

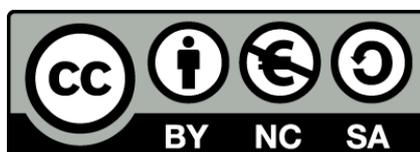


UNIVERSITAT<sub>DE</sub>  
BARCELONA

## Cuerpos, espacios y poder en movimiento

### Diferencias de género y clase en los desplazamientos juveniles de dos barrios de Barcelona

Lionel S. Delgado Ontivero



Aquesta tesi doctoral està subjecta a la llicència **Reconeixement- NoComercial – Compartirlqual 4.0. Espanya de Creative Commons.**

Esta tesis doctoral está sujeta a la licencia **Reconocimiento - NoComercial – Compartirlqual 4.0. España de Creative Commons.**

This doctoral thesis is licensed under the **Creative Commons Attribution-NonCommercial-ShareAlike 4.0. Spain License.**

# TESIS DOCTORAL

*Cuerpos, espacios y poder en movimiento*

Diferencias de género y clase en los desplazamientos juveniles en dos barrios de Barcelona

Lionel S. Delgado Ontivero



UNIVERSITAT DE  
BARCELONA



*Cuerpos, espacios y poder en movimiento*  
Diferencias de género y clase en los  
desplazamientos juveniles en dos  
barrios de Barcelona

Doctorado en Sociología

Facultad de Economía y Empresa

Lionel S. Delgado Ontivero

Directoras:

Ana Belén Cano Hila

Zaida Muxí Martínez

Tutora:

Maria Soledad García Cabeza



*A la mami,  
A la familia, la de sangre y la escogida*

*«Sin salir de mí mismo, noto que en mi  
sentir vibran otros sentires, y que en mi  
corazón canta siempre en coro»  
– Antonio. Machado*



## Resumen

La tesis doctoral se propone analizar cómo los desplazamientos urbanos juveniles se encuentran modulados por las diferencias de género y clase social en el contexto de Barcelona. La investigación se articula en torno a tres dimensiones de la movilidad: los desplazamientos físicos, las representaciones ligadas al movimiento y las prácticas sociales *in itinere*. Esta dimensión individual de las movilidades se entrelaza con un sistema socioestructural en el que cuerpos, espacios y políticas interactúan y se modifican mutuamente. Este sistema está a su vez enlazado a los ejes de estructuración social, entre ellos, los de género, clase y edad, que moldean las motilidades individuales y colectivas. Para analizar esta relación, se ha realizado un abordaje cualitativo del objeto de investigación. Se han empleado técnicas de entrevistas en profundidad, reuniones con expertos y expertas, observación etnográfica, técnicas visuales de mapeo colaborativo y análisis de fuentes secundarias (administrativas y políticas). El trabajo de campo se ha desarrollado entre mayo del 2019 y febrero del 2021 en dos barrios de Barcelona: Sarrià (distrito de Sarrià-Sant Gervasi) y Porta (distrito de Nou Barris), que han operado como materializaciones de las diferencias de clase (a nivel espacial, corporal y político) por sus niveles de renta. El análisis de resultados se organizó en tres capítulos: primero, cómo la experiencia juvenil se liga a las diferencias de clase en los *desplazamientos físicos* (disponibilidad y acceso a medios, motivos de desplazamiento y necesidades no cubiertas en cada barrio), en las *representaciones* (culturas de barrio, discursos de clase y presencia de la inseguridad y placer en los desplazamientos) y en las *prácticas y relaciones sociales* (con el tejido asociativo del barrio, con otros jóvenes, con la policía, los espacios y administraciones). Segundo, la experiencia juvenil de las mujeres en relación con el género y la clase y cómo se traducen la intersección de clase y género en los desplazamientos, representaciones y relaciones sociales (intragénero e intergénero) juveniles en cada barrio. Tercero, analizaremos la experiencia de los hombres en relación con las dimensiones ya mencionadas. Una vez presentados los resultados, se presentan las conclusiones y las reflexiones finales antes de apuntar hacia las líneas abiertas de investigación.

## Abstract

The doctoral thesis aims to analyze how youth urban commuting is modulated by gender and social class differences in the context of Barcelona. The research is articulated around three dimensions of mobility: physical displacements, representations of movement and social practices in motion. This individual dimension of mobilities is intertwined with a socio-structural system in which bodies, spaces and policies interact and modify each other. This system is linked to the axes of social structuring, including those of gender, class and age, which shape motilities, both at the individual and collective levels. In order to analyze this relationship, a qualitative approach to the object of research has been carried out. We used in-depth interview techniques, meetings with experts, ethnographic observation, collaborative visual mapping techniques and analysis of secondary sources (administrative and political). The fieldwork has been developed between May 2019 and February 2021 in two neighborhoods of Barcelona: Sarrià (Sarrià-Sant Gervasi district) and Porta (Nou Barris district), which have operated as materializations of class differences (spatially, corporeally and politically) by their income levels. The analysis of results was organized in three chapters: first, how the youth experience is linked to class differences in physical movements (availability and access to means of transport, reasons for displacement and unmet needs in each neighborhood), in representations of movements (neighborhood cultures, class discourses and presence of insecurity and pleasure in displacements) and in social practices and relations (with the neighborhood associative fabric, with other young people, with the police, spaces and administrations). Second, women's youth experience in relation to gender and class and how the intersection of class and gender translate into youth movements, representations and social relations (intragender and intergender) and practices in each case. Third, we will analyze the men's experience in relation to the dimensions already mentioned. Once the results have been presented, conclusions and final reflections are presented before pointing towards open lines of research.

## Agradecimientos

Decía Merleau-Ponty que “*Nuestra relación con lo verdadero pasa por los otros*”<sup>1</sup>. Creo, como mi antigua profesora Marina Garcés, que pensar siempre es un *pensar-con*, un pensar implicado en redes de interdependencia, precariedad y coexistencia. Quizás por eso esta tesis está escrita en plural. No un plural de cortesía, sino de comunidad. La reflexión, el diseño de la investigación, el trabajo de campo, la escritura, la gestión del estrés, las dudas... En cada uno de esos procesos hubo personas a mi lado escuchándome, aconsejándome, aportándome miradas, ideas y apoyo emocional. Quien se haya embarcado en el proceso predoctoral sabe que es arduo, psicológicamente muy duro. Sin el apoyo de la red no habría nada. Yo no sería nada.

La tesis tuvo una vida complicada, removida. Comencé el programa de doctorado estando en paro. Luego, trabajando de repartidor “*rider*” como falso autónomo y cobrando lo justo para poder mantenerme y pagar la matrícula. Al año siguiente todo cambió. Pude conseguir un contrato FPU con la Universidad y el Ministerio, por lo que pude dedicarme completamente a la investigación. Mi primer agradecimiento es al Ministerio de Universidades y a la Universidad de Barcelona por la financiación. Fui muy afortunado.

Quiero agradecer también a Zaida Muxí y Ana Belén Cano, las directoras de esta tesis, por haberme dado siempre ánimos, por la paciencia, por el estímulo, los tirones de oreja, por toda su dedicación y guía. También a Marisol García Cabeza, por haber estado ahí aun habiendo pasado por tantas dificultades, por todo su conocimiento volcado y orientación. También a Marc Pradel, por su apoyo, cercanía y por ser ejemplo. Agradezco también a todo el equipo de CRIT (*Creativity, Innovation and Urban Transformation*), habéis dado cobijo y señalado un camino. Mil gracias por ello.

Mas, lo que prometía ser una tesis próspera y tranquila con un contrato laboral, se complicó por la pandemia, los problemas emocionales, burocráticos y el estrés investigador (y la falta de red académica). La tesis tuvo que seguir adelante en un mundo paralizado. Por ello, agradezco a toda la red de asociaciones, colectivos y entornos vecinales de Porta y Sarrià por la cercanía y amabilidad. Al Casal Jove y la Asociación de Vecinos y Vecinas de Porta, a Casa Orlandai, a los caus, a cada una de las personas entrevistadas. Lo habéis hecho todo más sencillo.

En un contexto tan cambiante e inseguro, fui presa de la ansiedad y la depresión. Fue una época muy dura, llena de obstáculos que me bloquearon proyectos (estancias en el extranjero, congresos, viajes y herramientas de recogida de datos) pero también la mente. En ese contexto mi red se volvió fundamental. A ellos les quiero agradecer, por todo. A Bea, compañera y amiga. Le agradezco lo mucho que me ha dado estos años, gracias por ser motor, refugio y oasis. A Sergio y Jaime, por ser hogar y espacio de cuidados. A Alicia, voz y presencia siempre amorosa, sabia y acogedora. A Jordi, por ser como es, por dar aliento y cariño. A Lucas, por su amistad de oro. A Alejandro y Pablo, por su calorcito y afecto. A Gemma, por estar siempre, incondicionalmente. A Paula, por aportar tanto, por ser tanto, siempre. A Mar, por su ternura

---

<sup>1</sup> Merleau-Ponty, Maurice (2006). *Elogio de la filosofía. El lenguaje indirecto y las voces del silencio*. Buenos Aires: Nueva Visión, p. 23.

y acogida. A Raquel, por su brillo. A Guada y Alba, por su sabiduría y ser ejemplo. A Azahara y a Benja, por su acompañamiento, hermanamiento doctoral y solidaridad. A mi gente del Ebro les agradezco la amistad hogareña de siempre. A Edu, Guille, Pablo, Cris, Eva, Laura, Lucía, Fer,... A les que han ido aterrizando en mi vida y adoro. A Alex, Aitor, Concha, Joan, Nerea, Jose, Pedro, Sonia, Ramón, Roser, Meri, Paula, Iris, Marta y un innumerable etcétera. Mi mejor logro en esta vida es poder contar con ustedes, poder decir que tengo una red de personitas que amo y en la que me siento amado...

A Natalí, mi hermana, por todo, especialmente ser mezcla de casa y amistad. A mi hermano, Lisandro, por ser pilar y fortaleza. A mi madre, a mi padre, y mi abuela, por haberme hecho posible ser quien soy. Por haber dado tanto, incluso lo que no tienen. Por esforzarse siempre, por haberme enseñado tantas cosas de la vida. Os quiero muchísimo y os llevaré conmigo siempre.

Agradezco muchísimo a toda la gente que me ha hecho aprender tanto estos años. Al activismo en redes, a las compas feministas, a las redes de hombres críticos con la masculinidad (especialmente a Hombres contra el Patriarcado). A las reuniones y grupos que me han invitado a aprender con ellos. Al Col·lectiu Punt 6 y a Equal Saree por enseñarme tanto sobre urbanismo y género.

A quien debo mucho también es a los y las jóvenes investigadoras en las plataformas de trabajadoras predoctorales que han luchado tanto en los últimos años para conseguir condiciones más dignas para todes. He podido pasar participar fugazmente en esos espacios y la gente que conocí ahí es genial. Mil gracias por todo ese esfuerzo invertido.

A quien no debo nada es a las fuerzas de precarización, privatización y desmantelamiento de la Universidad y el resto de los servicios públicos. Aquellas que buscan agujerear los presupuestos a la investigación y volver más insostenible el trabajo académico. Tampoco agradezco nada a las fuerzas conservadoras que hoy buscan anular derechos y hacer más vulnerable la vida, prometiendo volver a épocas doradas que nunca existieron. A todos ellos, nos vemos en la calle.

# Índice de Contenidos

RESUMEN.....	7
ABSTRACT .....	8
AGRADECIMIENTOS.....	9
ÍNDICE DE CONTENIDOS.....	11
ÍNDICE DE GRÁFICOS.....	16
ÍNDICE DE TABLAS.....	17
ÍNDICE DE IMÁGENES .....	18
ÍNDICE DE MAPAS.....	19
INTRODUCCIÓN. ENFOQUE, ORIGEN Y ORDEN DE LA INVESTIGACIÓN .....	21
1. EL MOVIMIENTO Y EL CAMBIO SOCIAL .....	23
2. GÉNESIS DE LA INVESTIGACIÓN .....	26
3. OBJETO DE ESTUDIO .....	27
4. OBJETIVOS .....	28
5. PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN .....	28
6. SENTIDO DE LA INVESTIGACIÓN .....	30
7. ESTRUCTURA POR CAPÍTULOS .....	31
MARCO TEÓRICO. LAS MOVILIDADES JUVENILES Y EL GÉNERO .....	35
1. INTRODUCCIÓN. MOVIMIENTO Y SOCIEDAD .....	36
2. LAS MOVILIDADES Y LA CIUDAD.....	37
2.1 Precedentes teóricos.....	38
2.1.1 Aproximaciones tempranas: la ciudad como espacio humano .....	38
2.1.2 Lefebvre y Massey: el giro espacial político.....	41
2.2 El Mobility turn .....	44
2.2.1 La movilidad como constructo multidimensional .....	45
2.2.2 Más allá del transporte.....	46
2.2.3 Más allá de la comunidad y los flujos.....	49
2.3 Las dimensiones de la movilidad .....	52
2.3.1 La dimensión corporal. Movimientos, representaciones, prácticas .....	53
2.3.1.1 <i>Movimientos físicos</i> .....	54
2.3.1.2 <i>Representaciones del movimiento</i> .....	55
2.3.1.3 <i>Las prácticas</i> .....	57
2.3.1.4 <i>La motilidad como producto social</i> .....	59
2.3.2 La dimensión espacial .....	62
2.3.3 La dimensión política.....	65
3. GÉNERO Y MOVILIDADES .....	71
3.1 La dimensión situada del género .....	72
3.2 Interseccionalidad.....	74
3.3 La mirada hacia lo masculino: hombre y ciudad.....	80
4. JUVENTUD Y CIUDAD.....	87
4.1 El enfoque nominalista de la juventud.....	87
4.2 Las movilidades juveniles .....	91
5. CONCLUSIÓN DEL MARCO TEÓRICO.....	96
METODOLOGÍA.....	99
1. INTRODUCCIÓN.....	100
2. PLANTEAMIENTO: PREGUNTA DE INVESTIGACIÓN Y OBJETIVOS.....	101

2.1	Pregunta de investigación .....	101
2.2	Objetivos .....	102
2.3	Hipótesis .....	103
3.	ESTRATEGIA METODOLÓGICA.....	105
3.1	Estrategia e instrumentos de investigación.....	105
3.1.1	Estudio comparado de casos.....	105
3.1.2	Enfoque interseccional.....	106
3.1.3	Los casos comparados: Sarrià y Porta. ¿Por qué estos barrios?.....	107
3.1.4	Estrategias de recogida de información.....	110
3.2	Técnicas e instrumentos de registro.....	111
3.2.1	La entrevista.....	111
3.2.2	La observación .....	113
3.2.2.1	<i>Estructura de las salidas</i> .....	115
3.2.3	El trabajo con mapas.....	117
3.2.4	Trabajo con fuentes secundarias.....	119
3.3	Estrategia de análisis de datos.....	121
4.	SISTEMA DE CATEGORÍAS.....	123
4.1	Variable corporal.....	123
4.1.1	Desplazamientos físicos.....	123
4.1.2	Representaciones .....	124
4.1.3	Prácticas.....	124
4.2	Variable espacial.....	124
4.2.1	Seguridad .....	125
4.2.1.1	<i>Espacios del miedo</i> .....	125
4.2.1.2	<i>Espacios de conflictos/peleas</i> .....	125
4.2.2	Transportes.....	126
4.2.2.1	<i>Valoraciones</i> .....	126
4.2.2.2	<i>Carencias</i> .....	126
4.2.3	Usos espaciales .....	126
4.2.3.1	<i>Sentidos positivos de uso</i> .....	127
4.2.3.2	<i>Sentidos negativos de uso</i> .....	127
4.3	Variable política.....	127
4.3.1	Agentes públicos.....	127
4.3.2	Agentes sociales .....	128
5.	ÉTICA DE LA INVESTIGACIÓN.....	130
6.	NOTAS REFLEXIVAS DE INVESTIGACIÓN.....	131
6.1	Género, edad, clase y política. El posicionamiento del investigador.....	132
6.2	Deseabilidad social y camaradería.....	132
6.3	Posiciones incómodas y los límites de la voluntad.....	133
6.4	La edad y la complicidad.....	134
6.5	Clase y la mochila inesperada.....	134
6.6	La cercanía política como factor inesperado.....	135
6.7	COVID-19 e investigación social.....	136
7.	CONCLUSIONES.....	138
PORTA Y SARRIÀ. POLÍTICA, ASOCIACIONISMO Y JUVENTUD .....		139
1.	INTRODUCCIÓN.....	141
1.1	El barrio como entidad multicapa.....	142
1.2	Porta y Sarrià. Cuestiones comunes. ....	142
2.	SARRIÀ. IDENTIDAD Y TEJIDO CULTURAL JUVENIL.....	143
2.1	Breve historia.....	147
2.1.1	El conflicto en defensa del patrimonio en riesgo .....	149
2.2	El tejido sociodemográfico de Sarrià.....	151

2.2.1	Población.....	152
2.2.2	Juventud.....	153
2.2.3	Renta (empleo y acceso a la cultura).....	155
2.2.4	Vivienda.....	158
2.2.5	Cultura/tiempo libre.....	160
2.2.6	Asociacionismo político.....	164
2.2.6.1	<i>Identidad y asociacionismo</i> .....	166
2.2.6.2	<i>Formación y sensibilización</i> .....	168
2.2.6.3	<i>El peligro fascista</i> .....	169
3.	PORTA. DIGNIDAD Y LUCHA POR EL RECONOCIMIENTO.....	172
3.1	Breve historia.....	175
3.1.1	La lucha por la Plaza Sóller .....	177
3.2	El tejido sociodemográfico de Porta.....	180
3.2.1	Población.....	180
3.2.2	Juventud.....	181
3.2.3	Renta.....	183
3.2.4	Vivienda.....	185
3.2.5	Cultura/tiempo libre.....	186
3.2.6	Asociacionismo político.....	188
3.2.6.1	<i>Militancia, identidad y barrio</i> .....	191
3.2.6.2	<i>Formación</i> .....	193
	PORTA Y SARRIÀ. INFRAESTRUCTURAS, EQUIPAMIENTOS SOCIALES Y ESPACIOS DE MOVILIDAD .....	197
1.	INTRODUCCIÓN.....	199
2.	LAS MOVILIDADES DE SARRIÀ.....	200
2.1	Infraestructuras y servicios de movilidad.....	200
2.2	Equipamientos.....	210
2.2.1	Nodos espaciales.....	212
2.3	La política. Entre la ayuda y la confrontación.....	214
3.	LAS MOVILIDADES DE PORTA.....	218
3.1	Infraestructuras y servicios de movilidad.....	218
3.2	Equipamientos sociales.....	224
3.2.1	Nodos espaciales.....	225
3.3	La política. Entre la ayuda y la confrontación.....	229
	LOS JÓVENES DE PORTA Y SARRIÀ. DIFERENCIAS DE CLASE EN LA VIDA JUVENIL .....	235
1.	INTRODUCCIÓN.....	237
2.	MOTIVOS DE DESPLAZAMIENTOS.....	238
2.1	“Bajar a Barcelona”.....	239
2.2	Motivos fundamentales de los desplazamientos.....	240
2.2.1	Movimientos laborales y estudiantiles.....	240
2.2.2	Ocio durante la semana.....	246
2.2.3	Ocio en el fin de semana.....	250
2.2.4	Ocio “ilegal” y negociación espacial.....	253
2.2.4.1	<i>Prácticas de negociación del riesgo: selección de espacios, mimetización</i> .....	254
2.2.5	Activismo social .....	257
2.2.5.1	<i>Ocio y militancia</i> .....	257
3.	LOS MEDIOS Y LAS INFRAESTRUCTURAS DE MOVILIDAD.....	261
3.1	Transporte Público Colectivo.....	261
3.1.1	Metro .....	261
3.1.2	Ferrocarriles.....	263
3.1.3	Autobuses (y Nitbus) .....	264

3.2	Transporte Individual.....	265
3.2.1	Bicicleta.....	265
3.2.2	Monopatines eléctricos .....	270
3.2.3	Coche.....	271
3.2.4	Moto.....	273
3.2.5	Taxi.....	274
3.2.6	Coche/moto compartidos.....	275
4.	RELACIONES SOCIALES EN MOVIMIENTO .....	278
4.1	Tejido social y movilidades internas juveniles.....	279
4.2	Las dos Sarriàs .....	280
4.3	La seguridad.....	283
4.3.1	Policía y conflicto de uso.....	284
4.3.1.1	<i>Policía y apropiación espacial</i> .....	284
4.3.1.2	<i>Apariencia y control</i> .....	288
4.3.1.3	<i>Desarticulación comunitaria</i> .....	290
4.3.2	Inseguridad y fascismo.....	293
4.4	El flirteo en tránsito.....	296
4.5	El uso de las tecnologías en los desplazamientos .....	298
5.	CONCLUSIONES. MOTILIDAD Y CLASE SOCIAL.....	303
LAS MOVILIDADES DE LAS MUJERES. FEMINIDAD, PELIGRO Y NEGOCIACIÓN .....		309
1.	INTRODUCCIÓN.....	311
2.	DESPLAZAMIENTOS.....	313
2.1	El ocio, entre semana y los fines de semanas.....	315
2.2	Medios.....	318
2.3	Las rutas escogidas.....	323
2.3.1	El factor nocturno.....	323
3.	PERCEPCIÓN.....	325
3.1	Miedo. Acoso y violencia .....	329
3.1.1	Inseguridad y clase .....	330
3.1.2	Naturalización de la violencia urbana.....	334
3.1.3	Cálculo y contexto. Cultura, familia y comunidad.....	336
3.1.4	Cultura del peligro sexual y la familia.....	337
3.1.5	Cultura de barrio.....	339
3.1.6	La policía y la sensación de inseguridad.....	342
3.1.7	La mirada como clave de la experiencia urbana femenina.....	344
3.1.7.1	<i>La mujer también mira</i> .....	345
3.1.7.2	<i>La ambivalencia en el deseo de ser mirada</i> .....	346
3.2	Placer.....	347
4.	PRÁCTICAS .....	352
4.1	Prácticas de gestión del riesgo .....	352
4.1.1	Evasión.....	353
4.1.1.1	<i>Espacial</i> .....	353
4.1.1.2	<i>Estética</i> .....	354
4.1.1.3	<i>De contacto</i> .....	355
4.1.2	Control.....	356
4.1.2.1	<i>Preparación para la confrontación</i> .....	356
4.1.2.2	<i>Contestar comentarios</i> .....	357
4.1.3	Compañía .....	358
4.1.3.1	<i>Física</i> .....	358
4.1.3.2	<i>Virtual</i> .....	359
4.2	Flirteo y cortejo .....	360

LAS MOVILIDADES DE LOS HOMBRES. MASCULINIDAD, CONCIENCIA Y (AR)RESPONSABILIDAD.....	365
1. INTRODUCCIÓN.....	367
2. DESPLAZAMIENTOS Y AFINCAMIENTOS.....	370
2.1 Medios.....	375
2.2 Rutas escogidas.....	381
3. PERCEPCIÓN.....	385
3.1 Miedo. Robo y agresión.....	385
3.1.1 El miedo al robo.....	386
3.1.2 El miedo a la ultraderecha.....	390
3.1.3 El miedo a la policía.....	392
3.1.4 Masculinidad y violencia urbana.....	394
3.1.5 Otros miedos.....	395
3.2 Placer.....	395
4. PRÁCTICAS.....	401
4.1 La exposición al conflicto.....	401
4.2 Prácticas masculinas de negociación de la inseguridad.....	402
4.2.1 Estrategias de evasión.....	402
4.2.2 Acompañamiento e hipervigilancia.....	404
4.3 El juego, el flirteo y la (ir/ar)responsabilidad.....	405
4.3.1 El espacio urbano como un lugar de juego.....	405
4.3.2 El grupo de iguales y la práctica urbana.....	410
4.4 Conciencia masculina al miedo femenino.....	413
4.5 Masculinidades cambio y compromiso.....	415
4.5.1 Cambios culturales organizativos.....	419
4.5.2 Cambios identitarios.....	420
4.5.3 Cambios en los grupos: pacto patriarcal y ruptura.....	422
4.5.4 Cambios en las prácticas urbanas.....	424
CONCLUSIONES DE LA INVESTIGACIÓN.....	429
1. LAS MOVILIDADES JUVENILES DE PORTA Y SARRIÀ. CLASE, GÉNERO Y ESPACIOS.....	434
1.1 Diferencias de género en las movilidades juveniles.....	434
1.1.1 Desplazamientos físicos. Accesibilidad, tiempos de cuidado y hanging out.....	434
1.1.2 Representaciones en movimiento. inseguridad, placer y cálculo urbano.....	435
1.1.3 Prácticas en desplazamiento. Gestión del riesgo, gamificación y flirteo.....	437
1.2 Relación entre género y clase en los desplazamientos juveniles.....	440
1.2.1 Desplazamientos físicos. Accesibilidad, tipos de ocio y activismo político.....	440
1.2.2 Representaciones. Cultura del peligro sexual y securitización urbana como factores clave....	441
1.2.3 Prácticas según clase. La policía y el fascismo como factores de riesgo.....	443
1.3 necesidades específicas. Espacios, ritmos y seguridad (sin policía).....	444
2. EXPERIENCIA JUVENIL DE LAS POLÍTICAS URBANAS EN MATERIAS DE JUVENTUD, GÉNERO Y MOVILIDAD.....	446
2.1 Percepción de abandono y dejadez política. Apatía y distancia.....	446
2.2 Relaciones formales e informales entre jóvenes e instituciones. Desconfianza, augestión y conflictos.....	447
3. LÍNEAS DE INVESTIGACIÓN FUTURAS.....	448
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	451
DOCUMENTOS INSTITUCIONALES.....	472
NOTICIAS Y PÁGINAS WEB.....	474

## Índice de Gráficos

Dimensiones de análisis de la investigación .....	3
La dimensión corporal de las movilidades.....	54
Dimensión corporal en el cotexto sociocultural .....	62
La dimensión espacial de las movilidades.....	65
La dimensión política de las movilidades .....	69
Resumen de las dimensiones de la movilidad .....	70
Ejemplo de ejes intersecando.....	76
Esquema de la jerarquía de la matriz de dominación.....	77
Dimensiones de la masculinidad.....	82
Resumen de la relación entre espacio y género .....	86
Renta familiar disponible per cápita.....	107
Ejemplo de árbol de codificación.....	122
Porcentaje de entidades del distrito según el coste anual por participante de la actividad .....	157
Mapa de palabras de las mujeres de Porta y de Sarrià .....	313
Percepción de las movilidades y el cálculo urbano .....	328
Prácticas de la gestión del miedo urbano .....	353
Nube de palabras de entrevistas a hombres de Sarrià y Porta .....	370
Formas de generar consciencia igualitaria masculina .....	419
Relación entre consciencia y cambios cotidianos en los hombres .....	426

## Índice de Tablas

Porcentaje de personas que realizan la misma actividad principal en el mismo momento del día al inicio de cada hora (Ritmos de actividad diaria) .....	92
Porcentaje de personas que realizan la misma actividad principal en el mismo momento del día al inicio de cada hora (Ritmos de actividad diaria) .....	92
Porcentaje de personas que realizan la actividad “Hogar y familia” en el transcurso del día y duración media diaria dedicada a la actividad .....	93
Porcentaje de personas que realizan la actividad “Vida social y diversión” en el transcurso del día y duración media diaria dedicada a la actividad por dichas personas .....	93
Porcentaje de personas que realizan la actividad “Deportes y actividades al aire libre” en el transcurso del día y duración media diaria dedicada a la actividad por dichas personas .....	94
Comparación de barrios .....	109
Relación de entrevistas por género, barrio y situación .....	111
Entrevistas a especialistas .....	112
Salidas de observación etnográfica .....	114
Documentos institucionales del trabajo de campo .....	120
Conjunto de variables, dimensiones e indicadores de investigación .....	128
Actividades realizadas en tiempo libre por RFD .....	161
Número de entidades, de participantes y de responsables según el distrito .....	188
Agresiones según género .....	394

## Índice de Imágenes

Manifestació antiagregacionista a Sarrià, el 1921 .....	148
Detalles de anifestación, Sarrià, el 1921 .....	148
Plaza del Consejo de la Vila .....	153
Mañana en la Plaza de Sant Vicenç de Sarrià .....	153
Jóvenes conversando en la Plaza del Consejo de la Vila .....	154
Jóvenes en la noche en la Plaza de Sant Vicenç de Sarrià I.....	154
Jóvenes en la noche en la Plaza de Sant Vicenç de Sarrià II.....	154
Cartel de manifestación. Fuente: Cuenta de Twiter de La Sarrianenca.....	159
Manifestación en Sarrià contra la precariedad juvenil I.....	159
Manifestación en Sarrià contra la precariedad juvenil II.....	159
Ateneu Popular Quemado.....	170
Ateneu Popular por dentro.....	170
Manifestantes en una protesta españolista .....	170
Parque de los caballos .....	174
Costado de Can Dragó.....	174
Repartidores de Glovo al costado de Som Multiespai.....	175
Sentada vecinal en los años setenta.....	177
Vecinos en la reivindicación de la Plaza Sóller .....	178
Una mañana en Porta.....	180
Joven moviendo una caja.....	171
Patio interior de SOM Multiespai .....	182
Jóvenes en la Plaza Sóller por la noche.....	182
Grupo de mujeres jóvenes en la salida de la Escuela de Hostelería y Turismo.....	182
Tráfico de motocicletas en Sarrià .....	202
Estacionamientos de servicio Bicing en Sarrià.....	205
Estacionamientos de bicicletas en Sarrià I.....	205
Estacionamientos de bicicletas en Sarrià II .....	205
Calle Mayor de Sarrià con tráfico I.....	209
Calle Mayor de Sarrià con tráfico II.....	209
Centro Cívico Casa Orlandai.....	212
Plaza de Sant Vicenç de Sarrià por el día .....	213
Jóvenes con patinete eléctrico a mediodía en Plaza Sóller .....	219
Aparcamientos de bicicleta en Porta I.....	222
Aparcamientos de bicicleta en Porta II.....	222
Huerto de la Maladeta.....	228
Huerto Porta'm a l'hort .....	228
Plaza Rafael Serrano .....	247
Paseo con la amiga por centro comercial.....	251
Parque de Can Dragó .....	255
Salida del Instituto.....	255
Carrera de monopatines en Porta.....	270
Dos jóvenes yendo por la calle Porta en Monopatines eléctricos.....	270
Mujer circulando por la acera con monopatín.....	270
Carteles en el barrio de Sarrià.....	281
Corte semanal en Meridiana .....	296
Hombres bebiendo en Plaza de Sarrià.....	332
Personas en plaza de Vía Augusta .....	332

## Índice de Mapas

Mapa de Sarrià utilizado en las entrevistas .....	118
Mapa de Porta utilizado en las entrevistas .....	118
Sarrià en el contexto de Barcelona.....	144
Las zonas de Sarrià .....	145
Zonas de uso en Sarrià según el PMD .....	146
Mapa de equipamientos en Sarrià .....	161
Porta en el contexto de Barcelona.....	172
Equipamiento sociocultural en Porta.....	186
Mapa de Metro en Sarrià .....	203
Mapa trenes en barrio Sarrià.....	204
Mapa autobuses Sarrià .....	204
Oferta Bicing en Sarrià.....	206
Carriles bici en Sarrià.....	207
Paradas de metro Porta.....	220
Paradas de bus en Porta .....	220
Parada de trenes en Porta.....	220
Carriles bici en el barrio de Porta .....	221
Zonas de 30 Km/h en Porta.....	222
Zonas peatonales en Porta .....	223
Espacios cómodos/placenteros para las mujeres de Porta .....	326
Espacios inseguros/incómodos para las mujeres de Porta .....	326
Espacios cómodos/placenteros para las mujeres de Sarrià.....	327
Espacios inseguros/incómodos para las mujeres de Sarrià.....	327
Espacios inseguros/incómodos para los hombres de Sarrià.....	388
Espacios inseguros/incómodos para los hombres de Porta .....	388
Espacios cómodos/placenteros para los hombres de Porta.....	397
Espacios cómodos/placenteros para los hombres de Sarrià.....	397





# Introducción

Enfoque, origen y orden de la investigación



## 1. EL MOVIMIENTO Y EL CAMBIO SOCIAL

El movimiento constituye un elemento fundamental de las sociedades humanas y supone uno de los principios organizadores de la ciudad. Los flujos de personas, objetos e información se aceleran por momentos y nos obligan a repensar nuestras formas de entender el entorno urbano: ¿puede existir *una* ciudad cuando sus límites son abstracciones puestas en entredicho? ¿Siguen siendo vigentes nuestras categorías de *ciudadanía* en un contexto de porosidad urbana, social y cultural globalizada? Si el concepto *identidad* remite a la reiteración de lo mismo, ¿en qué consiste la identidad de una ciudad? ¿Y la de un barrio?

Los cambios de las últimas décadas en los funcionamientos urbanos, con nuevas dimensiones que se hacen hueco (como la virtual), con otras más antiguas que se complican (como la logística) y otras que entran en crisis (como la energética), han puesto un reto en la forma de aproximarnos a la dimensión humana de lo urbano. Como Doreen Massey (2012), creemos que los cambios sufridos en la velocidad y ritmos de la ciudad occidental ponen en cuestión el propio sentido de los lugares y cómo nos relacionamos con ellos. Las fronteras parecen debilitarse ante los flujos cada vez más numerosos entre territorios. Esta tendencia opera a distintos niveles: locales, regionales, estatales y supranacionales. Saskia Sassen ha llamado la atención sobre cómo en las *plazas del mercado transterritorial* se están colocando cada vez más decisiones globales en materia de economía y (cada vez más) política (Sassen, 1999; 2001; 2003). La integración de los mercados opera como un factor de conexión que altera tanto el papel de los Estados (convertidos en entidades de producción y legitimación de los regímenes legales internacionales) como el sentido de lo *local* y lo *global*. Como resultado, los lugares aparecen como parte de una infinita red espacial donde las escalas se intercambian y entrecruzan (Massey D., 1995).

Junto a esta deriva porosa de los territorios y de las dinámicas políticas que les afectan, se da una dinamización de los ritmos y velocidades que se mueven a distintas escalas. Esta aceleración trae una multiplicación de los intercambios que implica una *economía política de la velocidad* que impacta en los territorios afectando distintamente la sincronía informacional, la agencia cognitiva, la actualización de emociones y la difusión de nuevas formas de entender las *lejanías* y las *proximidades*. Massey (2012) también apuntó cómo nuestro sello personal consiste en la expansión y aceleración generalizada: finanzas que no conocen fronteras, desplazamientos que se multiplican, distancias que se acortan en una comprensión *espaciotemporal* que nos obliga a reflexionar sobre territorios, conexiones y movilidad.

En un contexto así, la categoría corporal cobra una importancia enorme. Los movimientos no son sólo de cosas, de información o capitales. Los cuerpos también se mueven: se mueven diariamente para trabajar, disfrutar, huir; cruzan fronteras, se bloquean en aduanas, son deportados, atraídos a lugares paradisíacos; migran para sobrevivir, viajan para comprar; se mudan, pasean por el barrio, se adaptan a no poder moverse...

A partir de estos movimientos corporales, los espacios son percibidos, son pensados y narrados, dotando a la movilidad también de una dimensión simbólica: algunas calles son evitadas por miedo, hay destinos turísticos valorados por su belleza, espacios cotidianos que desprenden la calma del hábito... Ya desde el *Carne y Piedra* de Sennett (1994) sabemos que la dimensión cultural y emocional de los espacios, el *repertorio de imágenes* con el que

valoramos los espacios que recorreremos. Las percepciones dotan de tridimensionalidad a los espacios, la sociedad cobra vida: interacciones entre personas, entre personas y cosas, entre personas y discursos, discursos y espacios, entre espacios y cosas... Esta red confusa de cuerpos, cosas, informaciones, desplazamientos, discursos, espacios, datos y ambientes configuran un sociosistema móvil, cambiante y diverso que es propio de la vida cotidiana de las personas.

En los últimos años, la cuestión de la movilidad se hace hueco en la teoría y la práctica sobre las ciudades. Poco a poco, el discurso sobre las movilidades urbanas como una dimensión clave del *derecho a la ciudad* se asienta permeando en las formas en las que se diseñan las infraestructuras, las redes de servicios, los canales, los flujos de información y la presencia de nodos de acceso a las redes móviles en las distintas zonas de la ciudad. Las movilidades están inscritas ineludiblemente en contextos sociales, políticos, económicos y ecológicos. De ahí que defender el derecho a la ciudad implique la defensa del *derecho a la movilidad*. Como explican Mariela Iglesias et al. (2018), el derecho a la movilidad está íntimamente ligado a los procesos de lucha por el diseño inclusivo y la justicia social: las movilidades, en tanto que sociales, están atravesadas por relaciones de poder y disputas sociales y, por lo tanto, la lucha por la accesibilidad, sostenibilidad y seguridad de los desplazamientos tiene un componente de *justicia* claro. En la Nueva Agenda Urbana de la ONU (Naciones Unidas, 2017) la movilidad se incluye en muchos objetivos relacionados con la accesibilidad de ciertos perfiles sociales marcados por la desigualdad de género, clase, edad y etnia; la sostenibilidad y la seguridad. Asimismo, los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de las Naciones Unidas, incluye en el objetivo de Ciudades Sostenibles (Objetivo 11), la importancia de unas movilidades accesibles, asequibles, conectando zonas marginadas e inclusivas.

En esta investigación, centramos el enfoque en el estudio de las movilidades urbanas entendidas como una red de cuerpos, objetos, infraestructuras, políticas y representaciones que entran en relación en la vida cotidiana de las personas en las ciudades. La preocupación por estas hibridaciones no es nueva: es lo que Sennett estudiaba ya en *Carne y Piedra* (1994) a través del análisis de los trayectos cómodos y rápidos como reflejo de la huida del dolor y la corporalidad a través de las tecnologías y un urbanismo capitalista. Es lo que analizaba Michel de Certeau en el primer libro de *La invención de lo cotidiano* (de Certeau, [1980] 1996) donde buscó devolver lo práctico, novedoso y creativo a los desplazamientos corporales frente a los discursos alienantes de las ciudades actuales. Ezra Park (1999), desde su perspectiva ecológica, cuando piensa el *metabolismo social* lo hace de una forma multinivel de ciudades, personas, espacios y cultura entrelazados y en movimiento. Jordi Borja (2003) ve la ciudad como una realidad física, social y simbólica, donde en cada movimiento cotidiano convergen distintas formas de vida (residentes, laborales, ciudadanas) y distintas formas políticas (la administrativa, la funcional, pero también una cotidiana, desbordante, móvil, una *ciudad como proyecto*). Incluso Roland Barthes (1985) se preocupó por el cruce y despliegue plural de cuerpos, significantes y lecturas espaciales que se ponen en juego en el desarrollo cotidiano de la vida urbana y sus movimientos.

