior



P1020016



P1020017



P1020018

Marca



P1020019



P1020020



P1020021



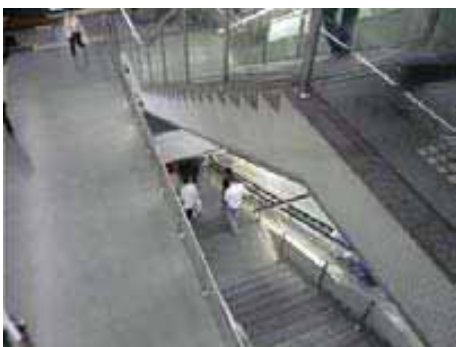
P1020022



P1020023



P1020024



P1020025



P1020026



P1020027



P1020028



P1020029



P1020030



P1020031



P1020032



P1020033



P1020034



P1020035



P1020036



P1020037



P1020038



P1020039



P1020040



P1020041



P1020042



P1020043



P1020044



P1020044.retallada



P1020045



P1020046



P1020047



P1020048



P1020049



P1020050

← un centre comercial ...



P1020051



P1020052



P1020053



P1020054



P1020055



P1020056



P1020057



P1020060



P1020062



P1020063



P1020064



P1020065



P1020066



P1020067



P1020068



P1020069



P1020070



P1020071



P1020072



P1020073



P1020074



P1020075



P1020076



P1020079



P1020080



P1020081



P1020082



P1020083



P1020084



P1020085



P1020086



P1020087



P1020088



P1020089



P1020090



P1020091



P1020092



P1020093



P1020094



P1020095



P1020096



P1020097



P1020098



P1020099



P1020100



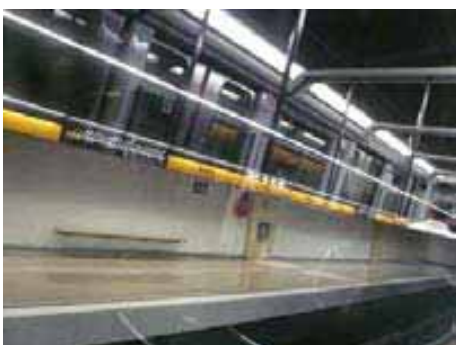
P1020101



P1020102



P1020103



P1020104



P1020105



P1020106



P1020107



P1020108



P1020109



P1020110



P1020111



P1020112



P1020113



P1020114



P1020115



P1020116



P1020117



P1020118



P1020119



P1020120



P1020121



P1020122



P1020123



P1020124



P1020125



P1020126



P1020127



P1020128



P1020129



P1020130



P1020131



P1020132



P1020133



P1020134



P1020135



P1020136

DERIVA 10 MAIG 2008

Lloc inici: Urquinaona

Hora inici: 18.30 h.

Itinerari: L4/L3/L2.





Cartell en català
Reivindicació perquè es sent propi



P1020146



P1020147
Vigilem-nos nosaltres mateixos...



P1020148



P1020149



P1020150

Formant part del moviment



P1020151



P1020152



P1020153



P1020154



P1020155



P1020156



P1020157



P1020158



P1020159

tags... graffittis
amb significats...



P1020160



P1020161



P1020162

Banc antirodamóns ...



P1020163



P1020164



P1020165



P1020166



P1020167



P1020168



P1020169



P1020170

Fent una foto al Metro



P1020171



P1020172



P1020173



P1020174



P1020175



P1020176



P1020177

← Els túnels estan més il·luminats que abans



P1020178



P1020179



P1020180



P1020181



P1020185



P1020186



P1020187



P1020188



P1020189

En obres!!



P1020190



P1020191



P1020192



P1020193



P1020194



P1020195



P1020196



P1020197



P1020198



P1020199



ubicació màquines...

P1020199.retallada



P1020200



P1020201



P1020202



P1020203

Marques i tags



P1020204



P1020205



P1020206



P1020207



P1020208



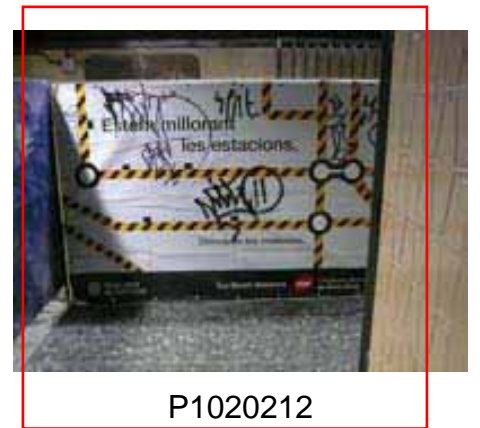
P1020209



P1020210



P1020211



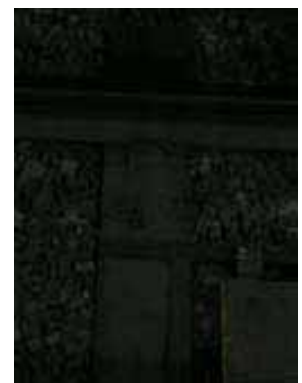
P1020212



P1020213



P1020214



P1020215



P1020216



P1020217



P1020218



P1020219



P1020220



P1020221



P1020222



P1020223



P1020224



P1020225



P1020226



P1020227



P1020228



P1020229



P1020230



P1020231



P1020232



P1020233



P1020234



P1020235

OBSERVACIÓ PARTICIPANT

21 MAIG 2008

Lloc inici: Diagonal/Provença

Hora inici: 9:20 h.

Itinerari:



Observació PARTICIPANT. 21 de maig de 2008

Ferrocarrils de la Generalitat. Estació de Provença.
9:20 hores a 10:30 hores.

Vaig com els últims matins a Bellaterra, avui però no tinc el bitllet de dues zones. Cal doncs que quan entri a l'estació de Provença, m'atansi a la màquina per comprar-ne un i estalviar-me el neguit de estar cometen una infracció. No obstant el hàbit de mirar el monitor que hi ha al vestíbul de l'estació i que indica els propers trens, m'ha fet adonar que només hi ha un tren programat. Interpreto que deu seu fruit d'una reprogramació i compro la t-10 2 zones a la màquina. Mentre poso les monedes m'adono que hi ha més gent de l'habitual. Hi ha un grup força nombrós parlant amb un treballador de la companyia. Torno a mirar el monitor i ara ja no senyala cap proper tren. Decideixo anar a esbrinar que passa. Al acostar-me al grup m'adono que el treballador es limita a repetir per enèsima vegada que hi ha agut un incident i les vies estan tallades entre peu de funicular i Sant Cugat, que fa més de 40 minuts hi ha operaris però no se sap per quanta estona encara hi ha d'averia. Pel to de veu se'l nota molest per haver de repetir una informació tan escassa davant la insistència dels usuaris per saber quan podran reprendre el camí.

M'adono que hi ha molta gent que entra sense adonar-se que només podrà arribar fins a Sarrià o amb molta sort Reina Elisenda o Tibidabo. Un cop validat el bitllet i dins del espai marcat per la barrera, s'adonen que hi ha quelcom que no funciona i intenten aconseguir informació desesperadament, però a dins no hi ha cap treballador que informi, la informació se la passen entre els mateixos usuaris. Una pregunta va ressonat, per quant n'hi ha?? Quan tornarà a funcionar el transport??. Algú surt amb cara de resignació i se'n va a buscar un transport alternatiu, altres decideixen esperar-se a les andanes desitgen que no es restableixi la circulació normal quan avanç millor. Els que ens hem quedat a la part del vestíbul sense haver validat els nostres bitllets busquem un lloc per esperar però la sensació d'estar al mig fent nosa i parats com uns estaquirots és molt feixuga. Es nota que la majoria dels que s'esperen aquí a veure com evoluciona i mentre pren una determinació de con superar aquest incident en el trajecte habitual estan incòmodes. Miren a costat i costat, sembla que busquin un banc, i res, els més agosarats entren a la part d'atenció al client per seure, la majoria s'arracona a prop les parets per deixar lliure el pas.

Jo me queda't força al mig i això fa que molta gent em pregunti si se que passa. Quan els hi he explicat el poc que en sé, em demanen per quan es preveu que estarà resolt el incident, el no ho sé els fa perdre l'esperança d'arribar a temps i queden desorientats. És com si s'hagués trencat el fil del trajecte. Un noi torna d'esmorzar i em pregunta si ja s'ha resolt el problema, li dic que no i decideix tornar a anar-se'n.

Una noia amb un carretó està just a la banda dels que ha pagat de la barrera, està dent senyals al treballador que és l'encarregat de oferir informació, que clarament cansat no lli fa cas i decideix atendre a altres usuaris que té més a prop, la cara de desesperació de la noia, fa que decideixi apropar-m'hi i oferir-li ajuda. Em demana informació del que passa i em pregunta si se que passarà amb el seu bitllet, li dic que no. Ella diu que no es mourà d'allà fins que no li retornin el import. M'aparto perquè estem al mig del pas, però a ella no l'importa i canvia de tàctica. Insistentment crida l'atenció del noi dels ferrocarrils, fins que aquest per evitar un aldarull acut a la barrera i li demana que li passa ella li diu que vol que li retornin els diners, ell li fa un gest de que està d'acord. Llavors ella surt am el cotxet cap al vestíbul i se'n va amb el d'informació.

Aquest fet m'ha fet pensar en que a la majoria el que els importava era el temps, molts sortien i se'n anaven sense parar a pensar en el seu bitllet validat, feien cara de voler continuar el trajecte quan abans millor per recuperar el temps perdut.

Torno a mirar al voltant i veig que hi ha unes quantes cares que hi som des de fa estona, amb car de resignació esperant que hi hagi alguna notícia que els ajudi a decidir que fer, si continuar esperant o no. Molts altres se'n van anant a mesura que veuen que el problema persisteix no hi ha massa informació, però la única que reclamen és quan tornarà a funcionar tot com abans??

Jo me'n vaig a casa, ja he fet un parell de fotos i he estat observant l'ambient. Més tard m'assabentaré de que hi ha agut un accident, una col·lisió entre dos trens i que la incidència durarà gairebé tot el dia.



Estudioso del metro y de la bici

■ Marc Augé (Poitiers, 1935) es un impulsor de la llamada *etnología urbana*. Entre los años 1985 y 1995 dirigió la *École des Hautes Etudes en Sciences Sociales* de París, donde imparte clases. Su objeto de estudio somos nosotros, los ciudadanos, pero nos mira a través de nuestros movimientos y nuestros medios de transporte. «Escribí un libro sobre el metro hace 20 años —expli-



Marc Augé, en el 2004

ca», y ahora he hecho otro 20 años después, como Dumas con sus mosqueteros. Es una oportunidad para hacer aparecer los nuevos problemas de la vida. En el metro aparece la diversidad de una sociedad, su pobreza, es una lente de aumento que permite ver la vida a través de un microscopio. No es una utopía como la bici, es un reflejo de la ciudad».

Dos mil árboles para Barcelona
El Ayuntamiento dispone de 260.000 euros para su compra

Un poco más de vida para el Fòrum
Abre un parque urbano de aventura

Alerta ante el temporal
El invierno llega a Catalunya con frío, nieve y viento

Zeta-Jones triunfa en Broadway
Actúa con la veterana Angela Lansbury



VIVIR

Lunes, 14 diciembre 2009
LA VANGUARDIA

● Santa Coloma estrena el primer tramo de la L9, de 3,9 km, la fase inicial de una infraestructura que en el 2014 religará toda la red de metro

Línea abierta

ÓSCAR MUÑOZ
Santa Coloma de Gramenet

S La gran cantidad de calendarios para su puesta en servicio que se han ido anunciando han convertido esta actuación en algo que nunca pasaba de la categoría de proyecto. Así ha ocurrido pese a que sus obras, que comenzaron en el 2002, no han sido precisamente menores. Esta sensación ayer comenzó a superarse con el estreno de un primer tramo de la línea que discurre íntegramente por Santa Coloma de Gramenet.

Los trenes automáticos comenzaron a llevar viajeros a partir de las tres de la tarde por un trayecto inicial de 3,9 kilómetros con cinco estaciones (Can Zam, Singuerlín, Església Major, Fondo y Can Peixauet). Fue un arranque modesto, sólo una pequeña muestra de lo que acabará siendo esta línea, una enorme parábola de 47,8 kilómetros de Besòs a Llobregat con 52 paradas (20 de ellas intercambiadores) en la que se invierte la friolera de 6.500 millones de euros. Es la obra pública unitaria en curso de mayor inversión no sólo de Catalunya, también de toda España.

A este pistoletazo de salida, le seguirán dos entregas más en el 2010: la apertura del ramal de Badalona, en primavera, y la co-

nexión con Sagrera, en verano. Desde hoy se espera una media de 15.000 usuarios diarios y a mediados del año que viene, alrededor de 80.000. Unos valores todavía a gran distancia de los estimados para el 2014, con más de 420.000 viajeros por jornada.

El de ayer fue un día histórico para el transporte público. Barcelona y las poblaciones de su entorno no están acostumbradas a estrenar nuevas líneas de metro. La última en incorporarse a la red fue la L11, el 2003, que en realidad es un metro ligero. Habría que remontarse a 1995 para dar con la última inauguración de una línea de metro convencional, la de la L2. Desde entonces, sólo ha habido algunas -pocas- ampliaciones de trazados preexistentes. Pero, además, el estreno de la L9 marca un antes y un después tecnológico debido a que se trata de la primera línea de metro teledirigida de España. Y su importancia salta fronteras. De todos los proyectos de este tipo en marcha, este es el más importante de toda Europa.

Sin embargo, aunque la L9 nace como "el metro de Santa Coloma", tal como lo denominó el presidente de la Generalitat en la inauguración. Junto a José Montilla, participaron en el acto la alcaldesa colomense, Núria Parlón; su homólogo de Barcelona, Jordi Hereu, en condición de máximo responsable del Área Metropolitana; el vicepresidente del Govern, Josep Lluís Carod-Rovira, y los consellers de Política Territorial, Joaquim Nadal, y de Interior, Joan Saura. Además, otros muchos invitados acudieron en representación de las administraciones y de las



La inauguración. El president Montilla, junto a los alcaldes Hereu y Parlón, el vicepresidente Carod-Rovira y el conseller Nadal, ayer en la estación de Can Peixauet

CONTINUA EN LA PÁGINA SIGUIENTE >>>



El primer regal del Nadal
per a tots els ciutadans.
La L9 ja és aquí.

Vine i estrena, amb TMB, el primer
tram de la nova Línia 9 entre Can
Zam i Can Peixauet.

ens mou el metro del futur.

La L9 ja és aquí.

Estrena, amb TMB, el primer tram de la nova L9 entre Can Zam i Can Peixauet.

A TMB treballarem per apropar-te

la L9, comença amb una gran obra d'enginyeria i arquitectura. Per construir-la s'han utilitzat tunneladores d'última generació, que han perforat el subsòl de l'àrea metropolitana per connectar Santa Coloma de Gramenet, Badalona, Barcelona, l'Hospitalet i el Prat de Llobregat. A més, les estacions de la L9 s'han convertit en un veritable repte d'enginyeria. A causa de la seva profunditat, han estat dissenyades en forma de grans pous cilíndrics, amb un vestíbul superior per accedir-hi des de l'exterior i amb un d'inferior per accedir a les andanes. Per facilitar l'accés a tots els usuaris, aquestes estacions comptaran amb accessos innovadors i els últims sistemes de seguretat.

Ja pots gaudir, amb TMB, del metro del futur.
Benvinguts a la L9.

Funcionament del nou sistema:

1. El tren arriba a l'estació i s'atura de manera que les portes del tren quedin al mateix lloc que les d'andana.
2. Les portes d'andana i del tren s'obren de manera sincronitzada.
3. **Atenció!** El tancament de totes les portes es fa alhora i de manera automàtica, després del senyal acústic. **A partir d'aquest moment ningú pot entrar ni sortir del tren.**

Vine a estrenar i a gaudir de la nova L9 amb TMB



OBSERVACIÓ PARTICIPANT

17 DESEMBRE 2009

Lloc inici: Universitat, L1/L2.

Hora inici: 19 h.

Itinerari: Vestíbul.





El Nadal també arriba al Metro.

Observació participant

Observació participant 17 de desembre de 2009.
Vestíbul Universitat.
Hora 19 a 20 hores aprox.

He anat a observar la pista de patinatge que TMB ha situat al vestíbul d'Universitat. A primera vista sembla trobar-me al mig d'una pista de gel al mig del vestíbul... hi ha més gent que voldria entrar a la pista però que gent preferint de fer que hi ha gent que ha vingut a la pista i un petit grup de persones desorientades al seu entorn observant el material amb el que està el gel. Al fons de la pista, precis a la meitat, hi ha una manta d'espuma on hi ha el servei de patins de pista, un parell de monitors encarregats d'atendre als usuaris de la pista (que es recomanen per la solució vermella recomanada de TMB) i molt poca gent. Un parell de persones que semblen canviar-ne els patins per solistes.

La pista que envolta la pista té una cinta a que per l'entrada al despatx amb transport públic, movent un desplaçament de solista vermella que en algun moment transparen els alumnes als que hi accedim amb solista.

Faig temps per veure si alguna persona s'atansa a utilitzar la pista de patinatge... veig a l'entrada de la pista vermella: comento que hi ha molta gent. De fet he escoltat un hora que arribava a ser de gran afluència d'usuaris per veure l'entrada de la pista en una pista (una altra que observo es al de la pista vermella que s'utilitza per la seva complexitat).