Más recientemente, autores como Peter Adey (2010) analizan cómo escenarios cotidianos como el aeropuerto son complejos ensamblajes de infraestructuras inmóviles, cuerpos *hipermovilizados*, imágenes (vacacionales, laborales, políticas), recursos (combustibles, capitales,

mercancías) y políticas (seguridad local, aduanas, controles). Por su parte, Mimi Sheller (2002; 2011; 2018a; 2018b), se ha preocupado por las implicaciones éticas y multiescalares de los desplazamientos. En la movilidad se da una realidad multiescalar: cuerpos moviéndose global, regional y localmente; leyes de gobernanza multinivel condicionan estos movimientos; una economía globalizada traza redes cada vez más complejas y los discursos e ideas sobre el viaje, el desplazamiento o la búsqueda de refugio no conocen fronteras. Todo esto, por si fuera poco, se da en un contexto de emergencia climática sin precedentes, de crisis de los combustibles fósiles, de fortalecimiento de los miedos y discursos fronterizos y de ahondamiento de la precariedad social (2018b).

A partir de aquí, proponemos profundizar en las movilidades contemporáneas de los y las jóvenes como un ejemplo perfecto donde los ejes sociales (género, clase y edad) se articulan con las redes de infraestructuras, políticas y cultura dando lugar a un complejo sociosistema de movilidades. En concreto, proponemos estudiar las dinámicas de movilidad intraurbana de la juventud desde una perspectiva de género y teniendo en cuenta las diferencias de clase social a través de las perspectivas de estratificación y exclusión social en base al nivel socioeconómico. Entendemos que el diferencial de género condiciona las prácticas urbanas en las ciudades europeas. El enfoque de las movilidades pone la mirada en la interacción mutua de cuerpos, ideas e infraestructuras urbanas de manera que la realidad de la ciudad emerge como resultado de una mutua configuración de elementos.

El presente trabajo se centra en indagar en qué relación existe entre estas dinámicas y el género en el caso juvenil. Estudiaremos la movilidad como una realidad compleja articulada a varios niveles y por distintas dimensiones políticas, sociales y biográficas, y afectadas por los cambios en las nuevas tecnologías, las redes sociales (materiales y virtuales), los nuevos ritmos y pautas de consumo, los cambios en las estrategias familiares, los cambios en los modelos de gestión laboral, los reajustes socioeconómicos en contextos de crisis, los procesos globales de concentración/desconcentración económica, entre otros muchos factores. Estos fenómenos son dinámicas fundamentales en los procesos de evolución urbana que sedimentan fuertes desigualdades de acceso, percepción y uso. Y en concreto, en este trabajo se analiza y describe cómo los y las jóvenes de dos barrios de Barcelona (Porta y Sarrià) viven las movilidades en relación con el género y la clase social.

A diferencia de trabajos que han analizado las movilidades desde la sociología de transportes (citas), la presente tesis doctoral se centra en el paradigma de las movilidades/motilidades (citas), y por ello, se focaliza en la comprensión sobre las reglas y aprendizajes sociales incorporados por los y las jóvenes en relación con sus posiciones de género y clase. Sobre estos aprendizajes inciden también dinámicas de exclusión e inclusión social, políticas de gobernanza urbana locales, regionales y estatales, así como iniciativas políticas autogestionadas motivadas por el asociacionismo de sus entornos. En definitiva, nuestro interés se centra en qué in/capacidad de movimiento tienen los y las jóvenes en relación con contextos de clase y género determinados.

## 2. GÉNESIS DE LA INVESTIGACIÓN

Es difícil identificar una vez llegado aquí cómo se comenzó a fraguar este proyecto. En noviembre de 2016, María Paz Olaciregui, una compañera con la que estudié el máster de Sociología de las Políticas Públicas y Sociales en la Universidad de Zaragoza organizó unas Jornadas sobre Violencia de Género y nos propuso a mí y a mi compañero Jesús Carreras Aguerri que participemos. Ahí le propuse a Jesús continuar con una línea que había empezado a trabajar en mi Trabajo de Fin de Máster (sobre la importancia de incluir en el diseño y valoración de las políticas urbanas la dimensión perceptiva de los ciudadanos, la forma en la que los ejes sociales de poder afectan a la percepción espacial de las personas). Así, trabajamos en la comunicación “Ciudad, violencia y género: El *miedo urbano* como clave para entender la experiencia de la mujer en la ciudad”. En esa comunicación abordamos la noción de *habitus* de género, los procesos de espacialización patriarcal de la violencia y, desde un enfoque del agente, nos centramos en las prácticas cotidianas de respuesta femenina a la situación de acoso. Aquí comenzó un proceso de investigación en mi vida que dio lugar a contribuciones académicas que para mí fueron muy importantes (Delgado & Aguerri, 2018; Delgado, 2018) y que desembocaría un año más tarde en un proyecto de investigación predoctoral que me llevó a la Universidad de Barcelona, a trabajar con personas tan reputadas como Zaida Muxí y María Soledad García Cabeza, Ana Belén Cano Hila o Marc Pradel Miquel.

En paralelo a mi trayectoria incipiente en el mundo académico, mi participación política en el movimiento feminista y mi implicación en la crítica de las masculinidades empezó a influir en mi pensamiento. Así, lo que había sido al comienzo una mirada sobre la experiencia de las mujeres en relación con la inseguridad se abrió para incluir la posición masculina en todo esto: ¿Qué papel tenemos los hombres en los procesos de inseguridad femenina? ¿Cómo alimentamos y cómo reaccionamos al miedo de las mujeres? ¿Cuáles son las emociones que atraviesan la experiencia urbana de los hombres? ¿Qué relaciones con el espacio tienen los hombres que estén atravesadas por el género? Tuve la suerte de poder participar en publicaciones durante el transcurso de la investigación que permitieron organizar y profundizar en esta perspectiva sobre las masculinidades (Delgado, 2019; Delgado, 2021).

Al ponerme a estudiar las interacciones sociales en contextos de desplazamiento, era cuestión de tiempo que me topase con las obras que articulan el paradigma de las movilidades, ese espacio intersticial de los estudios sociales donde se cruzan la investigación sociológica, la arquitectura y el urbanismo, la antropología y la geografía crítica. Esta pluralidad me maravilló y sumergirme en una forma mucho más abarcativa y compleja de entender los movimientos (de personas, pero también de cosas, de informaciones, de discursos, así como los espacios e infraestructuras *inmóviles* que permiten esos movimientos) amplió la mirada de mi investigación y permitió entender que el objeto de estudio no podían ser sólo las personas, sino también los espacios, las políticas y las relaciones sociales que se daban en todo este entramado.

Por último, toparme con el trabajo de Maria Rodó de Zárata y el del Col·lectiu Punt 6 me llevó a indagar en la perspectiva interseccional. No me convencía una perspectiva únicamente

centrada en el género: sabía que había un impacto clave en cómo el género se desarrollaba en contextos socioeconómicamente diferentes pero no conseguía indagar por ahí hasta que pude profundizar en los trabajos realizados desde la interseccionalidad. Ahí topé con una mirada diversa y profunda sobre las interacciones complejas que presenta la realidad social. Entendí que necesitaba definir la dimensión de estudio más finamente y gracias a los trabajos previos basados en la experiencia urbana juvenil y a profundizar en el trabajo de Ana Belén Cano Hila (y los autores que me recomendaba), decidí terminar de concretas mi objeto de investigación centrándome en la experiencia juvenil.

Ahí ya me encontré con un objeto definido: quería indagar en la forma en la que el género y los recursos socioeconómicos interactúan en la experiencia urbana de los y las jóvenes de la ciudad de Barcelona. Y gracias a ese proceso, este documento que estáis leyendo.

### 3. OBJETO DE ESTUDIO

El objeto de estudio de esta investigación son las diferencias socioeconómicas y de género en las movilidades juveniles. Entendemos por *movilidades juveniles* el conjunto de desplazamientos, percepciones y prácticas sociales que se dan en los espacios urbanos que los jóvenes frecuentan (por los que se desplazan, en los que paran y en los que se reúnen). Estas diferencias se reflejan en la forma que tienen los jóvenes que participaron en la investigación de entender el barrio, valorar sus espacios y narrar su vida en dos barrios (Porta y Sarrià) de distinto nivel socioeconómico de la ciudad de Barcelona. Comparando las movilidades entre hombres y mujeres jóvenes en dos contextos socioeconómicos distintos, se pretende conseguir importante información sobre el papel del género en la experiencia urbana y, al mismo tiempo, la importancia de lo urbano en las prácticas de género.

La investigación también hace énfasis en cómo las movilidades también interactúan con los elementos espaciales y políticos de cada contexto. Así, se estudia qué características tienen los barrios analizados y cómo éstas influyen en la experiencia subjetiva en cada uno de los casos. Asimismo, se introduce en el análisis el impacto de las principales políticas (municipales y de distrito) en la vida juvenil y en la configuración de movilidades cotidianas. Estos elementos son analizados a partir de un estudio del tejido asociativo de cada barrio, las decisiones administrativas en materia de juventud, género y movilidad, la disposición de equipamientos, locales y espacios de reunión juvenil, las actividades desarrolladas y la relación con la autoridad policial y política en los dos barrios.

Con ello se pretende generar un análisis multidimensional que aúne la perspectiva de género, la perspectiva etaria y la perspectiva de clase en el estudio de las movilidades juveniles. La articulación de los tres ejes sociales de las movilidades (el corporal, el espacial y el político) busca poder tener una comprensión más amplia y profunda de la vida urbana juvenil y la relación que guarda con los ejes de género y clase.

#### 4. OBJETIVOS

Esta tesis doctoral tiene dos objetivos generales:

1. *Estudiar las diferencias de género y de clase que existen en las movilidades juveniles en dos casos de estudio: Porta y Sarrià.*
  - 1.1. *Caracterizar las movilidades juveniles en los barrios escogidos*
  - 1.2. *Explorar cómo interactúan estas diferencias de género con las diferencias socioeconómicas*

Se presentará la forma en la que los y las jóvenes que han participado en el trabajo de campo se desplazan por el barrio y la ciudad, cómo perciben dichos espacios y los desplazamientos en sí, y qué prácticas sociales se dan en movimiento. mediante el estudio comparado entre géneros y entre barrios cuáles son las experiencias de género en las movilidades juveniles y qué relación tienen con la clase social.

2. *Analizar las políticas de movilidad urbana desde la perspectiva de los y las jóvenes.*
  - 2.1. *Indagar la diferencia percibida por los y las jóvenes en relación con las políticas de movilidad en cada barrio*
  - 2.2. *Diferenciar cómo en cada barrio el tejido social existente ha interactuado con las administraciones afectando al desarrollo de las movilidades locales*

Pondremos el ojo en las relaciones institucionales y el tejido asociativo del barrio, la organización vecinal, los conflictos legales o la atención o desatención administrativa hacia los problemas específicos de cada caso para ver cómo afecta a la forma en la que los y las jóvenes perciben, viven y se mueven por los espacios.

Con esto, se desea producir conocimiento acerca de las características de las movilidades juveniles, acerca de la dimensión espacial del género y la intersección entre género, clase socioeconómica y edad. De esta forma, se intenta profundizar en la configuración social mutua de cuerpos, políticas y espacios en los casos investigados para entender cómo operan los ejes de estructuración social en la experiencia juvenil, qué impacto tienen las políticas de gobernanza en el desarrollo de la vida juvenil urbana y qué relación guardan con el género y la clase.

#### 5. PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN

Una de las principales finalidades de esta tesis doctoral es aportar información que ayude a mejorar la comprensión de las movilidades juveniles en relación con el género y la clase. Se entiende que existe una preocupación explícita en los estudios feministas por la experiencia juvenil y la relación con la clase y por la dimensión urbana (Bondi, 1998; Wiklund, Bengs, Malmgren-Olsson, & Öhman, 2010; Rodó-de-Zárate, 2011; Ehrkamp, 2013). También una preocupación en los estudios de juventud por la cuestión de género y la diferenciación

socioeconómica y los contextos urbanos (Barker, Kraftl, Horton, & Tucker, 2009; Farrugia & Wood, 2017; Ponto, 2017). Existe una preocupación en los estudios de segregación social por el impacto diferencial de la desigualdad socioeconómica en el género y la edad y la modalidad urbana (Roberts, 2013; Mera, 2014; Saraví, 2017). Por último, que hay en los estudios urbanos conciencia de la importancia del género, la edad y la clase en la investigación (Ruddick, 1996; Bondi, 1998; Pickering, Kintrea, & Bannister, 2012; Skelton, 2013). Sin embargo, las contribuciones que entrecruzan estos ámbitos no han sido tan numerosas como se esperaba (Sheller & Urry, 2006; Sheller, 2018b).

Esto es también cierto cuando hablamos del enfoque de las movilidades, un enfoque centrado en el estudio de la forma en que de las movilidades inciden en la realidad encarnada del desplazamiento. Este enfoque, aunque es sensible a los ejes sociales que se inscriben en dichos cuerpos (género, etnia, edad, clase social, religión, sexualidad, etc.), dispone de escasas investigaciones disponibles sobre la incidencia que el género, la clase y la edad tienen en el desarrollo de las movilidades son escasas. Como comenta Georgine Clarsen (Adey, Bissell, Hannam, Merriman, & Sheller, 2014: 95), aunque el género haya sido definido como un eje clave de desigualdad en las movilidades, no se le ha prestado la atención que cabría esperar, especialmente en lo que respecta a la interacción con otras variables como la clase o la edad<sup>2</sup>. En el contexto de la investigación de las movilidades, existen contribuciones importantes sobre la forma en la que el género interviene activamente en los movimientos (Sheller & Urry, 2000; Uteng & Cresswell, 2008; Akyelken, 2013; Balkmar, 2018; Jirón & Imilán, 2018), aún se trata de una perspectiva en ciernes cuya implantación no está del todo asentada (Clarsen, *Feminism and Gender*, 2014a), especialmente en lo que se refiere desde una perspectiva interseccional.

En relación con la juventud, sí que se ha prestado más atención en los estudios de movilidades (Barker, Kraftl, Horton, & Tucker, 2009), y ha habido aportaciones sobre los hábitos de movilidad de jóvenes estudiantes, viajes y relaciones a distancia, entre otros. Lo mismo ocurre con las investigaciones con un interés de clase (Pun & Qiu, 2020), donde han incidido en las movilidades obreras, las migraciones forzadas de las clases trabajadoras, así como un interés incipiente en las élites capitalistas y su motilidad. Sin embargo, la mayoría de estas investigaciones son estudios de casos intracategoriales, que analizan la realidad de una categoría en sí misma. Son realmente escasas las investigaciones que intentan hacer un estudio de género intercategorial analizando las relaciones entre géneros en contextos de movilidad. Lo mismo se aplica a las investigaciones de clase socioeconómica. El entrecruce interseccional de los ejes de opresión, junto a un estudio comparado que nos permita realizar un estudio

---

<sup>2</sup> Hay una importante tradición en España que ha incluido la perspectiva racial y migrante a las investigaciones de género debido a la larga trayectoria y a un crecimiento paralelo entre las políticas de diversidad y las políticas de género. Sin embargo, otros ejes de desigualdad como el de la edad o la clase social han sido introducidos de manera más puntual. Véase al respecto: Expósito Molina, Carmen (2012). ¿Qué es eso de la interseccionalidad? Aproximación al tratamiento de la diversidad desde la perspectiva de género en España. *Investigaciones feministas*, 3, 203-222.

intercategorial de género y clase en el caso de las movilidades juveniles es algo aún por desarrollar. Esto definiría el problema de investigación que esta tesis intenta abordar.

El análisis del sociosistema de las movilidades que supone el objeto de estudio se hace a partir de tres variables amplias que configuran la experiencia de las movilidades en un triple sentido: *cuerpos, espacios y políticas*. Las variables se plantean en un sentido relacional. Esto quiere decir que se plantea las unidades de análisis como dependientes entre sí y no como entidades fijas predeterminadas socialmente. La forma en la que el género incluye en la vida de las y los jóvenes que participan en la investigación tiene que ver con la relación interna entre categorías (hombres-mujeres-disidencias) y, a la vez, tiene una relación fundamental con los recursos socioeconómicamente definidos a distintas escalas. Que las variables se planteen relacionamente significa que no son previas a la relación, sino que se configuran desde y a través de esa relación (Emirbayer, 1997).

## 6. SENTIDO DE LA INVESTIGACIÓN

En resumen, con esta investigación se busca profundizar en cómo los desplazamientos espaciales son una constante en la forma en la que se entiende la propia presencia en el mundo, la forma de generar vinculaciones o de expresarse socialmente. La movilidad de los cuerpos, en tanto una realidad constante en la vida de los y las jóvenes, tiene un peso importante en la forma en la que se definen y, por lo tanto, tendrá un papel relevante en su relación con la identidad, la expresión y las prácticas de género. Una de las ideas estructurales de la tesis es la inseparable relación entre género y espacio.

Asimismo, se intenta aportar información sobre cómo el impacto de las movilidades de género en las juventudes no es fijo e indistinto sino que se encuentra distribuido desigualmente según los recursos de movimiento ligados a la clase socioeconómica. Así, la motilidad de los cuerpos genéricos está afectada por los recursos disponibles a nivel socioeconómico y a nivel espacial. Este análisis interseccional permite entender con mayor profundidad cómo el género no se da en abstracto sino que se territorializa siempre en cruce con otros ejes de ordenación social. De esta forma, otra de las ideas estructurales de la tesis será que hay un desigual reparto de recursos de movilidad de género según clase socioeconómica.

Por último, se busca demostrar la importancia de incluir en la perspectiva de análisis de las movilidades de género juveniles la influencia de las políticas urbanas y la configuración de los espacios de la ciudad y el barrio como elementos que dialogan, potencian, condicionan o bloquean las movilidades juveniles. Las políticas y la gestión de los cuerpos (a través de la presencia policial pero también a través de planes y proyectos dirigidos a los jóvenes) actúan regulando los movimientos y la presencia de los jóvenes en la ciudad, y por lo tanto son un factor fundamental para la viabilidad de las movilidades. Los espacios urbanos social y políticamente construidos son un elemento crucial donde se dan relaciones de disputa,

reunión, empoderamiento o vulnerabilidad y que, por lo tanto, tienen un papel clave en el desarrollo de las movilidades.

En conclusión, con la presente investigación se pretende avanzar en la comprensión de las relaciones entre género, clase, espacios y políticas; se indaga en comprender mejor la especificidad juvenil de la vida urbana, y se busca una mejora en la forma de analizar los movimientos, los flujos, los intercambios y los encuentros urbanos.

## 7. ESTRUCTURA POR CAPÍTULO

El presente trabajo se estructura de la siguiente manera: en el primer capítulo se presenta el paradigma de las movilidades y sus principales aportaciones al estudio de los movimientos y la circulación de elementos. Este paradigma ha replanteado la forma de enfocar el estudio de las sociedades, poniendo el énfasis en lo móvil, en los recorridos e intercambios. Su estudio aporta herramientas analíticas muy útiles para afrontar la investigación de la vida urbana juvenil en relación con el género y la clase. Por ello, se desarrollan los conceptos que van a articular la investigación y lo que posteriormente serán las variables de la investigación. Asimismo, se define cómo las movilidades se van a encontrar con las dimensiones sociales que vertebran nuestra investigación: el género, la edad y la clase, por lo que la segunda mitad del capítulo se define la perspectiva social, cómo estos ejes de estructuración social se ligan a las movilidades y el papel que tienen en nuestra investigación.

En el segundo capítulo se presenta la investigación en su dimensión metodológica: se define en profundidad el objeto de estudio, las preguntas e hipótesis de investigación, se presentan las herramientas de recogida de información utilizadas en el trabajo de campo y se definen las variables que concretan el análisis de los resultados.

En el tercer y cuarto capítulo se presentan los casos seleccionados para la investigación, el barrio de Porta y el barrio de Sarrià. El tercer capítulo consta de una introducción geosocial de cada espacio, la historia del espacio en su dimensión material y política. Esto genera un acercamiento genealógico que abre la puerta a entender cómo se ha ido tejiendo cada barrio a partir de la interacción cotidiana de los agentes sociales, institucionales y económicos a distintos niveles. En el cuarto capítulo, se le añade una presentación de la red de infraestructuras y redes de movilidad para entender qué oferta de transportes, qué oportunidades y carencias se dibujan en cada barrio. Asimismo, se presenta la relación que cada barrio tiene en materia de movilidades y juventud con las administraciones del distrito y las locales.

En los siguientes capítulos se presentan los resultados de la investigación. En primer lugar, en el quinto capítulo, se hace una presentación de los resultados en relación con la condición juvenil de ambos barrios y su relación con la situación socioeconómica de cada uno. En primer lugar, se analizan en profundidad los principales motivos de movimiento que se han registrado en relación con la dimensión juvenil, por estudios, trabajo, ocio y activismo. En la segunda parte

del capítulo, se define cómo los contextos barriales de los desplazamientos han supuesto un elemento crucial en la forma en la que los y las jóvenes afrontan la vida cotidiana: la oferta de transportes, la percepción de su accesibilidad ligada al precio, a la seguridad y a la disposición geográfica son factores decisivos. Lo mismo ocurre con los contextos políticos: en cada uno de los barrios la forma de resolver la negociación espacial con la policía y con las intervenciones institucionales difiere. Los contextos materiales y políticos han revelado ser una importante clave de estimulación o desmotivación en los desplazamientos de estos jóvenes que influye en la forma en la que se relacionan con el resto de la ciudad y la identidad espacial que desarrollan. Finalmente, en la tercera parte del capítulo, una vez analizada la dimensión política y material de cada barrio, analizamos el aspecto social. Centramos el análisis en cómo se dan las relaciones sociales en movimiento y cómo interviene el tejido asociativo y la comunidad en el desarrollo de estas movi­lidades juveniles. Estos contextos van dibujando las condiciones en las que se inscriben las posibilidades de movimiento de los jóvenes estudiados. En este sentido, analizamos al final del capítulo cómo las distintas condiciones (materiales, políticas, sociales y simbólicas) definen una motilidad específica en cada caso y cómo los y las jóvenes negocian en cada contexto las fronteras, la independencia y la escasez de recursos.

En el sexto capítulo presentamos los resultados comparados entre barrios de las movi­lidades de las mujeres que formaron parte de la investigación. El capítulo propone un análisis de las movi­lidades juveniles femeninas en clave de clase, incidiendo en los retos de desplazamientos y percepciones y qué prácticas sociales y resistencias se dan en este cruce. Primero, nos centramos en los desplazamientos realizados (los motivos, los medios y las rutas con relación al género y a la clase), luego en la percepción de los movimientos (marcados, como veremos, por la cuestión de la inseguridad pero también por el placer) y finalmente en las prácticas *in itinere* (formas de gestión del riesgo, la experiencia del cortejo y la negociación espacial). Para cerrar este capítulo, analizamos el papel fundamental que tiene en las movi­lidades juveniles femeninas la cultura del peligro sexual y la cultura de la violación como conjunto de significados compartidos, imágenes difundidas y socializaciones tempranas alrededor de la noción de riesgo sexual.

En el séptimo y último capítulo se presentan los resultados ligados a la experiencia masculina de las movi­lidades estudiadas. Siguiendo la misma estructura, el capítulo organiza los resultados según las variables de investigación: desplazamientos, percepción y prácticas. En este caso, veremos cómo en la percepción de los hombres entrevistados, la presencia de riesgo e inseguridad tiene unas características muy distintas al caso de las mujeres. Esta inseguridad se concreta en una noción de mayor exposición a la violencia callejera y, por lo tanto, de mayor exposición a la violencia política (presencia de mayor miedo a las agresiones de la ultraderecha), a la violencia legal (mayor miedo a la presencia policial) y a la violencia urbana (peleas y criminalidad). Sin embargo, aún con esto, la forma de relacionarse con los espacios y con el tránsito por los mismos, se da desde una mayor seguridad y comodidad, ligada al género. Con relación a las prácticas, se analiza cómo esta mayor motilidad de género influye en las interacciones que estos hombres sienten legitimidad para realizar, cómo afrontan retos

como el del cortejo en espacios de tránsito y cómo en varios de los casos estudiados el peso de los discursos feministas ha implicado el comienzo de un cambio cultural en relación con la conciencia masculina en materia urbana. Al final del capítulo hablamos sobre estos cambios ligados a la socialización de género en espacios de activismo y formación juvenil y cómo aquí puede residir una de las claves de la transformación masculina en materia de conciencia de género y prevención de las violencias ejercidas. En concreto, con estos dos capítulos ligados al género, se busca presentar una de las aportaciones clave de esta tesis: cómo las movilidades cotidianas suponen un ámbito fundamental de la vida juvenil en el aprendizaje y reproducción del orden de género y de qué forma está ligada la experiencia de género a la diferencia de clase. Género, clase y espacio tienen una relación muy fuerte, siendo los espacios siempre un factor de ordenación de las desigualdades y de las diferencias de género y teniendo el género siempre una dimensión espacialmente práctica y una organización socioeconómicamente diferencial.



# Marco teórico

Las movilidades juveniles y el género

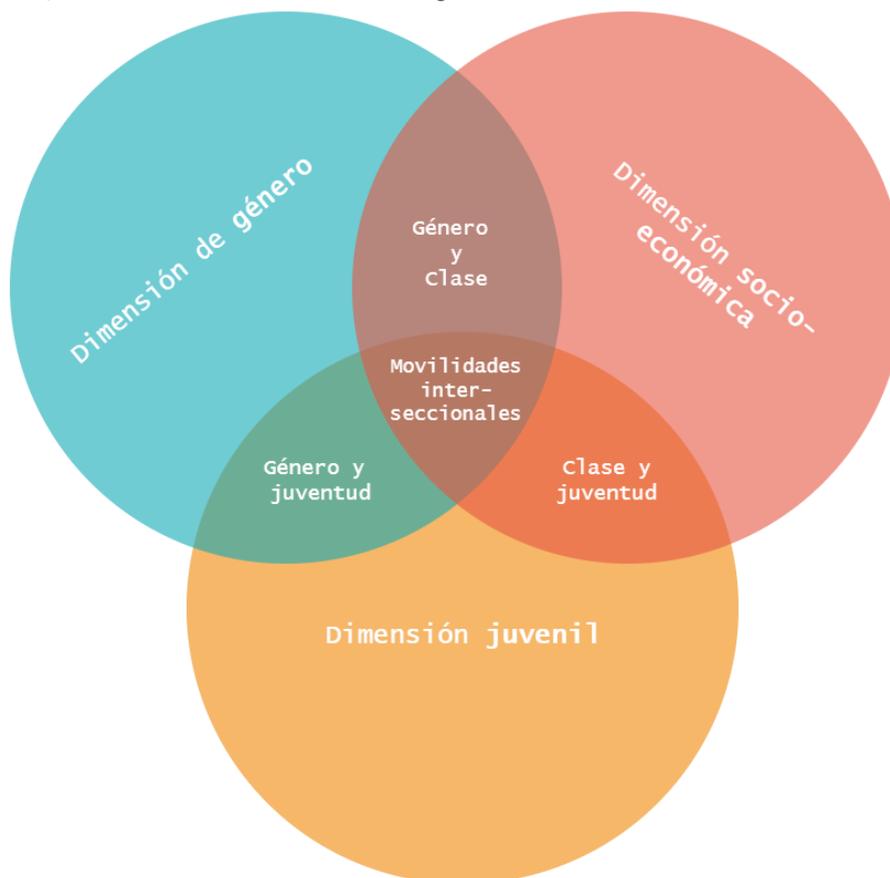
## 1. INTRODUCCIÓN. MOVIMIENTO Y SOCIEDAD

Si bien el foco se pone en la vida cotidiana de los jóvenes, la investigación no aborda los individuos aislados, sino inscritos en sistemas complejos de movilidad material y simbólica en los que participan, con los negocian y contra los que resisten. Prestar atención a las movilidades cotidianas juveniles nos permitirá alumbrar información muy valiosa sobre los hábitos de consumo, ocio, reunión y conflictos ligados con los recursos de clase y con las realidades de género.

Sin embargo, como enseñaron Bourdieu, Chamboredon y Passeron, no cualquier objeto dotado de realidad social está dotado a su vez de realidad sociológica (1989 [1973]: 53). Para configurar las movilidades como objeto de investigación de la sociología, es necesario relacionarlo a unas problemáticas específicas para que se construyan como objeto de investigación. Y con esa labor como objetivo se traza este primer capítulo del trabajo: definir las problemáticas en función de las cuales se definirán las movilidades urbanas juveniles de género como objeto de investigación. ¿Por qué las movilidades? ¿Por qué los jóvenes? ¿Por qué el género? ¿Por qué el nivel socioeconómico?

En este capítulo construiremos los cimientos para el análisis de esta investigación. Avanzaremos hacia un modelo para poder analizar las movilidades cotidianas desde un enfoque interseccional que aúne en el análisis la perspectiva de género, el nivel socioeconómico y la edad. Por eso, en primer lugar abordaremos el enfoque de las movilidades, estudiando su surgimiento y sus principales aportaciones en el estudio de las vidas urbanas cotidianas. Mi apuesta es que, si bien este paradigma está resultando fundamental en los análisis urbanos y está madurando a buen ritmo, aún existen lagunas importantes en su desarrollo, más en concreto, una insuficiente exploración hacia las problemáticas de género, edad y clase y, desde luego, también del entrecruce de estos ejes. En segundo lugar, tras reconocer esta laguna, incidiremos en cómo el enfoque de las movilidades se aplica a los estudios urbanos con perspectiva de género, una disciplina que desde hace unas décadas se encuentra en fuerte expansión. Esta exposición se dará en dos partes. Primero, centrada en las investigaciones centradas en la experiencia de las mujeres. Y después, abordaremos un campo menos explorado: los estudios de masculinidad aplicados al pensamiento urbano. En tercer y último lugar, definiremos cómo se aplica todo esto a la cuestión juvenil. Para ello, presentaremos los debates en torno a la definición de *lo juvenil* como objeto de estudio y plantearemos cómo procederá la investigación a continuación. El eje de clase se definirá en los capítulos siguientes, en los cuales nos adentremos en los dos casos de estudio en los que se basa esta investigación.

Gráfico 1: Dimensiones de análisis de la investigación



Fuente: Elaboración propia

## 2. LAS MOVILIDADES Y LA CIUDAD

En este apartado introduciremos los elementos clave del enfoque de las movilidades. Para proceder en esta línea, comenzaremos con una contextualización de este para luego pasar a la definición de los conceptos y las ideas que lo configuran.

El de las movilidades supone un paradigma en el sentido que le da Thomas Kuhn (2013 [1962]) en su trabajo sobre la estructura de la investigación científica, por el cual la investigación es un conjunto de prácticas sociales que generan disputas entre teorías rivales. La práctica científica oscila entre periodos de estabilidad y periodos revolucionarios. Cuando proliferan hechos anómalos que las antiguas teorías no pueden cubrir, o cuando las teorías rivales ofrecen respuestas que sí lo hacen, los paradigmas entran en conflicto. Estos podrían ser perfectamente los cambios cualitativos y cuantitativos que los patrones globales de movimiento llevan experimentando desde la década de los 90 (Sheller & Urry, 2016) y que llevan a varios científicos a buscar explicaciones sociales que no presupusieran sociedades estáticas y delimitadas.

El paradigma de las movilidades intenta proponer una forma más completa, multiescalar y multidimensional de las movilidades, inscribiéndolas en sistemas socioestructurales más amplios y complejos y partiendo de una imagen de la sociedad como intrínsecamente dinámica, móvil y cambiante. Sin embargo sus ideas no parten de la nada, sino que se inscriben en una estela

de pensamiento que lleva conceptualizando el movimiento y el dinamismo urbano desde principios del siglo XX. A continuación hablaremos de los suelos teóricos donde se insertan las raíces del paradigma de las movilidades.

## 2.1 PRECEDENTES TEÓRICOS

En la tradición sociológica el interés por el cambio urbano se muestra muy tempranamente. Ligadas a esta preocupación se suceden investigaciones sobre aspectos relacionados con las movilidades, aunque no podrían definirse como reflexiones específicamente de la movilidad como sistema socioestructural, sí que avanzan importantes elementos que ayudarán en las líneas posteriores.

### 2.1.1 APROXIMACIONES TEMPRANAS: LA CIUDAD COMO ESPACIO HUMANO

Ya en Georg Simmel podemos encontrar uno de los primeros esbozos de un interés por cómo los ritmos y las condiciones materiales de ciudades cada vez más amplias y diversas potencian el desarrollo de nuevas identidades urbanas, nuevas estructuras de percepción y nuevas formas de relacionarse con los espacios. Simmel fue una influencia clave en las formas posteriores de entender la circulación y la movilidad como aspectos fundamentales de la vida moderna. Y no sólo la movilidad de personas, sino también de capital, como puede verse, por ejemplo, en su *Philosophie des geldes* ('Filosofía del dinero'). En las grandes ciudades, las redes y la vida social se diversifican, se modifican las nociones de *proximidad* y *distancia*, y la noción de *extraño* adquiere nuevos matices. Esto trae consecuencias en la vida mental de las personas, como el desarrollo de comportamientos como la famosa actitud *blasé* que Simmel relaciona con el aumento de estímulos para el habitante de la ciudad que terminan por derivar en una *indiferencia reactiva* propia de la vida metropolitana.

Independientemente de las críticas que se han hecho al trabajo de Simmel, muchas referidas a que resulta más filosófico que sociológico, su influencia fue enorme en diversas disciplinas. La conexión que establece entre espacios, personas y percepción resultará muy valiosa para el enfoque de las movilidades, como defiende John Allen (2000: 55):

*Simmel's thinking on proximity, distance and movement can shed light upon how people make sense of today's complex networks of social interaction both within and beyond cosmopolitan city life...modern times for Simmel are experienced largely through changing relations of proximity and distance and, more broadly, through cultures of movement and mobility.*

La segunda raíz de la que bebe es la Escuela de Chicago y las investigaciones que se llevaron adelante sobre de movilidades residenciales y migratorias o la relación entre recorridos diarios de personas y eso que se llamó "metabolismo urbano" (Sheller, 2014: 46). El peso de la Escuela de Chicago en la sociología posterior es innegable, y así lo reconocen

Los cambios en el Chicago de finales del siglo XIX y comienzos del XX llamaron la atención de los y las sociólogos que comenzaron a analizar los efectos y causas del crecimiento urbano, el impacto de la industrialización y cómo todo esto generaba situaciones de expansión descontrolada, de conflictividad social y problemas de exclusión social. Esto puso sobre la mesa la necesidad de estudiar los procesos urbanos en términos que recogiesen la diversidad, la

transformación constante de comunidades muy heterogéneas y el movimiento e interacción ligados a ellas.

El peso de esta escuela para las movilidades reside en el esfuerzo que realizaron para plantear unos principios de estudio sistemático de lo urbano como una articulación multifactorial que intentaba dar explicaciones que aunasen lo espacial con lo sociocultural. Así, se pueden dar análisis que presten atención a la forma que el espacio, la cultura y las personas interactúan de maneras complejas. Y muchos de estos estudios tenían una implicación directa con los estudios de movilidades. El pionero trabajo de William I. Thomas y Florian Znaniecki, *El Campesino polaco en Europa y América*, de 1918, aborda la migración de campesinos polacos a Chicago y supone uno de los mayores hitos de la sociología empírica temprana además de constituir un avanzado estudio migratorio que analiza comunidades en movimiento a lo largo de sus procesos diaspóricos.

Otros ejemplos pueden resultar el estudio de ciertas figuras sociales como el caso del *hobo*, trabajado por Nels Anderson (1923). El *hobo* es un tipo concreto de sujeto móvil que, a diferencia de la persona sin hogar o el mendigo, es nómada como estilo de vida y aprovecha la economía informal de trabajos poco cualificados y temporales para mantener su independencia. El interés que levantaron estas tipologías de personalidades contemporáneas, fruto de los cambios sociales que traían los nuevos contextos urbanos, muestran cómo se dan amagos sociológicos de comprender las relaciones entre lo estático y lo móvil, la estructura y la libertad, los flujos y los espacios.

Además de una cuestión temática, en estos años también se da un impulso muy importante al desarrollo de las herramientas de recogida de información y de análisis más cualitativo aplicadas a la sociología, como puede verse en la clásica obra de William I. Thomas y Florian Znaniecki, que adaptan y desarrollan herramientas como la observación etnográfica, las entrevistas, la cartografía, etc. Esto implica un antecedente muy relevante para un proceso de implantación y legitimación de los métodos cualitativos en la investigación sociológica empírica, sin que por ello se renuncie a la estadística social y a los métodos de recogida de información más cuantitativos, algo que avanza las posturas más confluyentes que más adelante intentan encontrar posiciones en el eterno debate entre métodos cualitativos y cuantitativos.

Sin embargo, aunque en el enfoque que la Escuela de Chicago (sobre todo las dos primeras generaciones, que van hasta finales de los cuarenta) sea muy importante, considero que las limitaciones en sus enfoques merecen ser señaladas. Como indica Francisco Ullan de la Rosa (2014), el peso de una perspectiva epistemológica excesivamente moderna limita la posibilidad de los autores de esta línea de pensar en términos de flujos, multiplicidad o identidades múltiples. En palabras del autor (2014: 115):

*Su paradigma solo les permitía entender aquellos agentes sociales insertos en una estructura, en la lógica de interdependencia del sistema. Veían el mundo de forma completamente espacializada, como un proceso de conquista o defensa de un territorio, de un nicho ecológico. ¿Pero qué ocurría con los que vivían y estaban adaptados a más de un nicho, como las comunidades de diásporas? ¿O los que no querían adaptarse a ninguno (como los hobos)?*

Aun con todo, los trabajos de esta época suponen un importante antecedente al abordar la ciudad en un sentido sistémico, una mirada más compleja y amplia que entendía lo urbano como un sociosistema que va más allá de lo puramente técnico o espacial y que, a través de la incorporación de lo humano y lo cultural en el análisis, avanzaba hacia un enfoque más ecológico. Además, la incorporación de los malabares entre el determinismo y la libertad, entre la autonomía y la base material, será un elemento fundamental en la comprensión de la vida urbana y, como veremos, algo constante en nuestra investigación. Así, tanto en Simmel como en la Escuela de Chicago encontramos aportaciones de gran peso sobre la relación entre vida mental, cultura y ciudad, acercándose a posturas contemporáneas por incidir en la retroalimentación entre vida mental y estructura (Ullán de la Rosa, 2014).

En tercer lugar, aunque también ligado a la Escuela de Chicago, podemos ver en el interaccionismo simbólico otra de las raíces de las que bebe el paradigma de las movilidades. Esta corriente es heredera de algunas ideas que había desarrollado William I. Thomas quien, siguiendo la línea de la Sociología interpretativa (*Verstehen*) de Weber y Dilthey, busca una alternativa al positivismo sociológico e intenta comprender los procesos de desorganización social potenciados por los cambios en los roles sociales y el debilitamiento de las estructuras de una sociedad en cambio.

El interaccionismo simbólico gira la mirada hacia los procesos de construcción simbólica de los espacios y su relación con las dinámicas materiales. La ciudad aparece así como un entorno cargado simbólicamente que define las interacciones físicas y las acciones cotidianas. Este giro da pie a integrar en el estudio de las ciudades la presencia del yo y las formas en las que este yo interacciona con escalas sociales mayores (meso y macro) y se construye como un agente de su propia vida afectando y negociando relaciones en contextos de vida social.

Las ideas de la corriente del interaccionismo simbólico revalorizan los procesos perceptivos, a la red de símbolos y discursos que fluyen en los espacios urbanos y con los que las personas interactúan constantemente. La idea del *escenario*, clave en el trabajo de Erving Goffman (1993 [1956]), por ejemplo, será importante en los análisis sobre cómo las movilidades suponen una *puesta en escena* desde el nivel de las infraestructuras que son diseñadas y colocadas cuidadosamente por diseñadores y planificadoras urbanas hasta el nivel de las personas que interactúan y negocian en cada trayecto con otras personas (por ejemplo, cuando negociamos y nos desviamos de un camino cuando vemos a otra persona) o con estructuras (cuando paramos en un semáforo rojo o cuando un espacio nos pone nerviosos y nos hace ir más rápido), como trabaja en su obra alrededor de la *semiótica móvil* Ole B. Jensen (2013; 2014).

Pero más allá de las conversaciones o los encuentros urbanos, la metáfora del escenario pone el foco en cómo la comunicación (verbal pero también no verbal a través de gestos, posiciones, vestimentas, símbolos o movimientos) es clave en la vida cotidiana urbana. La obra de Goffman defiende que los sujetos no pueden dejar de dar mensajes a través de su posición, de su expresión o los símbolos que portan. También nos enseña que no todo corre a cargo de los sujetos y que los *marcos* de interpretación social están muchas veces ya dados a través de las situaciones que habitamos (por ejemplo, un cuerpo masculino por la noche en un espacio oscuro resultará simbólicamente marcado por los discursos del peligro sexual incorporados por las mujeres y por, por lo tanto, poco importa la voluntad del hombre ya que resultará

marcado simbólicamente de todas formas). Así, no sólo regula nuestra movilidad la estructura física o las normas viales, sino también las normas implícitas sociales y los códigos tácitos de desplazamiento (Jensen O., 2006: 152).

Estas tres raíces, la perspectiva mental de Simmel, el peso socioestructural de la Escuela de Chicago y la importancia interactiva del interaccionismo simbólico serán tres ejes fundamentales. En los tres casos se ve lo que Simmel denominaba *wechselwirkung*, 'interacción', y que propone entender la sociedad como un todo definido por las múltiples interacciones y las distintas relaciones (Jensen, 2006: 159). Como veremos, esta idea alcanzará su máximo desarrollo en las teorías de Lefebvre. En conjunto, estas tres raíces definen algunos de los pilares sobre los que más adelante se construirá la perspectiva de las movilidades: percepción, estructura e interacción serán tres elementos que nos acompañarán durante toda la investigación.

### 2.1.2 LEFEBVRE Y MASSEY: EL GIRO ESPACIAL POLÍTICO

En la revisión de las raíces queda por definir dos aportes cruciales que tienen que ver con la impronta más crítica y política del enfoque de las movilidades. Para introducirla hace falta mencionar que durante la época de posguerra, en las décadas de los 50 y 60, las aportaciones de la Escuela de Chicago respecto a la implantación del urbanismo expansivo, la proliferación de los *suburbios* como fenómeno norteamericano clave para entender lo urbano en la época del capitalismo de posguerra son prácticamente inexistentes (Ullán de la Rosa, 2014: 174), salvo por el caso de Goffman. Esto se debe a una deriva positivista de la tercera generación de la Escuela, que opta por la matematización, la apuesta por el cálculo más sofisticado y la consecuente renuncia a las teorías más abarcativas como la de la Ecología Urbana para centrarse en las teorías más específicas y de rango medio como las denominaría Robert K. Merton.

También cabe mencionar el peso de los postulados darwinistas que había en gran parte de los autores de la Escuela de Chicago, que llevaba a la naturalización y justificación de situaciones de exclusión urbana a través de una retórica de la selección natural que generaba inevitablemente zonas marginales urbanas. Estos dos elementos generarán un conflicto con la posterior Escuela marxista de Sociología Urbana que encontrará su máximo exponente en la segunda mitad de la década de los sesenta en Henri Lefebvre.

Con Lefebvre introducimos los debates en torno a la noción de espacialidad y a la perspectiva crítica en la sociología urbana. La obra de Lefebvre supone un revulsivo en la conceptualización del espacio, de ahí que algunas autoras, como Mariana Marcos y Gabriela Mera, pero también autoras ligadas al paradigma de las movilidades como Mimi Sheller y John Urry, hablen del *giro espacial* que supone Lefebvre (Marcos & Mera, 2011; Sheller & Urry, 2016).

El punto crucial de la obra de Lefebvre en la que nos basamos es proponer el espacio como *producto* de este tejido de relaciones sociales. "*El espacio (social) es un producto (social)*", dice Lefebvre (Lefebvre, 2013 [1974]: 86). Para Neil Brenner y Christian Schmid (2015), esta consideración forma parte del giro epistemológico por el cual el espacio se conceptualiza como un *proceso* y no como una forma universal, un tipo de asentamiento o una unidad

cerrada (Ibíd.: 165). No debe ser confundido con el espacio mental ni con el espacio físico. Tampoco un mero escenario donde se colocan los objetos o un vacío colmado (Lefebvre, 2013 [1974]: 87). El espacio social asigna, más bien, lugares a los conjuntos de relaciones, “localiza” relaciones en el espacio en ordenamientos específicos a los modelos socioeconómicos correspondientes y en esa localización es como emerge el espacio como entidad.

La noción de espacio de Lefebvre teje en una propuesta tres dimensiones claves, la vida cotidiana, lo simbólico y el poder, en un proceso histórica y políticamente definido. El espacio es, en primer lugar, un *espacio practicado* que remite a un cuerpo social territorializado que habita el espacio a través del uso cotidiano de “*las rutas y redes que se ligan a los lugares de trabajo, de vida ‘privada’, de ocio*” (Lefebvre, 2013 [1974]: 97). Las prácticas espaciales hacen de un espacio practicado un espacio social. En segundo lugar, es un *espacio vivido* en tanto que los espacios físicos son envueltos por un mundo simbólico, cultural, codificado que configura la vivencia del usuario o habitante. Es el espacio de las dominaciones simbólicas, pero también de la rebeldía y la disputa de sentidos. Así, “*cada cuerpo es un espacio y tiene su espacio: se produce en el espacio y al mismo tiempo produce ese espacio*” (Lefebvre, 2013 [1974]: 218). Y por último, es un *espacio representado* a través de los saberes científicos e ideológicos en cada momento. Es el espacio del orden y el poder, de la ideología en un sentido marxista (y por lo tanto, encubrimiento de las relaciones reales de producción y la naturalización de desigualdades), el espacio del urbanista, del arquitecto y el planificador.

Lefebvre abre paso para incluir en nuestro enfoque la dimensión política de lo urbano: la lucha de intereses en torno a lo simbólico que recubre los espacios es una pugna interminable que oscila entre *apropiaciones* y *reapropiaciones* de los espacios para servir a sus necesidades y posibilidades. El desarrollo de lo político ligado a lo urbano lo cerramos con el último de los autores claves que crean las bases de lo que se desarrollará luego en el enfoque de las movilidades: la geógrafa Doreen Massey.

Para Mimi Sheller, una de las autoras referentes en los estudios de las movilidades, la geógrafa británica aporta elementos fundamentales para el emergente análisis relacional del espacio, llevando más la línea de Lefebvre del espacio como *producto de interrelaciones* y siempre en construcción (Massey citada en Sheller, 2017: 2). Massey se rebelará contra la tendencia de la geografía de los sesenta de basar su trabajo en únicamente un análisis físico de la realidad. Para esta autora, “*no puede haber procesos espaciales sin contenido social, ni pueden haber causas, leyes, interacciones o relaciones exclusivamente espaciales*” (Massey D., 2012: 99).

Si Lefebvre entiende la relación entre espacio y sociedad desde la *co-implicación* a través de las condiciones materiales e históricas concretas que van formando de manera discontinua “*capas de espacio*” (Lefebvre en Marcos & Mera, 2012: 44), para Massey el espacio, efectivamente, es una *construcción social* pero no en el sentido de un mero resultado de un proceso económico. La relación entre espacio y sociedad está imbricada en un ensamblaje bidireccional: “*las distribuciones espaciales y la diferenciación geográfica pueden ser el resultado de los procesos sociales, pero también afectan al funcionamiento de esos procesos*” (Massey D., 2012), por lo que el espacio deja de ser sólo resultado para ser es una parte fundamental del *proceso de espacialización social*.

La autora busca desesencializar la noción de espacio y propone (2012: 157) una conceptualización del espacio que pasaría por entender que a) el espacio es producto de interrelaciones (no necesariamente sociales), b) “el espacio es la esfera de posibilidad de la existencia de la multiplicidad; es la esfera en la que coexisten distintas trayectorias... [y] la existencia de más de una voz” (Ibíd.), c) el espacio, al ser producto de relaciones, “siempre está en proceso de formación, en devenir, nunca acabado, nunca cerrado” (ibíd: 158), y d) el espacio “es la esfera de la yuxtaposición potencial de los distintos relatos..., la espacialidad es también (...) una fuente de producción de espacios nuevos, identidades nuevas, relaciones y diferencias nuevas” (ibíd: 175).

Sin embargo, para la autora, múltiple y abierto no significa horizontal. Los grupos y los individuos están situados de maneras muy distintas en los flujos e interconexiones socioespaciales. Existe para Massey una *geometría del poder* que tiene que ver, además de con quién se mueve y quién no, con “el poder en relación a los flujos y al movimiento” (Massey D., 2012: 117). La posibilidad de movimiento de unos supone la relativa *inmovilidad* de otros, “la movilidad y el control de algunos grupos pueden debilitar activamente la de otra gente. La comprensión espacio-temporal de unos grupos socava el poder de otros” (Massey D., 2012: 119). Esta observación será crucial posteriormente en el desarrollo del enfoque de las movilidades, que dedicarán muchos esfuerzos al análisis de los repartos desiguales de recursos de movilidad y qué relación guarda esto con los cuerpos, las estructuras y las políticas. En palabras de Massey (1994: 149):

*For different social groups, and different individuals, are placed in very distinct ways in relation to these flows and interconnections. This point concerns not merely the issue of who moves and who doesn't, although that is an important element of it; it is also about power in relation to the flows and the movement. Different social groups have distinct relationships to this anyway differentiated mobility: some people are more in charge of it than others; some initiate flows and movement, others don't; some are more on the receiving-end of it than others; some are effectively imprisoned by it.*

Massey, junto con otros autores (Amin & Thrift, 2002; Harvey, 2006) avanzan hacia la consideración relacional y crítica del espacio, que cuestionan las definiciones tradicionales de territorio, Estado-Nación y sociedad en los nuevos contextos globales desde una perspectiva sensible a las relaciones de poder y conflicto. El espacio, así, es la esfera de posibilidad de lo múltiple, siempre en construcción.

A partir de estas bases teóricas, podremos entender desde dónde a comienzos del siglo XXI distintas voces comienzan a estructurar una forma distinta de ver los movimientos, flujos y espacios. La mirada procesual de lo urbano permite aunar en el análisis del espacio lo corporal, lo social, lo político y lo estructural y esto abre la puerta a comprender el movimiento, no como una consecuencia de las realidades sociales, sino como un elemento fundamental de las mismas.

## PRECEDENTES TEÓRICOS

- GEORG SIMMEL
  - o Conectar **espacios, personas y percepción**
- ESCUELA DE CHICAGO
  - o **Estudio sistemático** de lo urbano
  - o Enfoque **multifactorial**
  - o **Nuevas temáticas**: primeros personajes móviles (i.e., el hobo, de Nels Anderson)
  - o **Nuevas herramientas**: Etnografía, entrevistas, cartografía (W.I. Thomas y F. Znaniecki)
- INTERACCIONISMO SIMBÓLICO
  - o **Construcción simbólica de los espacios**
  - o Dinámicas **materiales, simbólicas y discursivas** delimitan la vida social en los espacios
- HENRI LEFEBVRE
  - o **Carácter procesual del espacio**
  - o Abre paso a la noción de **espacio como producto político**: (re)apropiaciones implican lucha
- DOREEN MASSEY
  - o Espacio es **producto social**
  - o Espacio es **múltiple**
  - o Espacio está siempre **inacabado**
  - o Espacio es **fuelle de producción de lo nuevo**
  - o Espacio está ordenado según **geometrías de poder**

## 2.2 EL MOBILITY TURN

Se llama “giro de la movilidad” (Sheller & Urry, 2006; Sheller, 2014; Doughty & Murray, 2016; Sheller, 2017) a la apertura de enfoque hacia una forma espacial de mirar la movilidad a través de la reunificación de subcampos como el estudio de los movimientos de cuerpos, objetos, información, imágenes y capital, así como las infraestructuras que los soportan, físicas o virtuales. Es decir, se pasa a redefinir la movilidad como un elemento social fundamental y no como un simple desplazamiento de un lugar fijo a otro. Se conjuga lo sociológico (desigualdad, poder, jerarquías) con los temas *espaciales* propios de la geografía (territorio, fronteras, escalas) y los temas *culturales* tradicionalmente ligados con la antropología y los estudios de la comunicación (discursos, representaciones, esquemas) sobre la base de una *ontología relacional* de la co-constitución de sujetos, espacios y significados (Sheller, 2017). Este enfoque o paradigma (los autores usan el concepto de paradigma muy generalizadamente, prefiero referirme a él como *enfoque*) como muchos otros *giros* (*giro lingüístico*, *giro cultural*, *giro espacial*...), supone el intento de revalorizar un aspecto de la sociedad contemporánea que se ha abordado insuficientemente en el pasado (Faist, 2013).

Y es que, aunque el interés por la movilidad estuviese incluso en los comienzos de la sociología urbana (en forma de preocupación por el estudio de los transportes, migraciones o comunicaciones), la mirada sobre la movilidad como fenómeno social y urbano fue derivando hacia investigaciones cada vez más marginales y fragmentadas ligadas a un enfoque orientado a las políticas institucionales (Sheller, 2014: 46). El movimiento fue abordado como lo que se hace para ir de un espacio fijo, delimitado y preexistente, a otro. Y las medidas generalmente han estado encaminadas a reducir el tiempo, a reducir la siniestralidad y mejorar el flujo de ese movimiento. Sin embargo, esta mirada se queda corta y el giro de las movilidades intenta afrontar el movimiento como un fenómeno fundamentalmente social y, por lo tanto, con implicaciones políticas, económicas, culturales y psicológicas.

Como dicen Monika Büscher, John Urry y Katian Witchger (2010: 2), estudiar cómo el movimiento conforma la sociedad pasa poner bajo la lupa cómo los desplazamientos, las dificultades para moverse, los bloqueos, los privilegios de movilidad o incluso los espacios fijos, crean redes móviles y se configuran a través de esto las realidades sociales y materiales. En sus propias palabras,

*Through investigations of movement, blocked movement, potential movement, and immobility, dwelling and place-making, social scientists are showing how various kinds of 'moves' make social and material realities.*

De esta forma, el giro de las movilidades cambia el enfoque del análisis social y con él accedemos a nuevas formas de entender la investigación sociológica, la implicación social de las investigadoras y la relación entre teoría, implicación e investigación. Este enfoque, “engenders new kinds of researchable entities, a new or rediscovered realm of the empirical and new avenues for critique” (Büscher, Urry, & Witchger, 2010 en Sheller, 2014: 52).

### 2.2.1 LA MOVILIDAD COMO CONSTRUCTO MULTIDIMENSIONAL

La movilidad reta la conceptualización tradicional del espacio y la organización (Costas, 2013) y pone en movimiento a las relaciones sociales (Sheller & Urry, 2006) para estudiar la forma en la que lugares, personas y objetos se conectan en patrones complejos y diferentes a través del espacio. El análisis de las movilidades presenta lo social como un mosaico complejo compuesto de nodos, niveles, escalas y formas superpuestas y entrelazadas, que se alejan del espacio cartesiano claro y distinto formado por bloques de territorios homogéneos y cerrados (Hannam, Sheller, & Urry, 2006).

Frente a una visión tradicional (como la de Tönnies, pero también Putnam) sobre la movilidad como un factor que ponía en peligro las conexiones sociales, el compromiso o la confianza (Albrow, 1997; Cresswell, 2002; Larsen, Urry, & Axhausen, 2006), la puesta en valor de la movilidad la permite entender como un elemento fundamental de esas conexiones sociales: el viaje, el transporte y el desplazamiento en general son fenómenos cruciales por los que las ciudades cobran vida. Las personas negocian, se apropian, modifican, destruyen, usan, evitan y circulan las ciudades, trazando itinerarios materiales y simbólicos de gran complejidad ligados a sus vidas laborales, de ocio, de cuidados... En sus recorridos diarios y en sus prácticas cotidianas de reunión, tránsito y esparcimiento rellenan espacios, rincones, callejones, túneles y parques. Y, sin embargo, aunque tienen una presencia fundamental en las ciudades, las

personas están relativamente ausentes del trabajo académico que intenta entender, descifrar y explicar la ciudad (Skelton & Gough, 2013). Es fundamental, pues, visibilizar las geometrías específicas que trazan las personas en los espacios urbanos en sus prácticas cotidianas laborales, de cuidados y de ocio para incluir a los individuos en los procesos de decisión política y diseño urbano.

Para autoras como Mimi Sheller (2011; 2018a; 2018b), atender a la forma en la que los individuos se mueven también responde a la urgencia de las crisis medioambientales, la crisis global de refugiados o las dinámicas de exclusión social que incluye la inaccesibilidad de grupos sociales al movimiento dentro de la ciudad o entre ciudades. Así, la movilidad urbana tiene relación con los recursos, límites y contextos de práctica ciudadana en tanto en cuanto la práctica del movimiento tiene que ver con las posibilidades reales de acceso material y simbólico a la ciudadanía. En relación con esto, Noel Cass, Elizabeth Shove y John Urry (2005), defienden que la exclusión social en las sociedades contemporáneas, lejos de ser un proceso abstracto, tiene que ver con la espacialidad y la movilidad ya que las combinaciones de distancia, medios de transporte inadecuados y formas limitadas de comunicación son importantes motores de exclusión. Esto supone un enriquecimiento considerable de la noción de ciudadanía: ya no se basaría únicamente en derechos civiles, políticos y sociales, sino que la ciudadanía podría empezar a relacionarse con un *derecho de movilidad* (Soysal, 1994; Cass, Shove, & Urry, 2005).

En paralelo a estas movilidades humanas, redes de objetos, informaciones y energía se trazan en sociedades complejas que conectan experiencias, espacios y flujos de maneras muy diversas. Hablar de movimientos en las sociedades actuales también implican los movimientos de información y datos compartidos para los que la idea de *lugar* se queda corta. También implica la logística de los objetos que se transportan y trazan una red de consumo, venta y producción global claves en las últimas etapas del capitalismo.

De esta forma, vemos que el enfoque de las movilidades propone una reconceptualización del movimiento a través de una mirada holística, procesual y dinámica. Este enfoque, sin embargo, viene también con una potente crítica hacia la forma en la que se ha abordado el movimiento en distintas áreas relacionadas con la ciudad y la vida social. En concreto, el enfoque de las movilidades cargará tanto contra la *transportización* del estudio del movimiento como de lo que consideran *teorías sedentarias* y su opuesto, las *teorías nomadistas*. Perfilar las críticas que este enfoque realiza nos dejará profundizar mejor en los postulados que defienden.

### 2.2.2 MÁS ALLÁ DEL TRANSPORTE

Cuando el viaje es asumido como un conjunto neutral de tecnologías y procesos, ignoramos el desplazamiento como un evento social para centrarnos en qué infraestructuras se usan, a qué velocidad se viaja, a dónde vamos... Para los autores del enfoque de las movilidades, los sociólogos del transporte han abordado desplazamientos con un excesivo afán cuantificador: la movilidad ha sido estudiada como un conjunto de flujos poblacionales que se desplazan de un punto a otro, tienen unas preferencias de transporte y, a lo sumo, tienen un perfil etario/de género/socioeconómico concreto.

En esa línea, el geógrafo Tim Cresswell (2010: 19) nos dice que los estudios de transportes

*have developed ways of telling us about the fact of movement, how often it happens, at what speeds, and where. Recently, they have also informed us about who moves and how identity might make a difference.*

Sin embargo, estas investigaciones no han tenido tan buenos resultados al referirse a las representaciones o los significados de los movimientos a nivel individual o social. Los aspectos más ligados a lo social de los desplazamientos, a los discursos sobre la movilidad, a la carga simbólica que en cada sociedad tiene el movimiento han pasado desapercibidos.

Esta carencia proveniente de una mirada parcial no resulta baladí. No estamos hablando de que se pierda únicamente profundidad cuando se deja lo complejo de la movilidad de lado. Una mala conceptualización podría estar alimentando, por ejemplo, *ciclos políticos de desintegración socioeconómica* (Subirats, 2015): un enfoque incorrecto puede derivar en malas intervenciones que, a su vez, pueden repercutir en un refuerzo de las problemáticas que dan lugar a esas malas intervenciones, creando un círculo vicioso. Esto generaría lo que se denomina como *wicked problem*, es decir, bloqueos o insuficiencias en las formas en las que se plantean los problemas que se intentan solucionar desde la política.

Por ejemplo, abordar el problema de la inseguridad urbana en mujeres jóvenes necesita incluir qué aprendizajes de género han tenido durante su vida, qué relación existe entre el precio del desplazamiento y la percepción de riesgo, la importancia de la socialización y el ocio, las prácticas de evasión aprehendidas, las características de las infraestructuras y de la ciudad, los escenarios sociales que se dan en cada desplazamiento y las interacciones que ahí se dan... Y no sólo prestar atención a la oferta de transporte o a la presencia policial.

La crítica que realiza el enfoque de las movilidades se basa en el reconocimiento de que los desplazamientos incluyen elementos e interacciones sociales (entre personas y entre personas y espacios) así como diversos elementos simbólicos, conflictivos o imaginarios que intervienen en cada caso de manera distinta. Los estudios de transporte tomarían la demanda de transportes como algo ya dado, como una *caja negra* (Sheller & Urry, 2006: 212) que, a lo sumo, está relacionado con los niveles salariales de la sociedad (Larsen, Urry, & Axhausen, 2006). A lo largo de la investigación, he podido identificar tres grandes grupos de críticas:

- a) *Crítica a la noción de tiempo muerto*: En los estudios de transporte, el desplazamiento suele abordarse como un *tiempo muerto* que sucede mientras una persona o un objeto se desplaza de un punto a otro. Para Laura Watts y John Urry, entre los presupuestos que rigen los modelos de transporte están aquellos que entienden que el tiempo de desplazamiento urbano es económicamente improductivo y que, por lo tanto, es una variable que reducir (Watts & Urry, 2008). Desde esta visión productivista del espacio y el tiempo cabe esperarse, pues, que la clave de política de movilidad urbana sea minimizar los tiempos y simplificar los desplazamientos de tal forma que se acorten los momentos improductivos y se facilite la rápida consecución de actividades productivas. Sin embargo, los estudios que se preocupan por las dimensiones sociales que se dan en el *durante* del desplazamiento arrojan importantes datos. Por ejemplo, las representaciones ligadas a los desplazamientos son sumamente importantes: los valores asociados a un desplazamiento marcan una gran diferencia en su experiencia. Moverse

por espacios asociados con la inseguridad, con la diversión o con el hastío suponen experiencias radicalmente distintas, como se verá en los resultados de esta investigación. Asimismo, los usuarios no son entes pasivos que se apagan como sujetos sociales durante los desplazamientos, sino que estos usuarios realizan actividades, perciben el tiempo del desplazamiento con *cierta utilidad* (Watts & Urry, 2008: 863) y se encuentran preparados para hacer un uso positivo del tiempo en movimiento.

Además, esta visión del *tiempo muerto* impide ver la carga social del desplazamiento: las interacciones que suceden en los viajes son muy variadas y responden a distintas utilidades de la vida cotidiana (cortejo, peleas, miedo, robo). Por lo tanto, una visión que simplifique los desplazamientos y elimine su contenido social supone una visión limitada en su alcance y fallida en su cometido de comprender el fenómeno de la movilidad.

- b) *Crítica a la categorización*: Asimismo, los teóricos del transporte analizan su objeto de estudio a través de categorías amplias (trabajo, ocio, deporte, compras, etc.) presuponiendo que un desplazamiento tiene un motivo único y claro. Esta forma de abordar el desplazamiento, simplificado, individualizado y planteado como resultado de una lógica de maximización de la utilidad individual, puede estar dificultando el entender cómo los patrones de movimiento están socialmente estructurados y dependen de complejas redes de vida familiar, trabajo o amistad (Larsen, Urry, & Axhausen, 2006). Como dicen Watts y Urry (2008: 862):

*categories of 'business' and 'leisure' make absent those passengers who travel for unpaid work, voluntary work, students, and those engaged in other forms of work not directly subject to economic calculation even if they have important value in other ways.*

- c) Por último, *crítica al análisis de movimientos rutinarios y predecibles*: esto se da como resultado de poner la atención sobre los desplazamientos diarios y los picos horarios de tráfico. Aunque el interés por los problemas de saturación de tráfico es totalmente legítimo, si termina desplazando el interés por otros problemas que no necesariamente se dan en forma de movimientos rutinarios en las horas de mayor tráfico se podrían estar invisibilizando problemáticas muy diversas. Así, la variabilidad cotidiana de movimientos quedaría reducida a una serie de desplazamientos tipo, aun a sabiendas de que gran parte de los desplazamientos son poco consistentes, poco rutinarios o poco predecibles (Schlich, Schönfelder, Hanson, & Axhausen, 2004).

A través de estas críticas o puntualizaciones que se hacen a la sociología de transportes (más allá de si se tratan ataques contra muñecos de paja simplificados) podemos entender el peso que tendrá para este enfoque la incorporación de elementos cualitativos en la investigación de movilidades. Asimismo, la apertura a la multicausalidad, la aproximación no categórica y la fluidez de las herramientas de análisis serán formas de poder profundizar en la complejidad de las movilidades sin simplificaciones innecesarias.

Además de las críticas a la investigación de transportes, el enfoque de las movilidades criticará duramente a dos tradiciones en la investigación social que dificultan el estudio de las movilidades. Por un lado, una línea más comunitaria para la que el movimiento y los flujos suponen un obstáculo para una sociedad plena; y por otro, la celebración de los fluidos y la

deslocalización como aquello que caracteriza nuestra época. Evidentemente, hay que entender estas críticas como disputas contra tipos ideales. No hay muchos análisis exhaustivos de estas líneas<sup>3</sup>, sino que hablan en sentido general (y posiblemente injusto) de tendencias dentro de la investigación social. Pero creo que estas críticas son valiosas, no tanto como debate contra unos autores determinados, sino como una forma de definición en sentido negativo (qué no somos).

### 2.2.3 MÁS ALLÁ DE LA COMUNIDAD Y LOS FLUJOS

Para algunos autores, históricamente los estudios sociales han tendido a ignorar los movimientos de las personas por razones de trabajo, amistad, familia, ocio o placer (Larsen, Urry, & Axhausen, 2006). Estos enfoques, más *comunitaristas*, donde podríamos situar al Richard Sennett de *Came y Piedra* o al Robert D. Putnam de *Bowling Alone* (Jensen, 2009:141), ven en la movilidad un enemigo de las conexiones, los encuentros, la confianza o la cercanía emocional. La movilidad fracturaría la sociedad y minaría el desarrollo del capital social, impidiendo que se desarrolle una eficaz identificación del sujeto con el espacio y se dé una identidad barrial fuerte o fomentando una relación superficial con los entornos (Morley, 2017). El desarrollo de la movilidad vendría de la mano con la alienación, una “desensibilización del cuerpo” (Sennett, en Jensen, 2009:142), una “erosión de las fuerzas de la comunidad” (Putnam en Jensen, 2009:142), ausencia de sentido de lugar o el *placelessness*, que diría Relph (en Larsen, Urry, & Axhausen, 2006: 2).

Sheller y Urry (2006) critican a estas teorías sedentaristas por haber abordado los espacios como meros contenedores de procesos sociales. Herederos de la noción heideggeriana de habitar, esta línea se concentra en los lugares como enclaves identitarios y en los sentidos de lugar como nociones fijas y relativas a espacios cristalizados y delimitados. Y como consecuencia, estos autores se fijan más en las raíces (*roots*) que en los caminos (*routes*) (Larsen, Urry, & Axhausen, 2006: 3). La identidad, si ha de estar anclada a unas raíces espaciales, a la estabilidad y al sentido, entonces inevitablemente se verá el movimiento como sinónimo de cambio, de disolver certezas y poner en peligro las identidades.

Uno de los ejemplos más claros está en la forma en la que se ha estudiado tradicionalmente el impacto del coche en las sociedades occidentales. Para Sheller y Urry (2006), si bien los sociólogos urbanos de principios del siglo XX hablaron largo y tendido de cómo el coche contraía el espacio, aumentaba la densidad de las transacciones y aumentaba el metabolismo de las ciudades, han fallado (2006: 209) a la hora de comprender el impacto en la forma de habitar los espacios y los tiempos, las nociones de socialización, viajar, las imágenes del turismo,

---

<sup>3</sup> Salvo el caso de Tim Cresswell en *On the Move* (2006), que sí que menciona directamente a varios autores, más en concreto autores de los primeros estudios culturales, como Raymond Williams, Richard Hoggart, Matthew Arnold o T.S. Eliot, quienes para Cresswell tienen un fondo conservador en sus teorías de la cultura, o el caso de Ole B. Jensen (2009), quien analiza la dicotomía sedentarismo/nomadismo para proponer una tercera vía, como veremos.

o el espacio *propio*. También se han pasado por alto las reconfiguraciones identitarias de género o clase que la presencia del coche estimulaba. En palabras de Sheller y Urry (2006: *Ibid.*):

*Automobility impacts not only on local public spaces and opportunities for coming together, but also on the formation of gendered subjectivities, familial and social networks, spatially segregated urban neighbourhoods, national images and aspirations to modernity, and global relations ranging from transnational migration to terrorism and oil wars (Sheller, 2004a). This sociotechnical system is not only a key form of contemporary mobility, but is furthermore interconnected with other mobile systems that organise flows of information, population, petroleum oil, risks and disasters, images and dreams.*

En un sentido foucaultiano, podríamos entender que desde ciertas líneas sedentaristas de lo social se ha entendido la implantación del movimiento o de los flujos como algo peyorativo centrándose en lo que elimina: como algo que disuelve los vínculos sociales en vez de fomentarlos, algo que amenaza identidades en vez de enriquecerlas, que desarma comunidades en vez de conectarlas. El enfoque de las movilidades intentaría deshacerse de esta mirada peyorativa para centrarse, además, en lo que esta situación produce, en lo que cambia y genera. Analizar la *hiperconectividad* en un sentido crítico pero realista. De ahí el peso que en este enfoque se ha dado a la dualidad movilidad/inmovilidad, como veremos a continuación. Pero antes, veamos el otro extremo contra el que se posicionan las autoras y autores de este enfoque.

Encontramos aquí a las *teorías nomadistas* que aplauden la desaparición de las estructuras fijas por traer consigo la liberación del lugar, la desterritorialización identitaria y la explosión de las fronteras geográficas o disciplinarias. Aquí, la movilidad aparecería románticamente como una metáfora de resistencia y desviación del lugar y, por ende, de la identidad fija. Esta línea de investigación está ligada a los desarrollos filosóficos de la *posmodernidad*, especialmente a la obra de los franceses Giles Deleuze y Félix Guattari en su obra de *Mil Mesetas* (2002 [1980]). En el famoso doceavo capítulo (“Tratado de Nomadología: la máquina de guerra”) desarrollan la idea del pensamiento nómada, que “*no invoca un sujeto pensante universal (...); y no se basa en una totalidad englobante, sino que, por el contrario, se despliega en un medio sin horizonte como espacio liso, estepa, desierto o mar*” (2002 [1980]: 384).

Se trata de un pensamiento que reniega del esencialismo, que se permite jugar con las dualidades, lo indeterminado y el cambio, y así, adentrarse en los detalles de las identidades y los procesos. En ese sentido, el pensamiento del nomadismo es el pensamiento de lo que queda entre lugares fijos. Como explican Deleuze y Guattari (2002 [1980]: 384-5)

*El nómada tiene un territorio, sigue trayectos habituales, va de un punto a otro, no ignora los puntos (punto de agua, de vivienda, de asamblea, etc.). (...) En primer lugar, incluso si los puntos determinan los trayectos, están estrictamente subordinados a los trayectos que determinan, a la inversa de lo que sucede en el sedentario. (...) Un trayecto siempre está entre dos puntos, pero el entre-dos ha adquirido toda la consistencia, y goza tanto de una autonomía como de una dirección propias. (...) El nómada no debe confundirse con el migrante, pues el migrante va fundamentalmente de un punto a otro, incluso si ese otro punto es dudoso, imprevisto o mal localizado. Pero el nómada sólo va de un punto a otro como consecuencia y necesidad de hecho: en principio, los puntos son para él etapas en un trayecto.*

Si bien este paradigma aboga por una reconfiguración epistemológica y una crítica radical a las ontologías fijistas para abrir el abanico de posibilidades a formas más dinámicas e inclusivas de

pensamiento y práctica sociales, el desarrollo posterior de este pensamiento tuvo derivas que conectan con posturas excesivamente individualistas y con discursos neoliberales que celebran la era de la *hiperconectividad* y el fin del individuo en post de un reino de lo virtual y de los flujos (Jensen, 2009: 142).

Por otra parte, estas perspectivas adolecen en muchos casos de prestar poca atención a las desigualdades que se generan a través de la hiperconectividad contemporánea. La deslocalización y los flujos no generan redes perfectamente inclusivas sino que para que ciertas poblaciones puedan acceder a los flujos globales de información, objetos, personas o políticas, otras poblaciones están ancladas a sus espacios cotidianos en relaciones de precariedad laboral, incomunicación y falta de acceso a la movilidad.

Independientemente de si las críticas realizadas desde el enfoque de las movilidades caen en el error de discutir con *muñecos de paja* simplificando en exceso a sus interlocutores, los argumentos que esgrimen ayudan a definir una nueva forma de entender el estudio de la movilidad desde una perspectiva amplia que integra el análisis de los desplazamientos corporales, desplazamientos de objetos, de ideas y de información y las formas en las que todos estos elementos interaccionan y crean redes. Y lo hacen sin caer en el nomadismo, reconociendo la importancia que aún tienen en nuestras sociedades las nociones de lugar y pertenencia. Para estos autores, las movilidades se organizan en torno a la dualidad movilidad/inmovilidad, donde los movimientos precisamente son posibles a que determinados elementos (objetos, infraestructuras, personas) se mantienen inmóviles.

Varios autores intentan escapar de la obligación de posicionarse en alguno de estos dos polos e intentan abordar el movimiento sin caer ni en la condena moral ni en el entusiasmo acrítico (Jensen O., 2009; Morley, 2017). Esto los lleva a plantear una posición que autores como Ole Jensen definen como “Pensamiento crítico de movilidad” (“critical mobility thinking”), que bebe directamente de los postulados de la teoría relacional del espacio de Massey, y que supone una tercera vía de entender las nuevas configuraciones espaciales y de poder que generan los cambios urbanos en nuestra época.

Este enfoque retoma la idea de que no existen espacios ni sentidos del lugar fijos sino más bien geografías materiales, emocionales y simbólicas, diversas y en constante cambio, construidas a partir de redes que a la vez, conectan y trascienden lugares (Jensen, 2006:143). A la vez, reconoce la importancia de los enclaves, las raíces y la identidad, sólo que se centra en cómo estos enclaves, raíces e identidades no están al margen de estas movilidades sino que precisamente se desarrollan de redes y se sitúan en sociedades en movimiento. Las identidades y las nociones de lugares se dan *mientras* las personas se mueven, se juntan, hablan, se apegan, se desapegan, migran... Esto pone en movimiento la sociología.

Este enfoque nos deja la posibilidad de poner a abordar la construcción de las identidades, prácticas e interacciones de género (en el caso de los jóvenes) *en* movimiento y *desde* el movimiento, cómo las nociones de lugar mutan en contextos cambiantes, y cómo la vida móvil cotidiana es fundamental para las narraciones juveniles y para las identidades de género.