Després de la pista hi ha un altre parell de treballadors de TMB QUE ESTAN FENT FOTOGRAFIES a la gent que seu en una manta de blau fosc... ho tenen massa fàcil de fer amb l'ús que hi ha estat només han fet dues fotografies: una a dos hores que semblava fer forma de tot plegat i un altre a dos hores que estava amb els seus patins.

Poca gent utilitzant-la, alguns més observant-la,



Intento explicar que dues hores que fe estava que estava venent anomenant tot acostant-me i que era x'han situat al costat de la pista i sembla que parlin d'ella. I sí... Aquest matí temps hi havia ningú.

- M'he quedat jo i he vist una persona.
- Imagino que el deuen tenir els patins.
- No ho sé, però segur que el deus el deus fer mal...
- Ll i qui mal... (dites)

D'altres sembla que s'acostem definitivament (pocs que han estat més de mitja hora per si se abill).

Decido entrar a observar-ho tot des del duron donats del davant, doncs pugé anar per l'espai trobar algun patinador. Encicla una foto que em permet continuar en el meu objectiu. Observo com la gent interactua, si és que interactua, doncs molta no hi presta el més mínim interès ni atenció, amb la pista i amb els fotògrafs a veure si veig algun usuari d'aquests serveis que facilita TMB.

Mentre estic al Dorling donuts, entre 3 persones, dues s'emporten caixes de 6 o 12 rosquetes variades, les altres un café a tot el més la rosquilla, i un altre que s'enduu dos donuts amb una oferta 2x1. Tots s'ho han endut, miro al voltant i a l'entrada de la pista la gent no hi ha dues més gentes, una amb una manta parlant per telèfon i que semblava a la tauleta el gel buit de la comunicació el paper on s'han entregat un donut, l'altre tauleta i ha dues hores venent anomenant (totes fan aspecte de treballadors).

Al cas d'una bona estona observo dos nens, de la mateixa edat que els monitors que abans he vist, de 16 a 18 anys aprox. patinador, m'hi apropo per fer un parell de fotografies.

Paraules clau: Marketing, inferència, afluència, hàbit.

Comentari: Tornarem atans del dia 6 que ho desmontem per veure com funciona.

Paviment sintètic



Alguns curiosos



Vestidor amb monitors ...



La campanya de TMB per Nadal també inclou la possibilitat de fer-se una foto en el tren.



Les imatges s'obtenen a la pàgina web, posant el codi que els han facilitat quan l'han fet.

Aprofitant per fer fotos nadalenques



Tot amb aspecte nadalenc



Al cap d'una estona ... tot igual.



Finalment dos que patinen ...



Noticia

10/12/2009 Esta Navidad todo el mundo se mueve con TMB

La principal novedad de la campaña es la instalación de una pista de patinaje al vestíbulo de Universitat (L2). TMB pone en marcha una web desde donde los usuarios podrán enviar postales de Navidad por correo electrónico o a través de las redes sociales.

A partir de hoy 10 de diciembre y hasta el próximo día 6 de enero, Transports Metropolitans de Barcelona (TMB) pone en marcha la versión navideña de su campaña corporativa, titulada Esta Navidad, todo el mundo se mueve con TMB, para promover el uso del transporte público durante estos días y también felicitar las fiestas a todos los ciudadanos de Barcelona y de su área metropolitana desde el autobús y el metro.

Discurs oficial

La campaña de Navidad 2009 de TMB se basa en una serie de acciones lúdicas e innovadoras que pretenden llamar la atención del usuario. Una de las actividades más destacadas, y novedad absoluta en una red de metro, se podrá ver en el vestíbulo de la L2 en la estación de Universitat, donde a partir de hoy 10 de diciembre y hasta el 6 de enero, los usuarios podrán disfrutar de una pista de patinaje. La pista tiene unas dimensiones de 14 metros por 9 metros y está hecha de un material sintético que hace que los patines se deslicen como si se tratase de hielo auténtico. TMB ofrecerá préstamo gratuito de patines, pero los usuarios que tengan patines de hielo propios también los podrán usar.

Así, TMB pretende hacer de esta pista un lugar de entretenimiento para toda la familia y que los visitantes puedan gozar del patinaje en la ciudad de Barcelona. Se trata de una idea pionera dado que la pista de patinaje está ubicada en un espacio subterráneo, concretamente en la red de metro.

En este mismo sentido, al lado de la pista de patinaje del vestíbulo de Universitat (L2), también habrá el trineo iluminado del Papá Noel. Los niños y niñas podrán subir y hacerse una foto navideña. Estas fotografías estarán disponibles en la página web <http://inadai.tmb.cat> y desde ahí los usuarios podrán recuperar la imagen, personalizarla, descargarla y enviarla como postal de Navidades a familiares y amigos, ya sea a través de correo electrónico o mediante diferentes redes sociales.

Por otra parte, TMB pondrá a disposición de los Reyes y de Papá Noel unos asientos reservados en los autobuses y el metro de la red, para que puedan llevar a cabo su tarea de manera rápida y eficiente. Los asientos estarán indicados con una pegatina donde pondrá "Reservado para Papá Noel" o reservado para cada uno de los Reyes Magos, así los usuarios que se sienten se podrán sentir como uno de estos personajes por un rato y cederles el lugar en el supuesto de que alguno de ellos aparezca mientras hace su trabajo. Además, 10 autobuses de TMB circularán decorados con material reflector. Pueden ampliar esta información en: http://www.tmb.net/es_ES/que-es-nuestro-trasporte-a-noticia-novembre-10

Noticia obtinguda el 17/12/2009 de

http://www.tmb.net/es_ES/interrelated/noticias/noticia.jsp?id=850&idioma=E

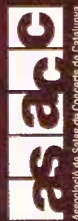


PROGRAMACIÓ DE CONCERTS DESEMBRE

2009

**AQUÍ HI HA MÚSICA EN VIVU!
AQUÍ HAY MÚSICA EN VIVO!
HERE'S LIVE MUSIC!**

ASACC i TMB et transporten cap a la música



Ajuntament de Barcelona
Institut de Cultura

Generalitat de Catalunya
Departament de Cultura
de les Indústries Culturals

Amb el suport de:

ASACC i TMB et transporten cap a la música

ASACC i TMB et transporten cap a la música

ASACC i TMB et transporten cap a la música

- 31 ACME**
C/ Portugal, 29-31 · 08290 · Cerdanyola del Vallès
www.saladoms.com (*)
- 32 ATENEU L'ALIANÇA**
C/ Aliança, 17 · 08186 · Llívia d'Amunt
www.ateneu-alianca.org (*)
- 33 BEACH CLUB**
C/ Josep Tògores, 7-9 · Lloret de Mar (Girona)
www.fcobeachgroup.com (*)
- 34 CAFÈ DEL TEATRE**
C/ Roca Labrador, 4 bis · Lleida
www.cafedelteatre.com (*)
- 35 CLAP**
C/ Serra i Morat, 6 · Mataró
www.casadalamusica.cat (*)
- 36 CROSSROADS**
C/ Josep Tapobias, 75 · Terrassa
www.crossroads.es (*)
- 37 EL SIELU**
Pl. Valldeaura, 1 · Manresa
www.elielu.com (*)
- 38 FAKTORIA D'ARTS 2**
C/ de la Rassa, 64-66 · Terrassa
www.faktoria.org (*)
- 39 FAKTORIA D'ARTS**
C/ Bruc, 28 · Terrassa
www.faktoria.org (*)
- 40 LA CLAVE**
C/ Córdova, 17 · 08226 · Terrassa
www.sala-laclave.es (*)
- 41 LA MIRONA**
C/ Amistat Internacional s/n · Salt (Girona)
www.lamirona.cat (*)
- 42 LA VAQUERIA**
C/ Rebolledo, 11 · Tarragona
www.lavaqueria.com (*)
- 43 LOOP BAR**
C/ Pau del Protectorat, 5 · Tarragona
www.myspace.com/loopbar (*)
- 44 LO SUBMARINO**
C/ Diagonal, 3 bis · 43513 · Rasquera
www.losubmarino.com (*)
- 45 MEDITERRÀNIA ESPAI FÒRUM**
C/ Terrogela, 24-26 · 17200 · Palafúrgell
www.mediterraneaespaiforum.com (*)
- 46 MUNDO CANÍBAL**
Ctra. Barcelona, 135 · Cerdanyola del Vallès
www.universocanibal.com (*)
- 47 PIANO BLAU MÚSIC CLUB**
C/ Quevedo, 11 · Granollers
www.pianoblau.com (*)
- 48 PREMIER**
C/ Vidal i Barraquer, 20 · S. Perepúblic de la Mogoda
www.ateneu-alianca.org (*)
- 49 SALA VIETNAM**
Ctra. Sta. Coloma, s/n · neu 2 · Riudarenes (Girona)
www.salavietnam.com (*)
- 50 ZERO**
C/ Sant Magí, 12 · 43004 · Tarragona
antonzer@orangeamall.es (*)
- 51 CENTRIC POINT**
Av. Passeig de Gràcia, 33 · 08007 · Barcelona
L2 · L3 · L4 · Passeig de Gràcia
www.equity-point.com (*)

ASACC i TMB et transporten cap a la música:

- 21 expositors a les estacions amb música en viu.
- Un plànol de la xarxa del metro amb la situació de les sales.
- La programació de les sales de l'àrea metropolitana.



Associació de Sales de Concerts de Catalunya
www.infoconcerts.cat

Transports Metropolitans
de Barcelona



Ajuntament de Barcelona
Institut de Cultura

Amb el suport de:

ASACC i TMB et transporten cap a la música

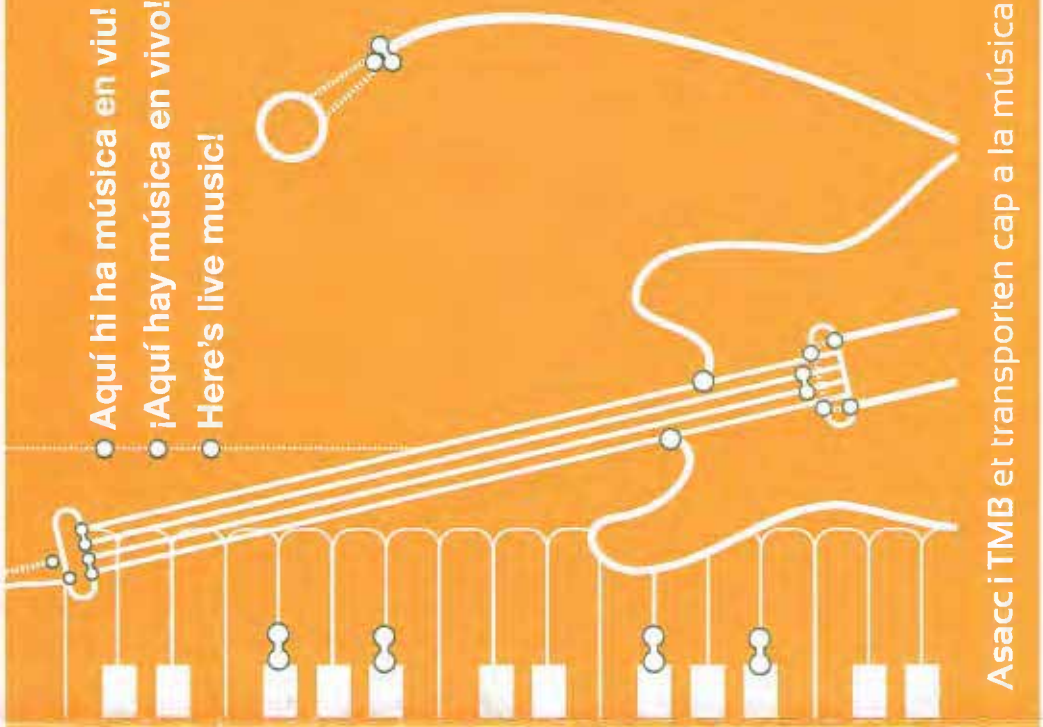
ASACC i TMB et transporten cap a la música