Pero con el fin de poder definir más rigurosamente nuestro enfoque, y para evitar que esto quede en una propuesta abstracta y confusa de las movilidades como un *todo*, bajaremos el análisis a tierra y partiremos de la noción corporal para ver cómo a partir de ahí podemos definir un marco teórico con el que entender las movilidades juveniles desde la experiencia personal y subjetiva, hasta las implicaciones políticas e institucionales, pasando por las interacciones grupales, etc. Cada cuerpo, en su clave *localizada* está provisto de un armazón específico de experiencias, recursos y capacidades de acción. El cuerpo es la unidad de experiencia urbana (Lefebvre, 2013 [1974]: 98; 240; 434) y como tal adquiere un papel sumamente importante en la investigación de las movilidades.

#### EL GIRO DE LAS MOVILIDADES

- Supone un **cambio en la conceptualización del movimiento**
  - LAS MOVILIDADES SON MULTIDIMENSIONALES
    - Implican **movimientos, inmovilidades, infraestructuras y nodos**
    - Analiza movimiento de **cuerpos, de objetos, de información, ...**
  - LAS MOVILIDADES SON COMPLEJAS
    - Incluyen **elementos e interacciones sociales** (entre personas y entre personas y espacios)
    - Incluyen **elementos simbólicos, conflictivos o imaginarios**
  - NO PUEDEN REDUCIRSE A UN ENFOQUE DE TRANSPORTES
    - Van mucho **más allá de ir de A a B**
    - **No** son un **tiempo muerto**
    - Trascienden las categorías simplistas
    - Incluyen los **movimientos no rutinarios y no predecibles**
  - NO DEBEN ENQUISTARSE EN EL DEBATE COMUNIDAD VS NOMADISMO
    - El enfoque comunitarista corre el **riesgo de ser sedentario**
    - El sedentarismo comunitario plantea los espacios y las identidades como estáticas y el movimiento como indeseable
    - El enfoque nomadista corre el **riesgo de caer en una celebración acrítica del movimiento**
    - Este nomadismo puede desembocar en posturas neoliberales o individualistas

### 2.3 LAS DIMENSIONES DE LA MOVILIDAD

Intentaré en este apartado conectar las distintas escalas (micro, meso y macro) de los sistemas de movilidad, para poder disponer de una mirada de conjunto amplia y de unas herramientas analíticas que me permitan aproximarme al objeto de investigación.

Junto a Karolina Doughty y a Lesley Murray (2016), considero que para poder comprender la relaciones entre escalas del enfoque de las movilidades, no sólo debemos tener una *postura relacional del espacio*, como la que hemos desarrollado hasta ahora, sino que además tenemos que saber *entender las relaciones* entre estos espacios, los cuerpos y los discursos (2016:304).

Por eso, iré por partes. Primero, explicaremos la dimensión corporal de las movilidades, centradas en las tres dimensiones que propone Tim Cresswell en su trabajo *Towards a Politics of Mobility* (2010): movimientos físicos, representaciones de los movimientos y prácticas ligadas a esos movimientos. Posteriormente, analizaremos la dimensión espacial de las movilidades, apuntando cómo los desplazamientos implican siempre infraestructuras, corredores y amarraderos. Por último, apuntaremos la dimensión política del movimiento, por la cual sobre los desplazamientos de los cuerpos y sobre los espacios inciden políticas, relaciones de poder y reparto de influencias.

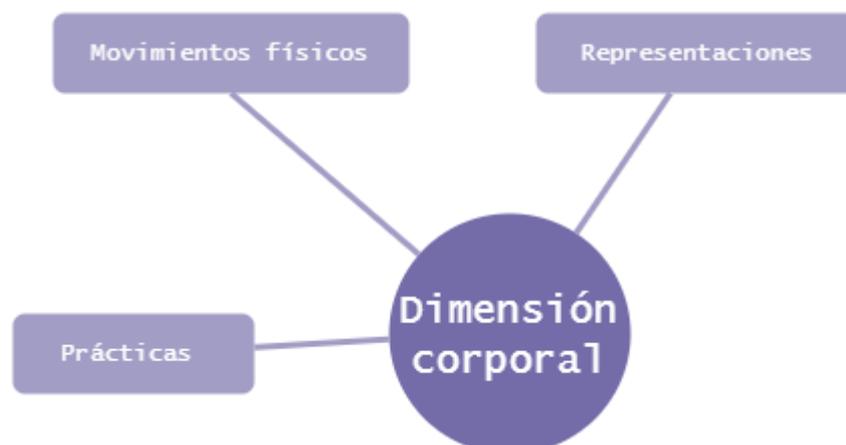
### 2.3.1 LA DIMENSIÓN CORPORAL. MOVIMIENTOS, REPRESENTACIONES, PRÁCTICAS

El cuerpo será el punto de partida desde el que se analicen las formas por las que se construyen, corporal y afectivamente, las experiencias de movilidad. La forma en la que estas experiencias se tejen, Cresswell las llama *constelaciones de movilidad*: movimientos, discursos y prácticas se articulan de formas social y geográficamente específicas, poniendo el ojo en las relaciones surgidas por/en/a través de los movimientos. Las constelaciones de movilidad suponen patrones particulares, histórica y geográficamente, de movimientos, de representaciones y prácticas que van definiendo la experiencia urbana de un cuerpo.

Cresswell toma el término constelación de la obra de Walter Benjamin, quien en su *Libro de los pasajes* (Benjamin, Libro de los pasajes, 2005 [1982]) apuesta por una articulación histórica heterodoxa: la constelación vincula elementos pasados y presentes que aparentemente desvinculados que adquieren significado común desde una mirada conjunta. Así, las constelaciones de movilidad unifican, en este caso, movimientos, representaciones y prácticas en una experiencia corporal.

La propuesta de las dimensiones de la movilidad de Cresswell está definida a partir de tres elementos clave: los movimientos físicos, las representaciones del movimiento y las prácticas del movimiento, similar a la conceptualización tradicional de Lefebvre de las tres dimensiones del espacio (espacio percibido, espacio concebido y espacio vivido) (Martínez Gutiérrez, 2013: 47). Esta estructura dialéctica aúna la forma en la que los cuerpos se *mueven* por los espacios, son influenciados por los *discursos y representaciones* culturales ligadas a los espacios y, como resultado, *practican* el espacio a través de interacciones, disputas y conquistas. Esta triple dimensión anuda la experiencia de la movilidad en el cuerpo, que se convierte en la unidad de las movilidades. Explicaré a continuación las tres dimensiones que nos acompañará en toda la investigación.

Gráfico 2: La dimensión corporal de las movilidades



Fuente: Elaboración propia

### 2.3.1.1 Movimientos físicos

Los movimientos físicos son la dimensión de la movilidad más estudiada. Consta de los desplazamientos físicos, medibles y mapeables, de las personas. Los movimientos de personas se han estudiado en multitud de disciplinas: desde la *biomecánica* y la *kinesiología* centrados en la base mecánica del movimiento corporal hasta miradas más artísticas relacionadas con la danza, el deporte o a la accesibilidad para personas con necesidades específicas. Desde los hermanos Weber, que hacia 1836 fueron los primeros que comenzaron a apuntar datos sobre distancias temporales y parámetros de locomoción (Briseño Cerón, Domínguez Ramírez, & Saucedo Ugalde, 2012), la búsqueda de la representación y duplicación de los movimientos del cuerpo humano ha motivado el desarrollo de dispositivos de captura y análisis (inmediato o diferido) del movimiento con multitud de aplicaciones: robótica, animación 3D, videojuegos, fisioterapia y quiropráctica, etc. También se han aplicado los estudios de movimientos corporales y la biomecánica para mejorar los servicios de seguridad a microescala y tecnologías de control de movimiento (Adey, 2004). A su vez, el desarrollo de la logística permitió mejorar la eficacia de la planificación de los flujos de cosas a distintas escalas. El movimiento de objetos, primero para garantizar los suministros del ejército (iniciando la logística como ciencia y arte de la distribución) y luego para mantener los circuitos de mercancías, se aplica a los movimientos humanos con la misma facilidad. Quién se mueve, con qué frecuencias, a qué velocidades, etc.

Podríamos entender, desde la propuesta de Lefebvre (2013 [1974]), que los movimientos físicos entrarían en *la esfera de lo percibido*, la esfera de la *práctica social* que supone un determinado uso del cuerpo: “*el empleo de las manos, de los miembros, de los órganos sensoriales y de los gestos del trabajo y de las actividades ajenas a éste*” (2013 [1974]:99). Esta práctica social “*se compone de ritmos –cotidianos, mensuales, anuales, etc.*” (250) y suponen movimientos de cuerpos en órdenes diversos. “*Todo ritmo contiene y ocupa una realidad espaciotemporal*” (Ibid.) y en tal sentido, puede aproximarse de una manera cuantitativa a los ritmos que configuran la práctica social: regularidad, rapidez, modalidad.

Este tipo de enfoque convencional ha sido muy utilizado debido a su simpleza a la hora de recoger datos e implementarlos en la investigación (Algers, Eliasson, & Mattsson, 2005). A través de su utilización se han desarrollado métodos para calcular el equilibrio en el tráfico y prever congestiones a determinadas horas. Sin embargo, este enfoque resulta inapropiado para otro tipo de temas ya que permanece ciego a las complejidades de los desplazamientos físicos que se realizan en la ciudad. Un enfoque que sólo contemple el movimiento físico corre el riesgo de simplificar los movimientos y tomar como unidad de medida los desplazamientos individuales, de un punto a otro.

En respuesta, aparecen enfoques como el *Activity-based model* que se centra en cómo la persona organiza individualmente sus distintas actividades en el tiempo y el espacio y propone estrategias adaptadas para que el desplazamiento sea lo más eficaz y accesible posible (Algers, Eliasson, & Mattsson, 2005). No obstante, este enfoque no termina de solucionar el problema fundamental que apunta el paradigma de las movilidades: la movilidad es una realidad compleja de la existencia humana y no se reduce nunca a una mera cuestión de movimientos físicos individuales en un vacío social y político. Sin la inclusión de elementos como las representaciones, las interacciones, ideas y prácticas sociales, el estudio de la movilidad urbana será incompleto.

### 2.3.1.2 Representaciones del movimiento

El segundo de los elementos que apunta Tim Cresswell como constitutivos de la movilidad es el de las *representaciones del espacio*. Estas representaciones son aquellas por las cuales son pensadas y valoradas, individual y colectivamente, las movilidades específicas a través de la cultural, la política, la vida cotidiana y la economía. Así, por ejemplo, Cresswell nos invita a pensar en cómo, por ejemplo, las *migraciones* están ligadas a metáforas de vulnerabilidad y riesgo, cómo la movilidad ha sido planteada como un *derecho* de la ciudadanía tanto a nivel internacional (Capel, 2001) como a nivel urbano (Borja & Muxí Martínez, 2003), o a ver cómo la conducción del *automóvil* o la posesión de *teléfonos móviles* se han relacionado históricamente con valores de libertad, mejora del estatus o confort (Cresswell T., 2010: 19).

Un ejemplo especialmente claro es el de los valores asociados al *caminar* (Le Bretón, 2011 [2000]; Gros, 2014; Solnit, 2015 [2000]), que comienza a adquirir importancia con la figura del *flâneur*, ese individuo paseante y ocioso que vagabundea por las calles de un París haussmaniano deleitándose de los bulevares o los edificios (Benjamin, 2001 [1972]).

Una de las propuestas más importantes para incluir la importancia de las representaciones del espacio en los estudios urbanos es la de la *deriva*, de la Internacional Situacionista francesa y que fue desarrollada sobre todo por Guy Debord en 1956. Esta propuesta ha influido en varios trabajos de *geografía experimental* (Thompson, 2015), en reflexiones y experimentaciones artísticas o en metodologías de análisis urbano y psicosocial (Pellicer Cardona, Rojas Arredondo, & Vivas i Elias, 2012). La deriva consistiría en “una técnica de paso ininterrumpido a través de ambientes diversos (...) [consistente en] dejarse llevar por las sollicitaciones del terreno y por los encuentros que a él corresponden” (Debord, 2001: 54). La deriva situacionista pone en el centro lo emocional de la experiencia urbana (Durán Segura, 2011) y obliga a plantear el peso de las representaciones individuales y sociales en la vivencia urbana.

Como veremos, esta deriva ha constituido una herramienta importante a la hora de articular la observación etnográfica realizada en esta investigación.

En los situacionistas se vuelve a notar la impronta de la teoría lefebvriana. Lefebvre tuvo una intensa amistad tanto con Guy Debord como con Constant o Raoul Vaneigem, entre otros, y esta influencia mutua se nota en el papel que tiene para ambos las representaciones ligadas a las prácticas espaciales. Para los situacionistas, herederos de las vanguardias artísticas, las representaciones son parte fundamental de las construcciones ambientales y estas representaciones se dirimen en una tensión permanente entre la conquista por parte de las fuerzas represivas y su disputa por las fuerzas revolucionarias: existe para ellos una “*carrera de velocidad entre los artistas libres y la policía por experimentar y desarrollar las nuevas formas de condicionamiento*” (Internationale Situationniste, 2001).

Para Lefebvre el espacio de las representaciones está dominado por concepciones del espacio que se le presentan a los sujetos desde discursos científicos y técnicos. Estas representaciones serán incorporadas a través de los discursos dominantes: conocimientos anatómicos, psicológicos o conocimientos relativos al vínculo del cuerpo humano con el medio. Los discursos se *in-corporan* (en cuerpos individuales y en la organización de los grupos) y tamizan así la forma en la que los cuerpos viven la ciudad.

John Urry (2012), para esclarecer el peso de las representaciones en las movilidades, menciona la diferencia entre tierra (*land*) y paisaje (*landscape*). El valor emocional del paisaje moviliza una serie de recursos intangibles como la promesa del placer, la frescura del aire, la mirada abierta, las emociones fuertes, etcétera. La romantización de lo exótico que tienen las islas del Caribe (Sheller, 2002), la experiencia auténtica del mercado de Marrakech, el cosmopolitismo de New York, Barcelona o Brussels, etc., son otros muchos ejemplos. Ligado al mercado del turismo, a la mercadotécnica del ocio urbano y a la reestructuración espacial de los lugares del consumo (Urry, 2012), el desarrollo de las representaciones emocionales de los lugares marca ritmos económicos, desplazamientos geográficos y desarrollos urbanísticos.

Estas representaciones no sólo están relacionadas con los lugares sino también con las prácticas de movilidad. Las representaciones de los lugares pueden presentarse como dinámicas, relativas a una determinada experiencia móvil. Por ejemplo, en el estado español el caso del *Camino de Santiago* está adscrito a un camino espiritual de introspección, autodescubrimiento y paz (Murray & Graham, 1997). Casos cotidianos como el *viaje familiar* están fuertemente ligados a representaciones emocionales de agobio, conflicto, aventuras... (Urry, 2006). Los *centros comerciales* de la ciudad son un espacio muy frecuentado por los jóvenes que ven en aquí itinerarios posibles flirtear, encontrarse, consumir y pasar el día (Matthews, Taylor, Percy-Smith, & Limb, 2000). O directamente, las *movilidades femeninas*, especialmente las juveniles, suelen estar ligadas a sensaciones de vulnerabilidad, miedo y exposición debido al riesgo del acoso callejero (Pain, 2001; Fairchild & Rudman, 2008; Añover López, 2012). Los recorridos por la ciudad pueden ser vividos como tediosos, aterradores y molestos, o pueden ser vividos como momentos de reflexión, como espacios donde conocer gente o como oportunidades para observar la ciudad.

Estas representaciones “*estarían penetradas de un saber (una mezcla de conocimiento e ideología) siempre relativo y en curso de transformación. Serían, pues, objetivas aunque susceptibles de ser*

revisadas” (Lefebvre, 2013 [1974]: 100). La incoherencia que concibe Lefebvre en la relación entre representaciones dominantes del espacio y espacios representados desde lo cotidiano enriquece el diálogo de representaciones urbanas. Este carácter revisable es importante porque deja la puerta abierta para que las representaciones de los espacios transmitidas por medio de los discursos hegemónicos (véase, mediáticos, políticos, culturales en un sentido amplio) interaccionen con una biografía concreta que vive unas situaciones concretas. Y esto abre la puerta a la crítica feminista del espacio urbano.

En el apartado sobre género y movilidades se hablará de esto con más detenimiento, pero habría que señalar que una de las formas clave en la que las representaciones participarán en el análisis de resultados de esta investigación es la del miedo urbano y las representaciones de inseguridad. Este constructo proviene de una cultura del peligro sexual que en nuestras sociedades opera como un dispositivo de control corporal muy importante en la vida de las mujeres. El urbanismo feminista lleva señalando esta dimensión desde hace años (Junger, 1987; Koskela, 1997; Pain, 2001) pero ha sido hace poco, especialmente desde el aporte fundamental de Nerea Barjola con su obra *Micropolítica sexista del poder* (2018) en la que, a partir del análisis del relato de los Crímenes de Alcázar y la obra de Judith R. Walkowitz sobre el caso de Jack el Destripador en la Inglaterra victoriana (Walkowitz, 1992), analiza cómo sobre los cuerpos de las mujeres operan una serie de discursos relacionados con el miedo urbano, sobre el riesgo que corren, sobre los peligros a los que se exponen en sus vidas urbanas. Estos discursos (culturales y políticos), cuando son aprehendidos por estas mujeres, generan unas representaciones que modifican y limitan sus prácticas urbanas, condicionando la posibilidad de una apropiación de la ciudad efectiva. Las representaciones de los desplazamientos pueden operar como dispositivos de control y disciplinamiento en un sentido foucaultiano.

### 2.3.1.3 Las prácticas

La última de las dimensiones que se atan en el cuerpo para formar la experiencia urbana móvil son las prácticas. Para Cresswell, esta dimensión consistirá en ese campo heterogéneo y dinámico de acciones particulares y cotidianas, tales como caminar, conducir, desviarse, mirar, pelearse... Son ese espacio de innovación, experimentación y prueba, potencialmente incontrolables, que incluyen las *consecuencias no planeadas* de los cambios sociales (Sheller & Urry, 2016: 335). Michel de Certeau ([1980] 1996: 110) se explicaba en estos términos cuando hablaba de la potencialidad del caminante:

*si es cierto que un orden espacial organiza un conjunto de posibilidades (por ejemplo, mediante un sitio donde se puede circular) y de prohibiciones (por ejemplo, a consecuencia del muro que impide avanzar), el caminante actualiza algunas de ellas. De ese modo, las hace ser tanto como parecer. Pero también las desplaza e inventa otras pues los atajos, desviaciones o improvisaciones del andar, privilegian, cambian o abandonan elementos espaciales.*

Sin embargo, no constituyen un campo de la pura libertad, sino que estarían más bien relacionadas con la noción de *habitus* de Bourdieu, y por lo tanto, con los resultados de la incorporación de las estructuras sociales y del proceso de socialización en sistemas simbólicos de la vida social, que generan estructuras cognitivas ya partir de las cuales emergen voluntades, gustos y representaciones. Si mencionáramos antes cómo los discursos culturales y políticos

son aprehendidos por los cuerpos generando representaciones, las prácticas serían lo que hacen los cuerpos una vez integran esas representaciones. El que Cresswell nombre a Bourdieu no es casual. El *habitus* es el intento de explicar la formación de las subjetividades rompiendo la imagen de la subjetividad como un mecanismo automático que transmuta estructuras externas en estructuras internas. El proceso de construcción social de la percepción del mundo tiene un sentido relacional y, por lo tanto, es necesario inscribirlo en las dinámicas globales de poder con las que entran en diálogo la biografía y las redes de relaciones particulares de cada individuo (Pinto, 1991). Con Bourdieu (2007[1980]) el sujeto no es mero paciente de las estructuras objetivas, sino que opera como catalizador del entorno y las experiencias personales, constituyendo una experiencia corporal única en tanto articula los ejes específicos que la afectan. La forma en la que el individuo vive la conducción, por ejemplo, es fruto de la incorporación de una serie de representaciones sobre el desplazamiento, el coche, la privacidad y sobre los otros conductores que se encarnan en una biografía concreta dando lugar a una vivencia específica de la conducción como práctica socioespacial. Como dice muy bien Verónica Gago (2015: 29) (basándose en Marx y, a la vez, en Foucault), "*las subjetividades tienen que ver siempre con prácticas, con estructuras que son prácticas articuladas y con discursos que son siempre dimensión de la práctica*".

La propuesta de práctica espacial de Cresswell incluye tanto la percepción como la acción: la forma en la que se vive la movilidad así como las cosas que se hacen durante la movilidad, lo cual pone en el centro el cómo, el quién y el dónde de la práctica de movilidad. Y, en tanto que construidas socioespacialmente, las prácticas se organizan en torno a los ejes estructurales de poder. Quién puede hacer qué en los desplazamientos depende en gran medida de los aprendizajes corporales, los recursos de los que dispone la persona (materiales y simbólicos) y los contextos en los que esa práctica se sitúa. Así, las prácticas tienen una conexión directa con las socializaciones de género (que dotan de unos recursos corporales, unas legitimidades de acción, unos bagajes simbólicos determinados), de clase (donde la disponibilidad de determinados medios, de la capacidad de acceso a determinadas infraestructuras o servicios son claves) o de edad (donde la ausencia de autoridad, la retórica de lo *inmaduro*, el peso de la libertad y el disfrute, los procesos de aprendizaje en curso son fundamentales), entre otras. También influirán los sistemas de gobernanza y normativas locales, las redes activistas que operan como puntos de presión y negociación política, las disposiciones de autoridades policiales, las tradiciones barriales, etc., en cómo los espacios son practicados por los cuerpos y, a la vez, los cuerpos practican los espacios.

Con esta perspectiva podemos entender al sujeto como un *agente situado*, que a partir de una situación dada, se mueve, valora, concibe y practica. A través del análisis de la red de prácticas y saberes que pone a funcionar el sujeto en los entornos de la ciudad se podrán entender las formas en las que un sujeto negocia, conquista, reapropia, evita o defiende los espacios por los que transita. El movimiento se calcula, más o menos conscientemente, con más o menos recursos y con más o menos libertad. El *cálculo* constante que implica para el sujeto el desplazamiento supone una gestión del movimiento en contextos de incertidumbre relativa y de articulación de relaciones de poder específicas a los cuerpos que realizan el movimiento.

El movimiento se calcula, más o menos conscientemente, con más o menos recursos y con más o menos libertad. La gestión de la oportunidad, la valoración de los contextos, la negociación estratégica de espacios y la organización vital que supone la yuxtaposición de vidas laborales, vidas sociales, familiares y de estudios aparecen para el sujeto urbano como una necesidad vital. El sujeto urbano no puede discurrir sin enfrentarse a estos cálculos y decisiones *in situ*.

El cálculo es siempre inmanente, es decir, se da desde y siempre ligada a una situación concreta. Esto exige ligar el estudio de los cálculos a las constelaciones biográficas específicas articulando el estudio de las movilidades a los procesos de *cálculo urbano* que surgen de un cuerpo en concreto.

La noción de “*cálculo urbano*” plantea cómo se organizan en un cuerpo las exigencias sociales, laborales y económicas con las expectativas, los proyectos y los deseos del individuo en contextos de repartos desiguales de recursos y en situaciones de desigualdad estructural, en este caso, de género y edad. Este cálculo se verá inscrito en una situación socioeconómica determinada y estará ligada a las prácticas de ciudadanía locales de la ciudad. El cálculo urbano encuentra en la movilidad su escenario más claro: es a través de los movimientos urbanos donde el sujeto negocia posiciones y traza estrategias de desplazamiento de manera constante con relación a una corporalidad específica. Resta, por lo tanto, presentar un enfoque adecuado para el estudio de las movilidades antes de introducir los elementos de género y edad que serán los que determinen el estudio de las movilidades urbanas en el presente trabajo.

#### 2.3.1.4 *La motilidad como producto social*

Una vez llegados aquí, podemos hablar del sujeto urbano como un cuerpo situado, definido por unos contextos sociomateriales y políticos que condicionan, pero no definen, sus movimientos, representaciones y prácticas de movilidad. Se trata de una mirada que aúna la agencia constructivista y el análisis estructuralista para poder entender la negociación que se da entre sujetos y contextos. Esta mirada posa el análisis en la configuración particular de cada cuerpo para *poder moverse*, acercándonos a uno de los conceptos fundamentales que articularán la presente investigación: la noción de *motilidad*.

Vincent Kaufmann, Manfred Max Bergman y Dominique Joye (2004) defienden que es importante estudiar el impacto de las estructuras sociales sobre la vida de las personas (2004:749) pero no sólo para analizar el presente y el pasado de los individuos, sino también el presente. Integrar en el estudio de las movilidades el *potencial* de movimiento revelaría nuevos aspectos de la movilidad en relación con las posibilidades y restricciones que tienen las prácticas sociales de las personas, así como las limitaciones de cada contexto específico con relación a la movilidad.

Para ello, estos autores proponen el concepto de *motilidad* para entender las dinámicas de movilidad en un sentido más amplio, incluyendo no sólo las constelaciones de movilidad practicadas sino las *posibles constelaciones* en relación con los recursos, situaciones y disposiciones espaciales. “Motilidad” es un concepto extraído de la biología y la medicina y hace referencia a la capacidad de un organismo a moverse. Bauman nombra este término en

su obra *Modernidad líquida* (2004 [2000]: 130) al referirse a la capacidad de movimiento del capital. Kaufmann, Bergman y Joye lo toman y lo definen como la capacidad que tienen las distintas entidades (objetos, información o personas) de *ser móviles* en el espacio geográfico y social, o como la forma en la que estas entidades acceden o se apropian de la capacidad de moverse socio-espacialmente de acuerdo con sus circunstancias (2004: 750).

Esta motilidad está definida a través de tres elementos que definirán a su vez las circunstancias específicas de cada agente: el acceso, la competencia y la apropiación.

1. *Acceso*, referido al rango de movilidades posibles “*according to place, time and other contextual constraints, and may be influenced by networks and dynamics within territories*” (ibid.). Depende de la distribución espacial de la población, las infraestructuras, las políticas que intervienen en el espacio (transporte o accesibilidad) y la posición socioeconómica (capacidad adquisitiva, posición de poder en una red social). Este acceso se basa en dos elementos: las *opciones* y las *condiciones*. Con opciones se refieren al conjunto de medios de transporte y comunicación disponibles así como los servicios y equipamientos accesibles en una situación determinada. Las condiciones son los términos de accesibilidad en términos de costes específicos, logística y otras limitaciones.
2. *Competencia*, que incluye destrezas y habilidades que relacionan el acceso y la apropiación. Esta competencia se basa, por un lado, en la habilidad física (*‘physical ability’*) o la habilidad de poder mover una entidad (objeto, información o persona) de un sitio a otro dentro de un contexto determinado, las destrezas adquiridas (*‘acquired skills’*) en relación a normas o regulaciones de movimiento (permisos, conocimientos del terreno, posesión de ciertos códigos...) y las aptitudes de organización (*‘organizational skills’*), es decir, las capacidades para planificar y sincronizar actividades incluyendo la adquisición de información, habilidades y destrezas.
3. *Apropiación*, que se refiere a la forma en la que los agentes (individuales o colectivos, como grupos o instituciones) interpretan y actúan en relación con el acceso y destrezas percibidas o reales. Para estos autores, esta apropiación está modificada por necesidades, planes, aspiraciones y comprensiones y se traduce en estrategias, motivos, valores y hábitos. Como dicen, la apropiación “*describes how agents consider, deem appropriate, and select specific options. It is also the means by which skills and decisions are evaluated*” (ibid).

Esta noción de motilidad vuelve a conectar las movilidades individuales con los contextos sociales, culturales, económicos y políticos a distintas escalas y pone en el debate la importancia del desigual reparto de recursos socioeconómicos y la relación de las movilidades con las relaciones de poder. El concepto tiene, pues, una gran utilidad en la investigación de las movilidades por lo que su uso ya cuenta con cierta tradición desde este enfoque y ha sido una parte muy importante del desarrollo de una perspectiva crítica de los estudios de movilidades (Cresswell, 2006; Bergmann & Sager, 2008) en relación con las desigualdades sociales, las prácticas de ciudadanía, la exclusión social y el empoderamiento de minorías (Cass, Shove, & Urry, 2005; Cresswell & Uteng, 2008).

Como dice Sheller (2014:49):

*Uneven mobility capital is crucial to processes of globalization, effectively being created by particular forms of demobilizations and remobilizations (in the process of ongoing spatial fixes, temporal fixes, and spatio-temporal fixes). Mobilities research is therefore highly engaged with debates over globalization, cosmopolitanism, postcolonialism, and emerging forms (and histories) of urbanism, surveillance, and global governance of various kinds of differentiated or uneven mobility, all of which should be central concerns of contemporary sociology.*

Los diferenciales de movilidad ponen sobre la mesa las posiciones de clase, género, edad y etnia que se juegan en cada movimiento (Tesfahuney, 1998; Cass, Shove, & Urry, 2005; Hannam, Sheller, & Urry, 2006; Cresswell & Uteng, 2008). Los sistemas socio-materiales de movilidad trazan geografías de oportunidades y recursos que se entrelazan con las distintas desigualdades sociales. Esta centralidad de las desigualdades de movilidad ha permitido centrar la atención, no sólo en los colectivos más vulnerables y con menos motilidad, sino también en los sectores más favorecidos, las denominadas *élites cinéticas* (Adey, 2004; Cresswell, 2006; Hannam, Sheller, & Urry, 2006; Costas, 2013), ese grupo de poderosos hombres de negocios pertenecientes a las clases capitalistas transnacionales (Robinson & Harris, 2000) exclusivas y altamente móviles cuya motilidad es máxima. Con el análisis de las élites móviles se entreven las fricciones que se encuentran implícitas en sus situaciones *ultramovilizadas*, tales como el sentido de soledad desarrollado, la impredecibilidad de sus calendarios o la normalización de los espacios de paso que se podrían corresponder a los célebres *no lugares* que plantea Marc Augé (Augé, 1995; Augé, 1996). Esto demuestra la necesidad de romper simplificaciones teóricas para abordar las movilidades en toda su complejidad: nunca hay movilidades simples, ni por parte de las estructuras de posibilidades, recursos e infraestructuras, ni por parte de las vivencias, imaginarios y prácticas. De la misma forma, nunca hay una inmovilidad completa (los sujetos siempre se mueven en función de sus límites), ni una movilidad absoluta.

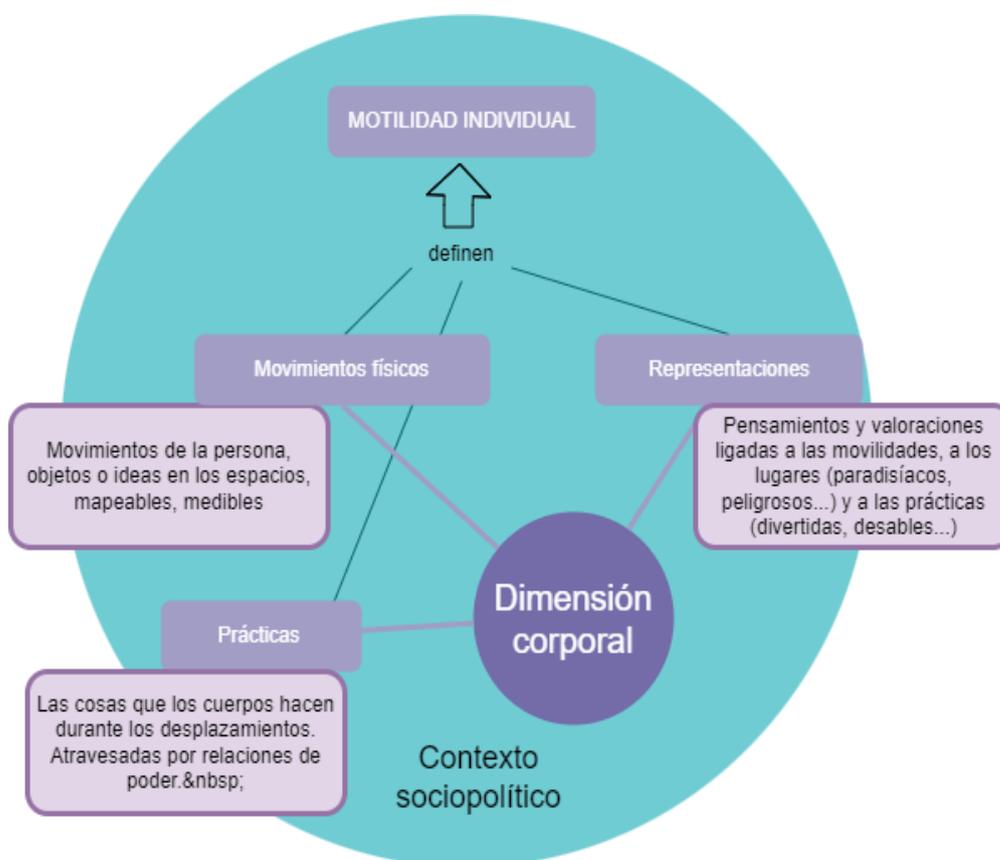
El concepto de motilidad será una herramienta clave en nuestro análisis de las movilidades juveniles con perspectiva de género y clase, en tanto que con él entenderemos cómo los recursos de clase social y de género marcan en su dimensión estructural, una serie de reglas fuera de los sujetos que demarcarán las posibilidades de desplazamiento, a la vez que generarán, en su dimensión personal, representaciones, valoraciones y prácticas en los sujetos.

Así, hemos definido la dimensión corporal en un triple sentido. Las constelaciones corporales de movilidad se construyen desde una realidad física que es codificada cultural y socialmente permitiendo que sea experimentada a través de la práctica (Cresswell T., 2010: 20). Las prácticas de movilidad surgen de interacciones complejas (y a veces involuntarias) entre personas, objetos y entornos mediante el uso, la innovación y la combinación de diferentes sistemas y espacialidades (Sheller, 2017). Sobre estas prácticas inciden relaciones de poder que, a través de la delimitación de recursos, las prohibiciones, ayudas, intervenciones políticas, económicas y sociales, dibujan un panorama desigual de movilidad que habilita a unos cuerpos para moverse más y a otros los bloquea en sus espacios. Como vemos, los cuerpos están *políticamente intervenidos y espacialmente definidos*.

Para continuar con nuestro marco, es necesario definir la dimensión espacial, política, y discursiva. A partir de esto conseguiremos un marco de conceptos y teorías adecuado para

terminar de perfilar el objeto de investigación y ver cómo abordaremos las movilidades juveniles de género.

Gráfico 3: Dimensión corporal en el contexto sociomaterial



Fuente: Elaboración propia

### 2.3.2 LA DIMENSIÓN ESPACIAL

Ya hemos desarrollado una noción del espacio con una raíz ontológicamente relacional: el espacio no preexiste a las relaciones sociales que en él se dan sino que emerge a través de dichas relaciones. Queda, por lo tanto, entender qué elementos espaciales son agentes activos en las dinámicas de movilidad urbana de los jóvenes. Creo que este apartado demuestra, más que los anteriores, lo difícil que supone separar el análisis por apartados cuando cada dimensión implica de alguna forma a las demás: pensar el espacio sin repetir elementos explicados en el apartado sobre los cuerpos o adelantar elementos relacionados con las políticas urbanas supone un ejercicio complejo. El espacio es un entrecruce de interacciones, políticas, disputas y agenciamientos, por lo que en su comprensión, aludiremos a los resultados de estas dinámicas en forma de infraestructuras y enclaves de movilidad.

En las aportaciones del enfoque de las movilidades, como se ha mencionado, se han dedicado muchos esfuerzos a dejar claro que, aunque se hable de la importancia de lo móvil y lo dinámico en nuestras sociedades, eso no implica que los espacios se hayan disuelto, ni que lo *inmóvil* deje de ser una clave importantísima de los sistemas de movilidad. Para Kevin Hannam, Mimi Sheller y John Urry (2006), las movilidades no pueden ser entendidas sin prestar atención a lo que llaman *amarraderos* (en inglés, 'moorings') espaciales, es decir, aquellos nodos espaciales

donde los desplazamientos comienzan o acaban o por los que pasan los movimientos de personas, bienes materiales, información, etc.

Espacios como los aeropuertos son un ejemplo de esto. Posiblemente, estos lugares son de los primeros que nos vienen a la cabeza cuando hablamos de *flujos, desplazamientos y movilidad*, pero, a la vez, son enormes espacios inmóviles donde se localizan los sistemas de carreteras, las redes ferroviarias, las pistas de aterrizaje, las torres de control con los sistemas de comunicación, las pantallas con información... Pero también, como menciona Peter Adey, también espacios donde se fijan contratos de seguros, subvenciones para el desarrollo, contratos de personal, entre otros (2006: 76). Otro ejemplo, mucho más adecuado para la investigación presente, es la de las plazas en un barrio, donde se dan movimientos de encuentro, de ocio, deporte, de compra y venta de sustancias, de evasión o encuentros sexuales. Las plazas, por ejemplo, serán un importante amarradero sin el cual no podremos entender los movimientos juveniles: funcionan como espacios *adonde* se dirigen, *desde* los que parten, por los que *pasan* y *paran* durante un momento más o menos largo... Es decir, el funcionamiento de las movilidades necesita de la construcción fija de territorios. Hannam, Sheller y Urry (2006: 3) recogen esta idea para explicar que los sistemas sociomateriales de la movilidad interaccionan con

*interdependent systems of "immobile" material worlds and spatially some exceptionally immobile platforms, transmitters, roads, garages, stations, aeriels, airports, docks, factories through which mobilizations of locality are performed and re-arrangements of place and scale materialized.*

Así, la forma que tendremos de experimentar la ciudad estará muy ligada a los sistemas de acceso y desplazamiento de los distintos espacios, la estigmatización o atractivo de determinados lugares según su conectividad, la capacidad de disponer de medios para desplazarnos y lo que sucede durante el uso de esos medios e infraestructuras de movilidad. Cresswell (2010:24) usa el concepto de "efecto túnel" para hablar de cómo estas infraestructuras que van desde caminos hasta conexiones de alta velocidad, materiales o digitales, pueden funcionar estratégicamente: pueden ser agentes *revalorizadores* de determinadas zonas de la ciudad o *marginar* y bloquear el desarrollo mediante la desconexión de zonas de las redes de movilidad. Infraestructuras, culturas de movilidad, políticas urbanas y prácticas ciudadanas se articulan formando sistemas socio-materiales muy complejos.