- 2 BE GOOD**
Sancio de Àvila, 78 · 08018 · Barcelona
L1 · Marília
www.grupodejavu.com
- 4 BIKINI**
Av. Diagonal, 547 · 08029 · Barcelona
L3 · Mària Cristina · Les Corts
www.bikinibcn.com
- 6 JAMBOREE**
Pl. Reial, 17 · 08002 · Barcelona
L3 · Licu
www.masimass.com
- 8 KFÈ OLÉ / LA CATEDRAL**
E. Prat de la Ribba, 232 / 160 · L'Hospitalet
L1 · Av. Carrilet
www.kfede.com
- 10 LA PALOMA**
Tigre, 27 · 08001 · Barcelona
L1 · L2 · Universitat · S. Antoni
www.lapaloma-bcn.com
- 12 LONDON BAR**
Nou de la Rambla, 34 · 08004 · Barcelona
L3 · Licu · L2 · L3 · Paral·lel
- 14 MEPHISTO**
Roc Boronat, 33 · 08018 · Barcelona
L4 · Llacuna
www.mephistobcn.com
- 16 OMWSESSION CLUB**
C/ Rosselló, 265 · 08008 · Barcelona
L3 · L5 · Diagonal
www.toleiomm.es
- 18 RAZZMATAZZ 2**
Almogàvers, 122 · 08018 · Barcelona
L1 · Marília · L4 · Bogotall
www.salarazzmatazz.com
- 20 LA [2] D'APOLLO**
C/ Nou de la Rambla, 111 · 08004 · Barcelona
L2 · L3 · Paral·lel
www.sala-apollo.com
- 22 SALA MAS I MAS**
Marà Cubí, 199 · 08008 · Barcelona
L5 · L3 · Diagonal
www.masimass.com
- 24 SALAMANDRA 1**
Av. Carrilet, 235 · L'Hospitalet de Llobregat
L1 · Av. Carrilet
www.salamandra.cat
- 26 SIDECAR**
Pl. Reial, 7 · 08002 · Barcelona
L3 · Licu
www.sldecar.es
- 28 TIJUANA EN DIRECTO**
C/ Oliver, 5 · Cornellà de Llobregat
L5 · Sant Joan de les
www.tijuanaen.com
- 30 LA CAPSA**
Av. Pare Andreu Palma, 5-7 · E. Prat de Llobregat
www.lacapsa.org (*)
- 1 BEECOOL**
C/ Ja. Joan Lluçigneras, 5 · 08021 · Barcelona
L1 · Marília · L3 · M. Maria Cristina
www.salatecool.com
- 3 BEL-LUNA JAZZ CLUB & RESTAURANT**
Rambra de Catalunya, 5 · 08014 · Barcelona
L3 · M. Maria Cristina · L2 · L3 · L4 · Passeig de Gràcia
www.bel-luna.com
- DEPOSITO LEGAL**
C/ Santa Ana, 14 · L'Hospitalet de Llobregat
L1 · Av. Carrilet
www.depositolegal.com
- JAZZ SÍ CLUB TALLER DE MÚSICS**
Renusens, 2 · 08001 · Barcelona
L1 · 2 · Sant Antoni
www.tallerdemusics.com
- KGB**
Alegre de Dalit, 55 · 08024 · Barcelona
L4 · J. Jaume
www.sala.kgb.net
- LA RESISTÈNCIA**
C/ Sagala de Sant Joan, 92 · L'Hospitalet de Llobregat
L1 · L2 · L3 · L4 · L5 · L6 · L7 · L8 · L9 · L10 · L11 · L12 · L13 · L14 · L15 · L16 · L17 · L18 · L19 · L20 · L21 · L22 · L23 · L24 · L25 · L26 · L27 · L28 · L29 · L30 · L31 · L32 · L33 · L34 · L35 · L36 · L37 · L38 · L39 · L40 · L41 · L42 · L43 · L44 · L45 · L46 · L47 · L48 · L49 · L50 · L51 · L52 · L53 · L54 · L55 · L56 · L57 · L58 · L59 · L60 · L61 · L62 · L63 · L64 · L65 · L66 · L67 · L68 · L69 · L70 · L71 · L72 · L73 · L74 · L75 · L76 · L77 · L78 · L79 · L80 · L81 · L82 · L83 · L84 · L85 · L86 · L87 · L88 · L89 · L90 · L91 · L92 · L93 · L94 · L95 · L96 · L97 · L98 · L99 · L100 · L101 · L102 · L103 · L104 · L105 · L106 · L107 · L108 · L109 · L110 · L111 · L112 · L113 · L114 · L115 · L116 · L117 · L118 · L119 · L120 · L121 · L122 · L123 · L124 · L125 · L126 · L127 · L128 · L129 · L130 · L131 · L132 · L133 · L134 · L135 · L136 · L137 · L138 · L139 · L140 · L141 · L142 · L143 · L144 · L145 · L146 · L147 · L148 · L149 · L150 · L151 · L152 · L153 · L154 · L155 · L156 · L157 · L158 · L159 · L160 · L161 · L162 · L163 · L164 · L165 · L166 · L167 · L168 · L169 · L170 · L171 · L172 · L173 · L174 · L175 · L176 · L177 · L178 · L179 · L180 · L181 · L182 · L183 · L184 · L185 · L186 · L187 · L188 · L189 · L190 · L191 · L192 · L193 · L194 · L195 · L196 · L197 · L198 · L199 · L200 · L201 · L202 · L203 · L204 · L205 · L206 · L207 · L208 · L209 · L210 · L211 · L212 · L213 · L214 · L215 · L216 · L217 · L218 · L219 · L220 · L221 · L222 · L223 · L224 · L225 · L226 · L227 · L228 · L229 · L230 · L231 · L232 · L233 · L234 · L235 · L236 · L237 · L238 · L239 · L240 · L241 · L242 · L243 · L244 · L245 · L246 · L247 · L248 · L249 · L250 · L251 · L252 · L253 · L254 · L255 · L256 · L257 · L258 · L259 · L260 · L261 · L262 · L263 · L264 · L265 · L266 · L267 · L268 · L269 · L270 · L271 · L272 · L273 · L274 · L275 · L276 · L277 · L278 · L279 · L280 · L281 · L282 · L283 · L284 · L285 · L286 · L287 · L288 · L289 · L290 · L291 · L292 · L293 · L294 · L295 · L296 · L297 · L298 · L299 · L300 · L301 · L302 · L303 · L304 · L305 · L306 · L307 · L308 · L309 · L310 · L311 · L312 · L313 · L314 · L315 · L316 · L317 · L318 · L319 · L320 · L321 · L322 · L323 · L324 · L325 · L326 · L327 · L328 · L329 · L330 · L331 · L332 · L333 · L334 · L335 · L336 · L337 · L338 · L339 · L340 · L341 · L342 · L343 · L344 · L345 · L346 · L347 · L348 · L349 · L350 · L351 · L352 · L353 · L354 · L355 · L356 · L357 · L358 · L359 · L360 · L361 · L362 · L363 · L364 · L365 · L366 · L367 · L368 · L369 · L370 · L371 · L372 · L373 · L374 · L375 · L376 · L377 · L378 · L379 · L380 · L381 · L382 · L383 · L384 · L385 · L386 · L387 · L388 · L389 · L390 · L391 · L392 · L393 · L394 · L395 · L396 · L397 · L398 · L399 · L400 · L401 · L402 · L403 · L404 · L405 · L406 · L407 · L408 · L409 · L410 · L411 · L412 · L413 · L414 · L415 · L416 · L417 · L418 · L419 · L420 · L421 · L422 · L423 · L424 · L425 · L426 · L427 · L428 · L429 · L430 · L431 · L432 · L433 · L434 · L435 · L436 · L437 · L438 · L439 · L440 · L441 · L442 · L443 · L444 · L445 · L446 · L447 · L448 · L449 · L450 · L451 · L452 · L453 · L454 · L455 · L456 · L457 · L458 · L459 · L460 · L461 · L462 · L463 · L464 · L465 · L466 · L467 · L468 · L469 · L470 · L471 · L472 · L473 · L474 · L475 · L476 · L477 · L478 · L479 · L480 · L481 · L482 · L483 · L484 · L485 · L486 · L487 · L488 · L489 · L490 · L491 · L492 · L493 · L494 · L495 · L496 · L497 · L498 · L499 · L500 · L501 · L502 · L503 · L504 · L505 · L506 · L507 · L508 · L509 · L510 · L511 · L512 · L513 · L514 · L515 · L516 · L517 · L518 · L519 · L520 · L521 · L522 · L523 · L524 · L525 · L526 · L527 · L528 · L529 · L530 · L531 · L532 · L533 · L534 · L535 · L536 · L537 · L538 · L539 · L540 · L541 · L542 · L543 · L544 · L545 · L546 · L547 · L548 · L549 · L550 · L551 · L552 · L553 · L554 · L555 · L556 · L557 · L558 · L559 · L560 · L561 · L562 · L563 · L564 · L565 · L566 · L567 · L568 · L569 · L570 · L571 · L572 · L573 · L574 · L575 · L576 · L577 · L578 · L579 · L580 · L581 · L582 · L583 · L584 · L585 · L586 · L587 · L588 · L589 · L590 · L591 · L592 · L593 · L594 · L595 · L596 · L597 · L598 · L599 · L600 · L601 · L602 · L603 · L604 · L605 · L606 · L607 · L608 · L609 · L610 · L611 · L612 · L613 · L614 · L615 · L616 · L617 · L618 · L619 · L620 · L621 · L622 · L623 · L624 · L625 · L626 · L627 · L628 · L629 · L630 · L631 · L632 · L633 · L634 · L635 · L636 · L637 · L638 · L639 · L640 · L641 · L642 · L643 · L644 · L645 · L646 · L647 · L648 · L649 · L650 · L651 · L652 · L653 · L654 · L655 · L656 · L657 · L658 · L659 · L660 · L661 · L662 · L663 · L664 · L665 · L666 · L667 · L668 · L669 · L670 · L671 · L672 · L673 · L674 · L675 · L676 · L677 · L678 · L679 · L680 · L681 · L682 · L683 · L684 · L685 · L686 · L687 · L688 · L689 · L690 · L691 · L692 · L693 · L694 · L695 · L696 · L697 · L698 · L699 · L700 · L701 · L702 · L703 · L704 · L705 · L706 · L707 · L708 · L709 · L710 · L711 · L712 · L713 · L714 · L715 · L716 · L717 · L718 · L719 · L720 · L721 · L722 · L723 · L724 · L725 · L726 · L727 · L728 · L729 · L730 · L731 · L732 · L733 · L734 · L735 · L736 · L737 · L738 · L739 · L740 · L741 · L742 · L743 · L744 · L745 · L746 · L747 · L748 · L749 · L750 · L751 · L752 · L753 · L754 · L755 · L756 · L757 · L758 · L759 · L760 · L761 · L762 · L763 · L764 · L765 · L766 · L767 · L768 · L769 · L770 · L771 · L772 · L773 · L774 · L775 · L776 · L777 · L778 · L779 · L780 · L781 · L782 · L783 · L784 · L785 · L786 · L787 · L788 · L789 · L790 · L791 · L792 · L793 · L794 · L795 · L796 · L797 · L798 · L799 · L800 · L801 · L802 · L803 · L804 · L805 · L806 · L807 · L808 · L809 · L810 · L811 · L812 · L813 · L814 · L815 · L816 · L817 · L818 · L819 · L820 · L821 · L822 · L823 · L824 · L825 · L826 · L827 · L828 · L829 · L830 · L831 · L832 · L833 · L834 · L835 · L836 · L837 · L838 · L839 · L840 · L841 · L842 · L843 · L844 · L845 · L846 · L847 · L848 · L849 · L850 · L851 · L852 · L853 · L854 · L855 · L856 · L857 · L858 · L859 · L860 · L861 · L862 · L863 · L864 · L865 · L866 · L867 · L868 · L869 · L870 · L871 · L872 · L873 · L874 · L875 · L876 · L877 · L878 · L879 · L880 · L881 · L882 · L883 · L884 · L885 · L886 · L887 · L888 · L889 · L890 · L891 · L892 · L893 · L894 · L895 · L896 · L897 · L898 · L899 · L900 · L901 · L902 · L903 · L904 · L905 · L906 · L907 · L908 · L909 · L910 · L911 · L912 · L913 · L914 · L915 · L916 · L917 · L918 · L919 · L920 · L921 · L922 · L923 · L924 · L925 · L926 · L927 · L928 · L929 · L930 · L931 · L932 · L933 · L934 · L935 · L936 · L937 · L938 · L939 · L940 · L941 · L942 · L943 · L944 · L945 · L946 · L947 · L948 · L949 · L950 · L951 · L952 · L953 · L954 · L955 · L956 · L957 · L958 · L959 · L960 · L961 · L962 · L963 · L964 · L965 · L966 · L967 · L968 · L969 · L970 · L971 · L972 · L973 · L974 · L975 · L976 · L977 · L978 · L979 · L980 · L981 · L982 · L983 · L984 · L985 · L986 · L987 · L988 · L989 · L990 · L991 · L992 · L993 · L994 · L995 · L996 · L997 · L998 · L999 · L1000

Gener 2010

21 expositors a les estacions amb música en viu
Un plànol de la xarxa del metro amb la situació de les sales
La programació de les sales de l'àrea metropolitana

Asacc i TMB et transporten cap a la música

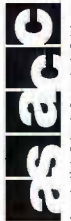


- Aquí hi ha música en viu!
- ¡Aquí hay música en vivo!
- Here's live music!

Asacc i TMB et transporten cap a la música

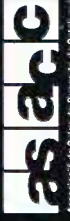
DO YOU WANT TO ENJOY SOME LIVE MUSIC ON YOUR VISIT?
HERE'S A SMALL SAMPLE OF THE CONCERTS AT THE 50
VENUES ASSOCIATED ON ASACC.
YOU CAN FIND MORE CONCERTS, INFO AND DIRECTIONS ON
www.infoconcerts.com

Transports Metropolitans
de Barcelona

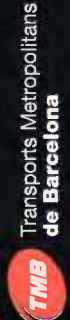


Asociación de Sales de Concerts de Catalunya

Asacc i TMB et transporten cap a la música



Asociación de Sales de Concerts de Catalunya



Transports Metropolitans
de Barcelona

Amb la col·laboració de:
Generalitat de Catalunya
Institut Català
de les Indústries Culturals



Ajuntament de Barcelona
Institut de Cultura



AIE ARTISTAS
SOCIEDAD DE GESTIÓN



Asociación de Sales de Concerts de Catalunya



Transports Metropolitans
de Barcelona

COM
SERÀ
BARCELONA
D'AQUÍ
A
150
ANYS?



Fa 150 anys Ildelfons Cerdà va pensar i somiar una ciutat per viure-hi i la seva visió ens ha dut a la Barcelona que avui coneixem.

150 anys més tard, la Barcelona del futur serà pensada entre tots. Per això et proposem que deixis un missatge dient com t'imagines Barcelona d'aquí a 150 anys.

Tots els missatges recollits al web barcelona2159.org seran guardats en la Càpsula del Temps de l'Any Cerdà que s'obrirà a Barcelona l'any 2159.

A més, del 12 al 17 d'abril, a l'estació de metro de Universitat trobaràs el Capsulamató, on podràs deixar la teva càpsula de temps per la gent del 2159.

Pensa. Somia. Deixa el teu missatge per al futur i seràs a Barcelona d'aquí a 150 anys.

barcelona2159.org

Vine en transport públic:



L1 L2

Universitat



9, 14, 16, 17, 24, 41, 50, 54, 55, 56, 58,
59, 62, 63, 64, 66, 67, 68, 91, 120, 141

Amb el suport de:



Transports Metropolitans
de Barcelona

www.tmb.cat

TMB Cultura

Primavera
Cultural
— 2010

EXISTIRÀ
EL
TELETRANSPORT
PÚBLIC
D'AQUÍ
A
150
ANYS?

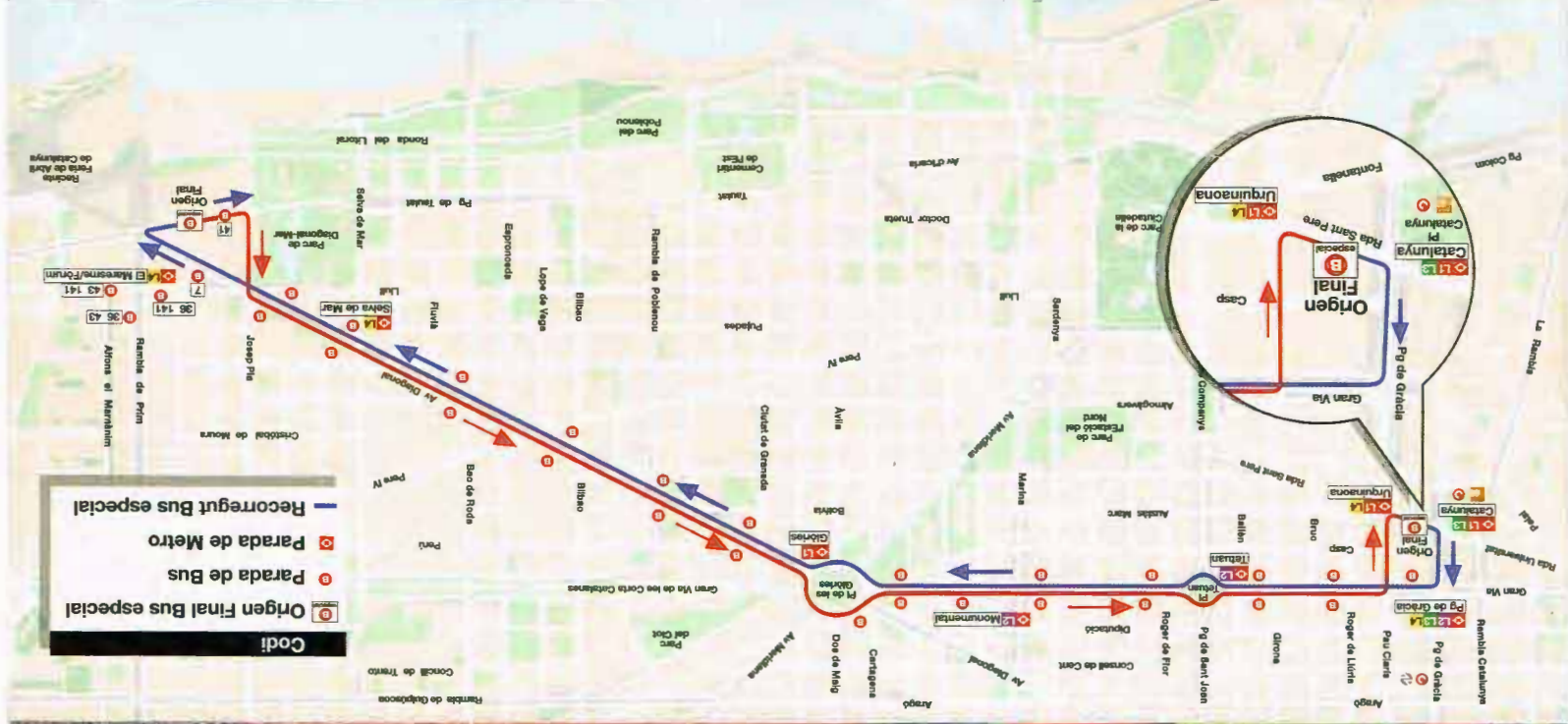
barcelona2159.org

A Barcelona **TMB** és el que ens mou

PRIMAVERA CULTURAL 2010
Publicitat de l'activitat la CAPSULA DEL TEMPS
Any Cerdà del 12 al 17 d'abril a Universitat



Un any més,
 TMB reforça
 els serveis
 de bus i metro
 perquè l'única cosa
 que et preocupi
 a la Feria
 sigui gaudir.



TMB I LA FERIA D'ABRIL
 (abril i maig 2010).

DERIVA 07 OCTUBRE 2010

Lloc inici: Rocafort L1

Hora inici: 19.30 h.

Itinerari: Estacions i
intercanviadors L1.





P1050002



P1050003



P1050004

observant quieta...



P1050006



P1050007



P1050008

No formar part del moviment permet veure passar les accions en comptes de participar-hi. Al no integrar-no a banda d'obstruir el què passa, obtenim una vió diferent.



P1050010



P1050011



P1050012

reciclar també està de moda al subsòl...



P1050013



P1050014



P1050015



P1050017



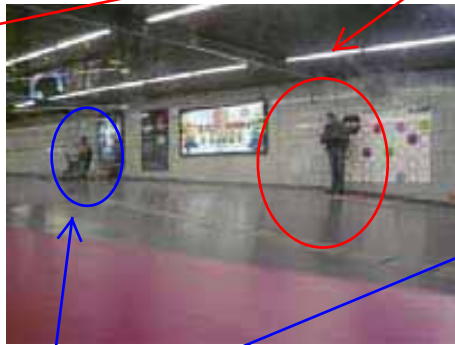
P1050018



P1050019



P1050020



P1050021



P1050022

Ilegant de peu dret, no hi ha alternatives.... BANCS??

El músic s'ha situat uns metres del punt senyalitzat per TMB, un punt que està en un lloc amb desnivell!!!



P1050023



P1050024

Ha arribat un vehicle...



P1050026

Globalització ?



P1050028



P1050029



P1050030



P1050031



P1050032



P1050034



P1050035



P1050036



P1050037



P1050038



P1050040



P1050042

Adhesius intentant persuadir als que salten les barreres per a que no ho facin.



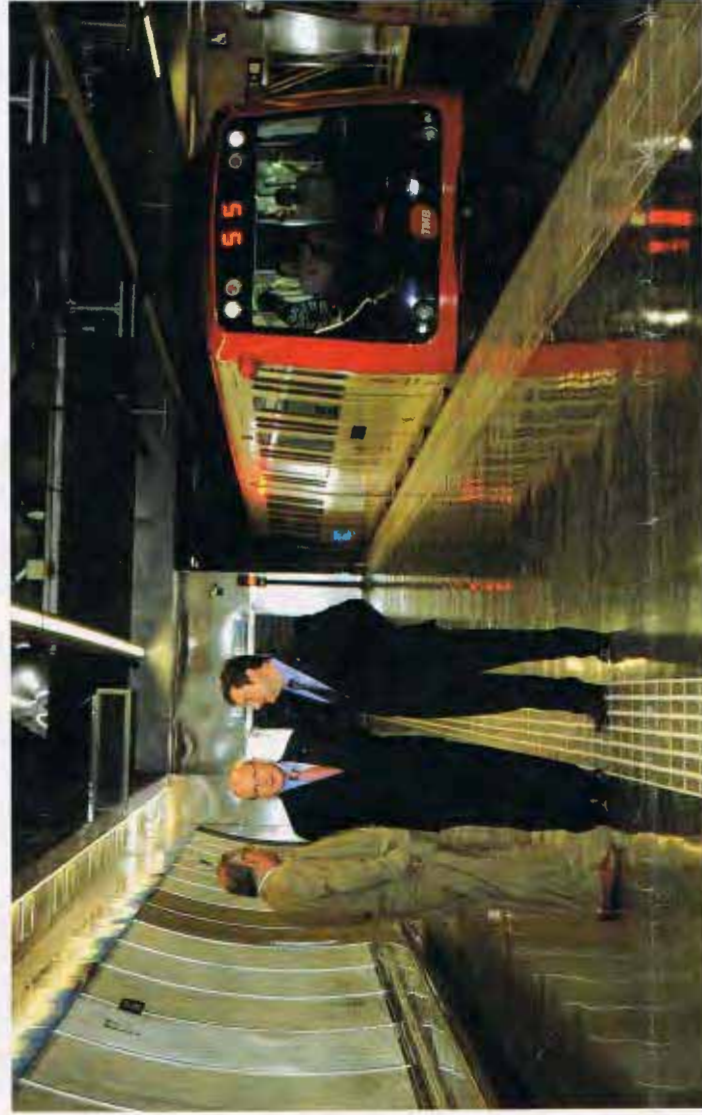
P1050043

Sempre m'he preguntat si s'utilitza prou com per justificar que encara en quedin... en algunes estacions.