Así, sobre los espacios materialmente contruidos se posa una capa de simbolismo a partir de la posición social que esos espacios tienen. Pueden ganar al cabo de la historia varias capas simbólicas, tanto social (plazas donde han pasado importantes actos políticos, por ejemplo) como individuales (plazas donde han sufrido un robo o una agresión sexual). Pueden ganar carga simbólica por disputas sociales (los lugares donde han tenido lugar manifestaciones, donde se han concentrado personas contra reformas o han intentado parar desahucios). O pueden ganar capas de significación por la circulación de relatos sociales que etiquetan espacios (lugares donde "se dice" o "se cuenta" que han pasado robos, o donde recomiendan no pasar por peligro). Los espacios se tejen material y simbólicamente.

Entre los elementos de las infraestructuras que resultan fundamentales para las movilidades, el papel de las tecnologías es cada vez más importante. La inclusión de las infraestructuras digitales es fundamental, ya sea en su forma de dispositivo de control y vigilancia que registra,

etiqueta y almacena los desplazamientos en emplazamientos determinados como los aeropuertos (Adey, 2004), como herramientas de simulación destinadas a prever flujos poblacionales en el diseño de transportes (Algers, Eliasson, & Mattsson, 2005), o como herramientas de telecomunicación que reconfiguran las nuestras nociones de cercanía/lejanía, aquí/allá y abren de maneras diversas las posibilidades de comunicación o gestión de la información. En algunos casos, estas tecnologías de la información generan cambios en la propia realidad de los espacios, como la posibilidad de que las tradicionales infraestructuras de la información y el conocimiento que son las universidades ya no sean consideradas anclajes inmóviles, sino que, gracias al reciente desarrollo de la comunicación digital, puedan redefinir estos espacios (Sheail, 2018; Breines, Raghuram, & Gunter, 2019).

Como afirman Kevin Hannam, Mimi Sheller y John Urry (2006:4):

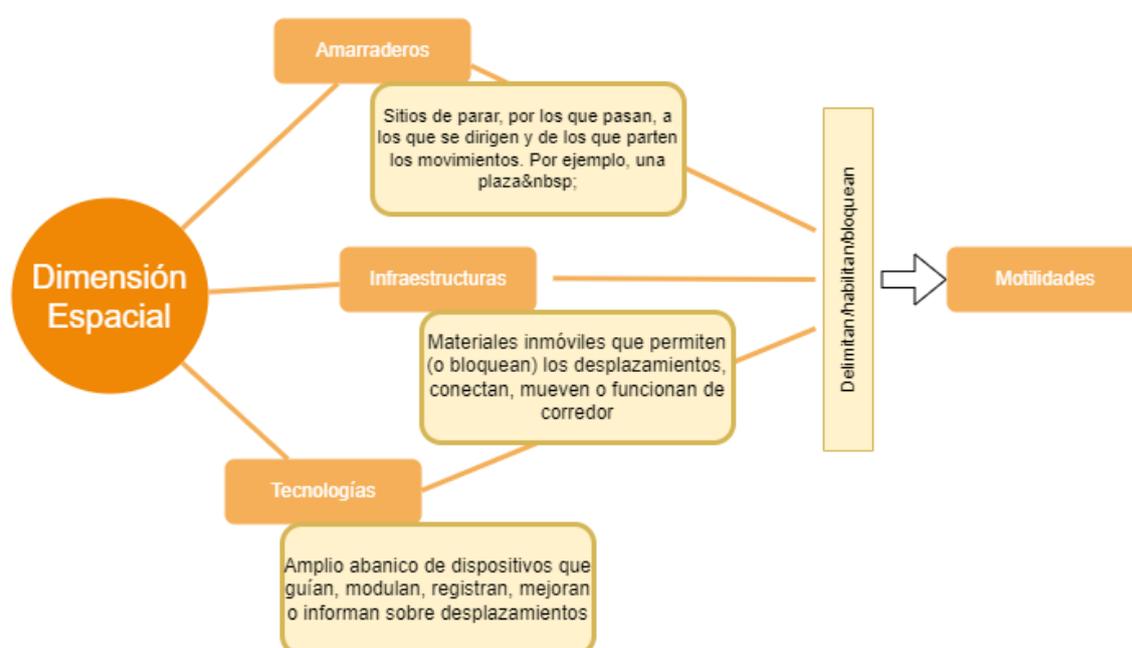
*In addition to physical travel, both the Internet and mobile telephony are allowing new styles of communicating on the move (...), new forms of coordination of people, meetings and events (...), and a re-arrangement of the relations between domestic and public space (...). There is increasing convergence between transport and communication, 'mobilizing' the requirements and characteristics of co-presence into a new kind of mobility nexus.*

El campo de investigación sobre las implicaciones espaciales de los desarrollos tecnológicos recientes no para de crecer. Actualmente, se están abriendo las perspectivas relacionadas con cómo las tecnologías y las infraestructuras de la movilidad abren la posibilidad de *inmovilizarse voluntariamente*, por ejemplo, estudiando a distancia para evitar el desplazamiento (Breines, Raghuram, & Gunter, 2019), cómo la migración de algunos miembros de la familia está conectada con la inmovilidad de otros que pueden quedarse en sus países de origen (Mata-Codesal, 2015) o cómo la realidad de muchas personas alteran entre épocas de movimiento y épocas de estáticas, como los migrantes nigerianos y sudaneses del estudio de Joris Schapendonk y Griet Steel (2014), los cuales experimentan una dinámica mucho más fluida de lo que son los movimientos y la inmovilidad.

Y esto define a estos sistemas como *sistemas socio-materiales*, realidades complejas que articulan recursos y voluntades y que incluyen tanto medios de transporte como personas, caminos, localizaciones de energía (gasolineras, talleres, etc.), culturas de movilidad (que asienten y normalicen modelos de transporte o forman de moverse), formas de gobernanza urbana, políticas territoriales, etc. Analizar las infraestructuras espaciales pasa por entender el papel de la existencia o inexistencia de estas infraestructuras de movilidad (carriles bici, paradas de bus, líneas de metro/tren...), los criterios (económicos, estéticos) de acceso, el diseño de los trayectos, las medidas de seguridad que se dan en los medios de transporte, la disponibilidad de formas digitales de reunión, entre otros elementos.

Como se ha dicho al comienzo de este epígrafe, analizar la dimensión espacial sin remitirnos a la dimensión corporal o la dimensión política es posible sólo si nos abstraemos teóricamente del objeto de investigación. En la práctica, analizar el espacio como dimensión social es analizar la forma en la que los cuerpos lo habitan, lo recorren, lo perciben o realizan sus vidas cotidianas sobre (y a través de él). Asimismo, analizar el espacio es analizar cómo se dirigen a este espacio las estrategias políticas, cómo sobre estos espacios se territorializan estrategias de grupos en conflicto, cómo se extrae plusvalía del espacio, cómo el espacio opera como medio de programas políticos progresistas, cómo se repliegan conservadoramente en los espacios algunas identidades populares... Espacio, cuerpos y políticas se encuentran entrelazados. Para acabar con la última de las dimensiones que articularán nuestro enfoque de las movilidades, a continuación hablaremos de la dimensión política.

Gráfico 4: La dimensión espacial de las movilidades



Fuente: Elaboración propia

### 2.3.3 LA DIMENSIÓN POLÍTICA

La gestión urbana de los desplazamientos y flujos de personas, objetos e informaciones en las ciudades contemporáneas ya no se basa en la arcaica forma disciplinaria donde los movimientos, los permisos y las prohibiciones se estipulan de manera explícita. La movilidad en las ciudades contemporáneas se aborda desde una regulación por y desde la libertad de individuos, empresas y medios de información. Esto, en tanto en cuanto supone el control de los flujos productivos del espacio urbano, es un pilar base de las tecnologías de gobierno. Esta gestión definirá la forma en la que los cuerpos, objetos e informaciones pueden desplazarse por el territorio evidenciando lógicas operativas que subyacen al tejido de la ciudad.

Esta gestión la centraremos en dos direcciones: por un lado, las que se dirigen a los espacios y por otro, las que se dirigen a los cuerpos. En ambos casos, debe quedar claro que cuando hablamos de política y gobernanza urbana, hablamos de acciones de orden político que no necesariamente son llevadas a cabo por las instituciones gubernamentales, sino que también ha de integrarse en este tipo de dimensión los actores no institucionales de la política urbana. Estos actores, organizados en grupos más o menos informales, son parte de las relaciones de disputa, negociación y presión políticas que se dan en una ciudad, siendo además los generadores de muchas de las iniciativas desde abajo que intentan dar salida a muchas necesidades no resueltas por los agentes institucionales (Pradel Miquel & García Cabeza, 2018).

En la bibliografía sobre políticas de movilidad y movilidades políticas, hay una tendencia muy fuerte a centrar los análisis en los actores políticos de *élite* (altos cargos, think tanks, consultorías y personal político especializado). En algunas contribuciones, como la de Tom Baker, Eugene McCann y Cristina Temenos (2020), se introducen también a los actores institucionales de menor rango, como los técnicos y técnicas que trabajan implementando políticas a pie de calle, pero aún sigue siendo muy poco común incluir en las perspectivas de movilidad a los actores sociales que suponen un elemento fundamental en las políticas urbanas de gobernanza desde abajo (Blanco & Subirats, 2012; Zubero, 2015; Pradel Miquel & García Cabeza, 2018).

En relación con las políticas centradas en las dimensiones espaciales, tenemos que pensar en todos aquellos elementos políticos que intervienen en el desarrollo de las infraestructuras urbanas (subvenciones, luchas vecinales, reuniones burocráticas, planes de organización y proyección, etc.). Estos elementos responden a imaginarios políticos en el sentido de que responden a ideologías del momento, a ideas preconcebidas relacionadas con ciertos *a priori* culturales (por ejemplo, que construir es bueno, o que la sostenibilidad es buena). Esto está relacionado con la tendencia política, potenciada por el neoliberalismo, la globalización y el desarrollo capitalista de las ciudades, de reproducir las mismas lógicas de políticas y planificación urbanas en distintos espacios muy distintos entre sí. Para Daniel Galland y John Harrison, esto lleva a unas *movilidades políticas* (2020: 12) por las cuales se avanza a una homogeneización de las políticas urbanas por una serie de imaginarios globales de la ciudad y las políticas:

*The transition away from national planning and policy making of metropolitan areas towards a global policy industry poses fundamental questions about how ideas, policies and practices for metropolitan development are generated; how and why some ideas, policies and practices are subsequently captured, become mobile and travel; how and why some ideas, policies and practices mutate and are absorbed more easily than others in practice? A growing 'policy mobilities' literature has gone a long way to uncovering enabling and disabling factors in the flow of metropolitan policies, ideas, and practices.*

En relación con la dimensión política dirigida a los cuerpos, habría que hablar de cómo muchas de las políticas urbanas de movilidad están relacionadas con la gestión de la presencia/ausencia de los cuerpos sociales, y cómo las políticas que intervienen sobre ellos tienen un impacto directo sobre la motilidad individual y grupal, así como sobre la propia práctica de la ciudadanía.

Las políticas de gestión de las movilidades urbanas apelan de manera directa a los regímenes de ciudadanía en tanto abren o cierran las condiciones de accesibilidad, presencia y conflicto que son el eje de las prácticas de ciudadanía. Esta comprensión de la condición ciudadana como un conjunto de prácticas en lugar de un acercamiento esencialista supone atender a los realineamientos políticos y económicos de estrategias, recursos y actores con los cuales se relacionan las prácticas ciudadanas, y, entre ellas, la movilidad como parte fundamental del ejercicio de ciudadanía, como dirá la antropóloga Aihwa Ong (2006). Ciudadano es aquel que dispone de los recursos y las posibilidades para ejercer una movilidad con la que acceder a la presencia política y social en que se basa la relación entre el sujeto y el ordenamiento político.

Esto nos lleva a cuestionar la categoría de ciudadanía como concepto estanco y abstracto para poner el foco de atención las prácticas de ciudadanía. La ciudadanía, lejos de ser una categoría independiente de las prácticas que la constituyen, está imbricada de manera necesaria con una presencia política que reconoce y fundamenta el ejercicio de la ciudadanía. La ciudadanía puede ser entendida como iteración de prácticas que actualiza cotidianamente la ciudadanía en una suerte de ciudadanía de facto, como plantea Saskia Sassen, donde son “*las prácticas sociales las que constituyen las (...) formas de ciudadanía*” (2003: 109).

Esta visión de una ciudadanía práctica resulta fundamental para entender la gestión de la presencia y las luchas ciudadanas en entornos posnacionales, entendiendo como tales territorios donde se han experimentado transformaciones significativas en los marcos de competencia interestatal y donde los Estado-Nación ven mermadas sus capacidades para operar adecuadamente según sus principios de ciudadanía ligados a la pertenencia y al reconocimiento. Si otrora la ciudadanía se definía en términos de pertenencia reconocida a un grupo soberano, en estas nuevas articulaciones territoriales, ni el reconocimiento significa autorización ciudadana (Sassen, 2003: 99) ni la autorización significa necesariamente reconocimiento.

Por un lado, existe un “*contrato social informal*”, dirá Sassen, por el cual un inmigrante no autorizado que muestra méritos sociales y lealtad puede abrir un proceso de reconocimiento legal. Por otro lado, existen una serie de sujetos que, incluso siendo ciudadanos reconocidos, no son reconocidos como actores políticos (Sassen, 2003: 102). En este caso, Sassen se refiere, entre otros, a los grupos de mujeres amas de casa que, debido a las exigencias a tiempo completo de su trabajo, ven mermada su presencia en la vida pública tanto a nivel práctico (falta de presencia en reuniones, puntos de decisión o capacidad de llegar a puestos de representación) como a nivel simbólico (interés o preocupación por lo político y autopercepción como sujeto competente políticamente<sup>4</sup>). Más adelante, analizaremos cómo estas características específicas del colectivo femenino intervienen en sus prácticas de ciudadanía y movilidad.

La consideración fáctica de la ciudadanía está ligada a la presencia de los sujetos en los espacios urbanos. Esto apela a una ontología de la realidad política ligada a la visibilidad urbana implícita en la noción de ciudadanía: el reconocimiento ciudadano está ligado a una capacidad de hacerse presente en la ciudad, una realidad corporal que necesita como condición de

---

<sup>4</sup> Para un análisis específico de la participación desde el enfoque de género, cfr. Petit Pérez, 2005; Jorge, Guidone, Piovani, & Napoli, 2009

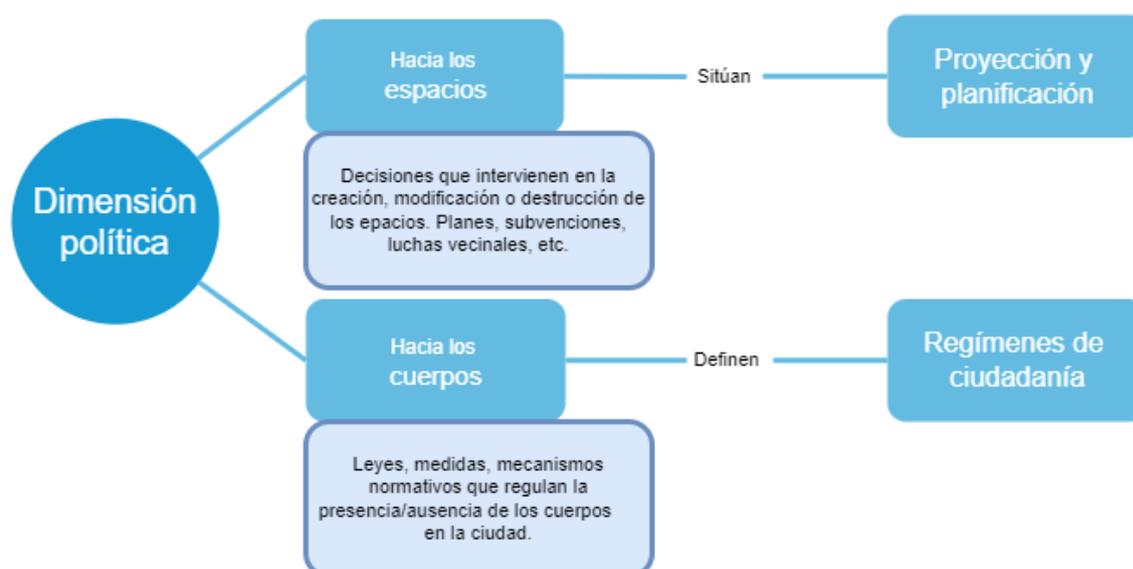
posibilidad el acceso a los recursos necesarios para sostener una visibilidad a nivel material y simbólico. Y entre estos recursos, la capacidad de moverse por la ciudad y acceder a los espacios es fundamental. La presencia urbana está entroncada en una acción ciudadana. Para Aihwa Ong (2006: 4), la racionalidad neoliberal pretende difundir la imagen de individuos libres que tienden a la autogestión a través de los principios de mercado de la disciplina, la eficiencia y la competitividad. No obstante, sigue habiendo un hiato entre esta consideración neoliberal y unos regímenes políticos que gestionan el dentro/afuera del reconocimiento ciudadano en las ciudades capitalistas.

Esta presencia lidia con los procesos de invisibilización consecuencia de la incapacidad de aparecer en público. Esta in/capacidad de devenir público está necesariamente ligado a los recursos de accesibilidad y movilidad en los espacios urbanos. Históricamente, la lucha por la expansión continuada de la accesibilidad tiene su razón de ser en el reparto desigual de los recursos de movilidad y presencia. Una tradición crítica del urbanismo desde la perspectiva de género exige que se visibilicen aquellos grupos que un enfoque urbanístico y arquitectónico hegemónico ha dejado en las sombras: mujeres, niños, ancianos, migrantes, etcétera (Cucurella, 2007; Muxí, Casanovas, Ciocoletto, Fonseca, & Gutiérrez Valdivia, 2011; Ciocoletto, Gutiérrez Valdivia, & Ortiz Escalante, 2014; Ciocoletto, 2014).

Sassen insiste: *“Las prácticas ciudadanas actuales tienen que ver con la producción de una suerte de ‘presencia’ de aquellos que no tienen poder, tiene que ver con las políticas de reivindicación de nuevos derechos”* (Sassen, 2003: 109). El análisis de Sassen propone centrarse en los *“rasgos dinámicos, dislocados y permanentemente modificados que permiten la creación de nuevas posibilidades para la emergencia de acuerdos fundamentales”* (Sassen, 2003: 111). Es la mezcla específica de oportunidades, restricciones, necesidades, interacciones, conflictos e intereses lo que define una estructura de posibilidad para las prácticas localizadas de ciudadanía. Y esto exige articular el enfoque social desde arriba (atendiendo a las características que definen el contexto de acción social) con un enfoque desde abajo.

Con todo esto, para poder integrar las políticas como dimensión de las movilidades juveniles, incidiremos en la manera en las que la dimensión política se articula con las prácticas ciudadanas (aquellas que tienen que ver con la presencia social y la agencia política) y las prácticas sociales cotidianas (aquellas que tienen que ver con el día a día y la pragmática de supervivencia). Esto lo haremos incidiendo en las formas de arriba abajo y de abajo arriba de movilizar discursos, recursos y poderes para influir en los circuitos políticos, la implementación de políticas urbanas concretas y para generar cambios sociales que tienen que ver con la movilidad en varios sentidos.

Gráfico 5: La dimensión política de las movilidades

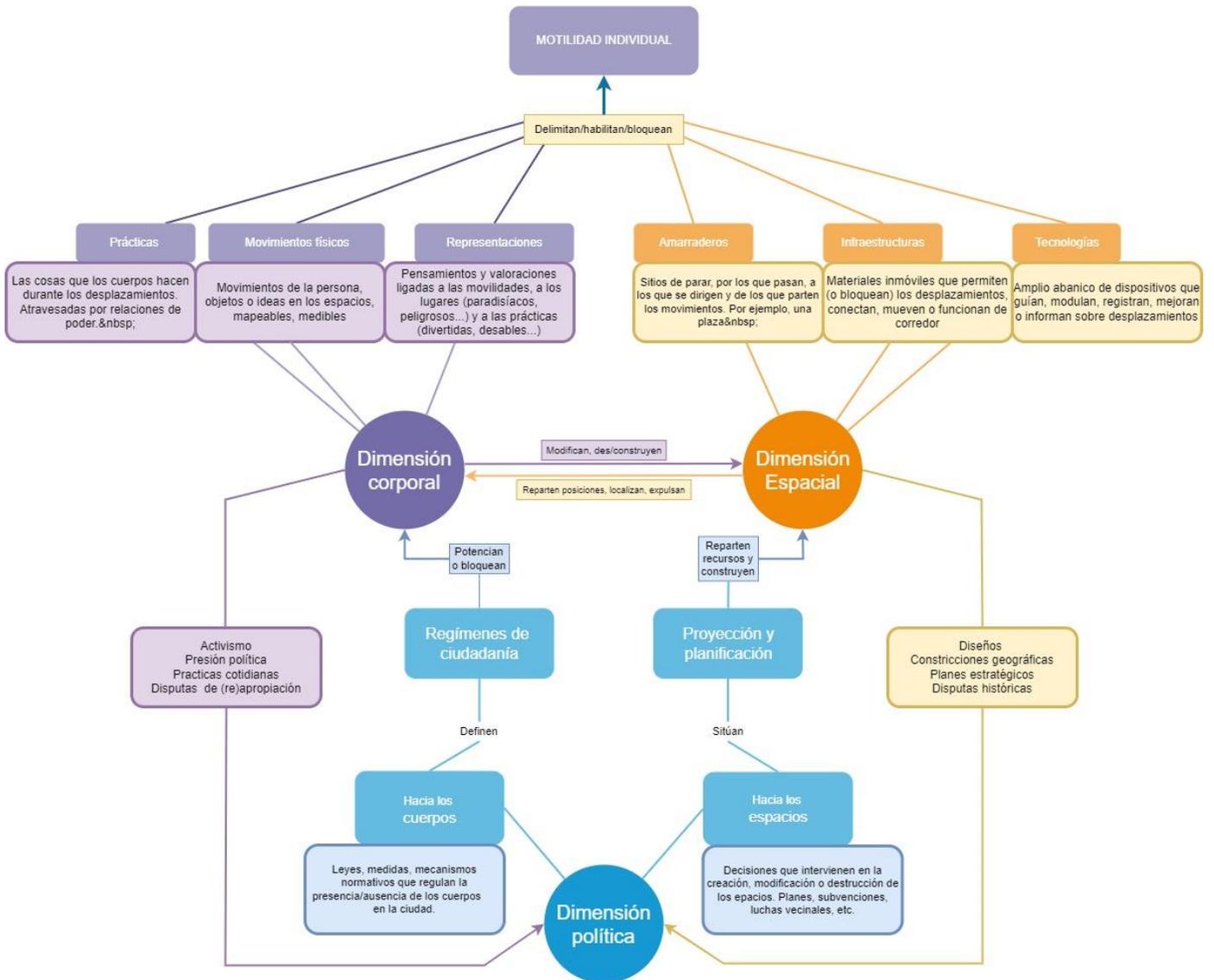


Fuente: Elaboración propia

De esta forma tenemos un enfoque de las movilidades urbanas suficientemente desarrollado, con una propuesta de ontología espacial, por la que las movilidades se constituyen mediante un sistema complejo de dimensiones relacionamente imbricadas, con unas dimensiones ya definidas (espacios, cuerpos y políticas) y una serie de conceptos clave que guiarán la forma en la que abordaremos los sociosistemas de movilidad aplicados a nuestro objeto de investigación.

Con estas herramientas, a continuación dirigiremos nuestro interés hacia los campos específicos de análisis en los que se centra la presente investigación. Comenzaremos con la dimensión de género. Analizaremos qué es el género, qué implica la dimensión de género en el análisis urbano, qué aportaciones clave vertebran esta línea de investigación y cómo se conjuga todo esto con las movilidades.

Gráfico 6: Resumen de las dimensiones de la movilidad



Fuente: Elaboración propia

### 3. GÉNERO Y MOVILIDADES

Si en el apartado anterior habíamos inscrito las movilidades de los sujetos en redes complejas de fuerzas estructurales, simbólicas y políticas, en este apartado analizaremos una de las dimensiones fundamentales que articulan la presente investigación. La bibliografía sobre género y movilidad es amplia y tiene una larga trayectoria. Ya a finales de los setenta, cuando comienza a aplicarse un enfoque feminista al urbanismo, las cuestiones relacionadas con la movilidad se entienden como fundamentales. Como dice Ana Sabaté, en el tema de la movilidad y el transporte se dan “*algunas de las diferencias más claras entre los sexos, así como entre los distintos grupos de edad*” (1986: 225).

Estos primeros estudios de movilidad diferencial por sexos (aún no por género<sup>5</sup>) giran casi en su totalidad en torno al tiempo y distancia de los desplazamientos y su relación con los medios de transporte utilizados (Palm & Pred, 1974; Fagnani, 1977; Tivers, 1978). Uno de los primeros estudios es el de John Everitt (1974) sobre la movilidad y la percepción urbana de parejas de clase media y media-alta en la ciudad de Los Ángeles. En su aportación, Everitt señala que el conocimiento del entorno espacial de las mujeres que compaginaban el trabajo doméstico con el trabajo remunerado fuera de casa era muy limitado e incluso menor que el de las mujeres que se encargaban únicamente del trabajo de cuidados en casa. La movilidad las mujeres que cargaban con lo que luego se ha llamado la “*doble jornada*” obedecía a unos ritmos más acelerados, con menos espacio y tiempo para actividades de esparcimiento fuera de casa y, por ende, una capacidad menor de recorrer, usar y disfrutar de los espacios urbanos. La movilidad de la mujer parece estar más limitada que la del varón en el mismo nivel socioeconómico (Fagnani, 1977; Giuliano, 1979; Lopata, 1980; Sabaté Martínez, 1984).

En relación con el género, el enfoque de las movilidades reconoce que las formas en las que se estructura la capacidad de movimiento (o la posibilidad de movimiento) está atravesada por un diferencial claro. La forma en la que la gente se mueve (cómo, dónde, con qué ritmos, cuán a menudo, etc.) es resultado de unas desigualdades y jerarquías de género (Cresswell & Uteng, 2008). Asimismo, las identidades de género tienen asociadas culturalmente narrativas ligadas a la movilidad (cómo se mueve la mujer, qué le afecta, cómo se reúnen los hombres, cómo caminan, etc.). Narrativas, representaciones y prácticas de movilidad se distribuyen entre los géneros de manera desigual. Esto reproduce las estructuras que producen desigualdades, por lo que el círculo se cierra: desigualdades producen género, género reproduce desigualdades.

Sin embargo, no querríamos avanzar sin dejar claros los conceptos de los que hablamos. Por ello, en este apartado, en primer lugar intentaremos abordar la noción de género y mi propuesta de cómo la dimensión espacial el clave para poder entender el género de manera

---

<sup>5</sup> En concepto de género se estaba fraguando desde los años cincuenta, aunque en los contextos médicos y antropológicos. El primero en hablar de *gender role* será el psicólogo John Money para hablar del conjunto de conductas atribuidas a las mujeres y a los hombres. Pero la distinción entre *sexo* y *género* será definida por primera vez por el psiquiatra Robert Stoller (finales de los años sesenta) para hablar de la experiencia de personas que se identifican con un sexo que no se corresponde con el que se les asigna al nacer. Más adelante, será Gayle Rubin quien ahondará en la diferencia entre *sexo* y *género* en su aporte *El tráfico de mujeres* (1975). Sin embargo, su traducción al español será en 1986, por lo que estos debates tardaron un tiempo en llegar a la academia española.

práctica. En segundo lugar, haremos un análisis de cómo la perspectiva de género se aplica al estudio de la experiencia femenina y masculina del espacio y las movibilidades. La importancia de poder definir correctamente el género y su relación con el espacio convierte en este epígrafe en una parte clave de nuestra investigación.

### 3.1 LA DIMENSIÓN SITUADA DEL GÉNERO

El género supone una de los elementos estructurales más fuertes en la vida de las personas y, como tal, tiene una larga genealogía (véase Haraway, 1991). Existen muchas definiciones históricamente muy diversas sobre lo que es el género. En esta investigación nos basamos en la definición de la socióloga de género, Raewyn Connell, debido a que consideramos de vital importancia el ejercicio que realiza de integrar en una propuesta de género los debates históricos entre una rama más estructuralista y una rama más constructivista. En ese sentido, su propuesta es novedosa y enriquecedora. Además, el énfasis que hace en las nociones *prácticas y sistémicas* del género resultan muy adecuadas para un análisis de esta dimensión en entornos urbanos. Connell (2009:15) define el género como una *relación social*, más concretamente, define el género de la siguiente manera:

*the structure of social relations that centres on the reproductive arena, and the set of practices that bring reproductive distinctions between bodies into social processes.*

Y de una manera más informal (Ibid.):

*gender concerns the way human society deals with human bodies and their continuity, and the many consequences of that "dealing" in our personal lives and our collective fate.*

Así, el género concierne tanto a las estructuras sociales que afectan a los cuerpos como las prácticas sociales que estos últimos realizan. De la misma forma, el género en tanto relación social implica tanto a los cuerpos individuales como a los cuerpos colectivos.

La definición de Connell creemos que consigue aportar importantes elementos a la tensión dentro del feminismo entre el individuo y la estructura social. sin caer ni el puro voluntarismo ni el *categorialismo* (ellas vs nosotros) por un lado o el *determinismo* estructuralista por otro (1987: 61). Lejos de ser un atributo individual, el género es una agencia colectiva a la vez posibilitada y constreñida por estructuras sociales. Esto le deja atar en una misma noción de género la estructura y la agencia, superando la tradicional dicotomía: estructura y agencia están relacionadas recursivamente.

La noción de género de Connell se estructura en diversos niveles: a nivel micro (el nivel de los cuerpos, las personalidades y la experiencia emocional), a nivel macro (culturas, instituciones y sociedades) y, por último, a nivel meso (nivel de las prácticas). En este nivel intermedio es donde las estructuras se materializan en forma de agentes sociales que han incorporado las estructuras macro y las ponen en práctica, enfrentando las situaciones de la vida. Así, actores individuales y colectivos calculan, toman decisiones sociales y ponen en prácticas dinámicas de conflicto y colaboración siempre en contextos específicos de reglas, repartos desiguales y relaciones de poder.

Esto les acerca a las propuestas de estructuralismo genético o estructuralismo constructivista que en durante la misma época desarrolla el sociólogo Pierre Bourdieu. La noción bourdieuana de *habitus* implica una relación similar de elementos internos y externos que son condensados

en una matriz de apreciaciones, percepciones y acciones que reproducen las condiciones que les dan lugar (Bourdieu, 2007[1980]). De esta forma, “los agentes sociales determinarán activamente, sobre la base de categorías de percepción y apreciación social e históricamente constituida, la situación que los determina” (Bourdieu & Wacquant, 2008 [1992]: 177).

Se las relaciones de género deben analizarse siempre contextualmente, la dimensión espacial adquiere una importancia muy grande en tanto que las prácticas de género siempre están situadas en el sentido de que siempre se dan formando estructuras específicas de funcionamiento. El género no opera en lo abstracto, sino que se articula en y a través de los espacios como un orden de disposición de los cuerpos, las prácticas y, como se verá, de los espacios urbanos.

En su dimensión situada, el análisis de género entra en el campo del análisis de las geometrías de poder espaciales. No en vano, Connell concibe la calle como una forma específica de régimen de género (en inglés, ‘*Gender regime*’), a saber, un estado específico e instituido de la situación de género. Connell incluye la calle en el conjunto de regímenes de género, junto a las Instituciones, la Familia y el Estado (1987: 132). Y plantea el espacio urbano, a la vez, como un *campo de batalla* y como un *teatro* (133), de tal forma que afirma que “[t]he street is one of the great theatres of sexuality and styles of masculinity and femininity”. Así, la calle es entendida por Connell como un medio socialmente definido, donde las relaciones sociales son clave.

El género de Connell se encuentra en la misma línea que las teorizaciones de Candance West y Don Zimmerman y su aportación del *Doing Gender* (West & Zimmerman, 1987; 2009) en clave etnometodológica. Esta noción recupera la obra de Harold Garfinkel y parte de la obra de Erving Goffman para plantear cómo la masculinidad y la feminidad, lejos de ser categorías esenciales y autodefinidas, son propiedades de las interacciones y, por lo tanto, ligadas siempre a un sistema de relaciones. El género se juega en lo interaccional movilizándolo recursos localizados (propios de cada situación) a partir de estipulaciones institucionalizadas sobre lo que define a hombres y mujeres. Así, si el género se hace, se hace siempre de una manera localizada y, por lo tanto, ligada a unos despliegues espaciales determinados y, por lo tanto, a unas geometrías de poder particulares.

Sin embargo, las prácticas de género no son azarosas, no las inventa el sujeto, sino que están normalizadas por los sistemas de género que estipulan qué entra y qué no en las definiciones socialmente aceptadas de los géneros. Es una “*reiteración ritualizada de normas*” (Butler, 1993) inscrita en relaciones de poder y constreñida por normas sociales (Butler, 1990; Cresswell & Uteng, 2008; Glass & Rose-Redwood, 2014). Las prácticas de género implican órdenes de género en el sentido de que están siempre saturadas de poder (Gregson & Rose, 2000: 445). Así, género y espacio se ligan profundamente de tal forma que no existen prácticas de género deslocalizadas de las relaciones de poder ni existen espacios limpios de relaciones de poder con dimensión de género. *Prácticas de género espaciales* y *espacios de género practicados* son desde aquí dos conceptos hermanos.

Si llevamos esto al campo de las movilidades, vemos que para Tanu Priya Uteng y Tim Cresswell, en ambas dimensiones (género y movilidades) se juega un haz de significados, poderes y comprensiones en disputa (2008: 1). Para estos autores, ambos fenómenos también deben ser situados histórica, geográfica, cultural y políticamente en tanto las distintas escalas

espaciales ponen a jugar diversos elementos, personas, símbolos, poderes e infraestructuras que reparten posiciones, haciendo que movilidades y género adquieran distintos sentidos y se entrecruzan de diversas maneras según el caso.

En cada una de las dimensiones de movilidad que hemos definido más arriba (movimientos, representaciones y prácticas) se dan contenidos que están organizados por géneros, sea en su versión fáctica o en su versión potencial (ligada a la motilidad). Los significados que se les dan a los movimientos, el peso de las experiencias de movilidad, los contenidos de las representaciones... En cada caso se construyen desde la posición de género. Lo interesante, como apuntan Uteng y Cresswell, es que no sólo se construyen desde el género, sino que ayudan a reproducirlo: *“How people move (where, how fast, how often etc.) is demonstrably gendered and continues to reproduce gendered power hierarchies”* (Cresswell & Uteng, 2008).

Por lo tanto, podemos entender que el género implica siempre una dimensión espacial y así como el espacio es producido a partir de dinámicas de poder territorializadas, como veíamos en el epígrafe anterior, el género y el poder tienen una relación profunda e ineludible. El género, en tanto realidad humana espacial, está sometido a vicisitudes de poder. Sin embargo, veremos que el género nunca se da en solitario sino que en la práctica, se entrecruza con otros ejes de poder social, que sólo son comprensibles en conjunto a través de un enfoque sensible a estos cruces, como la propuesta de la interseccionalidad.

#### LA DIMENSIÓN SITUADA DEL GÉNERO

- Definimos el género como **la estructura de las relaciones sociales organizadas alrededor del escenario reproductivo, y el conjunto de prácticas que llevan las diferencias reproductivas a los procesos sociales** (Connell, 1985).
- Supone un proceso **DENTRO FUERA Y FUERA DENTRO** recursivo y dinámico (Bourdieu, 2007 [1980]).
- **El género está siempre localizado** en tanto que se da siempre en contextos determinados socioespacialmente y, por lo tanto, siempre ligados a geometrías de poder.
  - o En tanto que es siempre espacial, al género le atraviesan siempre **geometrías de poder** (Massey, 2012).
  - o Esto, aplicado a las movilidades, conecta **cuerpos, poder, género y espacios** en una red de influencias mutuas.

### 3.2 INTERSECCIONALIDAD

Aunque los estudios urbanos con perspectiva de género gocen de una trayectoria amplia tanto en sociología como en arquitectura y urbanismo (Falú, 2009; Gutiérrez Mozo, 2011; Gutiérrez Valdivia & Ciocoletto, 2012), ha costado bastante que se reconozcan y se dé legitimidad a su trabajo. No será hasta casi acabado el siglo que se haga un lugar en la academia, debido entre otras cosas al carácter masculinizado y tradicional del campo del urbanismo y la arquitectura, como nos relata María Ángeles Durán Heras (2017). Aun así, las primeras reflexiones sobre urbanismo y género surgen en los entornos de ciencias sociales y humanidades en los sesenta y setenta, aunque hasta mediados de los ochenta, no habrá

estudios de referencia sobre prácticas urbanas diferenciadas por género (Sabaté en García Ballesteros, 1986: 15).

Como se ha explicado más arriba, la incorporación de los temas de género a los estudios urbanos (y la aplicación de la dimensión urbana a la cuestión de género), desde el principio apelaba a cuestiones relacionadas con las movilidades. Por ejemplo, vemos algunas contribuciones como el temprano trabajo de Carol Brooks Gardner (1980) en el que pone la mirada en algo tan concreto, e invisible para otras épocas, como el diferencial de género a la hora de realizar comentarios a desconocidos por la calle. Durante esta época, se estudiaron también los impactos de los desarrollos urbanos en el día a día de las mujeres. Los análisis giraban alrededor de la forma en la que la zonificación residencial afectaba a las mujeres en contextos de su integración laboral sumada a la obligación doméstica del cuidado de la casa y las personas en situación de dependencia, como investigaciones que ya se comentaron (Everitt, 1974). Estas investigaciones pioneras adelantarían muchos de los elementos que más adelante estructurarían los estudios de las mujeres, pero aún quedaban importantes debates por tener sobre la representatividad y las ausencias de este enfoque.