TRANSPORTS

El metro arriba als barris del Carmel i la Teixonera

El 30 de juliol ha passat a formar part de la història urbana de Barcelona amb la posada en funcionament de les noves estacions de metro del Carmel, El Coll/La Teixonera i Vall d'Hebron de la línia 5



OBSERVACIÓ PARTICIPANT

07 FEBRER 2011

Lloc inici: Urquinaona

Hora inici: 17.30 aprox.

Itinerari: Del centre a Rocafort L1



Observació Participant 2011-02-07. En un punt indeterminat de la L1, pròxim a Rocafort.

Em trobo al centre de la ciutat, i decideixo tornar cap a casa en Metro, i així experimentar una nova situació d'observació participant. Avui hi ha força gent, i em fa gràcia sentir-me part del tumult, del flux... faig unes fotos i de sobte reconec a un company de feina algerià, que tot i que m'ha vist no gosa a importunar-me al veure que estic fent fotos amb el mòbil, em mira encuriolit. El saludo i m'apropo a parlar amb ell. Com era d'esperar em trobo parlant amb ell sobre el Metro el que hi faig i el que hi busco... . Comencem a parlar del Metro, que en té una parada prop de casa seva i etc, de sobte em diu que el Metro és un lloc interessant per observar a la gent, i és converteix amb un informant clau quan exposa la següent experiència:

“La gent és molt racista. Quan és van produir els atemptats de Madrid, quan anava o tornava de treballar a l'obra, amb Metro, al dur la motxilla amb la roba de feina, la gent em mirava recelosa i s'apartaven com si fos un empestat. Imagino que associaven àrab més motxilla amb integrista suïcida. La situació va arribar a l'extrem de que vaig optar per no canviar-me fins arribar a casa i així evitava portar la motxilla. Semblava que em preferien brut de treballar ... A mi no m'agrada agafar el Metro, però és molt ràpid”.

Parlem una mica més i ja els nostres trajectes és separen i hem de donar per acabada la conversa.

Paraules clau: formar part del moviment, massa anònima.



IMG_0191



IMG_0192



IMG_0193



IMG_0194



IMG_0195



IMG_0196



IMG_0197



IMG_0198



IMG_0199



IMG_0200



IMG_0201



IMG_0202



IMG_0203



IMG_0204



IMG_0205



IMG_0206



IMG_0207



IMG_0208



IMG_0209



IMG_0210



IMG_0211



IMG_0212



IMG_0213



IMG_0214



IMG_0215



IMG_0216



IMG_0217



IMG_0218



IMG_0219



IMG_0220



IMG_0221



IMG_0222



IMG_0223



IMG_0224



IMG_0225



IMG_0226



IMG_0227



IMG_0228



IMG_0229



IMG_0230



IMG_0231



IMG_0232



IMG_0233



IMG_0234

T-PRIMAVERA

Agenda de butxaca integrada

T-Primavera
Primavera Cultural 2011
TMB Cultura

A Barcelona TMB és el que ens mou
www.tmb.cat

Inauguració Primavera Cultural
18 de març a les 19.00h
Universitat **L2**

22è Festival de Guitarra de Barcelona
18 de març a les 19.30h
Universitat **L2**

2n Rai-i d'Autobusos Classics Barcelona-Galdes de Montbui
Exposició: 19 de març de 15.30h a 20.00h
Rai-i: 20 de març de 9.00h a 11.00h
Av. Maria Cristina, Espanya **L4 L3**

57è Concurs Maria Canals al Metro
24 de març de 10.00h a 21.00h
Universitat **L2**

El mag Enric Magoo al Metro
25 de març de 18.00h a 20.00h
Badalona - Pompeu Fabra **L2**

Blues i Rockabilly-Festival Blues i ritmes
30 de març de 19.00h a 21.00h
Badalona - Pompeu Fabra **L2**

iPaint al Metro
31 de març de 10.00h a 12.00h i de 17.00h a 19.00h
Maria Cristina **L3**

Barcelona, pell i ombra
De l'1 d'abril al 17 de juny de 10.00h a 20.30h
Espai Mercè Sala, Diagonal **L3 L5**

Mon Llibre
7 d'abril de 17.00h a 19.00h
Universitat **L2**

Proves didonètiques Músics al Metro
8 d'abril de 9.00h a 13.00h
Arc de Triomf **L4**

El metro històric de nit
15 d'abril i 13 de maig a les 00.30h
La Pau **L2**

Concurs de Relats Curts Online + signatura llibres autors
Concurs: del 21 de març al 14 d'abril
a www.relatscurts.tmb.cat
Signatura: 23 d'abril (tot el dia)
Universitat **L2**

Dia Internacional de la Dansa: Bollywood i dansa africana
29 d'abril
Bollywood: 18.00h
Dansa africana: 19.00h
Badalona - Pompeu Fabra **L2**

Gimcana TMB
30 d'abril (tot el dia)
Tota la xarxa

Loop Festival-Videoart al metro
Del 5 al 21 de maig (tot el dia)
Universitat **L2**

Sub ModafAD 2011
6 de maig a les 20.00h
Diagonal **L3 L5**

Circ Underground
7 de maig a les 19.00h
Fondo **L9**

Opera al metro
8 de maig a les 12.00h i a les 17.00h
Diagonal **L3 L5**

Mit dels Museus. Espai Mercè Sala
14 de maig de 19.00h a 01.00h
Espai Mercè Sala, Diagonal **L3 L5**

iMusic al Metro
17 de maig de 17.00h a 19.00h
Sagrada **L9** i Bus Línia 7

Stairs to Swab
Del 19 al 30 de maig (tot el dia)
Passeig de Gràcia **L2** i Catalunya **L4**

San Miquel Primavera Sound al Metro
20 de maig de 22.00h a 01.00h
Universitat **L2**, Diagonal **L3**
i Sagrada Família **L2**

El MNAC es mou per tu
Del 26 de maig al 15 de juliol (tot el dia)
Més informació a
www.primaveracultural.tmb.cat

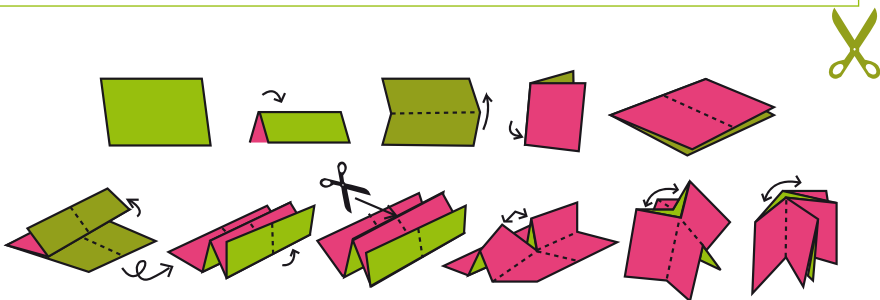
Somriu, és primavera!
Fotomatò: 30 de maig al 4 de juny
Exposició: 30 de juny al 6 de juliol (tot el dia)
Passeig de Gràcia **L3 L2**

Tarifa vigent des del 18 de març fins el 30 de juny. Multipersonal.

area Metropolitana de Barcelona.

INSTRUCCIONS

Imprimeix el pdf.
Retalla el voltant tot seguint la línia verda.
Doblega la teva T-Primavera seguint les línies discontinues tal com indica el gràfic:



OBSERVACIÓ PARTICIPANT

02 MAIG 2011

Lloc inici: Andana Liceu

Hora inici: 11.30 aprox.

Itinerari:





P1080769



P1080770



P1080772

Estació remodelada segons 'pla millora sensació de comoditat i seguretat'



P1080774



P1080778



P1080779



P1080780



P1080781



P1080783

Són llambordes!!



P1080789



P1080792



P1080793



P1080800



P1080801



P1080802



P1080807



P1080808



P1080809



P1080811



P1080812



P1080813

Clarament aquesta andana és més "còmoda" i agradable que les menys lluminoses i menys colorides

DERIVA 16 JUNY 2011.

Lloc inici: L1 Rocaford.

Hora inici: 18:00.

Itinerari:

L1 fins a Plaça Sants, L5 fins a Cornellà Centre, i retorn per L5 fins Plaça Sants.





P1050314



P1050316



P1050318



P1050319

Fulletons de ACAMPADA BCN.
(adjuntat annex a deriva)



P1050320



P1050321



P1050323



P1050324



P1050325



P1050326



P1050327



P1050328



P1050329



P1050330



P1050331



P1050332



P1050333



P1050334



P1050335



P1050336



P1050337



P1050338



P1050339



P1050340

Atenció amb el personatge de baix a la dreta amb el diari... (al igual que una parella que he vist abans i jo)deixa passar el tren, sembla aliè al trànsit del seu entorn... qui sap si espera algú o està potser simplement està molt interessat amb la lectura.



P1050341



P1050342



P1050343



P1050345



P1050346



P1050347



P1050348



P1050349

Tot i que hi ha seients per a tothom la gent corre a ocupar-los com si s'haguessin de quedar sense ... no miren si hi ha algú que el necessita més que ells.



P1050350



P1050351



P1050352



P1050353

A través del vidre del vagó veig les màquines autoservei de l'estació que deixem enrera.



P1050354



P1050355



P1050356



P1050357



P1050358



P1050359



P1050360



P1050361

Orientem-nos...



P1050362



P1050364



P1050365



P1050366

Intercanviador L1 - L5 Plaça de Sants



P1050367



P1050368



P1050369



P1050370

Una botiga que contrasta amb les que és posen en les més modernes...



P1050371



P1050372



P1050373



P1050374

La música va prenent protagonisme, la sonoritat és molt bona a pesar de ser una interconnexió tan llarga ...



P1050375



P1050376



P1050377



P1050378

Un altra botiga. És curiós els articles que és venen... guarniments, mocadors i barrets entre altres.



P1050379



P1050380



P1050381



P1050382

A les pantalles apareix informació sobre el primavera cultural 2011.



P1050383



P1050384



P1050385



P1050386

La gent aprofita el temps d'espera.



P1050387



P1050388



P1050389



P1050390



P1050391



P1050392



P1050393



P1050394



P1050395



P1050396



P1050397



P1050398



P1050399



P1050400



P1050401



P1050402



P1050403



P1050404



P1050405



P1050406



P1050407



P1050408



P1050409



P1050410



P1050411



P1050412



P1050413



P1050414



P1050415



P1050416



P1050417



P1050418



P1050419



P1050420



P1050421



P1050422

Quan passem entre Can Boixaderes i Can Vidalet hi ha un tram que no és soterrat, on el metro passa per l'exterior, fet que se'm fa estrany, la llum que entra en el vehicle ens resulta molt estranya en aquesta situació. (Com es veu en la il·luminació imatges P1050425-427)



P1050423



P1050424



P1050425



P1050426

Aprofitant per repassar apunts o per revisar el correu...



P1050427



P1050428



P1050429



P1050430



P1050431



P1050432



P1050434



P1050435

Última parada... el metro s'ha anat buidant imatge que contrasta amb la imatge de quan hem pujat.



P1050436



P1050437



P1050438



P1050439



P1050440



P1050441



P1050442

Una trucada telefònica per posar-se d'acord de en quin vagó trobar-se fa que la senyora del nostre davant s'alci i és dirigeixi cap al inici del vehicle...

COMENTARIS:

. La gent al veure'm fer fotos (i al no semblar una turista) em miraven molt estranyats.
. He tingut la sensació de que hi havia una barreja més heterogènia de persones, més mestissatge cultural que quan he derivat o observat zones més centrals.

PARAULES e IDEES CLAU:

- Aprofitar o omplir el temps de trajecte.
- Abraonar-se sobre els seients buits (inclòs quan n'hi ha de suficients per tothom) sense fixar-se ni parar atenció de si algú els necessita més que ells.

DERIVA 16 de JUNY 2011

Lloc inici: L1 Rocaford.

Lloc final: L5 Plaça Sants.

Hora inici: 18.00 hores.

ITINERARI:

Rocaford (L1)- Plaça Sants (L1/L5)- L5 fins Cornellà final de línia, i de Cornellà a Plaça Sants de nou.

15J

Acció al Parlament per evitar l'aprovació de les retallades: A les 7 h concentració, a les 11 h cassolada i a les 13 h assemblea-debat sobre pressupostos populars. Assistència continuada durant tot el dia

19J

Manifestació
Internacional.
Inici a les 17h
des de Plaça
Catalunya

Ara ens toca a nosaltres

l que va començar com una manifestació
er una democràcia real el 15 de maig de
ni s'està convertint en un moviment que

experiència han estat l'escolta, el diàleg
i l'empatia. Hem demostrat que la de-
mocràcia es pot construir cada dia a les

municació continuïn utilitzant el terme
"indignats" com si fos un mot tot terreny.
Això infantilitza una protesta que arriba

capitalisme salvatge. Els problemes no es
solucionaran pas sols; tampoc podem con-
fiar en que el sistema solida...



OBSERVACIÓ PARTICIPANT

26 JUNY DE 2011

Lloc inici: Diagonal

Hora inici: 13.30 h.

Itinerari: Intercanviador Diagonal
i L1/L3.





P1050521



P1050522



P1050523

Al ser cap de setmana els usuaris semblen diferents, em crida l'atenció veure més equipatge de mà i el que semblen turistes...



P1050524



P1050525



P1050526



P1050527



P1050528



P1050529



P1050530



P1050531



P1050532



P1050533



P1050534



P1050535

Tot està més tranquil... els establiments tancats, menys trànsits d'usuaris entre metro i metro....



P1050536



P1050537



P1050538



P1050539



P1050540



P1050541

Una proposta per apropar la cultura als ciutadans ...Interessant observar com algun transeünt és queda observant els murals que cobreixen les paret. (P1050540, P1050542 i P1050543)



P1050542



P1050543



P1050544



P1050545



P1050546



P1050547



P1050548



P1050549



P1050550

Aquest intercanviador em recorda els llargs passadissos dels aeroports, per exemple els que podem trobar en la nova terminal de l'aeroport del Prat.



P1050551



P1050552



P1050553

Que no faltin les càmeres, no fos cas que quedés algun racó sense vigilància.



P1050554



P1050555



P1050556

No totes les estacions estan adaptades per als cotxets, ni per a la gent amb mobilitat reduïda. I les que ho estan ho estan parcialment, només en una de les dues sortides.



P1050558



P1050559



P1050560



P1050561



P1050562



P1050563



P1050564



P1050565

Recarregar els telèfons des de les màquines expenedores de bitllets ... Això és nou!!



P1050566



P1050567



P1050568



P1050569



P1050570



P1050571

Apropan t la cultura a la gent...



P1050572



P1050573



P1050574



P1050575



P1050576



P1050577

L'espai Mercè Sala acull exposicions temporals, és sorprenent que estigui fora les màquines de validar els bitllets que acrediten el pagament corresponent per l'ús del transport.



P1050578



P1050579



P1050580



P1050581



P1050582



P1050583

La tecnologia a vegades falla...



P1050584



P1050585



P1050586

Aquest intercanviador sembla que ens hagi de transportar a un altra dimensió. El que és curiós és que la velocitat de la cinta és molt lenta, de fet és triga més que si s'opta per anar per fora de la mateixa, però a pesar d'això ,i de que quan arriba un metro la gent si amuntega, la majoria de la gent opta per utilitzar-la.

Vestíbul compartit entre metro i ferrocarrils de la generalitat de Catalunya.



P1050590



P1050591



P1050592



P1050593



P1050594



P1050595



P1050596



P1050597



P1050598



P1050599



P1050600



P1050601

COMENTARIS :

Al ser festiu el tipus d'usuaris és diferent i la manera de transitar per aquest espai és més relaxada i dona la sensació de ser més lúdica festiva. En aquest espai de la xarxa trobem una quantitat de iniciatives que potencien l'apropament de la cultura a les persones molt important a través d'iniciatives molt interessants.

Troblem màquines expenedores de bitlles i abonaments que ofereixen serveis com el de recarregar els telèfons mòbils.

PARAULES CLAU: Cultura, usuaris diferents als dels dies laborables, fallades de la tecnologia, oferir el màxim de serveis, intercanviadors com els dels aeroports, etc...

OBSERVACIÓ PARTICIPANT

08 JULIOL 2011

Lloc inici: ESPAI MERCÈ SALA

Hora inici: 10:00 aprox.

Itinerari:

Intercanviador Diagonal L3/L5





P1050667



P1050668

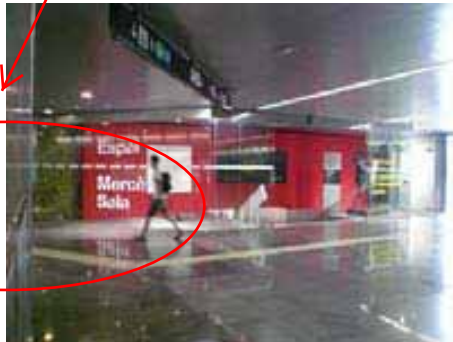


P1050669

Força gent passa pel davant, però molt pocs entren.



P1050670



P1050671



P1050672

Quan m'hi aproximo tot està molt tranquil, només començar a baixar les escales m'adono que només hi ha una persona (que l'ha utilitzat com a pas alternatiu, funciona com a pas alternatiu al intercanviador del costat quan està oberta) i un vigilant que està concentrat amb la lectura del diari, aparentment força avorrit).



P1050673



P1050674



P1050675

La veritat és que fa goig el muntatge, ja que s'aprofiten les parets del que seria un túnel més, per transformar-ho en una galeria, gràcies al joc de llums (les llums ambientals que il·luminen les parets vans canviant de colors) i amb el muntatge de les imatges i el text que fa un repàs a la història de la publicitat i el transport.



P1050676



P1050677



P1050678



P1050679



P1050680



P1050681



P1050682



P1050683



P1050684



P1050685



P1050686



P1050687

En tota l'estona que hi hem estat només han optat per passar per aquest espai, una mare i una filla (jubilada i de mitjana edat respectivament) i un senyor amb aspecte de jubilat i que semblava no tenir gaire pressa, tot i que ha anat força ràpid a mira le'xposició.



P1050688



P1050689



P1050690



P1050691



P1050692



P1050693

El vigilant, que està a un extrem de la sala, actua més com a orientador que com a vigilant propiament dit.



P1050694



P1050695



P1050696



P1050697



P1050698



P1050699

COMENTARIS: Hi ha molt pocs usuaris que optin per variar una mica el trajecte per passar per aquest espai, i els que ho fan, tampoc es miren amb gaire deteniment l'exposició, tret d'alguna imatge que els crida l'atenció.

El vigilant està testimonialment, dóna la imatge de ser més una mesura dissuasoria que d'un altre tipus, doncs està a un extrem del espai en forma de túnel i es tracta d'un túnel llarg.

La sensació es que segurament els primers dies devia cridar l'atenció i hi devia haver més afluència de visitants, però que ara és més decorativa que un altra cosa.

PARAULES CLAU: Poques persones es desvien del trajecte per passar per l'espai Mercè Salà, apropar i oferir exposicions i història als usuaris d'aquest espai.

ANNEXOS: Adjunto nota informativa i altre informació de l'exposició.



P1050700

TMB Cultura

Espai

**Mercè
Sala**

1870-2011

La publicitat al transport públic

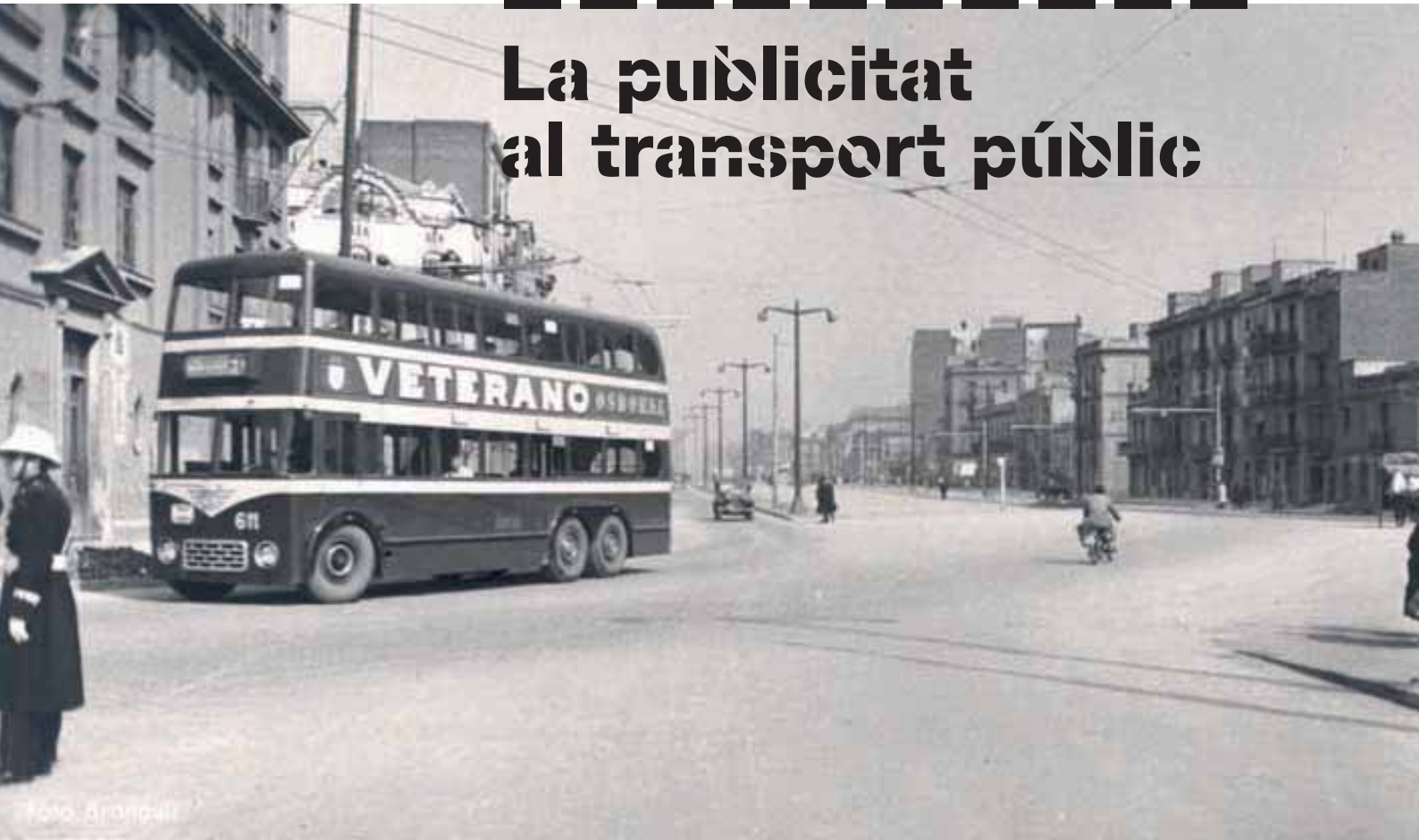


Foto: Arripall

Amb el suport de:



Transports Metropolitans
de Barcelona

Fundació TMB



JCDecaux

las vitrinas del mundo

1946

Tramvia sèrie 194 - 208
(reformat el 1933 i el 1942).
En funcionament de 1914 a 1963.



Una visió històrica de l'evolució de la publicitat a Barcelona a través dels transports públics

A *El libro rojo de la publicidad* (Ediciones Folio, 1993), Luis Bassat explica una anècdota personal per convèncer el fill d'un amic perquè obrís els ulls després d'una operació i diu: «Calia oblidar-se dels ulls per complet i seduir-lo, convèncer-lo que es trobava davant d'una moto meravellosa. Els ulls es van obrir sols, gairebé sense voler, de forma automàtica, com automàtica és la reacció de la gent davant de la publicitat.» (pàg. 5).

Seduir i convèncer perquè, de forma automàtica, es reaccioni.

Aquesta és una màxima de la publicitat que s'ha repetit al llarg dels anys des que, amb el descobriment de la impremta, els primers tipògrafs van començar a utilitzar el nou descobriment per accedir als consumidors.

El desenvolupament de la història, tanmateix, ha propiciat que la publicitat s'hagi assentat en suports nombrosos i diversos perquè els consumidors no haguessin d'esforçar-se i «es trobessin» amb la publicitat sense cap tipus de dificultat.

Un dels suports que ha demostrat ser més directe i efectiu és el transport públic.

Cada dia són moltes les persones que utilitzen el metro, els autobusos, els tramvies, etc. D'altra banda, pel sol fet de moure's per tota la ciutat, la gent està exposada a la contemplació contínua. Per tant, sense esforç aparent, són molts els ciutadans que veuen els anuncis que es col·loquen en els transports públics, els quals constitueixen, doncs, un suport publicitari excel·lent a l'abast visual de moltes persones.

Això ha estat així, a Barcelona, des del funcionament de la primera línia de tramvies, cap allà a l'any 1872. Durant diverses èpoques, fins i tot, en els sistemes de transport públic destacava la publicitat per sobre dels missatges informatius sobre el servei mateix, de tal manera que es distingien els vehicles en la distància per l'anunci que exhibien.

Avui volem fer un recorregut per la publicitat en els transports públics durant l'època que abraça de l'any 1870 als nostres dies. Això ens permetrà comprovar la relació entre l'evolució dels anuncis publicitaris i l'evolució del transport públic.

Coneixerem com era la publicitat que s'exposava en els mitjans de transport i les instal·lacions següents:

- tramvies d'un pis
- tramvies de dos pisos
- autobusos d'un pis
- autobusos de dos pisos
- troleibusos
- parades de tramvies i autobusos
- accessos de metro
- estacions de metro
- trens de metro

Cal dir, però, que el transport públic (sobretot el metro) ha viscut una transformació que ha propiciat la desaparició d'una sèrie d'estacions que han passat a formar part del món subterrani (aliè als ulls del públic), les quals van convertir-se en «estacions fantasmes» i actualment encara conserven aquest estat. Per això és interessant comprovar quin tipus de publicitat tenien en aquell moment. Una d'aquestes estacions és Correus, que, durant més de 60 anys, va ser l'estació final del tram Lesseps-Correus.

Avui també veurem la publicitat que s'exposava a:
— L'estació fantasma de Correus.

La publicitat també té un element comparatiu que s'observa a través del que avui s'exhibeix als autobusos, les parades d'autobusos, els accessos de metro i les estacions de metro:
— La publicitat als nostres dies.

Dins de cada grup se segueix un ordre cronològic, segons l'antiguitat o la modernitat de l'anunci.

Juny 2011

El transport públic com a aparador comercial, en una exposició fotogràfica a l'Espai Mercè Sala

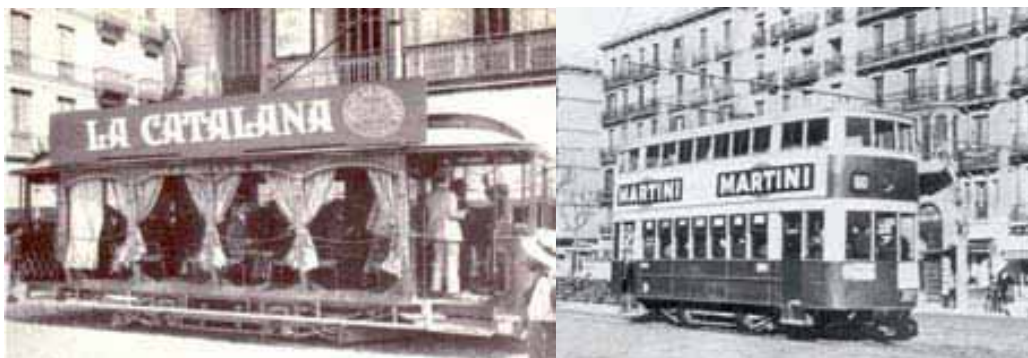
Avui s'ha presentat a l'Espai Mercè Sala, la sala d'exposicions al metro de TMB, l'exposició de fotografies "La publicitat al transport públic", que explica com la publicitat ha anat evolucionant a través dels transports públics a Barcelona, des del 1870 fins a l'actualitat.

La mostra fotogràfica es pot veure a l'Espai Mercè Sala, situat al passadís de connexió entre els dos vestíbuls de la línia 5 de l'estació de Diagonal, fins al 5 d'octubre, de dilluns a divendres, entre les 10 i les 20.30 hores. L'activitat s'emmarca dins el programa de la Primavera Cultural de TMB (primaveracultural.tmb.cat).

Els visitants hi poden trobar fotografies que pretenen mostrar

L'exposició explica en ordre cronològic com era la publicitat que s'exposava als tramvies i als autobusos d'un i dos pisos, als troleibusos, a les parades de tramvies i autobusos, així com als accessos, estacions i trens de metro. També es pot veure la publicitat que encara es conserva a les restes d'enderrocs com els de Correus, que durant més de 60 anys va ser l'estació final del tram Lesseps-Correus.

A més, s'ha editat un llibre titulat "La publicitat al transport públic" que recull totes les imatges que es poden veure a l'exposició, així com una explicació de l'evolució de la publicitat a Barcelona a través del transport públic de viatgers. Aquest llibre es pot adquirir per 10 euros als Punts TMB d'informació i atenció (Diagonal, Sagrada Família, Universitat, La Sagrera i Sants Estació - vestíbul Renfe).



Tramvia jardinera de la sèrie 125 - 133 i el tramvia 207, de la sèrie 194 - 208, amb anuncis de La Catalana i de Martini, respectivament.

L'any 1906 va circular per Barcelona el primer autobús, que va ser retirat l'any següent a conseqüència de la forta pressió de les companyies de tramvies, que van veure en aquest nou mitjà de transport una competència temible. Els autobusos no van tornar aparèixer a Barcelona fins al 1922, i hi han continuat fins a l'actualitat. Al llarg dels anys l'espai destinat a publicitat ha estat divers. Des de petits espais interiors i exteriors fins a l'ocupació publicitària gairebé integral dels vehicles.

Els tramvies i autobusos, aparadors de les marques

Les parades dels tramvies, els troleibusos i els autobusos són les que millor defineixen la relació entre publicitat i transport públic. Durant molts anys es van considerar un suport publicitari i la seva funció informativa sobre el transport públic estava supeditada a la funció publicitària. De fet, sempre es reconeixia la situació de la parada per l'anunci que exhibia. No va ser fins a la dècada de 1980 que es van homogeneïtzar els dissenys de les parades, sempre buscant que l'espai publicitari fos atractiu per a l'anunciant.

Els tramvies d'un pis van funcionar des del 27 de juny de 1872 fins al 19 de març de 1971, és a dir, gairebé 100 anys. Va ser una època gloriosa que també va quedar reflectida en la publicitat que lluien els vehicles. Els tramvies de dos pisos van començar a circular per Barcelona l'any 1908 i ho van fer fins a l'any 1963. El fet de disposar de dos pisos facilitava un espai per a la publicitat amb una gran visibilitat, que era molt apreciada pels anunciants.

El període de funcionament dels troleibusos a Barcelona va ser relativament curt (de 1941 a 1968). Va haver-hi vehicles d'un i de dos pisos i, per la seva semblança amb els autobusos, tenien les mateixes condicions i característiques publicitàries.

El metro com a suport publicitari



Accés a l'estació de Santa Eulàlia (L1) als anys quaranta, i publicitat integral en un tren de la L3.



[Redacted text block]

[Redacted text block]

També durant els vuitanta es van estructurar uns espais adequats perquè poguessin utilitzar-se per col·locar-hi la publicitat exterior dels anunciants.

En aquests últims temps, [Redacted text block]

Barcelona, 21 de juny de 2011

DERIVA 08 JULIOL 2011

Lloc inici: Diagonal

Hora inici: 11.30 aprox.

Itinerari:

Hospital clínic (L5) -Diagonal

(L5/L3) - Sagrera (L5/L9/L10)

- Onze de Setembre/Bon Pastor

(L9/L10) - Can Peixauet (L9).





P1050657



P1050658



P1050659



P1050660



P1050661



P1050662



P1050663



P1050664



P1050665



P1050666



P1050701



P1050702



P1050703



P1050704



P1050705



P1050706



P1050707



P1050708



P1050709



P1050710



P1050711



P1050712



P1050713



P1050714



P1050715



P1050716



P1050717

Hi ha poca gent, però gairebé tots aprofiten per fer quelcom... excepte mirar les pantalles que anuncien l'exposició sobre la història de la publicitat al transport.



P1050718



P1050719



P1050720



P1050721



P1050722



P1050723

Al no haver-hi tanta gent, tot sembla més tranquil..



P1050724



P1050725



P1050726



P1050727



P1050728



P1050729



P1050730



P1050731



P1050732



P1050733



P1050734



P1050735

Baixem a les entranyes de la ciutat...



P1050736



P1050737



P1050738



P1050739



P1050740



P1050741

Publicitat per a tot arreu del MANAC és MOU PER A TU, iniciativa emmarcada dins de la PRIMAVERA CULTURAL 2011.



P1050742



P1050743



P1050744

La gent passa però no s'hi atura...



P1050745



P1050746



P1050747



P1050748



P1050749



P1050750



P1050751



P1050752



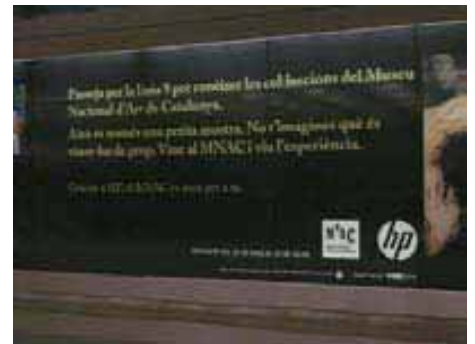
P1050753



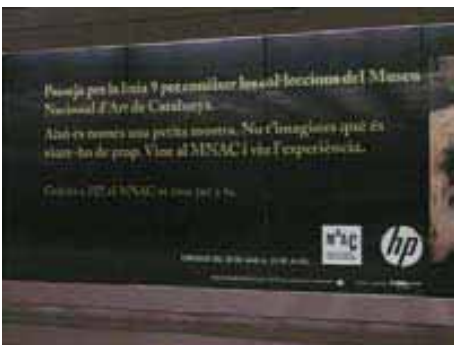
P1050754



P1050755



P1050756



P1050757



P1050758



P1050759

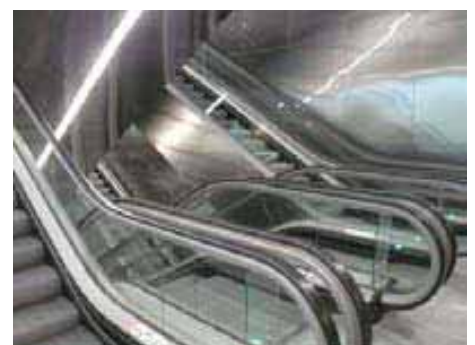
Apropar-nos a la L9 - L10 ens dóna sensació de modernitat...