En los años ochenta se abrirá un fuerte debate dentro del feminismo en torno a la adecuación empírica y teórica del concepto de *patriarcado*, y a la universalidad de las opresiones de la mujer (De Barbieri, 1993; Narotzky, 1997; Hernández García, 2006). Como explica Liz Bondi (1998), las mujeres de clase trabajadora experimentan unos problemas que no se corresponden necesariamente con la imagen de la mujer anclada a lo doméstico que visibilizaban las feministas y académicas blancas. De la misma forma, los problemas de mujeres migrantes no son similares a los problemas de mujeres autóctonas de clase media (McDowell, 1983; Davidoff & Hall, 1987; Mackenzie, 1989; Poovey, 1989). Esto lleva a replantear la relación entre género y movilidad que se había dado hasta el momento. Ya no se trataría únicamente de una cuestión ligada a la doble jornada, o a los problemas de desplazamientos de las mujeres de las periferias suburbanas. Estas experiencias se habían planteado como universales de la condición de mujer cuando en realidad es más bien una presuposición extrapolada desde un rol de género específico y no se corresponde tanto con la experiencia de *la totalidad* de las mujeres. Las esferas de lo público y lo privado se encuentran mucho más relacionadas en la vida cotidiana de las personas que lo que se pensaba previamente (Pateman, 1989; Morris & Lyon, 1996) y será trabajo de las ciencias sociales estudiar qué diferentes conexiones existen según la clase social, etnia y edad (Bondi, 1998: 161).

Las críticas que a finales de los setenta y principios de los ochenta realiza el feminismo negro<sup>6</sup> tienen como resultado el desarrollo de una perspectiva que identifica la diversidad de opresiones sociales entrecruzadas y complejas. El Combahee River Collective, una agrupación de los años setenta de feminismo negro, supuso un importante hito en lo que serían las teorizaciones posteriores alrededor de la diversidad de opresiones. En 1977 publican *The Combahee River Collective Statement: Black Feminist Organizing in the Seventies and Eighties*,

---

<sup>6</sup> Para indagar en las críticas a la noción de patriarcado desde el pensamiento decolonial, nos remitimos a las obras de Gloria Anzaldúa y Cherríe Moraga (1981), Gloria Anzaldúa (1987), Cherríe Moraga y Ana Castillo (1989) y bell hooks (1984). Y para un intento de retomar la noción de patriarcado desde el pensamiento de las masculinidades decolonial, véase el trabajo de Gul Ozyegin (2018).

donde escriben sobre el cruce de los distintos ejes de opresión, incluyendo no sólo los de raza y clase y género, sino también los de sexualidad (es un colectivo de feministas lesbianas). Aquí se analizan por primera vez ideas importantes que más adelante marcarán el enfoque interseccional: la realidad de las opresiones simultáneas, la complejidad de las estructuras múltiples y entrecruzadas, el rechazo a los rankings de opresiones, la relación de las discriminaciones con el capitalismo, el imperialismo y el patriarcado... (Romero, 2018)

El trabajo de la socióloga Patricia Hill Collins supone también una contribución fundamental, especialmente su concepto de *Matriz de dominación* (2000 [1990]), una propuesta de análisis de cómo las distintas opresiones sociales intersecan en una organización social particular (puesto que cada organización es históricamente específica). Esta matriz de opresiones permite entender que la experiencia de los grupos oprimidos está definida, no tanto por el monopolio de un tipo concreto de relación de dominación, sino que son varias relaciones de dominación las que inciden en un cuerpo o un grupo, en conjunto y no individualizadas. Así, comienza a enfocarse una nueva forma de comprender la incidencia de las relaciones de poder, mucho más adecuada al funcionamiento real de las estructuras de poder y más cercana a la experiencia de las personas: las mujeres negras de clase baja no experimentan opresiones de manera paralela (la opresión por ser mujer, diferente a la de ser negra, distinta y diferente de la de ser trabajadora), sino que las diferentes opresiones funcionan en conjunto en la producción de injusticia (Collins P., 2000 [1990]: 18), más que ejes paralelos, son ejes que se cruzan en una biografía determinada.

Gráfico 7: Ejemplo de ejes intersecando



Fuente: Elaboración propia

La matriz de dominación para Collins (2000 [1990]:276) se estructura en cuatro dominios de poder: el *estructural*, que organiza la opresión en diferentes mecanismos; el *disciplinario*, que la gestiona en su día a día; el *hegemónico* que la justifica y el *interpersonal* que influye en la experiencia cotidiana y en la conciencia individual de la opresión. Para Collins, estas dimensiones de opresión se dan además en tres niveles que operan de manera sincrónica: un nivel *micro* ligado a la experiencia personal, ligada a la biografía en la que se han desarrollado valores y emociones concretas; un nivel *meso* de los grupos, la comunidad y la cultura, donde se crea una memoria colectiva y una experiencia compartida; y un nivel *macro* de las instituciones (Collins P., 2000 [1990]: 287), entre las que podríamos encontrar las leyes, la educación, los medios de comunicación, etc. (Romero, 2018).

Gráfico 8: Esquema de la jerarquía de la matriz de dominación



Fuente: Elaboración propia a partir de Collins (2000 [1990])

La aportación de Collins se da en paralelo (y enriquece) al trabajo de la teórica Kimberlee W. Crenshaw, quien termina por definir de manera más explícita el concepto de *interseccionalidad* y a partir de cuya obra el concepto se instaura como paradigma de análisis social. Partiendo de puntos de vista normativos y generalizando a partir de ellos, ha habido históricamente una invisibilización de las distintas formas en las que las personas de color (en este caso, mujeres) vivían la violencia estructural, la violencia política y la violencia simbólica. Para Crenshaw no se trataba tanto de recalcar la violencia en un sentido cuantitativo (quién sufre *más* violencia), sino *cualitativa* (cómo la sufre cada colectivo) (Carastathis, 2016). Reta a los modelos aditivos del “doble riesgo” (double jeopardy) o “opresiones múltiples” a pensar las relaciones de poder, no como algo acumulativo, sino que se intersecan generando dimensiones completamente distintas de opresiones (Brah, Pensando en y a través de la interseccionalidad, 2013).

Como resultado, se comienza<sup>7</sup> a desarrollar una propuesta de análisis del funcionamiento y reproducción de las desigualdades más robusta y rigurosa. Este enfoque, a partir de las

<sup>7</sup> “Comienza”, en tanto la interseccionalidad no se constituye como un paradigma hasta finales de siglo, pero también en un sentido crítico en tanto son muchas de las voces que defienden que la interseccionalidad no debe

contribuciones de Collins y de Crenshaw, se comienza a denominar *enfoque interseccional* que, de manera resumida, se podría definir como “los complejos, irreductibles, variados y variables efectos que resultan cuando múltiples ejes de diferencia —económica, política, cultural, psíquica, subjetiva y experiencial— se intersecan en contextos históricos específicos” (Brah & Phoenix, 2004).

La interseccionalidad, como metodología de investigación o como propuesta teórica propone abordar lo social desde la *simultaneidad, complejidad, irreductibilidad e inclusividad*. Frente a otros aparatos teóricos que privilegian una categoría principal e ignoran el resto, o simplemente añaden comentarios sobre algunas mientras se centran en una sola, el enfoque interseccional insiste en que las categorías son co-constitutivas, que se despliegan relacionamente construyendo prácticas institucionalizadas y experiencias vividas (Carastathis, 2016: 54).

La interseccionalidad puede usarse para analizar las formaciones sociales a distintos niveles: micro, meso y macro, a saber, en la construcción de identidades y su práctica cotidiana, en las representaciones sociales e interacciones entre individuos, y en el funcionamiento de las estructuras sociales. A su vez, centra el análisis en las formas que guían estas relaciones estructurales, interpersonales e identitarias en cada una de esas escalas revelando cómo se construye y se mantienen las desigualdades a través de distintos mecanismos sociales (Collins, 2000 [1990]; Carastathis, 2016). Las aportaciones en este respecto son muy interesantes, como la propuesta metodológica de Gabriele Winker y Nina Degele (2011) con la que buscan una forma de poder analizar estos niveles de manera conjunta sin perder en capacidad de análisis, o la propuesta de María Rodó de Zárata (2014) de representación visual de las distintas opresiones a través de mapas de relieves de opresiones.

Como vemos, el campo de la interseccionalidad está generando importantes reflexiones y contribuciones para indagar más en las formas de análisis de las complejidades del poder. La adopción del enfoque interseccional en las investigaciones urbanas posibilitaría que se visibilicen las diversas formas en las que el género se entrecruza con los espacios urbanos y otros ejes de desigualdad. Esto abre la puerta a que emerjan muchísimas contribuciones que inciden en elementos que hasta el momento permanecían intactos: la forma en la que el miedo urbano incide de manera diferencial en los colectivos femeninos (Junger, 1987; Koskela, 1997; Pain, 2001), las desigualdades de acceso a los lugares dependiendo del género (Peake, 1993; Bondi, 1998), la exclusión de las personas con sexualidades no normativas (Bell & Valentine, 1995; Knopp, 1994; Rodó-de-Zárata, 2015), la especificidad *trans* en la vida urbana (Devor, 1987; Eves, 2004; Doan, 2010) o la dificultades de la vida migrante (Ruddick, 1996; Ehrkamp, 2013), entre muchísimas otras.

Por esto, el enfoque interseccional será fundamental para la investigación presente. La capacidad de poder poner la mirada en la forma compleja y dinámica en la que operan los distintos ejes sociales de estructuración social es clave si queremos entender de manera consistente las movilidades juveniles. En tanto lo que se busca es una comprensión de la forma

---

convertirse en un nuevo *punto de llegada*, una nueva *verdad* o *panacea* de la investigación, sino que es más bien un punto de partida o, incluso, un concepto provisional que abriría el análisis a herramientas más elaboradas posteriores (Collins P., 2012).

en la que el género, la clase y la edad organizan las experiencias, las políticas y las circulaciones urbanas, el enfoque interseccional se muestra como una herramienta de análisis muy útil.

Pero ¿cómo proceder en el análisis? Leslie McCall (2005) reconoce que, si bien el enfoque interseccional ha puesto sobre la mesa importantes reflexiones sobre el poder que intentan comprender y *administrar la complejidad*, metodológicamente hay importantes dificultades para la realización de estudios amplios y profundos sobre las distintas dimensiones en las que operan las opresiones. Ella propone, para facilitar la organización del enfoque, tres aproximaciones a partir de las cuales podemos entender mejor qué estamos valorando y cómo encaminar nuestras investigaciones: enfoque *intercategorial*, enfoque *intracategorial* y enfoque *anticategorial*. En los tres casos se abordan las categorías como constructos sociales producidos histórica, política y simbólicamente. El enfoque *intercategorial* incide en las relaciones que se dan en contextos específicos *entre* distintos grupos sociales. Así, se preocupa por cartografiar las formas en la que estos grupos se relacionan a partir de determinadas categorías sociales (McCall, 2005: 1786). El enfoque *intracategorial* analiza la complejidad experiencial que se da dentro de un grupo definido socialmente. Estos grupos se sitúan en puntos determinados de las intersecciones entre categorías y el objetivo es atender a la complejidad de esta experiencia para revelar la complejidad de las opresiones que viven (1774). Finalmente, el *enfoque anticategorial* se basa en una metodología que deconstruye las categorías sociales y analizar genealógicamente (y por tanto, como un producto histórico, cultural y político) cómo han surgido y qué regímenes de poder específicos las han constituido.

En la presente investigación optamos por un enfoque intra y intercategorial, por lo que incidiremos en las relaciones sociales que surgen (y son posibilitadas) por las movibilidades, así como las experiencias específicas dentro de los grupos analizados que dan lugar a formas concretas de vivir la ciudad y los desplazamientos. Por esto, no sólo nos centraremos en la experiencia femenina del espacio.

Si bien, tradicionalmente el enfoque de género ha significado en la práctica la visibilización de la experiencia femenina en varios campos<sup>8</sup>, si tenemos en cuenta el análisis intercategorial, tenemos que entender la forma en las que estos cuerpos femeninos interactúan con otros grupos definidos dentro de la categoría de género. Esto, en el caso de las movibilidades urbanas con perspectiva de género nos lleva a tener que incidir también en la experiencia masculina de los espacios urbanos.

---

<sup>8</sup> La producción de conocimiento desde el feminismo tuvo dos líneas mayoritarias: por un lado, la denominada *herstory*, es decir, investigaciones y testimonios centradas en las mujeres (historias de vida de mujeres célebres, relecturas en clave feminista de hechos históricos, visibilización de subculturas femeninas específicas y un largo etcétera) con el objetivo de recuperar la presencia que se le negó a la mujer como colectivo a lo largo de la historia. Por el otro, surgirá una línea que se centrará en estudiar la sociedad como generadora de la subordinación de las mujeres. Desde aquí, la subordinación de las mujeres se puede entender a través de la organización y funcionamiento específicos de las sociedades y, por lo tanto, en su interacción con los distintos niveles y dimensiones sociales. Para profundizar más, véase De Barbieri, Teresa (1993). "Sobre la categoría género. Una introducción teórico-metodológica" en *Debates en Sociología*, 18, pp. 145-169.

## INTERSECCIONALIDAD

- Supone un avance en el análisis y la comprensión de **cómo interactúan los distintos ejes de opresión en la realidad social.**
- Herramienta de análisis surgido a partir de la experiencia de las feministas racializadas y, por lo tanto, **ligada a la praxis política** desde su nacimiento.
- La interseccionalidad puede usarse para analizar las formaciones sociales a distintos niveles: **micro, meso y macro**, a saber,
  - o en la **construcción de identidades y su práctica cotidiana,**
  - o en las **representaciones sociales e interacciones entre individuos,**
  - o en el **funcionamiento de las estructuras sociales**
- Leslie McCall propone distinguir entre:
  - o **ENFOQUE INTERCATEGORIAL:** analiza relaciones que se dan entre categorías de grupos sociales (se preocupa por cartografiar las formas en la que estos grupos se relacionan a partir de determinadas categorías sociales)
  - o **ENFOQUE INTRACATEGORIAL:** analiza experiencias dentro de un grupo definido socialmente. El objetivo es atender a la complejidad de esta experiencia para revelar la complejidad de las opresiones que viven.
  - o **EL ENFOQUE ANTICATEGORIAL:** deconstruye las categorías sociales y analiza genealógicamente cómo han surgido y qué regímenes de poder específicos las han constituido.
- En la presente investigación utilizaremos el **enfoque intercategorial e intracategorial**

### 3.3 LA MIRADA HACIA LO MASCULINO: HOMBRE Y CIUDAD

Cuando en la segunda mitad del siglo XX el feminismo se dispone a intervenir en la producción de conocimiento (dando lugar a los *estudios de las mujeres* que a partir de mediados de los setenta se reenfocan hacia los *estudios de género*), no sólo busca un lugar para la mujer y minorías sociales en la historia del pensamiento, sino que también abrirá la puerta a estudiar la subordinación de la mujer como un producto social. Según la socióloga Teresita de Barbieri (1993), entender que la organización y funcionamiento de la sociedad (a través sus distintas dimensiones) son las que generarían las subordinaciones sociales da pie a que, para entenderlas mejor, sea necesario comprender la diversidad de relaciones de desigualdad, que incluyen las de mujer-varón, pero también las de mujer-mujer y varón-varón. Esto permite que se vaya viendo poco a poco como un trabajo necesario el estudio del hombre como parte y producto de la sociedad y estudiar así tanto su papel en los contextos específicos de desigualdad de género como la construcción, reproducción y cambio de la masculinidad como producto social (De Barbieri, 1993; Gomáriz, 1992; Viveros Vigoya, 1997).

La apertura de puertas a los estudios de las masculinidades supone que, más allá de estudiar a los hombres como científicos, como autores, como presidentes, soldados o reyes, como afirma Michael Kimmel (1986), se empiezan a estudiar a los hombres *en tanto hombres*. Es decir, se comienzan a estudiar los procesos por los cuales los hombres son hombres, lo que lleva a la tematización de la masculinidad como parte del orden de género

La tardía aparición de los estudios sobre la masculinidad marca fuertemente su agenda: debían estar a la altura de los cambios que estaban ocurriendo y desarrollar con rapidez un aparato teórico y empírico que lo afianzase como línea de investigación. El contexto de las economías posfordistas del último cuarto del siglo XX tiene fuertes repercusiones en las relaciones laborales: las mujeres se integran cada vez más al mercado de trabajo, la progresiva desindustrialización de varios países occidentales, la terciarización de la economía y aumento del desempleo han supuesto un duro golpe en unas clases sociales trabajadoras que, entre otras características, estaban muy masculinizadas. En esta línea pueden verse muchos de los estudios tempranos sobre las dinámicas laborales masculinas en espacios industriales (véase Connell, 1991). Los cambios en estas dinámicas son claros. Connell ya en los noventa hablaba de cómo un gran número de jóvenes estaban creciendo en ese entonces sin expectativas de trabajo estable acorde con los modelos tradicionales de masculinidad de clase obrera. La marginalidad económica de un sector cada vez mayor de los hombres ha tenido que enfrentarse al desface de modelos de género y empezar dinámicas de cambio. A estos problemas económicos se les suman otros, como el mayor índice de fracaso escolar, la ratio de suicidios mayor en los hombres, la violencia callejera, etcétera (McDowell, 2000). Es este contexto de cambios de los modelos de género en el que se comienza a tematizar como la *crisis de la masculinidad*.

Ya en los ochenta aparecen textos como el de Albert Memmi (1972 [1968]) Warren Farrell (1974) o el trabajo pionero en territorio español de Josep Vicent Marqués (1978). Pero podría considerarse que estos primeros trabajos aún no disponen de una teorización de fondo alrededor de las diferencias sexo/género. Éstas están comenzando en paralelo, en las teorizaciones de Gayle Rubin, Robert Stoller y el movimiento feminista.

Pero el debate más importante que tuvieron que superar en esta época fue la noción simplista de que a cada género le corresponde una serie de conductas universales. Esto desvía la mirada de la forma en la que el género realmente se constituye: a partir de relaciones de poder socialmente construidas y, por lo tanto, de maneras histórica y geográficamente específicas (Kimmel, 1986).

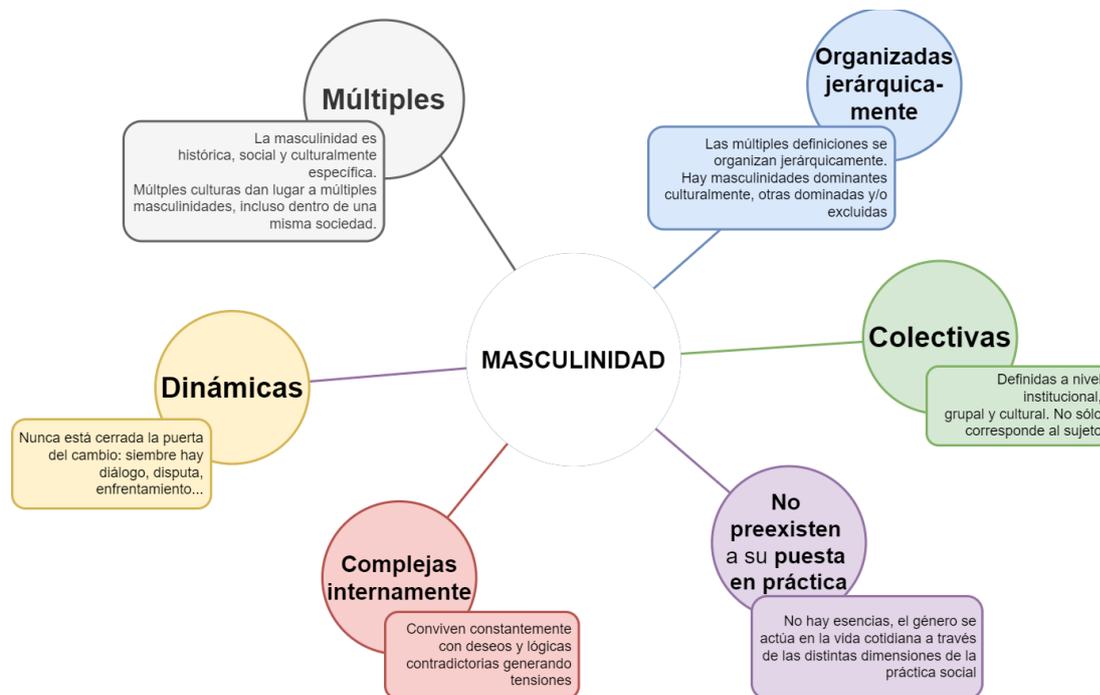
Raewyn Connell, en el 2002 ya hace una recopilación de las principales tesis que se han desarrollado respecto a la masculinidad (aplicables con sus cambios a las variedades de feminidad) que permite plantear un panorama claro para estudiar las dinámicas de género. Connell concentra las tesis en seis (2002). En primer lugar, las masculinidades son *múltiples*: ningún patrón de masculinidad se repite en cualquier sitio. La masculinidad es histórica, social y culturalmente específica. Además, las grandes sociedades multiculturales dan espacio a múltiples definiciones de masculinidad. Segundo, se organizan a través de relaciones de *jerarquía* y *hegemonía*. Aunque haya varias definiciones, éstas no se colocan en un mismo nivel de manera horizontal. Hay modelos de masculinidad culturalmente dominantes, los cuales Connell ha llamado *Masculinidades Hegemónicas*<sup>9</sup>. Esta hegemonía supone una posición de autoridad y

---

<sup>9</sup> No necesitamos profundizar más en esto pero, en relación con la organización de las masculinidades, Connell (2003 [1995]: 117-122) plantea que existen otros modos de masculinidad ligados a la Masculinidad Hegemónica, pero dominados culturalmente por éste. Así, plantea la existencia de una *masculinidad cómplice* que no accede a los espacios de hegemonía pero comparte los intereses de la hegemonía, la defiende y recibe parte de los beneficios de esta. La *masculinidad subordinada* son formas de masculinidades que son sometidas por las

liderazgo cultural, aunque no de dominación total (de ahí que las relaciones entre modelos sean complejas). En tercer lugar, las masculinidades tienen un *carácter colectivo*, son también definidas a nivel institucional, grupal y cultural a través de reglas, imágenes y dinámicas entornos laborales, educativos, deportivos o informales (bandas, grupos de amigos, etc.). Cuarto, las masculinidades *no existen previamente a su puesta en práctica*. No hay esencias, sino que el género es algo que se actúa en la vida cotidiana a través de las distintas dimensiones de la práctica social. Así, la puesta en práctica de la masculinidad es siempre una práctica situada y no resuelta: es necesario siempre un gran esfuerzo para poner en práctica en cada lugar y en cada situación una masculinidad determinada y sostenida. Quinto, las masculinidades tienen *gran complejidad interna*, no son patrones homogéneos sino que conviven constantemente con deseos y lógicas contradictorias generando tensión en varias áreas (la sexualidad, la estética, la representación pública, las emociones experimentadas, etc.). Por último, las masculinidades *son dinámicas* y por lo tanto, están afectadas por los cambios. Algunos más espectaculares y públicos, otros simplemente cotidianos, locales, silenciosos.

Gráfico 9: Dimensiones de la masculinidad



Fuente: Elaboración propia a partir de Connell (1985)

En lo que se refiere a la relación entre masculinidades y espacio urbano, esta línea está poco explorada aún. Esta relación ha sido trabajada por algunos autores desde los años noventa

---

hegemónicas a través de prácticas materiales (exclusión cultural y política, abuso cultural de grupos conservadores, violencia legal o callejera, discriminación económica, etc.), como podría ser el ejemplo histórico de los hombres homosexuales. Por último, la *masculinidad marginalizada* se refiere a la relación entre la masculinidad hegemónica y los hombres que ocupan posiciones de subalternidad en otros ejes como puede ser la raza (hombres negros, gitanos, etc.) o la clase (obreros de clase baja), que son marginalizados a través de mecanismos institucionales, culturales, políticos y económicos.

que, desde reflexiones geográficas, han apuntado a esta relación: Peter Jackson (1994), David Bell (2000; Bell & Valentine, 1995), Linda McDowell (2001; 2002), Frank Mort (1996), Doreen Massey (1994), Robyn Longhurst (2000), Ruth Liepins (2000), Lise Saugeres (2002) y Campbell & Bell (2000) hicieron algunas importantes contribuciones. No obstante, muchos de estos autores trabajan en entornos rurales y dejan de lado la particularidad urbana de las masculinidades. Mención aparte merecen la obra de Bettina van Hoven y Kathrin Hörschelmann, *Spaces of Masculinities* (2005), o la recopilación de Andrew Gorman-Murray y Peter Hopkins, *Masculinities and place* (2014), que suponen importantes antecedentes en el estudio urbano de las masculinidades. Sin embargo, aún quedan muchos temas sin trabajarse, especialmente aquellos que ponen a funcionar enfoques intercategoriales en la relación espacial entre hombres y mujeres.

Lo mismo pasa con los enfoques que profundicen en experiencias específicas como la que guía esta investigación, a saber, el cruce del género y la clase en la experiencia urbana juvenil. Algunas contribuciones han arrojado importantes datos sobre la experiencia juvenil masculina en grupos homosociales (Flood, 2008), pero son menos frecuentes las investigaciones que analizan las identidades de género, clase y edad en espacios urbanos (Waitt, Cahill, & Gordon, 2020).

Si bien la ya larga y productiva línea de investigación sobre género y ciudad desde el enfoque feminista ha hecho importantísimas contribuciones sobre cómo el urbanismo y la arquitectura hegemónicas han invisibilizado, ignorado y desatendido históricamente a las mujeres y demás subalternidades, cuando les toca conceptualizar la experiencia masculina, no suelen hacerlo a partir de análisis muy exhaustivos. Es común encontrarse trabajos en los que la “experiencia masculina” se usa como sinónimo de “experiencia hegemónica” del espacio, olvidando que dentro del espectro de las masculinidades también existen relaciones de poder. Este tipo de simplificación de lo que supone la “experiencia masculina” del espacio tiene sentido político ya que resulta un buen medio para valorizar los trabajos centrados en las experiencias urbanas subalternas. Sin embargo, puede estar generando obstáculos a la hora de entender la diversidad de experiencias y prácticas masculinas en relación con los espacios, sobre todo cuando se trata de hombres en los que intersecan posiciones complejas del espectro social.

En las investigaciones disponibles se puede ver cómo la dimensión espacial suele funcionar en la experiencia de los hombres como un factor clave en la construcción de las identidades, en la configuración de la práctica individual y en la definición de los grupos. Los espacios, en tanto sitúan las formas de enunciación masculina (dominación, poder, autoridad simbólica, económica, política), en tanto que localizan las relaciones de poder y en tanto que dotan de recursos a las prácticas de género, son una dimensión muy importante en la masculinidad.

Ejemplos de esto son la apropiación espacial a través de la conquista exclusiva de espacios (a través del deporte como plazas dominadas por deportes masculinos, por ejemplo), muestras de virilidad a través de la mirada o los comentarios no deseados sobre cuerpos femeninos (los “piropos” funcionarían así como práctica espacial), competición viril a través de los espacios grupales masculinos (el “banco de los hombres” de las plazas es un lugar de interacción homosocial, de interacción con otros cuerpos que pasan, y de interacción con el espacio) o la

dominación simbólica (la transformación a través del grafiti, a través de la destrucción o modificación)...

Esto es muy interesante de analizar en una sociedad en cambio: la desindustrialización de los países Norte Global, la terciarización (y precarización) laboral, la crisis de la familia nuclear (a través de la multiplicación de los divorcios o la caída de la natalidad) y la incorporación de la mujer en el trabajo formal han fracturado los modelos de género masculino basado en el proveer (imagen del *breadwinner*) o guardián de la familia. Esto supone importantes retos, entre otros, para los hombres jóvenes, para quienes las formas de narrarse o aprehender como hombres tiene poco que ver con las generaciones anteriores (por códigos estéticos o identitarios, pero también por recursos materiales o cultura), llevando muchas a veces a acentuar expresiones de género hipermasculinizadas o agresivas en lo espacial (Delgado, 2019)

En el artículo “Locus de género: Masculinidades y espacios urbanos en contextos de cambio” (Delgado, 2019), se presentaron las principales líneas en las que el análisis de la masculinidad se aborda desde un enfoque espacial: estudios de la relación entre los hombres y lo doméstico, investigaciones sobre la relación de los hombres con espacios semiprivados (gimnasios o bares, por ejemplos) y análisis de la relación entre masculinidad, hombres y espacios públicos. Entre éstos últimos, Delgado menciona el estudio de Akile Ahmet (2013) sobre la experiencia espacial de los hombres jóvenes y, más en concreto, sobre cómo se configura en éstos una compleja relación entre la *casa* y la *calle* como espacios de construcción identitaria. A través de la noción de *stretching home* (‘estirar la casa’), se dibuja una forma de expandir a lo urbano la búsqueda de espacios de privacidad, confianza y comodidad en un momento vital de afirmación personal contra las autoridades y búsquedas del “yo”. Lo urbano en los jóvenes se muestra clave y la socialización entre iguales en espacios públicos resulta un ejemplo perfecto sobre cómo lo espacial es una dimensión fundamental en la construcción de género en los hombres.

Si recurrimos a la propuesta de Vidal y Pol (2005) sobre los mecanismos de creación de un sentido de lugar, vemos que los caminos que proponen para poder desarrollar un sentido de lugar fuerte (a saber, la apropiación emocional, la transformación material y la construcción de una identidad basada en el espacio), vemos que puede haber una fácil lectura de género: las socializaciones masculinas que confieren a los hombres la legitimidad de transitar y habitar espacios urbanos facilita la apropiación emocional en tanto pasan más tiempo en los espacios públicos, los ocupan física y corporalmente, llegan a la transformación y parte de su identidad masculina pasa por las interacciones entre hombres y entre hombres y espacio. Por ende, pareciera que es más sencillo para los hombres por razones culturales y por socialización de género, el desarrollar un apego de lugar más fuerte y más fácilmente que para las mujeres (cuya socialización pasa por discursos del peligro sexual, de la exposición y la mirada).

- Las **masculinidades**:
  - o Son **Múltiples**
  - o Están **ordenadas jerárquicamente**
  - o Son **Colectivas**
  - o No preexisten a su **puesta en práctica** (el género es una acción)
  - o Son **Complejas internamente**
  - o Son **Dinámicas**
- La **dimensión espacial** modula la forma en la que la masculinidad es afirmada
- Las **dinámicas de (re)apropiación, modificación e identificación**, claves en el **"apego de lugar"** permiten más fácilmente a los hombres ocupar y transitar espacios urbanos

Lo que se ha dicho hasta ahora sobre la masculinidad puede aplicarse en su mayoría, también a las feminidades (salvo por las cuestiones de jerarquía y hegemonía<sup>10</sup>), con lo cual disponemos de una noción de género relacional y dinámica, en consonancia con el armazón teórico de las movilidades y los recursos socioeconómicos. Presentar el género desde una mirada interseccional y relacional nos dota de un armazón robusto para analizar cómo los recursos sociales están repartidos desigualmente dibujando una *geometría del poder* que afecta directamente a la forma en la que son accionadas las prácticas de género. Las posibilidades de actuarlas (o no) intervendrán en las capacidades de las personas de posicionarse en el mundo, tanto a nivel individual como en dinámicas grupales, dando lugar (o no) a la expresión pública de gustos o valores, generando dinámicas concretas, facilitando determinados códigos estéticos, prácticas, sexuales, etc.

El género, como una modalidad de la práctica social y, por lo tanto, una categoría dinámica, cambiante y siempre situada, está siempre ceñido a un contexto histórico y espacial concretos. Esto es lo que permite entender su dimensión espacial. Sin embargo, el género en los contextos socialmente definidos no se da en solitario. Se solapa y articula con otros ejes de opresión que afectan de manera conjunta tanto a las personas como a los grupos y demás entidades sociales. Por ello, hemos explicado la necesidad de que nuestro enfoque de las movilidades tuviera una base interseccional para poder analizar cómo el eje de género se relaciona y solapa con los recursos socioeconómicos en la experiencia juvenil. Con esta mirada interseccional podremos profundizar en la experiencia juvenil de movilidad, siendo sensibles a

---

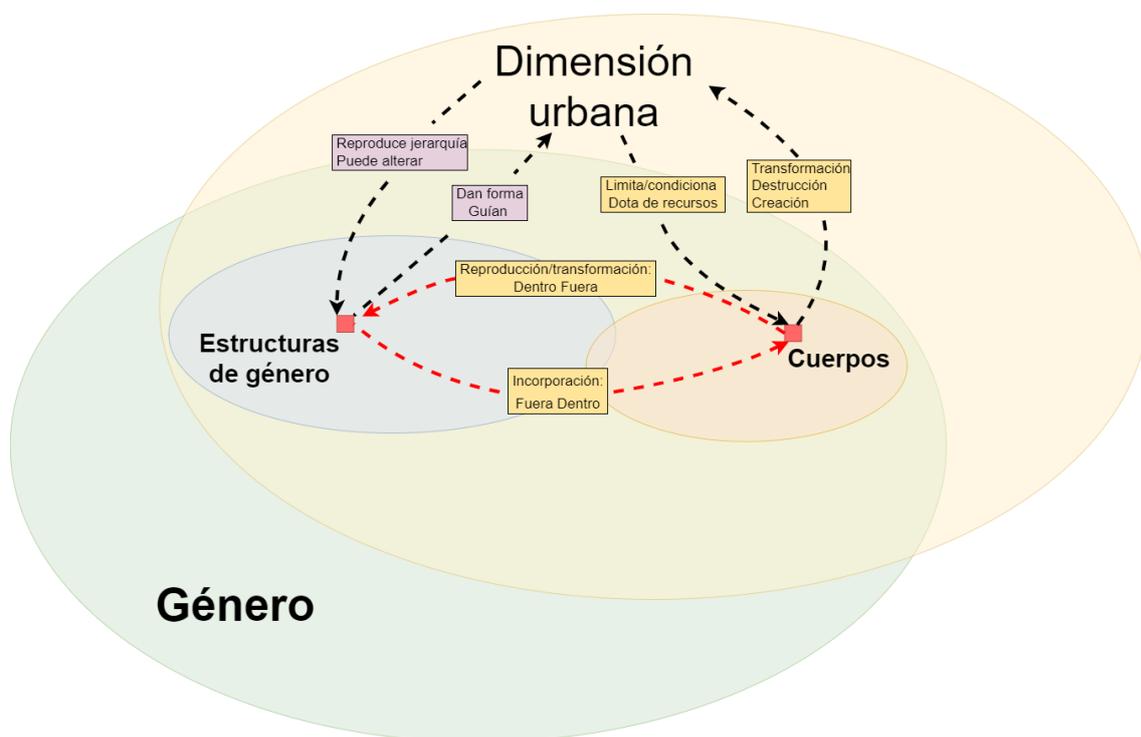
<sup>10</sup> Connell, en su trabajo de definir el género relacionalmente, también propone una organización de las distintas modalidades de la práctica femenina, aunque con menos detalle y recorrido que las propuestas de *masculinidades hegemónicas/subordinadas/cómplices/marginalizadas* descrita en la nota anterior. En esta propuesta (Connell, 1987:183), la socióloga define la *feminidad enfatizada* como la modalidad que se articula con la masculinidad hegemónica acomodando los intereses y deseos a los de los hombres. Esto imposibilita que se pueda definir una *feminidad hegemónica* en tanto que esa dimensión de autoridad de la hegemonía necesita un análisis propio y no una simple yuxtaposición del concepto *feminidad* a las estructuras masculinas. A parte de las feminidades enfatizadas, Connell menciona someramente también la existencia de *feminidades en resistencia* y otras más mixtas que combinan estratégicamente *obediencia, resistencia y cooperación* (1987: 184).

los distintos repartos de recursos que se dan en barrios socioeconómicamente muy distintos entre sí.

Por último, hemos especificado que el análisis interseccional que realizaremos se inscribe en un modelo intra e intercategorial. Esto último significa que tendrá un espacio importante en el análisis la interacción entre los grupos, por lo que a la hora de estudiar la dimensión de género en las movilidades juveniles hemos de incluir también la perspectiva de las masculinidades, lo cual dotará a la investigación de una mirada más amplia y profunda sobre los procesos estudiados.

Queda por resolver, antes de avanzar con la investigación, en qué consiste el objeto de estudio juvenil ya que, hasta ahora, hemos ido mencionando la especificidad joven pero no hemos definido su campo de estudio aún. A continuación, abordaremos lo joven y las movilidades juveniles como campos de investigación sociológica para así terminar de delimitar nuestro marco teórico.

Gráfico 10: Resumen de la relación entre espacio y género



Fuente: Elaboración propia

## 4. JUVENTUD Y CIUDAD

En este último apartado, desarrollaré cómo se aplican los elementos definidos hasta ahora en el colectivo juvenil. Como veremos, el caso de los jóvenes supone una serie de retos sociales a la hora de analizar cómo se articula con el género, la edad y la clase por diversos motivos.

Primero, los estudios de juventud están menos asentados en la tradición sociológica española debido, entre otras cosas, a que se trata de un colectivo poco y confusamente definido, a caballo entre dos etapas (infancia y etapa adulta). Esto ha hecho que no haya “*tenido eco ni en los indicadores demográficos más frecuentes en la tradición del análisis demográfico ni tampoco en los estudios regionales de población*” (Vinuesa Angulo, 2000: 683). Por suerte, algunos estudios (Pérez Islas, 1998; Feixa, 1999; Reguillo, 2000) abordan este colectivo desde un reconocimiento de sus particularidades y de una manera más respetuosa e inclusiva, pero en general se cumple lo que lleva diciéndose desde hace varias décadas: la juventud se construye desde un enfoque adulto y suelen primar en su abordaje el tratamiento de la juventud como *novedad* o *porvenir* (Lemus, 1998) o como *problema social* (Estruch & Cardús, 1984).

El alto nivel de interacción con las nuevas tecnologías, la gran importancia de los parámetros estéticos en las dinámicas de identificación, la centralidad de exigencias de espacios de ocio y reunión y el alto nivel de individualidad hacen que el colectivo de jóvenes necesite un estudio específico. Por esto, la juventud debe estudiarse como un sector con sus propias rutinas, sus propios retos y sus propias formas de insertarse en la sociedad (Bohórquez-Pereira, López Rueda & Suárez González, 2016: 80).

En paralelo, la juventud ha tendido a ser abordada desde un enfoque temporal: al tratarse de una *etapa* temporalmente definida, la juventud es algo que pasa o cambia a lo largo del tiempo. Esto puede verse en los relatos históricos evolucionistas o en la psicología del desarrollo donde infancia, juventud y madurez son etapas progresivas y lineares del ser humano (Farrugia & Wood, 2017). En esta investigación nos centraremos en la propuesta nominalista de la juventud, que intenta poner en cuestión la homogeneidad del *colectivo joven* como grupo social para incidir en las múltiples formas de habitar la condición joven según se atravesasen de otras condiciones materiales. Este enfoque resulta idóneo, por lo tanto, para articularse con la *interseccionalidad* y el concepto de *motilidad* en tanto que los tres incluyen las particularidades contextuales y dotan de dinamismo y sensibilidad por la diferencia en el análisis que nos proponemos realizar.

A continuación, permitidme que defina mejor el enfoque nominalista de la juventud a partir del conflicto con las teorías funcionalistas con las que rivalizan, para pasar posteriormente a aterrizar el enfoque en el caso de las movilidades juveniles.

### 4.1 EL ENFOQUE NOMINALISTA DE LA JUVENTUD

A principios de los ochenta, en el área de los Estudios de la Juventud empiezan a realizarse una serie de críticas contra el enfoque que hasta ese momento era hegemónico en las políticas de juventud europeos. Se trata del enfoque funcionalista, predominante en la intervención política y en los Estudios de Juventud de la época. Este enfoque construye la noción de *joven* a través de la teoría de los ciclos vitales y conceptualiza la juventud como una categoría social.

Así, se es joven cuando se está identificado administrativamente como tal o se es objeto de “determinadas políticas que incluyen oportunidades, ventajas y opciones que se pierden cuando se deja de ‘ser joven’ (...). En este sentido, y a modo de ejemplo, podemos afirmar que ‘juventud’ es una categoría social equivalente a “jubilado o pensionista” en su condición de tal” (Comas Arnau, 2007: 163). Según Ignasi Brunet y Alejandro Pizzi (2013: 52), esta tendencia se da por tres razones: primero, que las demandas de actuación de las instituciones empujan a estructurar la investigación en categorías útiles políticamente; segundo, que la tendencia a los estudios cruzados y comparados ha hecho que las investigaciones estandaricen las unidades y enfoques para facilitar el trabajo; y por último, la dependencia de fuentes secundarias, mayoritariamente estadísticas, ha hecho que los estudios de juventud se basen sobre todo en algunos subgrupos etarios de estudios más amplios, categorizando la juventud a partir de esas fuentes secundarias.

En su libro *Las políticas de juventud en la España Democrática*, Domingo Comas Arnau (2007) intenta defender la perspectiva funcionalista, reconociendo que existen problemas metodológicos en algunos presupuestos de los Estudios de la Juventud, pero negando la idea de que el enfoque funcionalista no contemple la juventud una categoría social compleja y heterogénea. Lo que sí reconoce es que puede haber una tendencia excesivamente cuantitativista, aunque que no por ello dejan de existir estudios cualitativos interesantes (2007:169). Sin embargo, las aproximaciones cualitativas se dan básicamente en los estudios culturales juveniles, como señalan otros autores (París, y otros, 2006; Brunet, Pizzi, & Valls Fonayet, 2013).

Los enfoques culturalistas están orientados hacia el estudio del consumo simbólico y cultural de las y los jóvenes y el desarrollo de identidades ligadas a un imaginario cultural concreto. Esta forma de abordar la juventud define la labor de la sociología de la juventud como “el campo sociológico encargado de preguntarse por la producción de subjetividades y sociabilidades en el contexto de la condición cultural juvenil”, tal y como lo hacen Sara Alvarado, Jorge Martínez Posada y Diego Muñoz Gaviria (2009:85). Sin embargo, que los elementos simbólicos sean los más *característicos* de los estudios de la juventud puede hacer desaparecer de la mesa las cuestiones materiales ligadas al desarrollo localizado de identidades y prácticas. Así, la sociología de la juventud terminaría siendo un análisis de los discursos y las identidades en un sentido inmaterial.

Esto marcaría una carencia de investigaciones sobre la juventud que relacionen las situaciones de las personas jóvenes con los recursos materiales y las posiciones sociales que ocupan.

Precisamente, este es el enfoque que propone desarrollar el enfoque nominalista de la juventud. Este enfoque parte de las aportaciones de Bourdieu (2002 [1978]) al tema de la juventud, en concreto a las críticas que realizó hacia los enfoques funcionalistas. Para el sociólogo francés, “en la división lógica entre jóvenes y viejos está la cuestión del poder, de la división (en el sentido de repartición) de los poderes” (164). Y desde luego, el utilizar una sola categoría para hablar de los jóvenes como una unidad social, como “un grupo constituido, que posee intereses comunes, y de referir estos intereses a una edad definida biológicamente, constituye en sí una manipulación evidente” (Ibid.).

Así, la juventud no sería tanto una categoría estanca que hace referencia a un grupo objetivamente definido, sino que se define a partir de las posiciones sociales que se da en la

distribución de poderes sociales, en las *geometrías de poder* de las que ya hemos hablado. La posición social en esas geometrías dotaría de unos recursos (una motilidad, como veremos) a ciertos grupos de manera desigual, por lo que el enfoque nominalista haría hincapié en las diferencias internas que suponen la multiplicidad de posiciones juveniles en nuestras sociedades. Esto abre la posibilidad de preguntarnos qué mecanismos de reparto de recursos están fallando a nivel social, cómo el volumen desigual de recursos materiales y culturales afecta en la estructuración social y en los procesos de exclusión juvenil (Brunet, Pizzi, & Valls Fonayet, 2013:648) y, en lo que nos concierne, cómo afecta esto al desarrollo de prácticas e identidades juveniles localizadas en contextos de desigualdad específicos.

Aunar la dimensión simbólica con una aproximación estructural da la posibilidad de entender cómo los procesos de estratificación social producen condiciones específicas de subjetivación juvenil. Toda subjetivación es producto de las condiciones sociales objetivas previas pero también de las experiencias individuales subjetivas (Bourdieu, 2007[1980]). El joven, lejos de ser mero receptor pasivo de las estructuras objetivas, opera como *catalizador* del entorno y las experiencias personales, definiendo una posición única pero que les liga a otros sujetos en posiciones similares. De esta forma, puede hablarse así de las juventudes (en plural) como conjunto de grupos sociales configurados a partir de experimentación de los mismos acontecimientos sociales en periodos similares de su vida y desde una misma posición social (Brunet, Pizzi, & Valls Fonayet, 2013:652).

La noción nominalista de la juventud y su consecuente hincapié en las condiciones sociomateriales que crean el mosaico de grupos juveniles supone un enfoque sumamente combinable con la perspectiva interseccional que hemos desarrollado más arriba ya que, no sólo permite introducir la cuestión de nivel socioeconómico como organizador social, sino que también visibiliza los efectos que tienen otros ejes de estructuración social, como el género.

En los Estudios de Juventud, ha costado mucho comenzar a incluir la perspectiva de género como eje clave en la realidad de los y las jóvenes. En su artículo, Anna Berga i Timoneda (2015) comenta que esta invisibilización de la variable género viene, entre otras cosas, como consecuencia de un enfoque centrado en *la juventud como problema social*. Tradicionalmente, los Estudios de Juventud, en su aplicación política han tendido a basarse en dos grandes perspectivas según Pilar París et al (2006), una que se centra en *los jóvenes como problema* y otra que se centra en *los problemas de los jóvenes* (294). La primera, desarrollada durante los años setenta y ochenta, está ligada a los comportamientos juveniles *desviados* como amenaza al orden social, por lo que se concentran en estudiar subculturas, tribus urbanas y más recientemente, en los conflictos de uso urbano en espacios de ocio (botellón, zonas de ocio nocturno o consumo de sustancias ilegales) o en comportamientos de riesgo (muy claros en el tratamiento polémico que ha habido de la figura de persona joven durante la pandemia de la COVID-19<sup>11</sup>).

---

<sup>11</sup> Aunque no sea representativo, creo que son suficientes noticias como “El nuevo 'kit corona' que utilizan los jóvenes en Países Bajos para contagiarse del coronavirus” (Heraldo, 2021) (última visita, julio de 2022); “El certificado COVID no sube la vacunación de los jóvenes en Cataluña” (Coll, 2021) (última visita, julio de 2022);

Estas investigaciones centradas en la juventud como grupo conflictivo socialmente han incluido tempranamente el análisis de clase y raza, pero raramente incluyen el género. Cuando estudian la delincuencia juvenil, las subculturas urbanas, el vandalismo y el fracaso escolar, estos estudios contemplan rápidamente procesos de exclusión social, fracaso educativo y segregación socioeconómica, pero son pocos y muy recientes las investigaciones que incluyen la variable género.

Sin embargo, si se incluye, como hace Anna Berga i Timoneda, vemos que las conductas relacionadas con la delincuencia juvenil están relacionadas con los hombres jóvenes. En la población de Justicia Juvenil en el año 2020, un 84,9% del total son hombres según los datos oficiales del Departamento de Justicia<sup>12</sup>. Lo mismo con otros datos que menciona Berga (193) como el abandono escolar, mayor en hombres (27,7% en Cataluña el año 2021<sup>13</sup>) que en mujeres (10%). Introducir la perspectiva de género permitiría entender estos datos en relación a las faltas de perspectivas de futuro de los hombres jóvenes, la incapacidad de verse reconocidos en (o de directamente poner en práctica) los modelos de género de generaciones anteriores y las condiciones materiales cada vez más precarias (alto nivel de desempleo o empleo precario, aumento de las dificultades para la emancipación, etc.) interfieren en los recursos para las prácticas de género, como han indicado varias investigaciones (Connell R., 1991; Connell R., 2003 [1995]; Barker, 2005; Cornwall & Lindisfarne, 2017).

Una vez entendido la forma que tendremos de abordar la juventud en nuestra investigación y qué relación guardan con los ejes de género y clase, necesitamos definir cómo aterriza todo lo anterior en las movilidades. Por ello, la última parte de este apartado se dedica a las movilidades juveniles para pasar en la última parte del capítulo a recoger todo lo que hemos desarrollado y organizarlo de manera resumida.

#### EL ENFOQUE NOMINALISTA DE LA JUVENTUD

- En los Estudios de Juventud ha primado históricamente
  - La **dificultad de la definición** del campo de estudio
  - El **enfoque funcionalista** (cuantitativo y sometido a la utilidad política)
  - El **enfoque culturalista** (basado en el análisis del consumo, de las subculturas e identidades juveniles)
- Defendemos la necesidad de un **enfoque nominalista de la juventud**
  - Que aúne **análisis simbólico** y **análisis sociomaterial** de la juventud
  - Que aborde la juventud como un **ente dinámico y plural**:
    - Juventud; Juventudes
- El enfoque nominalista se articula fácilmente con la teoría interseccional

---

o “Preocupación en Italia por el resurgir de las ‘corona party’, las fiestas donde los jóvenes buscan infectarse de COVID” (20Minutos, 2021) (última visita, julio de 2022).

<sup>12</sup> Disponible en: [http://justicia.gencat.cat/ca/departament/Estadistiques/justicia\\_juvenil/](http://justicia.gencat.cat/ca/departament/Estadistiques/justicia_juvenil/)

<sup>13</sup> Disponible en: <https://educacio.gencat.cat/ca/departament/estadistiques/indicadors/europeus/>

## 4.2 LAS MOVILIDADES JUVENILES

En este apartado, justificaremos la importancia de estudiar las movilidades juveniles en relación con el género y la clase como campo propio de análisis y explicaremos cómo las reflexiones generales sobre movilidades y género no explican la particularidad juvenil. Con esto, llegaremos a la identificación de ciertas lagunas de conocimiento en el ámbito de la sociología urbana y de género, lagunas que la presente investigación quiere contribuir a llenar. Como veremos, si bien en el campo de las movilidades se ha dado espacio a la realidad juvenil, en las investigaciones existentes se identifica la ausencia de perspectiva de género y de clase, de la misma forma que en los estudios de movilidades de género no se trabaja la especificidad juvenil. Pero vayamos por partes.

El estudio de los desplazamientos de mujeres adultas ha arrojado importante información respecto a la fuerte carga de tareas relacionadas con los cuidados (Miralles i Guasch, 1998; Román & Velázquez, 2008; García Bujalance & Royo Naranjo, 2012; Mujika Mundiarte, 2012). Pero cuando vamos a los grupos de mujeres que son investigados, vemos que estos movimientos parecen estar relacionados más con la población adulta que con la joven. Cuando el urbanismo con perspectiva de género se preocupa por las movilidades de las mujeres y hace hincapié en la complejidad de desplazamientos y las dificultades de la conciliación en la vida urbana de las mujeres por la creciente participación de éstas en el mundo laboral y el mantenimiento de las exigencias domésticas (Muxí, Casanovas, Ciocoletto, Fonseca, & Gutiérrez Valdivia, 2011; Ciocoletto, 2014; Col·lectiu Punt 6, 2019), se centra sobre todo en las mujeres adultas con cargas de cuidados. La juventud, como veremos a continuación, parece tener unos patrones propios de movilidad, con características específicas en el ámbito laboral, de ocio o en relación con el estudio y las actividades al aire libre.

La movilidad sigue siendo un factor fundamental en la vida de estas mujeres jóvenes, pero el peso de la dimensión doméstica es menor (máxime si se trata de mujeres emancipadas de la familia), así como es mayor la importancia de la vida nocturna y la presencia de los lugares de ocio. Así lo demuestra la *Encuesta de Empleo del Tiempo 2009-2010*<sup>14</sup>, donde vemos (Tabla 1) que las personas de 25 a 44 años cifran en 3 horas y 20 minutos el tiempo dedicado a los cuidados de “*Hogar y Familia*”, mientras que los menores de 25 años únicamente dedican una hora a estos mismos cuidados. En “*vida social y diversión*”, mientras que los mayores de 25 dedican menos de una hora a estas actividades (0:54 minutos según la encuesta), los menores de 25 superan de media la hora (1:12). Lo mismo sucede con los “*deportes y actividades al aire libre*” (0:45 minutos para los menores de 25 años y apenas unos 0:29 minutos para las personas de 25 a 44 años).

De la misma forma, en los ritmos de actividad diaria, se siguen viendo diferencias muy notables entre sexos y entre edades. Como vemos en las Tablas 1 y 2, el tiempo dedicado a tanto al “*Hogar y la Familia*” como a la “*Vida Social y Diversión*” y al “*Deportes y actividades al aire libre*” es muy distinto no sólo en el monto total de horas sino también el reparto de este. Por ejemplo, las horas que estarían más asociadas a las labores del hogar (horario de llevar-recoger

---

<sup>14</sup> Los datos quizás son de hace varios años. Desgraciadamente, esta encuesta del INE no volvió a realizarse por lo que no podemos encontrar una encuesta similar con esta envergadura y sistematicidad. No obstante, nada apunta a que estas tendencias hayan cambiado radicalmente.

los niños de la escuela, hacer las tareas del hogar, hacer las compras, etc.) muestran una gran diferencia entre las edades y entre los géneros: por ejemplo, a las 9:00AM, hora a la que entran a la escuela los niños en el Estado Español, un 11,6% de los mayores de 25 años se dedican al Hogar y a la Familia, mientras que sólo un 2,4% de los menores de 25 lo hacen. Y dentro de estas personas que se dedican a labores de cuidados a las 9:00 AM, un 18,7% son mujeres y un 7,2% varones. El reparto es, como vemos, desigual.

**Tabla 1: Porcentaje de personas que realizan la misma actividad principal en el mismo momento del día al inicio de cada hora (Ritmos de actividad diaria)**

Horas	Varones			Mujeres		
	Hogar y Familia	Vida social y diversión	Deportes y actividades al aire libre	Hogar y Familia	Vida social y diversión	Deportes y actividades al aire libre
...	...	...	...	...	...	...
08:00	3,9	* 0,2	0,9	11,6	* 0,4	* 0,5
09:00	7,2	0,8	2,4	18,7	1,2	1,1
10:00	13,8	1,7	4,6	33,1	2,1	1,7
11:00	16,3	3,5	7,7	37,5	3,0	2,8
12:00	18,1	5,1	8,0	38,3	4,4	3,8
13:00	16,3	5,9	6,5	38,0	5,3	3,1
...	...	...	...	...	...	...
18:00	12,3	8,3	10,9	22,5	9,6	8,5
19:00	12,9	11,0	11,0	23,7	11,2	8,9
20:00	14,3	10,9	7,4	28,4	10,1	5,6
21:00	13,0	6,8	2,9	25,9	5,7	2,2
...	...	...	...	...	...	...
01:00	* 0,2	2,3	* 0,2	* 0,5	1,4	* 0,4
02:00	* 0,1	1,6	* 0,0	* 0,3	1,0	* 0,2
03:00	* 0,2	1,0	* 0,0	* 0,5	0,8	* 0,1
04:00	* 0,1	0,6	* 0,0	* 0,1	* 0,5	* 0,1
05:00	* 0,1	* 0,3	* 0,0	* 0,2	* 0,2	* 0,0

Fuente: Elaboración propia a partir de la Encuesta de Empleo del Tiempo 2009-2010. INE

**Tabla 2: Porcentaje de personas que realizan la misma actividad principal en el mismo momento del día al inicio de cada hora (Ritmos de actividad diaria)**

Horas	Menores de 25 años			De 25 a 44 años		
	Hogar y Familia	Vida social y diversión	Deportes y actividades al aire libre	Hogar y Familia	Vida social y diversión	Deportes y actividades al aire libre
...	...	...	...	...	...	...
09:00	2,4	* 0,7	* 0,9	11,6	0,9	* 0,9
10:00	4,5	* 1,5	* 1,6	21,0	1,2	1,5
11:00	7,0	* 2,5	3,6	25,1	1,8	2,6
12:00	9,6	4,1	3,6	26,3	3,3	3,7
13:00	11,1	4,1	3,2	25,5	4,3	3,7
14:00	7,6	2,6	* 1,6	19,2	3,4	1,8

15:00	7,7	5,7	* 1,4	15,6	4,3	1,4
16:00	4,2	7,5	3,8	15,2	7,0	3,3
17:00	4,8	8,0	7,0	18,1	6,5	4,6
18:00	6,0	9,1	12,8	23,0	8,3	7,0
19:00	6,6	13,7	14,3	25,4	10,0	6,5
20:00	7,3	13,9	9,3	28,9	9,4	4,8
21:00	7,8	9,6	4,1	25,5	6,2	2,5
22:00	3,8	6,2	* 1,5	17,0	4,8	0,9
23:00	3,0	5,2	* 0,7	6,1	3,8	* 0,5
24:00	* 0,7	5,5	* 1,5	1,7	3,0	* 0,3
01:00	* 0,1	4,3	* 1,1	* 0,6	2,3	* 0,2
02:00	* 0,1	4,0	* 0,5	* 0,5	1,3	* 0,1
03:00	* 0,0	3,1	* 0,1	* 0,8	0,9	* 0,1
04:00	* 0,0	2,3	* 0,1	* 0,3	* 0,4	* 0,1
05:00	* 0,0	* 1,0	* 0,1	* 0,3	* 0,2	* 0,0

Fuente: Elaboración propia a partir de la Encuesta de Empleo del Tiempo 2009-2010. INE

Si nos centramos en la cantidad de horas dedicada a cada tarea, la desigualdad se repite. Por ejemplo, en las tareas del *Hogar y la Familia* que muestra la Tabla 3, vemos que el uso del tiempo difiere entre generaciones en aquellos ámbitos que implican un uso de los espacios urbanos. El peso del trabajo de cuidados en las generaciones más jóvenes es menor, aunque se mantiene un uso del espacio para ocio y diversión. Si añadimos las horas dedicadas a la *Vida social y Diversión* (Tabla 4) y el uso de los entornos al aire libre para *deporte y otras actividades* (Tabla 5), vemos que la dinámica vuelve a ser la misma.

**Tabla 3: Porcentaje de personas que realizan la actividad en el transcurso del día y duración media diaria dedicada a la actividad**

EDAD	Hogar y familia					
	Total personas		Varones		Mujeres	
	% de personas	Duración media diaria	% de personas	Duración media diaria	% de personas	Duración media diaria
Menores de 25 años	65,8	1:31	55,7	1:11	76,3	1:46
De 25 a 44 años	88,0	3:48	81,4	2:44	94,9	4:45
De 45 a 64 años	86,7	3:54	75,6	2:30	97,5	4:58
65 o más años	85,5	4:01	75,7	2:47	92,8	4:45

Fuente: Elaboración propia a partir de la Encuesta de Empleo del Tiempo 2009-2010. INE

**Tabla 4: Porcentaje de personas que realizan la actividad en el transcurso del día y duración media diaria dedicada a la actividad por dichas personas**

EDAD	Vida social y diversión					
	Total personas		Varones		Mujeres	
	% de personas	Duración media diaria	% de personas	Duración media diaria	% de personas	Duración media diaria
Menores de 25 años	57,6	2:04	59,2	2:06	55,9	2:02
De 25 a 44 años	56,8	1:34	54,3	1:43	59,4	1:26
De 45 a 64 años	55,7	1:35	54,2	1:38	57,1	1:32

65 o más años	59,1	1:55	59,5	2:03	58,8	1:48
---------------	------	------	------	------	------	------

Fuente: Elaboración propia a partir de la Encuesta de Empleo del Tiempo 2009-2010. INE

**Tabla 5: Porcentaje de personas que realizan la actividad en el transcurso del día y duración media diaria dedicada a la actividad por dichas personas**

EDAD	Deportes y actividades al aire libre					
	Total personas		Varones		Mujeres	
	% de personas	Duración media diaria	% de personas	Duración media diaria	% de personas	Duración media diaria
Menores de 25 años	39,5	1:54	43,5	1:59	35,3	1:47
De 25 a 44 años	29,9	1:36	31,8	1:46	28,0	1:26
De 45 a 64 años	40,8	1:43	43,2	1:56	38,5	1:30
65 o más años	50,5	1:54	61,4	2:12	42,3	1:35

Fuente: Elaboración propia a partir de la Encuesta de Empleo del Tiempo 2009-2010. INE

Como vemos, existe una diferencia en los términos en los que se utiliza los espacios urbanos en relación con la edad y con el género. Si bien el tiempo total dedicado a la vida urbana no difiere tanto en términos globales, sí que hay una diferencia en la tipología del uso. Mientras que los desplazamientos de las mujeres adultas tienen una fuerte carga de tareas relacionadas con los cuidados, como varios estudios han confirmado (García Bujalance & Royo Naranjo, 2012; Mujika Mundiata, 2012; Román & Velázquez, 2008; Miralles i Guasch, 1998), estos movimientos parecen estar relacionados más con la población adulta que con la joven. La juventud parece tener unos patrones propios de movilidad con mayor presencia de motivos de ocio o relacionados con el estudio y las actividades al aire libre.

A estas particularidades habría que añadirseles el peso que en la experiencia juvenil de las movi­lidades urbanas tienen las tecnologías de la información. Para las personas jóvenes, el aprendizaje de aspectos claves de la vida social viene desde hace años atravesado por el papel del *smartphone*, las redes sociales digitales, la *nube* y por prácticas de socialización y autorrelato digital como pueden ser las *selfies* o los *memes*. Esta importancia de la cultura digital se extiende hasta las prácticas cotidianas de movilidad urbana: la utilización de los dispositivos móviles y la interacción en redes sociales o de aplicaciones como *Google Maps* son elementos clave de los desplazamientos físicos de las personas jóvenes. En ese sentido, la vida juvenil es especialmente móvil, no sólo por sus hábitos de desplazamiento físico, sino por la *multi-localidad* que adquieren sus redes de contactos, sus trabajos, hobbies, gustos y actividades, yendo más allá del enfoque tradicional del *aquí-y-ahora* para acercarse a lógicas del *aquí-y-allá* (Tully & Alfaraz, 2017). Aunque esto no sea una particularidad juvenil, ya que este tipo de comunicación es utilizada por muchos otros grupos sociales que no se adscriben a la juventud, en los grupos jóvenes el uso es mayor (González-Cortés, Córdoba-Cabús, & Gómez, 2020).

Otra particularidad que me gustaría apuntar sobre los hábitos de movilidad urbana juveniles es el papel que en la vida de los y las jóvenes tiene el flirteo. Esta realidad forma una parte importante de la socialización temprana de género y tienen un impacto muy importante en la forma en la que se desarrollan según el género las técnicas comunicativas (Kiesling, 2013), autopercepción corporal (Mandal & Morón, 2021) o la modulación de la presentación ante las demás (Peng, 2020). Por ello, hemos creído que introducir esta variable como significativa en la investigación podría generar interesantes resultados.

Como intentamos demostrar, centrar el estudio de las movilidades en el colectivo juvenil permite alumbrar importantes elementos de las dinámicas de movilidad urbana. Sin embargo, aunque haya unas diferencias importantes, los estudios existentes sobre las (in)movilidades juveniles son relativamente escasos. Esto es debido a que se encuentran en este campo específico, por un lado, la escasez de estudios ligados a la juventud y por otro la relativa novedad del *mobilities paradigm*. Así, dentro del estudio de las movilidades, la juventud ha quedado en los márgenes aun cuando presenta, como se ha visto, unas particularidades que lo vuelven un campo muy interesante. Y aunque hay bibliografía relacionada con la vivencia del espacio en relación con los grupos juveniles y perspectiva de género, incluso en el caso español (Ortiz Guitart, 2007; Rodó-de-Zárate, 2011; Prats Ferret, Baylina & Ortiz, 2012; Cano Hila, 2012; Ortiz Guitart, Prats Ferret, & Baylina Ferré, 2014), estos estudios se suelen centrar las relaciones en espacios fijos (sentidos de pertenencia, apropiación de espacios, uso de instalaciones, negociación en espacios públicos, etc.).

Tracey Skelton y Katherine Gough analizaron los artículos publicados en la revista *Urban Studies* desde 1990 hasta 2013 buscando en los resúmenes de los artículos categorías ligadas a la juventud (“young people”, “youth” and “children”) y, tras un primer filtro, quedan solamente 32 artículos de los 2992 publicados (Skelton & Gough, 2013: 458). Decidimos realizar una búsqueda similar desde el 2006 hasta el 2021 en la revista *Mobilities* a través del motor de búsqueda de la empresa Taylor & Francis, y encontramos sólo 33 artículos que contengan categorías ligadas a “Young” y “Youth”<sup>15</sup>, 32 cuando corregimos la búsqueda a través de los contenidos. Y con la misma búsqueda, sólo se encontraron 7 resultados en la revista de *Applied Mobilities*. De los 32 de *Mobilities*, sólo tres artículos dan importancia a cuestiones de género en la investigación (Lubitow, Rainer, & Bassett, 2017; Speier, Lozanski, & Frohlick, 2020; Doherty, 2021). En la revista de *Applied Mobilities*, sólo encontramos un artículo que le diera importancia al género como variable (Drevon, 2019).

Esta ausencia resulta problemática ya que podría estar apuntando hacia una marginalización y exclusión de la juventud en relación con las prioridades e intereses del diseño e implementación de las políticas urbanas. La inclusión de un colectivo que tradicionalmente ha sido ignorado o directamente excluido de la toma de decisiones en materia urbana adquiere, en este contexto, una importancia y un sentido político claros. Incluso si las movilidades juveniles no arrojan diferencias sorprendentes en lo que a tipo de medio utilizado o cantidad de transportes realizados se refiere, la investigación cualitativa relacionada con el paradigma de las movilidades ha demostrado que usar los mismos medios no implica la misma experiencia (Gough, 2008; Brown, 2013; Skelton, 2013). Por ello, la investigación de las movilidades juveniles, en concreto en relación con la dimensión de género y a la estructuración de lo juvenil en distintos grupos sociales diferenciados resulta valiosa a nivel académico pero también político.

---

<sup>15</sup> Eliminamos en la búsqueda el concepto de *Children* por considerar que las movilidades infantiles poseen una serie de elementos propios que lo alejan de nuestro interés por la dimensión propiamente juvenil. Como se verá en el caso de estudio de investigación, las políticas juveniles en muchos casos terminan dirigiéndose a los sectores más infantiles por lo que son en la práctica *políticas de la infancia*, ahondando en la carencia de interés y recursos políticos que sufre la juventud a nivel social. Por ello, incidir en búsquedas explícitamente centradas en el colectivo joven nos parece una decisión coherente con esta investigación.

- Las movilidades juveniles arrojan especificidades únicas
  - Las **diferencias de género en movilidades juveniles no se corresponden a las señaladas por los estudios de género (adulto)**: menor carga de cuidados, más presencia del ocio y tiempo libre...
  - Los **usos temporales urbanos son más similares entre hombres y mujeres jóvenes que entre mujeres jóvenes y adultas**
  - El peso de las **tecnologías de la información** es muy alto
  - La dimensión de **flirteo y seducción** en la experiencia urbana juvenil es mucho más importante que en otras edades.
- HAY UNA AUSENCIA PROBLEMÁTICA DE ESTUDIOS JUVENILES DESDE UN ENFOQUE DE LAS MOVILIDADES. Esta investigación busca aportar en esta laguna de investigación.

## 5. CONCLUSIÓN DEL MARCO TEÓRICO

Con este capítulo, he intentado definir el marco teórico y conceptual de la presente investigación a través de los distintos enfoques que lo vertebran. Para ello, hemos hecho un recorrido largo pero completo. En la primera mitad del capítulo, he presentado el enfoque de las movilidades, una forma de comprender lo social desde el dinamismo y lo relacional. Esta perspectiva permite integrar en el análisis de los desplazamientos urbanos los movimientos físicos, las representaciones y las prácticas sociales que se dan durante esos movimientos. Tradicionalmente no se han integrados en los estudios de movilidades urbanas por un enfoque más cercano al de la investigación de transportes o a las perspectivas cuantitativas que se centran en números de desplazamientos, medios y ritmos.

El enfoque de las movilidades, como hemos visto, supone abordar las distintas dimensiones que participan en los movimientos de personas, objetos e ideas, incluyendo los mecanismos y recursos que posibilitan, bloquean o regulan esos movimientos. En ese sentido, he explicado uno de los conceptos clave con los que abordaremos nuestro objeto de estudio: el de *motilidad*. La motilidad, entendida como la capacidad de cuerpos, objetos o ideas para ser móviles en el espacio social o geográfico, conecta directamente los movimientos con los contextos socioespaciales que dotan de recursos que habilitan o inhabilitan para el movimiento. Así, los contextos socioespaciales están estructurados a través de *geometrías de poder*. El movimiento es una capacidad desigualmente repartida.

En la segunda mitad del capítulo, he analizado dos de los tres ejes de poder que definen el objeto de investigación de este trabajo: el género y la edad. Como se ha explicado, parto de la herramienta analítica que propone la *teoría de la interseccionalidad*, por la cual los distintos ejes de desigualdad social no se dan en paralelo sino que se coordinan y ensamblan de manera que operan de manera simultánea. Con esta herramienta podemos analizar la manera en la que las relaciones de género, edad y clase intervienen en los procesos de movilidad urbana a través del reparto de recursos de motilidad, de la configuración de normas, fronteras y canales

comunicativos entre espacios, culturas o prácticas y del efecto que tienen en las identidades, valores y voluntades de los sujetos...

El género, es decir, la modalidad de la práctica social por la que se separan posiciones, símbolos y prácticas de los cuerpos a través de dos géneros (masculino y femenino), está espacialmente configurado. Al tratarse de experiencias encarnadas y en tanto que los cuerpos están localizados (social, simbólica y geográficamente), el género está muy relacionado con la forma en la que los espacios son definidos, construidos o intervenidos políticamente. El espacio es, más que un mero escenario vacío de las prácticas de género, un elemento importante en la relación social simbólicamente mediada que supone el género.

En cuanto a la relación entre género y clase, he intentado recoger cómo este cruce de ejes ha sido sumamente importante en la historia de la teoría interseccional siendo una de las principales críticas que recibió en su momento el feminismo hegemónico fue que tomaban como universales una serie de consecuencias que no se correspondían con las que vivían perfiles de mujeres de clases trabajadoras. Esto supuso que en los años siguientes se diversificaron los estudios feministas incidiendo qué relación hay entre la opresión de clase y la opresión de género.

A nivel de las movibilidades esta relación entre clase y género supone un abanico amplio de fenómenos que es necesario tener en cuenta. La carga de las tareas de cuidados en contextos de precariedad material complica mucho la vida de muchísimas mujeres. Lo mismo sucede con la experiencia femenina de inseguridad urbana en barrios segregados, descuidados administrativamente y con fuertes índices de exclusión social. Estos son sólo dos ejemplos, pero hay muchísimos más. Lo fundamental es que los recursos materiales, económicos y el capital social tienen una relación muy fuerte con las identidades, las prácticas y las normas de género.

Por último, en esta investigación nos centramos en la experiencia juvenil por considerar que es un campo injustamente poco atendido. Tradicionalmente, por la dificultad de la definición (que solía definir la juventud como un no-lugar, intermedio y transitorio, entre la etapa infantil y la etapa adulta), por un abordaje en sentido negativo (relacionado con la ilegalidad, las conductas de desviación social y la ruptura del orden) y por una desatención histórica de interés político y académico, la juventud ha sido poco estudiada hasta hace unas pocas décadas. A esto se le suma que el enfoque hegemónico ha tendido a simplificar la experiencia juvenil grupo social total. Esto, como hemos visto, no supone necesariamente que las investigaciones no hayan tenido en cuenta las diferencias internas que existen entre el grupo juvenil, pero es cierto que metodológicamente se ha hecho poco hincapié en dichas diferencias y se ha tendido a estudiar a la juventud como un grupo relativamente cohesionado.

En el apartado sobre juventud, hemos intentado presentar el enfoque nominalista de la juventud, por el que se entiende que más que juventud en singular, es preferible hablar en plural de juventudes. Esto es así porque dentro del colectivo joven, y en consonancia con la teoría de la interseccionalidad, la diferente situación de los grupos según los ejes de desigualdad que los atraviesan, son muy diversas las experiencias, prácticas y situaciones juveniles.

Finalmente, hemos explicado cómo la mirada sobre la juventud aportaría elementos relevantes a la investigación sobre movilidades. Como hemos señalado, las investigaciones sobre género y movilidad han tendido a ignorar las particularidades de las experiencias de las y los jóvenes, las cuales no se corresponden a las movilidades con cargas de cuidado de las que hablan desde los aportes de los estudios de movilidad y género. Se trata de una franja de edad donde la socialización callejera es fundamental, donde inciden especialmente elementos de seguridad urbana, de ocio, disputas con la legalidad, la importancia de los grupos, los espacios de seducción, consumo de sustancias, etc. Y todas estas dimensiones se leen mejor cuando se abordan desde la interseccionalidad siendo sensibles a las diferencias de género y clase que se dan en las vidas cotidianas juveniles.

# Metodología

## INTRODUCCIÓN

En el capítulo anterior se ha planteado cómo las movilidades se organizan en sistemas sociotécnicos complejos donde cuerpos, espacios y políticas se configuran mutuamente dando a lugar a procesos de movimiento de personas, información, objetos, relaciones de poder y capitales que son los que configuran las ciudades como ambientes sociales móviles más que como espacios estancos a estudiar.

También hemos apuntado el fundamento de las movilidades en relaciones de poder que dan lugar a geometrías sociales desiguales. La motilidad, como capacidad de movimiento de un cuerpo, se distribuye de manera dispar entre los distintos espacios siguiendo los ejes de desigualdad social que se estructuran de manera interseccional según unas condiciones materiales, simbólicas y políticas dadas.

En el caso de las movilidades, la complejidad del campo exige que el diseño de investigación tenga que ser especialmente cuidadoso. Necesitamos articular varios niveles de análisis, algunos de los cuales se enfrentan a unas realidades muy dinámicas y escurridizas. Hacer investigación en movilidades implica poner la atención, a la vez, en cómo las personas, las infraestructuras y las ideas se mueven, así como en la forma en que los ambientes e infraestructuras delimitan o potencian dichos movimientos (Adey, Bissell, Hannam, Merriman, & Sheller, 2014).

Esto genera un reto a nivel metodológico ya que como defienden John Law y John Urry (2004), las metodologías que imperan en el campo sociológico lidian pobremente con lo fugaz, con lo que aparece y desaparece, con lo que se encuentra en los intersticios, lo múltiple, lo caótico y móvil. En esta aproximación metodológica, es necesario partir, pues, de la ontología de las movilidades (Adey, Bissell, Hannam, Merriman, & Sheller, 2014) y esto implica también resolver de alguna forma el dilema entre reducir la complejidad de la realidad estudiada para facilitar su investigación o mantener la complejidad y dificultar su comprensión. Optar por la primera opción nos obliga a enfrentarnos al fluido (des)orden, la (des)territorialización de la vida y los movimientos interdependientes de personas, cosas e información (Adey, Bissell, Hannam, Merriman, & Sheller, 2014: 503).

Para ello, estructuraremos este capítulo de la siguiente manera: primero, plantearemos las preguntas de investigación y los objetivos que han fundamentado el estudio, así como las hipótesis que han orientado el análisis de resultados. A partir de esta base, se define la estrategia metodológica: el estudio de caso comparativo, el enfoque cualitativo e interseccional y las estrategias de selección de casos. En tercer lugar, se presentan las estrategias de recogida de información utilizadas en el trabajo de campo: la investigación documental, la entrevista, la observación etnográfica y el trabajo con mapas. Finalmente, se definirá el sistema de variables y categorías que se han extraído del marco teórico para vertebrar el análisis de campo.