P1050760



P1050761



P1050762



P1050763



P1050764



P1050765

Escales i més trams d'escales...



P1050766



P1050767



P1050768



P1050769



P1050770



P1050771

Els usuaris/es habituals opten per esperar els ascensors per estalviar-se el munt de trams d'escales mecàniques fins a la connexió amb la L5 o amb superfície.



P1050772



P1050773



P1050774



P1050775



P1050776



P1050777

La gent s'espera asseguda o darrera les pantalles que protegeixen de possibles caigudes a la via..



P1050778



P1050779



P1050780



P1050781



P1050782



P1050783



P1050784



P1050785



P1050786



P1050787



P1050788



P1050789



P1050790



P1050791

A mesura que ens allunyem de Sagrera cada cop hi ha menys usuaris/es...



P1050793



P1050794



P1050795



P1050796



P1050797



P1050798



P1050799



P1050800



P1050801



P1050802



P1050803



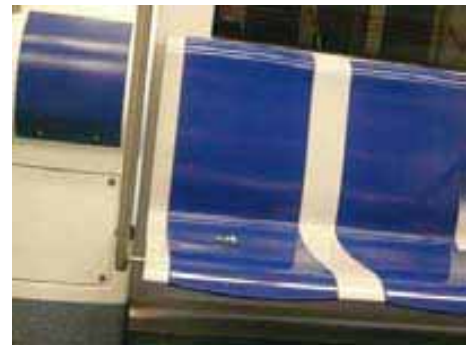
P1050804



P1050805



P1050806



P1050807



P1050808



P1050809



P1050810



P1050811



P1050812



P1050813



P1050814



P1050815



P1050816

Em recorda alguns centres comercials, d'aquells amb varies plantes i amb multicinemas.



P1050817



P1050818



P1050819

És evident que si haguessin volgut les càmeres no serien tan visibles



P1050820



P1050821



P1050822



P1050823



P1050824



P1050825



P1050826



P1050827



P1050828



P1050829



P1050830



P1050831



P1050832



P1050833



P1050834



P1050835



P1050836



P1050837

Al tractar-se d'una alçada important, quatre trams d'escales mecàniques la majoria d'usuaris opten per l'ús de l'ascensor.



P1050838



P1050839



P1050840



P1050841



P1050842



P1050843



P1050844



P1050845



P1050846



P1050847



P1050848



P1050849



P1050850



P1050851



P1050852



P1050853



P1050854



P1050855

Ningú es molesta a recollir-ho per tirar-ho, de fet sóc l'única que hi presta atenció.



P1050856



P1050857



P1050858



P1050859



P1050860



P1050861



P1050862



P1050863



P1050864

Ergonòmics no són



P1050865



P1050866



P1050867



P1050868



P1050869



P1050870



P1050871



P1050872



P1050873



P1050874

COMENTARIS:

Sobta el color tant cridaner... estic acostumada a que el Metro sigui un emplaçament fosc

PARAULES CLAU:

Incivisme, més buit al anar cap als extrems de la xarxa, aparença de centre comercial, la cultura a l'encontre de la gent...

LA LÍNIA DE METRO SOTERRADA MÉS LLARGA D'EUROPA

L'L9, amb 47,8 km, serà la línia soterrada més llarga d'Europa i connectarà els municipis de Santa Coloma de Gramenet, Badalona, Barcelona, l'Hospitalet de Llobregat i el Prat de Llobregat.

La Línia 9 donarà servei a barris que actualment no disposen de metro, com Bon Pastor, Lletí, La Salut, Singuerlín, Pedralbes i Zona Franca, i connectarà la població dels cinc municipis per on passa.

A més, unirà punts estratègics, centres logístics, zones d'equipaments i zones de serveis com ara l'aeroport, la Zona Franca, la Fira, l'ampliació del port,

connectaran amb altres sistemes de transport ferroviari col·lectiu com Rodalies Renfe, TAV, altres línies de metro (L1, L2, L3, L4, L5) i de FGC (L6, L7, L8), així com amb el Trambaix i el Trambesòs.

L'L9, un dels projectes més importants que té en marxa el Govern de la Generalitat de Catalunya, entrarà en funcionament, per fases, a partir de la tardor d'aquest

any, i es preveu que pugui estar acabada completament l'any 2014. Els estudis de mobilitat preveuen que utilitzaran aquesta línia una mitjana de 350.000 persones al dia, uns 130 milions de passatgers l'any. El pressupost de construcció de la línia és de 6.500 milions d'euros.

Plànol de l'L9 i L10 amb els intercanviadors



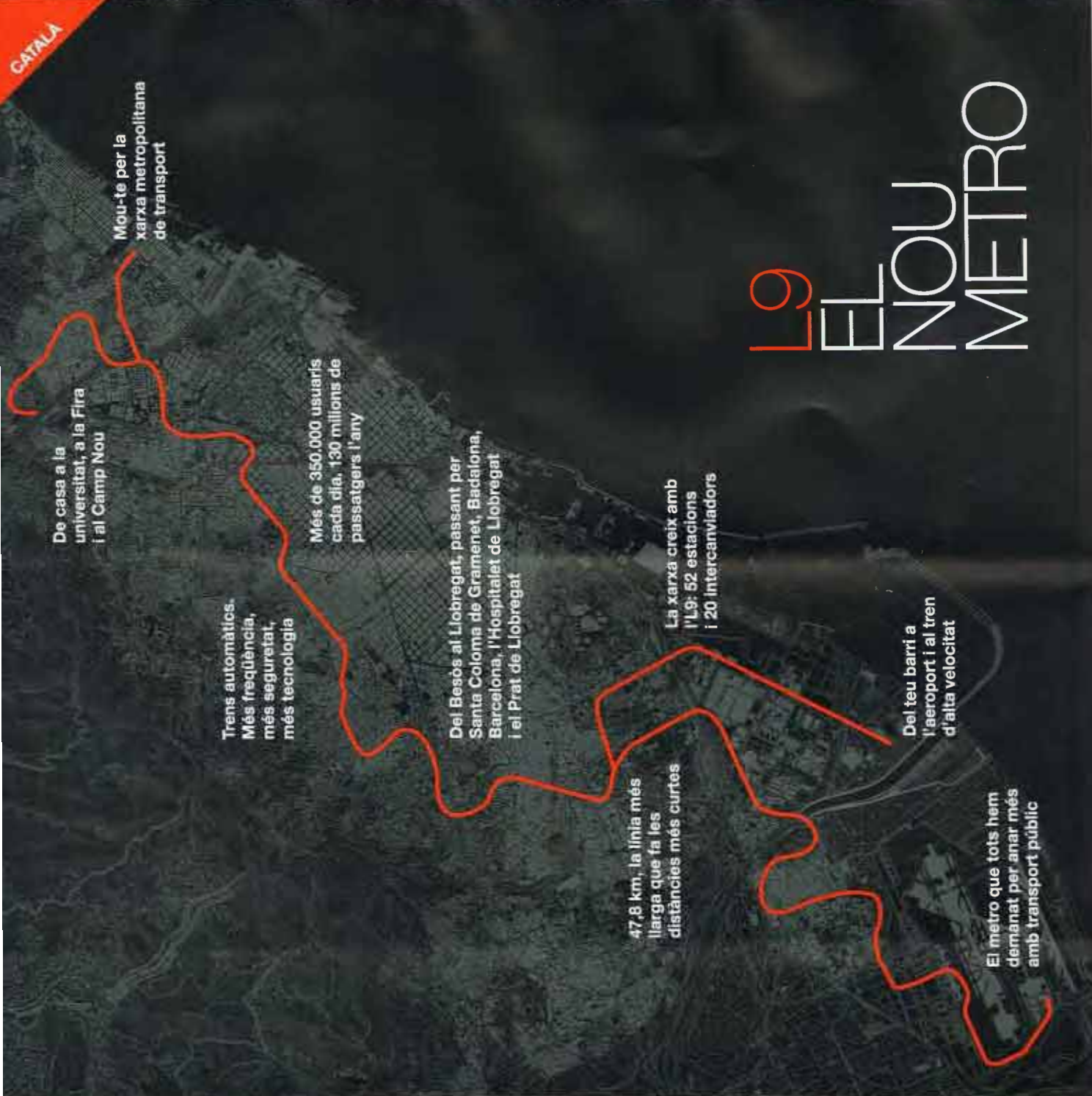
la Ciutat de la Justícia, el campus universitari de la Diagonal, l'estació de Sagrera TAV, l'Hospital de Sant Pau, el Parc Güell, el Camp Nou i la Ciutat del Bàsquet.

La línia constarà de 52 estacions, 20 de les quals seran intercanviadors que permetran millorar el transport a l'àrea metropolitana de Barcelona, ja que

connectaran amb altres sistemes de transport ferroviari col·lectiu com Rodalies Renfe, TAV, altres línies de metro (L1, L2, L3, L4, L5) i de FGC (L6, L7, L8), així com amb el Trambaix i el Trambesòs.

L'L9, un dels projectes més importants que té en marxa el Govern de la Generalitat de Catalunya, entrarà en funcionament, per fases, a partir de la tardor d'aquest

any, i es preveu que pugui estar acabada completament l'any 2014. Els estudis de mobilitat preveuen que utilitzaran aquesta línia una mitjana de 350.000 persones al dia, uns 130 milions de passatgers l'any. El pressupost de construcció de la línia és de 6.500 milions d'euros.



CATALA

De casa a la universitat, a la Fira i al Camp Nou

Mou-te per la xarxa metropolitana de transport

Trens automàtics. Més freqüència, més seguretat, més tecnologia

Més de 350.000 usuaris cada dia, 130 milions de passatgers l'any

Del Besòs al Llobregat, passant per Santa Coloma de Gramenet, Badalona, Barcelona, l'Hospitalet de Llobregat i el Prat de Llobregat

47,8 km, la línia més llarga que fa les distàncies més curtes

La xarxa creix amb l'L9: 52 estacions i 20 intercanviadors

Del teu barri a l'aeroport i al tren d'alta velocitat

El metro que tots hem demanat per anar més amb transport públic

L9 EL NOU METRO

ESTACIONS INNOVADORES

La trama urbana de l'àrea metropolitana de Barcelona és irregular i densa, sense grans avingudes i places per ubicar les estacions a cel obert i amb nombroses estructures com altres línies de metro i tren, túnels, carreteres i grans col·lectors.

En aquest sentit, la construcció de les estacions de l'L9 està condicionada per tres factors: la profunditat del subsòl, l'encreuament amb la resta de línies de metro i serveis i l'alt grau d'urbanització dels territoris per on passa. En funció d'això, s'han dissenyat tres models d'estació.

L'L9 destaca per la comoditat i la seguretat de les seves estacions. Malgrat les diferències de construcció, totes tenen accessos innovadors i moderns sistemes de seguretat.

Per arribar des del vestíbul fins a l'andana, hi ha ascensors d'alta velocitat adaptats a persones amb mobilitat reduïda. Els ascensors estaran coordinats amb l'arribada dels trens a l'andana. Les estacions seran totalment accessibles i hi haurà camins per a invídents.

D'altra banda, totes les estacions tindran unes mampares que separaran les andanes de la zona de circulació de trens. L'obertura de les mampares anirà coordinada amb la de les portes dels trens. Aquest sistema millorarà la seguretat a les andanes.



L'estació tipus de l'L9

Hi haurà 30 estacions dissenyades amb forma de gran pou cilíndric que tenen un vestíbul superior (amb accessos a l'exterior) i un vestíbul inferior o preandana (connectat a les andanes) que es comuniquen entre si mitjançant ascensors de gran capacitat i escales mecàniques i d'emergència. En aquest tipus d'estacions, les andanes es troben situades dins la secció del túnel i els trens circulen superposats en dos nivells.

L'estació subterrània clàssica
S'estan construint 17 estacions situades en trams poc profunds que es construïxen mitjançant pantalles amb excavació a cel obert. En aquest cas els trens circularan en paral·lel, al mateix nivell.



L'estació a l'exterior, al viaducte

La Zona Franca acull 5 estacions projectades a l'exterior sobre un viaducte amb vies paral·leles i andana central.




ET PORTEM A L'ESPORT dels EuroGames Barcelona 08


Seu Central Anella Olímpica:

B 50, 55 i PM (davant Piscines Picornell, INEFC i Estadi Serrahima)


Mar Bella:

B 14, 26 i 41,  Llacuna


Sant Vicenç dels Horts:

 L8, S4, S8, R5, R6. Espanya


Vall d'Hebron:

B 10, 27, 60, 73, 76 i  L3 Vall d'Hebron


UAB:

 S2, S55. Catalunya


Port Olímpic:

B 10, 14, 26, 36, 41, 45, 57, 59, 71, 92, 157 i  L4 Ciutadella | Vila Olímpica

Cornellà:

 L5 Cornellà Centre

Golf Sant Joan:

 S5, S1. Catalunya

ET PORTEM A LA CULTURA dels EuroGames Barcelona 08

Cerimònia d'inauguració - Palau Sant Jordi:

B 50, 55, PM i  L1  L3.  Espanya

Conferència Internacional dels Drets Humans i Homofòbia a l'Esport - INEFC:

B 50, 55, PM i  L1  L3.  Espanya

Village diürn - Pl. Espanya:


B 9, 27, 30, 37, 46, 50, 57, 65, 79, 157, PM.

 L1  L3.  Espanya

Espai igualtat - Poble Espanyol:

B 50 i PM i  L1  L3.  Espanya

Gran festa EuroGames Barcelona 08 - Parc del Fòrum:

B 7, 26, 36, 41, 43 i 141.  T4.  L4 El Maresme | Fòrum

Cerimònia de cloenda - Pl. dels Àngels (MACBA):

B 24, 41, 55, 64 i 141.  L1  L2 Universitat

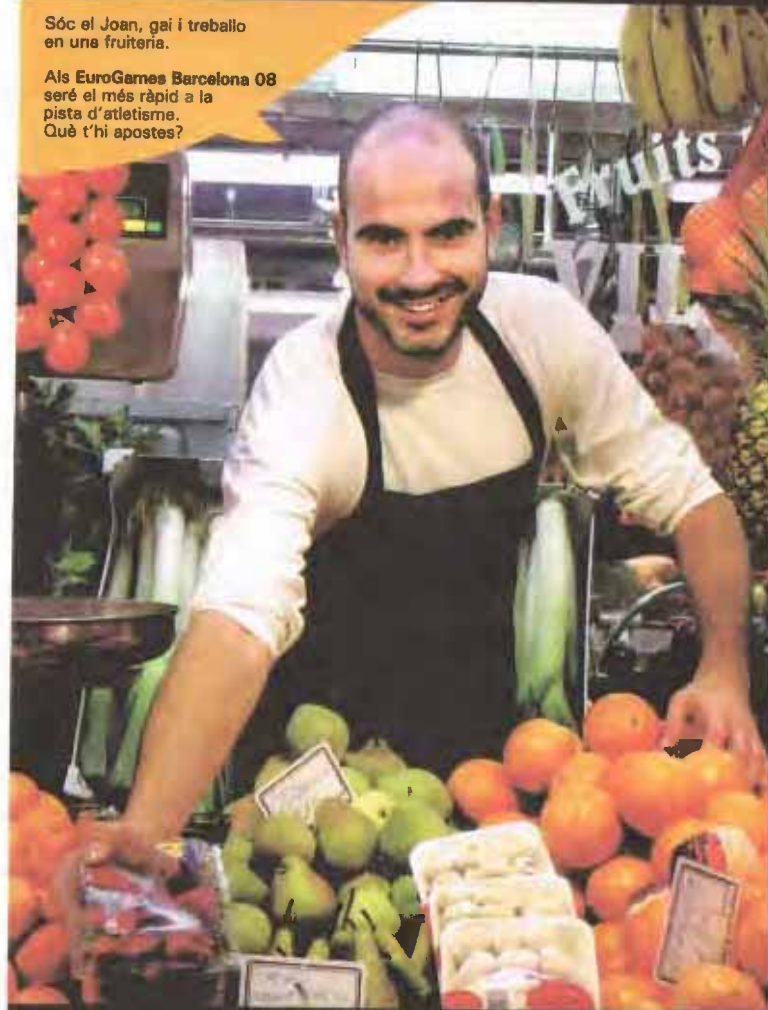
 L1  L3 Catalunya



et porta als
EuroGames Barcelona 08
www.tmb.net

Sóc el Joan, gai i treballa en una fruiteria.

Als EuroGames Barcelona 08 seré el més ràpid a la pista d'atletisme. Què t'hi apostes?



del 24 al 27 de juliol

www.2008.eurogames.info



DERVIA 2 AGOST DE 2011

Lloc inici: Rocafort

Hora inici: 20 h.

Itinerari:

Rocafort (L1)-Espanya (L1/L3)
intercanviadors i andanes, fi a
Rocafort.





P1050969



P1050971



P1050972



P1050974



P1050975



P1050976



P1050977



P1050978



P1050979

Clares mostres de les conseqüències de la pluja de el dia 31 de juliol.



P1050980



P1050981



P1050982

Això entra en contradicció amb el que és diu de la Marca Metro Barcelona. Modern, segur, etc.



P1050983



P1050984



P1050985

Aquesta estació és clarament antiga i de fisonomia i establiments diferent a les estacions i andanes noves.



P1050986



P1050987



P1050988



P1050989



P1050991



P1050992

Per una banda posen papereres transparents (P1060002 i P1060012) i per l'altre trobem galledes que queden plenes de bosses de paper i altres elements que poden despertar sospites...



P1050993



P1050994



P1050995



P1050996



P1050997



P1050999

com si d'una gimcana es tractés canalització dels usuaris



P1060002



P1060003



P1060004



P1060005



P1060006



P1060007



P1060008



P1060009



P1060010



P1060011



P1060012



P1060013



P1060014



P1060015



P1060016

Al tractar-se d'un intercanviador on conflueixen diverses línies el terra està marcat, així els usuaris només han de seguir l'itinerari marcat com si d'una mena de gimcana és tractés.



P1060018



P1060019



P1060020



P1060021



P1060022



P1060023



P1060024



P1060025



P1060026

És penós però hi ha estacions, intercanviadors i altres espais de la xarxa que encara no estan adaptats, fent que anar amb cotxet o amb cadira de rodes sigui un veritable problema.



P1060027



P1060028



P1060029

El músic que ens deleita amb cançons dels Beatles, no està ubicat en el punt marcat (L3), sinó que està uns metres més enllà, en el passadís més llarg que condueix a la L1,



P1060030



P1060031



P1060033

Quan ha arribat al llindar de l'escala s'ha quedat pensativa, observant el munt d'esgraons i mirant les escales mecàniques del costat dret que són per pujar.



P1060034



P1060035



P1060036



P1060037

La gent adelanta a la noia que baixa la maleta a pols, però ningú no li ofereix un cop de mà... ni jo.



P1060039



P1060040



P1060041



P1060042



P1060043



P1060044



P1060045



P1060046

En un instant l'andana queda gairebé buida.



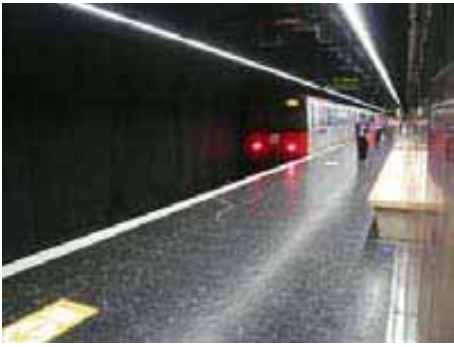
P1060047



P1060048



P1060051



P1060052



P1060053



P1060054

Rapidament es torna a emplenar...



P1060055



P1060056



P1060057



P1060058



P1060059



P1060060



P1060061



P1060062



P1060063



P1060064



P1060066



P1060067

No sóc l'única que fa aquesta foto, m'adono que (un noi alt que per l'aparença diria que és un turista) pren la instantània de les vies del metro.



P1060068



P1060069



P1060070

El músic, que ha canviat l'ubicació (P1060066), en aquest nou lloc queda amagat entre el trànsit d'usuaris, només la música ens adverteix de la seva presència.



P1060071



P1060072



P1060073



P1060074



P1060075



P1060076



P1060077



P1060078



P1060079

Al ser agost moltes maletes...



P1060080



P1060082



P1060083



P1060084



P1060086



P1060087



P1060088



P1060089



P1060090



P1060091



P1060092



P1060093



P1060094



P1060095



P1060097



P1060098



P1060100



P1060101



P1060103



P1060104



P1060105



P1060106



P1060107



P1060108



P1060109



P1060110

Un mòbil, dos mòbils,
tres mòbils...



P1060111



P1060112



P1060113



P1060114



P1060115



P1060117



P1060118



P1060119



P1060120



P1060121

Tot i què en aquesta estació no cal validar el bitllet per sortir, un noi despistat ha optat per saltar per sobre la barrera d'entrada (del sentit contari), imagino que per ignorància i manca del bitllet pertinent.



P1060122



P1060124



P1060125

Hi ha algú que utilitza el 'fotomatón',
és una noia d'aparença estrangera...

COMENTARIS:

No coincideix l'ubicació on des de TMB és vol que es posin els músics i l'escollida pel músic. Es fa evident que hi ha dos criteris, el que busca una ubicació que no destorbi i el que vol estar en el lloc on hi ha més trànsits.

PARAULES CLAU:

Estació antiga, no adaptada, agost/maletes, trànsits...

DERIVA 02 d'agost 2011

Lloc inici: L1 Rocafort.

Lloc final: L1 Rocafort.

Hora inici: 20 hores.

ITINERARI:

Rocafort (L1)- ESPANYA (L1/
L3)Intercanviadors i andanes.

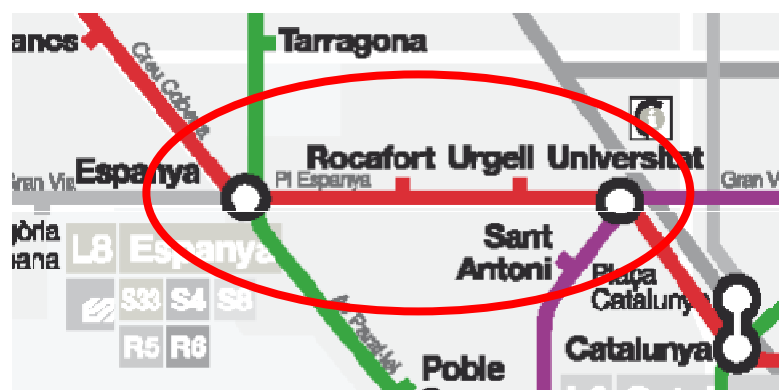
DERIVA 06 AGOST 2011

Lloc inici: Espanya/ Universitat

Hora inici: 11 aprox.

Itinerari:

L1-L3-L2 Espanya/ Universitat



NOTA PRÈVIA: He decidit començar aquesta deriva on vem acabar l'última, ja que avui és dissabte a mig matí i ens pot servir per comparar el que observem.

2011-08-06 L1-L3-L2 Espanya/ Universitat

Al entrar (11:30 d'un dissabte d'agost) vaig directe a la màquina expenedora de bitllets, i selecciono una T-10, mentre faig la compra, m'adono que darrera meu a les màquines validadores de bitllets ha ha un senyor gran que té problemes per passar. Quan m'hi acosto em demana que passi per si funciona la màquina m'ensenya la seva targeta rosa i em diu que no se li obren les barreres. Sense que digui res més entenc que m'està demanat d'entrar enganxat a mi quan se'm obri les barreres, de fet el que vol és passar davant meu. Jo li indico que per poder passar jo he de passar davant, fa que si. I quan valido passem els dos. Mentre recorro l'espai fins les escales que em permetran baixar a les andanes vaig un altre senyor amb aparença de jubilat que entre sense validar, entrant per el lloc destinat per a la sortida. Em sobten aquests fets ja que el que és habitual és que es colin els joves.



P1060134



P1060135



P1060136



P1060137

És agost! temps de vacances! I turistes!!



P1060138



P1060139



P1060140



P1060141



P1060142



P1060143



P1060144



P1060145



P1060146

Les parades tb estan tancades a pesar del nombrós trànsit de persones que hi ha avui.



P1060147



P1060148



P1060149

Em sobta trobar a tants informadors en aquest punt, en conto tres amb peto carbassa i dos amb peto groc, en el que es pot llegir a la part de l'esquena: TREBALLS COMUNITARIS.



P1060150



P1060151



P1060152

Hi ha força gent que els fa preguntes sobre com arribar a determinats llocs i similars....



P1060153

La gent que va carrega quan veu els escalons es queda uns segons desconcertada i després amb resignació opta per agafar a pols els paquets i pujar les escales.



P1060155



P1060156



P1060157



P1060158

Trobem a faltar la presència del músic que s'acostuma a posar en aquest punt (referenciat a deriva del 2011-08-02) és curiós com ens habituem a les coses... ara el passadís es fa més llarg...



P1060159



P1060160



P1060161



P1060162



P1060163



P1060164

L'andana mica a mica s'ha anat omplint...



P1060165



P1060166



P1060167



P1060168



P1060169



P1060170

Al anar amb la maria hi ha qui en ofereix el seu seient... això els dies de cada dia passa menys que en dissabte!!!



P1060171



P1060172



P1060173

Un turista aprofitant el moment per fer una instantània, bé en aquest cas més d'una, ja que les primeres no semblen agradar a la model.



P1060174



P1060175



P1060176



P1060177



P1060178



P1060179



P1060180



P1060181



P1060182



P1060183



P1060184



P1060185



P1060186



P1060187



P1060188



P1060189



P1060190



P1060191



P1060192



P1060193



P1060194



P1060195



P1060196



P1060197



P1060198



P1060199



P1060200

Molt pocs, per no dir ningú miren la pantalla.



P1060201



P1060202



P1060203



P1060204



P1060205



P1060206

Avui hem vist molta vigilància, molt més de la que estàvem acostumats.



P1060207



P1060208



P1060209



P1060210



P1060211



P1060212

dues per plàstic i una per paper?
Molt clar no queda...



P1060213



P1060214



P1060215



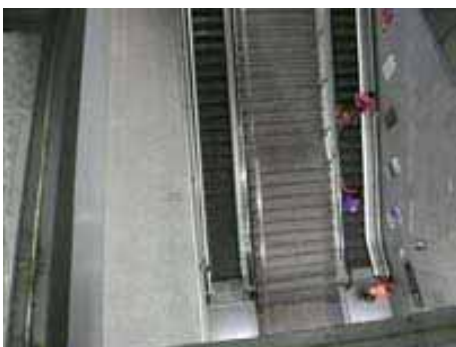
P1060216



P1060217



P1060218



P1060219



P1060220



P1060221



P1060222



P1060223

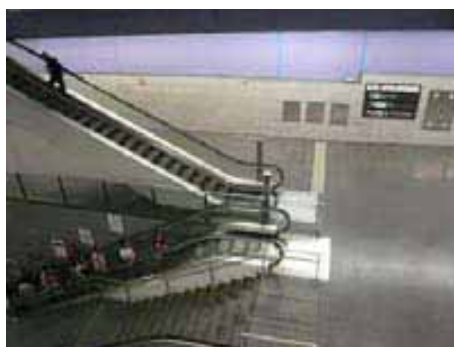


P1060224

És bonic veure la seqüència de com van pujant els passatgers, des de les andanes, i com van repartint-se quan arriben a dalt del primer tram d'escaleres. Formen una coreografia harmoniosa.



P1060225



P1060226



P1060227



P1060228



P1060229



P1060230



P1060231



P1060232



P1060233



P1060234



P1060235



P1060236



P1060237



P1060238



P1060239



P1060240



P1060241



P1060242



P1060243



P1060244



P1060245

I en uns instants tot torna a quedar buit, res sembla indicar que ha passat tota aquesta gent per aquí.



P1060246



P1060247



P1060248



P1060249



P1060250



P1060251

ENTREM AL DUNKIN D'UNIVERSITAT...

A Universitat entro en el DUNKIN COFFEE, ja que al ser tot de vidre permet veure el vestíbul de l'estació com si d'una peixera es tractés. Avui no tindrè problemes per trobar un bon lloc d'observació, ja que a pesar de que els vidres de l'establiment estan més pintats que de costum amb la promoció de l'estiu (P1060250- P1060251), hi ha només dues persones assegudes a l'interior, un home de mitjana edat i complexió mitjana que fulleja un diari esportiu assegut en un tamboret prop de la barra, i una noia d'aspecte llatinoamericana asseguda en el menjador més interior que observa el local i la porta. Quan entro s'aixeca i mentre s'acosta em pregunta que vull, i es disposa servir-me el donut i el suc, que li he demanat, em cobra i tot i que no em dona el tiquet, en aquesta ocasió no el demano ja que observo que en té un munt enganxats a la màquina registradora i no vull cridar l'atenció, fent alguna cosa que surt del normal.

Lí dic que m'ho prendré en el local i baixo els escalons que porten al menjador interior sec en la primera taula a tocar del vidre i observo que ella també retorna a la taula on estava del mateix menjadoret. Decideixo aprofitar la calma del moment per iniciar una conversa, amb ella sobre la calor. Això dona resultat ella m'explica que seu allà perquè en aquest espai al estar una mica més enfonsat i més lluny de la porta la fresca de l'aire condicionat s'hi nota, continuem parlant de temes trivials fins que aprofito que passen dos persones amb el peto que els identifiquen com a personal de seguretat, aprofito l'ocasió per treure el tema de la incorporació de més efectius i de les notícies sobre els carteristes al metro. La conversa va més o menys així:

(DT) : Dunkin Treballadora (I) : Investigadora

- (I) Hoy he visto un montón de vigilantes,

- (DT) si cada hora más o menos van pasando una pareja, van de arriba a abajo. Ahora hay más guardia urbana y mossos de escuadra.

- (I) Es porque es sábado o por lo que salió en las noticias sobre los carteristas?

- (DT) Es por lo de los carteristas, en este punto (refiriéndose al vestíbulo intercambiador de universitat) hay muchos y van organizados, yo ya los conozco. Un día se estuvieron por más de dos horas entrando y saliendo por esas puertas (em senyala cap a l'entrada que queda just enfront d'on esta l'establiment on som) iban un grupo de seis personas y se amontonaban en las máquinas de venta de billetes o en las barreras de validación de billetes y desplumaban a su víctima, luego hacían que se iban hacia allá (senyala direcció a les anadanes de la L2), para despistar; pero al cabo de cinco minutos volvían a estar haciendo lo mismo. Y la policía no apareció, eso que los avisamos. Vino una chica y me dijo que porque no hacíamos nada, que avisáramos que a ella casi la roban, pero aunque llamábamos no venia nadie... hasta al final que vino un vigilante y ya se fueron. Pero estuvieron más de dos horas imagina, ya habían conseguido un montón.

(La conversa deriva sobre les lleis i si entren per una porta y surten per l'altre, que es un pena que aquests espais no es tractin com un carrer més, etc.).

- (I) (Veo a unos turistas que están parados mirado un mapa con un montón de maletas a su alrededor y haciendo referencia a ellos digo). Imagino que con los turistas también aprovechan su desorientación.

- (DT) Si yo, cuando veo algunos que van con sus cámaras y sus bolsas colgando del cuello, a veces comento que esos no llegaran al andén sin que se lo hayan volado.

- (I) Es una pena que ocurra esto y que no se esté seguro en ninguna parte.

- (DT) A mí me robaron aquí.

- (I) Incluso estando trabajando, ¿Y cómo fue?

- (DT) Pus vienen varios y te piden un montón de cosas y cuando tu se las vas poniendo las cogen y se van corriendo sin pagar. Saben que no iremos tras ellos dejando sólo el local.

- (I) ¿El dinero te lo han robado o sólo los donuts?

- (DT) No el dinero todavía no, pero a una compañera le robaron el móvil, lo dejo un momento en la barra y desapareció. Bueno eso me ha contado mi compañera.

(Parlem una mica més i entra gent, ella s'alça i va a atendre'ls, jo com que fa estona que he acabat, aprofito per desar els papers de la safata a la paperera corresponent, i dur-li la safata a ella i dir-li acomiadar-me).

COMENTARIS:

Tinc la sensació de què tothom fa alguna cosa, especialment llegir i parlar pel mòbil. Fins i tot els turistes aprofiten per mirar les guies i documentar-se o planificar la seva pròxima cosa a visitar o per fer-se fotografiar (P1060170-P106010171) imagino que enduts pel frenesí de voler-ho captar tot.

Avui m'he deixat captivar per la coreografia que feien els usuaris d'un metro que tots pujaven harmònicament per l'escala mecànica i quan arribaven a la fi del primer tram es repartien entre els que continuaven en l'ascens i els que es quedaven a mig camí...

L'altre cosa que m'ha cridat molt l'atenció és com arrel del tractament mediàtic i la denuncia difosa a través dels mitjans de comunicació, s'ha augmentat de manera VISIBLE el personal de seguretat. Poden trobar per primer cop mossos d'esquadra i guàrdia urbana patrullant per la xarxa subterrània, com si de l'exterior és tractés... finalment es comença a considerar el subsòl com una part més de la ciutat.

PARAULES CLAU:

Aprofitament del temps, subsòl extensió dels carrers, carteristes/turistes, influència mitjans comunicació i polítiques de seguretat...

[NOTA --> Mirar les notícies del diari sobre el Metro i els carteristes d'aquests dies i que han sortit durant el mes de juliol \(que adjunto a continuació\).](#)

Notícies



"El PPC és un partit català que estima Catalunya, però em cansa haver de justificar sempre que sóc catalana."

Alicia Sánchez-Camacho, nova presidenta del Partit Popular de Catalunya.

Uns 2.200 catalans perden tots els punts

SEGURETAT VIAL Un total de 2.172 conductors catalans van perdre tots els punts entre l'1 de juliol de 2006, quan va entrar en vigor el carnet per punts a l'Estat espanyol, i el 25 de maig de 2008, segons les últimes dades fetes públiques pel Servei Català de Trànsit (SCT). En aquests gairebé dos anys han estat tramitats 224.667 expedients en ferm i els conductors catalans han perdut un total de 671.932 punts. La principal causa de retirada del permís de conducció és la velocitat, amb un 54,9%. El segon motiu és per no dur el cinturó, casc o altres sistemes de seguretat passius, amb un 14,8%; seguit de l'alcoholèmia, amb un 9,8%, i de l'ús del telèfon mòbil, amb un 7,3%, entre d'altres. **METRO**



Retivindicació a La Cerdanya.

Catalunya es remulla pels rius

ECOLOGIA Centenars de persones en representació de desenes d'entitats i col·lectius de Catalunya van participar ahir en la jornada europea anomenada Big Jump que a casa nostra té com a lema Mulla't pels rius! **ACN**

Més breu

BAIX CAMP. Les obres del nou aeroport de Reus començaran l'any vinent i estaran enllestides el 2012. Disposarà d'un espai de 120.000 metres quadrats.

RIPOLLÈS. El Departament de Política Territorial i Obres Públiques ha finalitzat les obres de condicionament de la C-38 en el tram entre la sortida de Camprodon i la intersecció d'accés a Beges.

GIRONÈS. Adigsa ha sortejat sis habitatges de lloguer amb protecció al barri gironí de la Font de la Pólvera. Disposen de tres dormitoris i una superfície de 64 m². **ACN**

Els mossos reben unes 70 denúncies cada dia, la majoria per furt

Uns 200 lladres se sumen als habituals, malgrat l'augment de la vigilància a trens i andanes.

Sobretot a l'estiu, quan 400 lladres despleguen la seva destresa per robar al màxim nombre possible de barcelonins i, especialment, turistes, la presa més fàcil i desitjada. Als habituals de tot l'any, s'hi sumen els 150 que vénen a la capital catalana quan arriba el bon temps i, el més preocupant, un grup de 50 romanesos que ja s'ha instal·lat a Barcelona, procedents d'Itàlia.

"Han estat expulsats per Berlusconi i es refugien aquí perquè saben que les nostres lleis són més permissives", es queixa un mossos que patulla al metro i que vol mantenir-se a l'anonimat. La falta de duresa del sistema penal espanyol, diuen els agents catalans, és

Qui són

i on actuen

● **EL 80%** dels carteristes que treballen al metro de Barcelona són d'origen romanès o bosni. Moltes són noies, les més controlades, però també hi ha molts homes. Els segueixen els magrebins, amb un 12, i els latinoamericans, amb un 6. Els espanyols són minoria, només el 2%.

● **LES ESTACIONS** més perilloses són les de plaça Catalunya i Sants-Estació, on hi ha metro i tren. També són a la llista negra les que tenen trasbordaments, com Verdaguers, Sagrada Família i Diagonal. La d'Arc de Triomf també és una de les seues destinacions preferides, ja que connecta amb l'estació d'autobusos.

Jaume Gustems, sindicat CAT

la causa principal de l'augment de carteristes, la majoria d'ells estrangers. Fa dos anys eren uns 200 i ara ja en són 400.

"Els detenim, paguen una multa de com a molt 300 euros i tornen a sortir al carrer. Robar a Barcelona, els surt a compte", explica. A tall d'exemple, la banda de bòsnians desarticulada fa un any ja torna a fer de les seves. Un grup de tres noies, que es com acostumen a actuar, pot robar uns 6.000 euros cada mes. Algunes d'elles les han detingudes fins a 70 vegades, però segueixen actuant i quan es canvien de ser perseguides emi-

gren a una altra ciutat, sobretot a Madrid.

personal és entre els mossos. El sindicat CAT alerta de la falta personal, ja que són només 50 els agents encarregats d'atendre les denúncies i, a més, vigilar el suburbi i els autobusos. Els casos no paren d'arribar a les dues comissaries de la policia catalana especialitzades en delictes al metro: la de plaça Catalunya i Sants. Reben 40 denúncies cada dia per furt i robatoris, que augmenten fins als 70 a l'estiu.

JOSEP GUITART
j.guitart@metrospain.com

'Metro' pregunta

Et sents segur al metro?

Manel Sánchez, 24, hosteleria, L'Hospitalet.
- [Redacted]

Olga Núñez, 37, administrativa, Barcelona.
- [Redacted]
A més, hi ha moltes parades sense cap treballador.

Vicenç Ibáñez, fisioterapeuta, 75, BCN.
- [Redacted]

Neus Motjer, 18, maquilladora, Barcelona.
- [Redacted]

2.400

càmeres escruten les instal·lacions i accessos del metro de Barcelona, 300 més que l'any 2006. També disposa de videovigilància a 65 trens, d'un total de 135.



Una carterista bòsnia roba amb el típic mètode de la pinça (ficar la mà a la butxaca) a un jove a l'estació d'Arc de Triomf. La imatge, enregistrada per una càmera, correspon al maig de 2007, quan es va desarticular la banda. Ara, torna a estar plenament operativa.

EL CEIP Sant Martí es trasllada al Poblenou

EDUCACIÓ. Les protestes de les 60 famílies de Sant Martí que s'han quedat sense entrar a l'escola desitjada han tingut èxit. El Consorci d'Educació de Barcelona, format per l'ajuntament i la Generalitat, ha cedit a una de les seves demandes i traslladarà el CEIP Sant

Martí del carrer Pamplona (Vila Olímpica) al passatge Burrull del Poblenou. La nova ubicació es troba a tres quilòmetres de la prevista. "El nou emplaçament respon millor a les necessitats actuals. S'ha analitzat l'evolució demogràfica i s'ha detectat que al Poble-

nou hi ha més demanda que a la zona on és ara", afirmen des del consorci. Aquest any, l'escola, que està en barracots, es queda on estava previst, però el curs 2009-2010, començarà a funcionar a la nova ubicació. Només hi havia set famílies que l'havien dema-

nada en primera opció i que hauran d'anar a un altre centre. L'ajuntament diu que les ubicaran a escoles properes al seu domicili. El Col·lectiu de Pares i Mares sense Escola de Sant Martí creu que és una bona solució però insuficient, ja que les 50 places no cobri-

ran la demanda dels propers anys en un barri en ple creixement urbanístic i demogràfic. L'altra cara de la moneda són les famílies de la Vila Olímpica, que no volen que l'escola marxi. I és que, com moltes vegades passa, mai no plou al gust de tothom **J.G.**

Versió per a imprimir



La Guàrdia Urbana patrulla al metro per combatre els carteristes

[Redacted]

[Redacted] Formen part del nou operatiu de seguretat que, en coordinació amb els Mossos d'Esquadra i els serveis de seguretat de TMB, vol reduir els furtus al transport públic. Es reforça sobretot la vigilància a les estacions de la plaça d'Espanya, plaça de Catalunya, Diagonal, passeig de Gràcia, la Sagrera i Sants.

La primera junta de seguretat de Barcelona que presideix l'alcalde Xavier Trias ha decidit que s'ha d'actuar ràpidament contra la delinqüència per rebaixar **l'índex de victimització dels barcelonins, que ja arriba al 24%**. Tan ràpidament que aquest mateix dissabte la Guàrdia Urbana ja patrulla pel metro de Barcelona.

És la principal novetat de l'operatiu "Xarxa", amb què Ajuntament i Generalitat pretenen contrarestar **l'augment de furts al metro, un 3% l'últim semestre** respecte de l'any anterior.

El doble de mossos

La Junta Local de Seguretat de Barcelona, l'òrgan col·legiat de col·laboració i coordinació dels diversos cossos de policia i altres serveis de seguretat que operen a la ciutat, ha decidit també duplicar el nombre de mossos que actualment patrullen sota terra. Ara van **majoritàriament de paisà, i se n'incorporaran 90 més** uniformats. De manera conjunta es planificaran jornades, horaris i distribució d'efectius per andanes, estacions i combois.

Dia a dia s'aniran avaluant les zones més conflictives per distribuir agents i els mossos faran **patrullatges especialment intensos als sis intercanviadors** de la xarxa de transport públic de Barcelona. En aquests casos, amb l'ajuda d'efectius de la brigada mòbil o fins i tot d'agents de trànsit.

[Redacted]

Tot aquest dispositiu es reavaluarà a l'octubre. Aquest divendres també s'ha decidit intensificar la lluita contra la venda ambulants a la ciutat. En aquests casos hi haurà **patrulles conjuntes** i tant l'alcalde Trias com Felip Puig han fet una crida a la ciutadania a no comprar objectes al "top manta".

nou DISPOSITIU de seguretat Al suburbà

El desplegament policial al metro no aconsegueix eliminar els carteristes

**Els lladres continuen robant a les estacions on la presència dels agents no és contínua
Els Mossos doblen el seu operatiu i la Guàrdia Urbana treballa per primera vegada al suburbà**

Diumenge, 24 de juliol - 00:00h.

Els Mossos d'Esquadra i la Guàrdia Urbana van iniciar ahir un ampli dispositiu policial al metro de Barcelona per intentar acabar amb l'onada de robatoris a turistes. L'operatiu, que inclou doblar la presència d'agents secrets i el patrullatge per primera vegada de la Guàrdia Urbana, va ser anunciat divendres passat per l'alcalde de Barcelona Xavier Trias i es mantindrà fins a l'octubre per combatre la total impunitat amb què fins ara operen els grups de carteristes als vagons i les andanes, tal com ha denunciat EL PERIÓDICO durant les últimes dues setmanes.

Els grups d'agents van recórrer les principals estacions durant tota la jornada d'ahir però

ROBATORI AVORTAT / Ahir, pocs minuts abans de les 15.00 hores, a l'estació Sagrada Família,

El missatge, en castellà, no va poder ser entès per Bahar Karaosmanoglu, de 21 anys, que va ser empenya per dos homes mentre entrava al tren. El seu amic, un militar turc, de seguida es va adonar que els homes li havien robat.

Al veure's sorpresos, els mateixos carteristes van llançar el moneder i van advertir als turistes que la cartera robada era a terra. Els joves turcs van cridar «¡policia, policia!», però ningú els va ajudar. Els passatgers es van mirar i el conductor va aturar el tren a l'estació més temps de l'habitual. Però, en aquell moment no hi havia rastre ni dels Mossos d'Esquadra ni dels agents de la Guàrdia Urbana. Estaven patrullant de manera permanent a sis estacions: Sants, Catalunya, Diagonal, Passeig de Gràcia, Espanya i Sagrera. «Els urbans han baixat com quatre vegades. Recorren l'andana i se'n tornen a anar», va explicar un dels vigilants privats del metro que resguarda el vestíbul del carrer de Sardanya, un dels més perillosos pel que fa als furtus durant els caps de setmana.

A la següent estació, Verdaguer, els lladres van baixar del tren i van intentar tornar a robar però, a l'adonar-se de la presència del fotògraf, van fugir espantats. Al cap de pocs minuts tornaven per l'entrada de l'altra línia per continuar amb l'assetjament als turistes.

DOS OPERATIUS / L'operatiu policial que va començar ahir al metro inclou el patrullatge permanent i la presència fixa. Les parelles de la Guàrdia Urbana es passejaven amb uniforme, igual que les parelles de Mossos d'Esquadra, a les estacions més cèntriques. «Les dues policies estem fent dispositius per separat», explicava un dels agents. Ells saben que la seva presència només pot dissuadir una mica els carteristes, però estan convençuts que sense un canvi de marc legal, la seva feina té poca eficàcia. «De vegades no s'estan de robar a prop nostre. Saben que aniran a comissaria i tornaran a sortir en llibertat al cap de pocs minuts», va dir un dels policies.

A primera hora del matí, la comissaria de la plaça de Catalunya, una de les principals on es dirigeixen els afectats a denunciar robatoris, no semblava tan plena com de costum. A les estacions on circulaven els policies no hi havia rastre dels carteristes habituals però a la resta seguien operant amb les seves tècniques habituals: disfressats de turistes i esperant els moments d'aglomeració. Els passatgers van elogiar l'increment de la presència policial però van opinar que la mesura no serà eficaç si no es manté tot l'any. Molts temen que els carteristes tornaran a robar tranquil·lament.

DERIVA 16 AGOST 2011

Lloc inici: Urquinaona

Hora inici: 18.30 aprox.

Itinerari:

L1-L4-L3 Urquinaona - Passeig de Gràcia- Catalunya





P1060262



P1060264



P1060265



P1060266



P1060267



P1060268



P1060269



P1060271



P1060272



P1060273

Dos homes del personal de seguretat del TMB un a cada andana, es fan senyals i recorren de punta a punta l'andana, pentinat la zona.



P1060275



P1060276



P1060277



P1060278



P1060281



P1060282



P1060283



P1060284



P1060285



P1060286



P1060287



P1060288



P1060289



P1060290



P1060291



P1060292



P1060293



P1060294



P1060295



P1060296



P1060297



P1060298



P1060299



P1060300



P1060301



P1060302



P1060303



P1060304



P1060306



P1060307



P1060308



P1060309



P1060312



P1060313

La publicitat també s'apunta a la innovació, a la interacció, al creatiu i a les possibilitats tecnològiques...



P1060314



P1060315



P1060316



P1060317



P1060320



P1060321

El vestíbul de l'estació està molt tranquil, sobta venint de tot el trànsit que hi ha al seu intercanviador i en les seves andanes.



P1060322



P1060323



P1060324



P1060325



P1060326



P1060327

Botigues???



P1060328



P1060329



P1060330



P1060332



P1060333



P1060334

De sobre el intercanviador canvia la decoració...



P1060335



P1060336



P1060337

Realment molt poca gent (poquíssima) presta atenció a les fotos que decoren les parets.



P1060338



P1060339



P1060340

Parar-me a fer fotos és complicat em converteixo en un destorb. Tenint una sensació desagradable d'estar al mig del pas a tot arreu. No sé on posar-me i deicideixo fer-les sense aturar-me.



P1060341



P1060342



P1060345



P1060346



P1060350



P1060351



P1060352



P1060353



P1060354



P1060355



P1060356



P1060357



P1060358



P1060359



Algunes fotografies estan modificades amb pintades, enganxines o amb xiclet.

P1060360



P1060361



P1060362



P1060363

Quan coincideix l'arribada de dos metros (un de cada direcció el músic és converteix en un gran obstacle a sortejar pels usuaris d'aquest intercanviador.



P1060364



P1060365



P1060366



P1060368



P1060369



P1060371

Ubicació prevista per TMB pels músics

Músic



P1060372



P1060373



P1060374



P1060375



P1060376



P1060378



P1060379



P1060380



P1060381



P1060382



P1060383



P1060384



P1060386



P1060387



P1060388



P1060389



P1060393



P1060394



P1060395



P1060396



P1060397



P1060398



P1060399



P1060401



P1060402



P1060403



P1060404



P1060405



P1060406



P1060407



P1060409



P1060410



P1060413

(P1060410-1060413) Durant l'estona que estic prop del Dunkin, observo que hi ha un degoteig constant de gent que es para a comprar en aquest establiment. Si enlloc d'endur-s'ho s'ho mengessin en el local caldria un gran aforament.



P1060414



P1060415



P1060416



P1060417



P1060418



P1060419



P1060420



P1060421



P1060422



P1060423



P1060424



P1060425



P1060426



P1060427



P1060428

Les parets d'aquest intercanviador estan folrades per cartells publicitaris d'una empresa de telefonía mòbil, que ha optat per acompanyar el text amb cares de persones guapes...



P1060431



P1060432



P1060434



P1060435



P1060436



P1060437

Es fa evident la presència dels mossos d'esquadra, uns mesos abans hagués estat una imatge inaudita.



P1060438



P1060439



P1060440



P1060441



P1060443



P1060445



P1060446

COMENTARIS:

La sensació quan ens fixem amb la gent del nostre voltant és de que tothom estigui de vacances, un elevat número de persones que semblen turistes o estrangers de vacances, es veuen moltes maletes, gent que porta roba i mostra indicis que ens indiquen que venen de la platja (ombrel·les per protegir del sol, bosses de platja, i el color de la pell vermellosa d'haver estat exposada al sol, etc), altra gent amb bosses que ens fan imaginar que han aprofitat per anar de compres,... en fi que és agost i a pesar que la xarxa del metro (durant l'estona que hem derivat) semblava estar plena de gent que l'utilitza per motius diferents que en altres èpoques, la gent la continua utilitzant per vacances amb la mateixa intensitat que durant la resta de l'any.

Ens hem trobat amb diferents intercanviadors força llargs, el de Urquinaona, el de Passeig de Gràcia i el de Catalunya. El més inhòspit és el de Urquinaona (potser per motius personals), però els altres dos han estat reddecorats amb diferents motius. El inacabable passadís de Passeig de Gràcia, que connecta la L4 amb la L3, s'ha utilitzat per posar les fotos de la iniciativa SOMRIU ÉS PRIMAVERA, fotos que es van fer del 30 de maig al 4 de juny i que estaran exposades en aquest indret. Les parets d'un dels intercanviadors de Catalunya s'han folrat de cartells publicitaris, una activitat usual i a la que els usuaris d'aquest espai estem acostumats.

Durant la deriva ens hem tornat a topar amb que els músics opten per no utilitzar els llocs assignats per a tocar i decideixen noves ubicacions, uns metres allunyades, amb molta més afluència de gent, de fet es posen gairebé al mig del pas dels llargs passadissos, **creant un obstacle a sortejar quan coincideixen l'arribada de dos combois. Un altre obstacle a sortejar, he estat jo, quan m'he parat a fer fotos que recobrien el intercanviador del Passeig de Gràcia, parar-me era molt complicat, ja que no hi havia enlloc on hem pogué apartar sense ser un destorb per el gran flux de persones que hem coincidit, tot em conduïa a continuar enmig de la massa, al mateix ritme i deixant-me dur per la corrent humana que formàvem.**

PARAULES CLAU:

Vacances, aprofitar els llargs intercanviadors, corrent humana, publicitat, vigilància i consum.