Una vez definido todo el entramado metodológico que estructuró el trabajo de campo, se plantearán aspectos fundamentales en el ámbito de la investigación ligados al posicionamiento del investigador y a la ética de investigación. Mi posición como hombre joven (hombre cis, blanco, migrante, de clase baja, social y estéticamente normativo, con capital cultural alto...) implica dimensiones sociales que participan de una forma u otra en la dinámica de la

investigación. Mi intención es dar cuenta de ellas para plantear responsablemente los límites y los aspectos más delicados de la investigación social. Además, el contexto en el que se realiza el trabajo de campo de la tesis fue modificado por la pandemia del COVID-19, suponiendo importantes obstáculos y bloqueando la posibilidad de poner en práctica algunas de las herramientas de recogida de datos, por lo que es necesario mencionarla como aspecto relevante en el proceso de investigación.

## 1. PLANTEAMIENTO: PREGUNTA DE INVESTIGACIÓN Y OBJETIVOS

En el marco teórico hemos definido un problema de investigación, en concreto, se identificaron algunas lagunas de conocimiento en relación con las movilidades juveniles y el papel del género y la clase en la comprensión del paradigma de las movilidades. A continuación, desarrollaré las preguntas que apuntan hacia qué realidades interpelará la investigación. A partir de estas preguntas podré delimitar el universo al que prestaremos atención a lo largo de la investigación y así poder definir posteriormente los objetivos que se plantean. La definición correcta de estos dos elementos (preguntas y objetivos de investigación), orientarán la constitución del objeto de investigación y harán que el campo sobre el que construyamos la investigación sea firme y fértil.

### 1.1 PREGUNTA DE INVESTIGACIÓN

La investigación propuesta se estructura a partir de tres preguntas de investigación. La primera surge ante la relativa escasez de aportaciones que se centren en el papel de la variable de género en los movimientos de los jóvenes (o también en sentido inverso: la particularidad juvenil en los desplazamientos urbanos). Como se ha demostrado, las investigaciones que se abordan desde la sociología de las movilidades juveniles no han puesto en un lugar importante el efecto que el género tiene en las dinámicas de movilidad de los grupos juveniles. Por ello mismo, la primera pregunta que surgió en la revisión de antecedentes ha sido:

*P1: ¿Existe una diferencia sustancial en la movilidad juvenil intraurbana a nivel de género? De ser así, ¿en qué consiste?*

Esta primera pregunta se dirige hacia la forma en la que el género interviene en las experiencias juveniles en la ciudad. Esta pregunta busca estudiar de qué manera el género modela, limita o permite los desplazamientos, cómo dirige las representaciones de dichos desplazamientos y cómo las prácticas que se dan en ellos tienen un contenido de género importante, tanto en lo que se refiere a la experiencia de los cuerpos leídos (mirada de otros) y/o sentidos (experiencia personal) como femeninos como de los cuerpos leídos y/o sentidos como masculinos.

La segunda pregunta que ha surgido en el trabajo de revisión se dirige hacia el impacto que el reparto desigual de recursos socioeconómicos tiene en las movilidades juveniles y, más concretamente, cómo interactúan éstas con las experiencias de género. La pregunta debe

entenderse desde un enfoque interseccional que plantea que las experiencias de género no se dan independientemente del resto de relaciones de poder sociales. La pregunta podría expresarse así:

*P2: ¿Cómo intersecan las prácticas de género con los contextos socioeconómicos? ¿Hay diferencias de clase en las movilidades de género?*

El interés por las diferencias socioeconómicas en las movilidades según género se debe a que, si bien los estudios feministas y de género cuentan con una larga trayectoria de análisis de los desplazamientos urbanos, se ha prestado menor atención al cruce del género con el nivel socioeconómico. Creemos que incidir en este cruce puede profundizar la comprensión de varios elementos relacionados con las movilidades femeninas (cargas de cuidado, desplazamientos poligonales frente a los desplazamientos pendulares de los hombres, permanente presencia de la sensación de miedo urbano e inseguridad).

Por último, la necesidad de plantear las movilidades urbanas como un entramado amplio de elementos entrecruzados que forman sistemas sociomateriales complejos me ha llevado a preguntarme sobre cómo lo anterior se da en un contexto político, económico y cultural determinado. Ello lo intento concentrar en la tercera y última pregunta que surge al comienzo de este trabajo:

*P3: ¿Cómo participan las políticas urbanas en la experiencia corporal de los sujetos? Y entre esas participaciones, ¿qué papel tiene el trato diferencial entre barrios con distinto nivel socioeconómico?*

Esta pregunta de investigación se centra en las políticas urbanas en un sentido amplio: no tanto dirigida hacia las políticas públicas promovidas por las instancias más “oficiales”, sino más bien a la relación que estos agentes públicos tienen con los movimientos sociales, redes de asociacionismo local, las conexiones comunitarias y los grupos de apoyo a escala barrial. Esto nos llevó, al definir los objetivos y los métodos de análisis, a intentar entender la influencia política sobre las movilidades juveniles en un sentido amplio y multinivel.

Con estas preguntas, mi mirada sobre el objeto de investigación resulta más nítida y nos deja concentrar más los intereses de investigación. Así, pueden definirse de manera más rigurosa la serie de objetivos de esta la investigación.

## 1.2 OBJETIVOS

Una vez planteado el problema de investigación y las preguntas que ordenan el interés que busca la investigación, necesitamos definir los objetivos para decidir las acciones requeridas para resolver el problema planteado. En este caso, los objetivos de serán de dos tipos. Por un lado, objetivos descriptivos dirigidos a la producción de conocimiento acerca de cómo se comporta el objeto de estudio (movilidades juveniles de género y clase) en los casos seleccionados, cuál es el contexto espacial y temporal en el que ocurre, qué papel juega el

género y la clase en las movilidades y cómo se relacionan con factores externos en cada caso. En ese sentido, el objetivo general descriptivo se define como:

1. *Caracterizar las movilidades juveniles en los barrios de Porta y Sarrià*

Las dimensiones y la complejidad de las dinámicas de movilidad a nivel social nos llevan al desarrollo de una serie de objetivos de alcance más local que integren en el estudio de las movilidades los aspectos de género y nivel socioeconómico. El objetivo general se desgrana así en una serie de objetivos específicos:

- 1.1. *Analizar las diferencias de género que existen en las dimensiones de la movilidad juvenil en cada caso (análisis intracategorial e intercategorial)*
- 1.2. *Analizar cómo interactúan estas diferencias de género con las diferencias socioeconómicas (análisis comparativo de casos)*
- 1.3. *Detectar necesidades específicas de los grupos estudiados en materia de movilidad (análisis prospectivo)*

Por otro lado, propongo un objetivo evaluativo con el que intentamos generar conocimiento sobre la experiencia subjetiva de los jóvenes sobre el impacto de las políticas públicas y sociales en materia de movilidad urbana juvenil con perspectiva de género. Se analizarían las carencias, cómo se viven cotidianamente las decisiones políticas en materia de movilidad y juventud:

2. *Explorar cómo viven los y las jóvenes las políticas urbanas en materias de juventud, género y movilidad (análisis subjetivo de políticas públicas)*

Este estudio evaluativo no respondería a una metodología de políticas públicas tradicional, en tanto que no se centra en una evaluación de la eficacia o eficiencia o el éxito de implementación de las políticas, sino que se analizarán desde la perspectiva de las poblaciones que son objeto y usuarios de esas políticas. En este caso, de este objetivo general se desprenden otros objetivos específicos.

- 2.1. *Analizar la diferencia percibida por los y las jóvenes en relación con las políticas de movilidad en cada barrio (estudio comparativo de casos)*
- 2.2. *Diferenciar cómo en cada barrio el tejido social existente ha interactuado con las administraciones afectando al desarrollo de las movilidades locales (estudio descriptivo de caso)*

Con estos objetivos disponemos de una orientación clara para la investigación y con la cual dirigir las herramientas de recogida de datos que implementaremos.

### 1.3 HIPÓTESIS

Se espera que a través de un enfoque como el descrito se hagan visibles diferencias de género y clase que de otra forma quedaban invisibilizadas detrás de cifras de movilidad parecidas. Sin embargo, el tipo de conocimiento que pretendemos construir aquí no parte de la nada, sino que comienza con una serie de presupuestos fruto de la revisión teórica y de las investigaciones ya realizadas (Delgado & Aguerri, 2018; Delgado, 2018; Delgado, 2019). Por ello, las hipótesis a partir de las que trabajo son:

En relación con las mujeres:

H1. *Las mujeres jóvenes viven mayores niveles de inseguridad en los movimientos urbanos que los hombres.*

- a. *H1.1: Esta inseguridad es resultado y a la vez causa de una serie de representaciones sociales y personales que conectan movilidad con la cultura y la biografía.*

H2. *La inseguridad vivida no impide que la mujer desarrolle diversas estrategias de evasión y confrontación relacionadas con la inseguridad vivida.*

- b. *H2.1: Las estrategias de evasión y confrontación tienen que ver con los capitales sociales, culturales y económicos que acumula cada mujer (individualmente y en tanto parte de redes de apoyo mutuo en cada barrio).*

En relación con los hombres:

H3. *Los hombres jóvenes tienen transitan por la ciudad con una sensación de inseguridad menor, y cuando la tienen está muy relacionada con el imaginario de la pelea.*

- c. *H3.1. Esta mayor sensación de seguridad está relacionada con una reapropiación de los espacios urbanos más amplia: capacidad de transitarlos, reconocerse en los espacios, modificarlos o pasar tiempo en ellos.*

H4. *Las prácticas de movilidad urbana y uso de espacios de los hombres jóvenes tienen repercusión en la forma en las mujeres viven la ciudad pero no siempre esta repercusión es verbalizable y analizable por el propio hombre.*

En relación con el nivel socioeconómico:

H5. *La inseguridad de las mujeres tiene relación con el barrio en el que viven de tal forma que barrios de nivel socioeconómico más alto tienen menos miedo y sensación de inseguridad.*

H6. *La importancia de la red comunitaria tiene un impacto en el nivel de inseguridad percibido de tal forma que cuanto más implicadas en el barrio, la mujer tiene menos miedo en el barrio.*

H7. *En el barrio obrero la capacidad de los hombres jóvenes de apropiarse de los espacios del barrio está más interiorizada que en los hombres del barrio rico.*

H8. *En el barrio obrero, la tensión con la policía funciona como un mecanismo de control de la presencia urbana juvenil de tal forma que hay una disputa por la utilización, circulación y posibilidad de parada en los espacios del barrio.*

Estas hipótesis se han ido modificando, algunas más que otras (sobre todo, como veremos, las que están referidas a las movilidades masculinas, sobre las que hay mucha menos bibliografía disponible), pero en general estas intuiciones han permitido dirigir preguntas, construir variables y enfocar conversaciones del trabajo de campo.

Una vez definido el planteamiento inicial, las preguntas, los objetivos y las hipótesis de investigación, disponemos de una base firme y coherente sobre la que construir la estrategia metodológica que decidirá las herramientas de investigación, el tipo de estudio que se realizará, así como las variables que vertebrarán el trabajo.

## 2. ESTRATEGIA METODOLÓGICA

Si entendemos la estrategia de investigación como la forma en la que se intenta resolver el problema de investigación a través de una implementación de recursos teóricos y metodológicos determinada (Cohen & Gómez Rojas, 2019: 245), queda pendiente explicar de qué forma se construirá el armazón metodológico que guiará el trabajo empírico.

### 2.1 ESTRATEGIA E INSTRUMENTOS DE INVESTIGACIÓN

En esta investigación se seguirá una estrategia cualitativa en el enfoque de la investigación, en el diseño de las técnicas de recogida de datos y análisis de estos. Se eligió la estrategia cualitativa porque se adapta a análisis más abiertos y da pie a profundizar en los casos analizados, para ver en cada caso cómo se articulan género, clase, juventud con distintos elementos contextuales y biográficos. El enfoque cualitativo también muestra una mayor apertura en la relación entre teoría y dato, por lo que nos deja mayor libertad analítica e interpretativa (Corbetta, 2007: 40). Esto permite un proceso más sinérgico y adaptativo, incluyendo en el mismo transcurso de la investigación decisiones que irán modificando la dirección del análisis y del trabajo de campo.

#### 2.1.1 ESTUDIO COMPARADO DE CASOS

Una de las estrategias de análisis que se utilizará será el método de *estudio comparativo de casos* (Lijphart, 1971; Collier, 1993). Este método se usa para evaluar hipótesis ligadas a la influencia de una variable en conjuntos similares, y para explicar la importancia del contexto los fenómenos estudiados. Su función heurística, en tanto aporta una mirada amplia y profunda del objeto al que se aplica, resulta ideal en este caso, ya que el objetivo es indagar en las complejidades de las relaciones entre género, clase, juventud y movibilidades. Siguiendo la tipología de Lijphart, el presente estudio se situaría en estudio de *casos interpretativos*, que utilizan una teoría para iluminar un caso determinado.

Un problema intrínseco de los estudios comparados es el dilema de “*muchas variables, N pequeña*” por el cual muchas investigaciones tienen verdaderos problemas a la hora de abordar una investigación con pocos casos y con muchas variables (Lijphart, 1971). El propio Lijphart propone que cuando se trabajan muchas variables, como es el caso de la presente investigación, el analista puede enfocar casos que sean parejos en varias variables no centrales para el estudio para así “controlar” dichas variables (Lijphart, 1971: 687). En nuestra investigación, al tratarse de dos barrios de la misma ciudad, en la misma época y con una cultura similar, podemos controlar:

1. Variable “género”: se podrá mantener como variable controlada en tanto la cultura de género se mantiene estable para hombres y mujeres de ambos casos, ya que se trata del mismo momento histórico y la misma zona geográfica.

2. Variable “juventud”: podremos también mantener esta variable como relativamente controlada (en un sentido laxo, ya que entendemos a las juventudes, en plural, como un proceso social que no responde a una sola modalidad).

3. Variable “políticas urbanas”: se podrán comparar más fácilmente las diferencias por distritos, al ser un mismo Ayuntamiento con una misma ideología en cada momento quien promueve y dinamiza intervenciones urbanas. Las competencias en materia de urbanismo recaen en el Ayuntamiento, y los distritos carecen de capacidad de decisión política.

Además, por sus características, los dos barrios escogidos tienen características similares en el contexto barcelonés. Son barrios semiperiféricos que tienen una distancia similar del casco barcelonés (5-6km), disponen de zonas verdes recreativas próximas, tienen acceso a equipamientos municipales y relieves similares.

Así, nuestro estudio de casos, aunque se base en dos barrios, resultará adecuado para rastrear las diferencias de género y clase en las movilidades juveniles. En este sentido, el tipo de estudio comparativo será basado en el método de *sistemas similares*, es decir, se escogen casos similares en un número relevante de variables para poder controlar mejor los valores de las variables que se quieren estudiar. Como queremos analizar cómo las movilidades juveniles dependen del género y la clase, a través de la elección de dos barrios de la misma ciudad pero de distinto nivel socioeconómico, se pueden evaluar con más eficacia la relación que nos interesa.

### 2.1.2 ENFOQUE INTERSECCIONAL

A este estudio comparativo de casos debemos añadirle un enfoque interseccional con el que compararemos los casos de una manera entrecruzada y dinámica. Como ya se ha visto, desde el enfoque de la interseccionalidad las diferentes estructuras de poder (como la edad, el género, la clase, la etnia, etc.) se entrecruzan dando lugar a articulaciones complejas, específicas y simultáneas de opresiones, privilegios y relaciones de poder diversas (Crenshaw, 1991; McCall, 2005; Rodó-de-Zárate, 2015a).

En la presente investigación la perspectiva se aplicará en un doble sentido, siguiendo la tipología marcada por Leslie McCall. La comparación de casos de los barrios tendrá una dimensión cruzada al comparar la forma en la que la clase (y la procedencia barrial) de mujeres y hombres jóvenes influye en la dimensión urbana del género. Se trataría, pues, de un estudio *intracategorial* en tanto se profundiza en un grupo concreto (mujeres de clase alta, i.e.) a partir de un entrecruce específico de ejes sociales (mujer, juventud, clase alta...).

Sin embargo, los límites de este enfoque se encuentran en que pierde de vista cómo las categorías se construyen en relación con otras. Por ello, se propone añadirle un enfoque interseccional *intercategorial*, en los que se analizarán relaciones no sólo en las categorías sino también entre categorías. Así, el estudio comparativo de casos se vuelve más rico: se trata de estudiar cómo las mujeres jóvenes en el barrio de Sarrià se relacionan con hombres jóvenes del mismo barrio, cómo se relacionan las diferentes masculinidades entre ellas en contextos de posiciones de clase distintas dentro del propio barrio, cómo difieren estas experiencias con

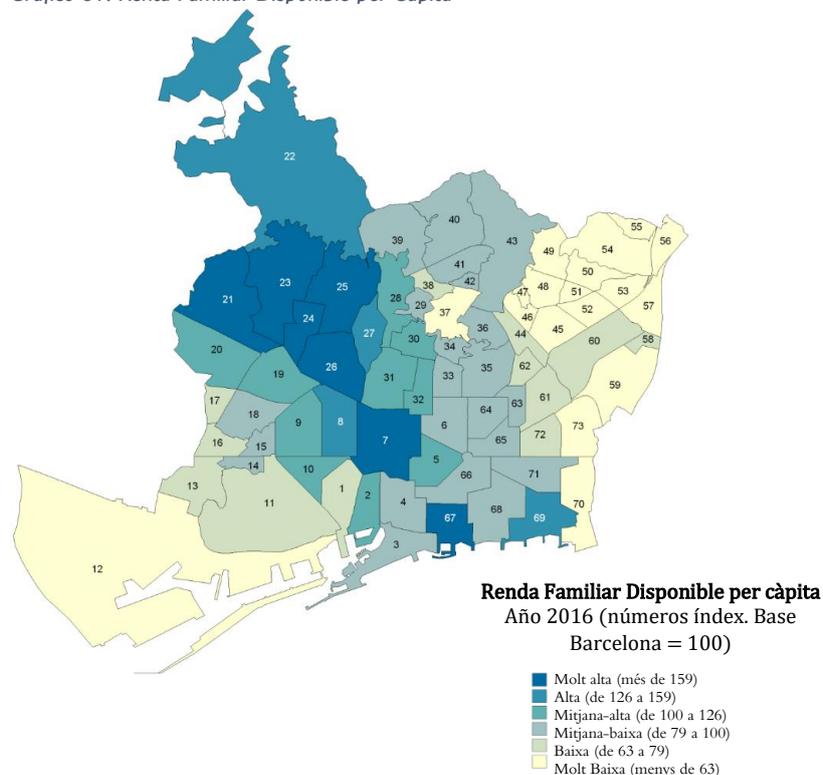
las relaciones de género que se dan en el barrio de Porta, y cómo se relacionan ambos casos con el conjunto de la ciudad. De esta forma, el estudio comparativo de casos tendrá mayor capacidad descriptiva al multiplicar las relaciones que se dan entre variables y poder recoger con mayor fidelidad las complejas posiciones de género que se dan en espacios urbanos según posiciones de clase, edad, etc.

### 2.1.3 LOS CASOS COMPARADOS: SARRIÀ Y PORTA. ¿POR QUÉ ESTOS BARRIOS?

Una vez definida la estrategia metodológica utilizada tenemos que bajar a tierra estas ideas y hablar de los barrios escogidos para el análisis. Se han seleccionado dos barrios de la ciudad de Barcelona para poder controlar algunas variables comparativas ya que, al pertenecer a la misma ciudad, las variables *cultura*, *situación económica*, *historia* y *gestión política* resultan relativamente similares (sin contar las particularidades históricas o culturales de cada barrio, en las cuales incidiremos en el análisis más en profundidad). No obstante, los barrios escogidos mantienen diferencias sustanciales ligadas a los perfiles sociodemográficos que las habitan, la historia del desarrollo de los barrios, los espacios, equipamientos e infraestructuras de movilidad, así como el papel de los agentes sociales que intervienen y los recursos locales que se poseen.

La intención de comparar barrios con niveles socioeconómicamente distintos se liga con la hipótesis de que la clase social tiene un impacto relevante en la forma en la que el género se incorpora y se practica, así como la forma en que los jóvenes pueden percibir su propia presencia y las posibilidades de tránsito, parada y uso de los espacios disponibles. De esta forma, se intenta dar una respuesta desde el paradigma de las moviidades, a la pregunta por

Gráfico 81: Renta Familiar Disponible per Càpita



Fuente: Ajuntament de Barcelona

el efecto *barrio* (Cano Hila, 2012), a saber, ¿cómo está ligado vivir en un barrio determinado con los procesos de exclusión (en este caso, al desarrollo de la motilidad) social?; ¿qué desventajas en las movilidades desarrolladas supone la adscripción a un barrio determinado?; y más concretamente, ¿qué relación tiene la vida en un barrio con los recursos disponibles de género para la percepción, tránsito y uso de los espacios urbanos? ¿Podría hablarse de un efecto *barrio* de género?

Previamente a la selección final de los dos casos, se hizo una propuesta de casos posibles basándonos en el nivel de renta (se buscaban dos barrios que se situasen en los dos extremos de la escala de Renta Familiar disponible per cápita) (Ilustración 1), el nivel de desempleo, y los equipamientos disponibles, buscando candidatos muy diferenciados entre sí.

Una vez identificados los barrios potenciales, se valoraron los siguientes factores:

- Factores geofísicos
  - o Distancia al centro histórico de la ciudad
  - o Dificultad de acceso al barrio desde fuera
  - o Cercanía de hitos geológicos (río, montaña, mar)
- Factores sociales
  - o Tejido asociativo activo (formal y no formal)
  - o Presencia juvenil (demográfica y socialmente)
  - o Presencia institucional (inversión, reformas, presencia en planes urbanos)
  - o Diferencias entre casos en variables operativas
- Otros factores
  - o Disponibilidad de la muestra
  - o Posibilidad de sostener colaboración en el tiempo

Una vez valorados los barrios según estos factores, la muestra quedó conformada por tres barrios en cada distrito. En el distrito de Nou Barris:

- *La Prosperitat*,
- *Porta* y
- *Verdum*

y en el distrito de Sarrià-Sant Gervasi:

- *Sarrià*,
- *Las Tres Torres* y
- *Sant Gervasi-La Bonanova*

Finalmente, a través de una valoración personal, primer contacto con asociaciones y primeras visitas de campo, la muestra final quedó conformada por el barrio de *Sarrià*, en el distrito Sarrià-Sant Gervasi, y el barrio de *Porta*, del distrito de Nou Barris.

La comparación entre *Porta* y *Sarrià* resulta pertinente por varios motivos. Respecto a los factores geofísicos, ambos barrios tienen una situación semiperiférica respecto al centro urbano. Aunque los debates sobre la centralidad urbana en la ciudad de Barcelona tienen una

gran tradición, al escoger dos barrios distanciados de los centros culturales y de ocio tradicionalmente concebidos (Ciutat Vella, Eixample y Gracia), también se nos presenta la posibilidad de investigar las formas en las que estos barrios desarrollan, o no, centralidades propias donde la vida juvenil se da al margen del centro tradicionalmente concebido. Ambos barrios están distanciados del centro turístico por la misma cantidad de kilómetros (alrededor de 6km) y su accesibilidad es relativamente costosa (hablaremos de esto en el próximo capítulo).

Por otro lado, ambos barrios disponen de casi todos los servicios necesarios y en el trabajo de campo se ha visto cómo los y las jóvenes perciben que tienen todo lo necesario en sus barrios y “bajan a Barcelona” (como se ha expresado en las entrevistas) muy poco. Salvo en el caso de Sarrià, que dispone del Campus Nord de la Universidad de Barcelona y UPC muy cerca, en ambos barrios los servicios son muy similares, por lo que los desplazamientos juveniles a priori parecen partir de situaciones parecidas. Respecto a la cercanía de los hitos geológicos, en ambos casos, se disponen de grandes espacios verdes, así como de la posibilidad de hacer escapadas a la montaña.

Respecto a los factores sociales, ambos barrios tienen una rica historia de movilización social, aunque ligadas a dos tipos de reivindicaciones muy distintas. Esto hará que el tejido asociativo de los barrios sea bastante activo. Sin embargo, el tipo de colectivos difiere lo suficiente como para hacer la comparación interesante, como se verá en la presentación de casos.

**Tabla 6: Comparación de barrios**

<i>Similitudes</i>	<i>Sarrià</i>	<i>Porta</i>
- Población (habitantes)	24.810	24.567
- Distancia centro turístico (kms)	5.3	6.2
- Orografía	Montañosa (143m de altura)	Semialta (65m de altura)
- Movilización social	Tradición activista fuerte	Tradición activista fuerte
<i>Diferencias</i>		
- Área (Hectáreas)	304.20	84.10
- RFD (referencia BCN:100)	Muy alta (más de 159)	Muy baja (menos de 63)
- Tipo de activismo	Cultural	Político

*Fuente: Elaboración propia*

Demográficamente, los dos barrios tienen una población prácticamente idéntica según los datos del Ajuntament en el año 2021: Porta consta de unos 24.567 mientras que Sarrià cuenta con 24.810 habitantes. No obstante, los tamaños de ambos barrios difieren enormemente: Porta cubre 84,10 hectáreas mientras que Sarrià dispone de 304,20 hectáreas. Sarrià dispone de una densidad muy baja en comparación con Porta, aunque una parte importante del barrio de Sarrià consiste en terreno montañoso de la sierra de Collserola. Orográficamente, ambos barrios se encuentran en una posición elevada respecto al resto de la ciudad, aunque la pendiente es bastante mayor en el caso de Sarrià. Esto supondrá retos en ambos barrios para los desplazamientos, resueltos en cada caso según recursos ligados a las infraestructuras y a la capacidad adquisitiva.

Por lo tanto, ambos barrios suponen casos muy interesantes para el tipo de comparación que se busca. Al mantener elementos similares (la cultura, la cercanía del centro, la disponibilidad

de equipamientos, el mismo Gobierno del Ayuntamiento, etc.) nos resultará más sencillo aislar el efecto que tengan variables como el género o la clase en la experiencia juvenil. Las diferencias a nivel de clase también nos permitirán analizar cómo

en ambos casos las relaciones con el Ayuntamiento y demás instituciones se ve modificada. Por ello, la selección de estos dos casos se valora como muy positiva.

#### 2.1.4 ESTRATEGIAS DE RECOGIDA DE INFORMACIÓN

Una vez tenemos definido el enfoque metodológico, podemos proceder al diseño de las técnicas e instrumentos de registro. La técnica engloba “*los procedimientos específicos a través de los cuales el sociólogo reunirá y ordenará los datos antes de someterlos a análisis*” (Goode & Hatt, 1972). En las aproximaciones cualitativas, no obstante, hay que contar con que estos procedimientos implican una presencia (y una corporalidad) de la persona investigadora. Las técnicas de investigación tendrán una dimensión fundamentalmente activa donde el papel del sujeto es clave. El impacto de esta presencia se analizará en el último apartado: las implicaciones y reflexiones éticas de la investigación.

Respecto a los instrumentos, éstos serán los mecanismos que en los cuales se registran los datos recogidos en los procedimientos de información. La cuestión de los instrumentos ha generado interesantes debates en la investigación de las movilidades, ya que se trata de un área de investigación donde la reflexión sobre las técnicas e instrumentos de registro ha tenido un peso importante (Ricketts Hein, Evans, & Jones, 2008; Buscher & Urry, 2009; D’Andrea, Ciolfi, & Gray, 2011; Merriman, 2014).

La complejidad del objeto de estudio de las movilidades ha dado pie a que la reflexión sobre el método girara en torno a la inclusión de nuevas formas de registro que permitan a los y las investigadoras realizar mejores análisis de las movilidades. El problema, según Peter Merriman (2014), es que, en lugar de plantearse la innovación metodológica como una *opción*, se plantea como una *necesidad* para registrar más adecuadamente las prácticas corporales y para hacer un mejor seguimiento de los cuerpos, cosas o informaciones en desplazamientos. Esto alimentaría un potencial *fetichismo del instrumento* por el cual se dota de valor per se a las nuevas tecnologías de la información, a los métodos de seguimiento audiovisual, a la geolocalización, etc. Y esto sería un problema, no porque esos métodos sean problemáticos, sino porque no se reflexiona críticamente sobre su papel.

Para Merriman (2014: 170), el problema reside en presuponer que todo método antiguo falla en trazar o registrar las movilidades, infravalorando la capacidad de los científicos previos para captar e indagar en las prácticas corporales, los movimientos y las representaciones ligadas a la movilidad. Como dice: “*there is a distinct danger of overstating the newness of the research topics, mobile experiences and sensations, and indeed of these mobile methods*”.

Por ello, en la presente investigación no se ha querido descartar la importancia que pueden tener técnicas e instrumentos más tradicionales de investigación social en la investigación de las movilidades. Se opta, por ello, por una apuesta híbrida, que valore críticamente qué opciones son las más adecuadas y las contemple en conjunto. Con esto podremos seguir la idea del etnólogo Ulf Hannerz por la cual la investigación urbana ha de tener como prioridad

una flexibilidad metodológica que garantice seguir las vidas de las personas con las que se trabaja (Nofre, 2014).

En este apartado presentaré las técnicas de registro que he utilizado en la investigación. Hablaré de las técnicas que han podido llevarse a cabo y comentaré en los apartados finales del capítulo aquellas que no se han podido realizar a raíz de los obstáculos que surgieron a nivel social durante el trabajo de campo.

## 2.2 TÉCNICAS E INSTRUMENTOS DE REGISTRO

### 2.2.1 LA ENTREVISTA

Se ha seleccionado la entrevista como la técnica de registro más importante en la investigación, entendiendo que el objeto de estudio (las movilidades juveniles) tienen una dimensión fuertemente discursiva y consciente. Se buscará con la entrevista registrar las formas en las que los y las jóvenes viven los desplazamientos. Accediendo a sus prácticas urbanas a través de su discurso sobre ellas podremos registrar las formas que tienen de expresar sus desplazamientos, sus dudas, las emociones que comentan ligadas a dichas experiencias, las anécdotas que consideran como clave y que cuentan en la entrevista, etc. De la misma forma, con los distintos testimonios recogeremos la diversidad de prácticas de apropiación espacial y gestión del conflicto: métodos de gestión de la inseguridad y evasión del miedo, hábitos de uso y apropiación de elementos espaciales, etc.

Se han realizado en total, 54 entrevistas a jóvenes de los dos barrios, de tal forma que quedan a 30 en Sarrià y 24 en Porta. La muestra ha quedado de esta forma (Tabla 1):

**Tabla 7: Relación de entrevistas por género, barrio y situación**

Sexo	Hombres		Mujeres	
	Porta	Sarrià	Porta	Sarrià
Estudiantes	3	6	3	5
Estudia + Trabaja	3	3	4	3
Trabajadores/as	4	6	4	4
En paro	2	1	2	2

Las entrevistas realizadas han sido en profundidad, cuya duración oscila entre los 40 minutos y una hora y 10. En ese tiempo, la modalidad semiestructurada del encuentro permitió indagar en las distintas dimensiones de investigación que estructuraban el guion de la entrevista. Sin embargo, en cada caso, se ha ido valorando qué elementos era interesante desarrollar más y cuáles, ante la falta de interacción o ante la repetición de información ya obtenida, era conveniente saltar.

Sobre los perfiles, se entrevistaron hombres y mujeres jóvenes, de 18 a 30 años. Se opta por una edad mínima de 18 por ser ésta la edad en la que la escuela deja de ser el espacio de socialización clave, y donde los desplazamientos pasan a ser más largos y complejos. La

selección del umbral superior en los 30 se debe a que esta edad mantiene una delimitación experiencial en el estudio pero aporta cierta variabilidad a la condición joven. Si, como dice Bourdieu, la homogeneidad de las condiciones de existencia produce una homogeneización objetiva del *habitus* de un grupo (Bourdieu, 2007[1980]: 95) manteniendo la unidad experiencial podré profundizar en la comprensión de un *habitus* concreto, en este caso el joven. Se considera que a los 30, si bien algunas de las condiciones sociales son muy distintas a los 18 (condición de estudiante, ingresos económicos...), hay otras que se mantienen (precariedad vital, falta de residencia fija, biografías complejas, desplazamientos urbanos con motivaciones similares), por lo que esta horquilla de 18 a 30 me deja mantener constante la condición joven introduciendo variabilidad dentro de la misma categoría.

Respecto a la diversidad de la muestra, se ha intentado incluir perfiles de distintas configuraciones sociales hasta ir saturando el discurso sobre las movilidades. Así, se han incluido perfiles con distintas afiliaciones sociales (activistas sociales, participantes de asociaciones culturales, miembros de grupos religiosos, trabajadores en el barrio, personas sin actividad cultural, miembros de asociaciones políticas, etc.), con distintas procedencias (personas nacidas en el barrio, vecinas nuevas del barrio, migrantes nacionales, migrantes internacionales, etc.) e inclinaciones ideológicas (personas activistas de izquierdas, miembros de congregaciones religiosas conservadoras, votantes de extrema derecha y personas sin filiación política).

Además de las entrevistas a vecinos y vecinas de los barrios estudiados, se realizan entrevistas a técnicos urbanos, asociaciones culturales, centros cívicos y demás agentes sociales que articulan el tejido social de los barrios estudiados. Estas entidades influyen en la vida juvenil aportando espacios de encuentro, llevando adelante políticas públicas y sociales en los barrios, e impactando en la configuración del barrio como se verá en la presentación de los casos. Las entrevistas realizadas quedarían de tal forma:

**Tabla 8: Entrevistas a especialistas**

<i>Porta</i>	<i>Sarriá</i>
<i>Técnico de casal</i>	Técnico de distrito
<i>Asociación cultural 1</i>	Asociación cultural 1
<i>Asociación cultural 2</i>	Asociación cultural 2
<i>Xarxa de Suport</i>	Técnico de Centro Cívico
<i>Huerto urbano</i>	Presidente Esplai
<i>Asociación feminista</i>	Miembro CAU
<i>Asociación de vecinos</i>	Miembro de Casal

Una entrevista es una interacción social con multitud de sesgos posibles, máxime cuando se trata de una temática muy ligada a experiencias sensibles (acoso, violencia, miedo, sexualidad, etc.). Un problema añadido es el de la realidad corporal y social del investigador como sujeto. En tanto hombre blanco, joven, con cierta autoridad académica para la persona entrevistada, las interacciones que se sucedieron en las entrevistas se vieron modificadas por esto. Doy cuenta de algunas de estos impactos en el apartado de cuestiones éticas de la investigación.

La construcción de la muestra se realizó siguiendo un muestreo teórico (Glaser & Strauss, 1967), por el cual se parte de un cuerpo teórico fuerte y bien definido, a partir de variables e indicadores claros para comenzar el proceso de entrevistas. Cada entrevista va alimentando el conjunto teórico, enriqueciendo y modificando los datos previos. Así, el criterio del investigador fue fundamental a la hora de incorporar cada caso: en algunos casos una entrevista implicaba la inclusión de un nuevo elemento al guion de entrevista, en otros, implicaba la decisión de eliminar algún elemento.

Respecto a la estrategia de acceso a campo, previamente al contacto con las personas se crea un sociograma con las personas clave para acceder al campo, con las asociaciones y primeros contactos. Se prepararon mensajes de contacto según varios medios (correo electrónico, aplicaciones de mensajería instantánea o teléfono) y se comenzó el contacto.

El contacto inicial se hizo a personas conocidas, centros juveniles de cada barrio y redes sociales de asociaciones locales. Según se iban consiguiendo muestra, se realizaba o no la entrevista según si se ajustaba a los perfiles buscados. Cuando se veían algunas carencias (por ejemplo, en un momento la muestra la constituían únicamente personas del casal de Porta), se comenzaba a buscar explícitamente un perfil concreto. De esta forma, la muestra se construye teórica y dinámicamente desde el mismo proceso.

Para continuar con la muestra, se procedió a la técnica de la bola de nieve, por la cual a cada entrevistada o entrevistado, se le pedía al finalizar el encuentro, dos cosas: mantener el contacto abierto para posibles dudas o preguntas no comentadas (como veremos, esto ha sido clave para volver sobre algunas personas cuando sobrevino el contexto de la pandemia) y pensar en una persona que cumpliera los requisitos, que lo comentase con ella y le pasase mi contacto (o me pasase el suyo) pasados unos días.

Esta técnica tuvo buenos resultados, ya que me dejó salir de perfiles similares: cuando se le comentaba al entrevistado el deseo de entrevistar, por ejemplo, a gente no ligada a movimientos sociales, cada entrevistado, al tener distintos amigos de distintas fuentes (de la carrera, de la infancia, del cau, etc.), la muestra se iba diversificando. Cuando esto no pasaba (por ejemplo, en el caso de Porta se registró una red menos nutrida socialmente, ya que al saturarse el discurso de los jóvenes ligados al casal y se pedía gente de fuera, los jóvenes del casal reconocían sólo juntarse con otra gente del casal), se buscaba aumentar la muestra por otros medios: redes sociales, contacto con asociaciones diversas, etc.

Todas las entrevistas fueron grabadas previo consentimiento explícito por parte de las personas entrevistadas. Se grabaron con grabadora portátil, se transcribieron manualmente para su posterior análisis.

### 2.2.2 LA OBSERVACIÓN

La segunda técnica de registro que se ha utilizado en esta investigación ha sido la observación etnográfica. Con el objetivo de disponer información sobre los grupos juveniles estudiados que pueda complementar los discursos que estos jóvenes dan en las entrevistas, se opta por la observación sistemática y temática de los barrios de la investigación.

Esto es así porque considero, como Goffman o Garfinkel, que las entrevistas en profundidad tienen el problema de que presuponen que tenemos que creer a la persona entrevistada y ellas solas pueden generar sesgos importantes. En ese sentido, Óscar Guasch (2002: 33) dice que “cuando se observa la realidad social (...) es preciso cotejar lo que las personas dicen, con lo que hacen, con lo que aparentan ser, y con lo que quieren aparentar ser”. La realidad social va más allá de lo que la persona puede decir de ella, y por ello, un soporte a través de la observación etnográfica será una buena herramienta para enriquecer el análisis.

Para esta observación, se hicieron dieciocho salidas de campo, nueve en cada barrio, con una duración de entre una hora y media y dos horas cada una aproximadamente. En total, más de 32 horas de trabajo de observación.

Previa al comienzo de la observación, hubo una familiarización histórica y cultural a través de fuentes históricas. Para ello, en el caso de Porta me puse en contacto con el *Arxiu Històric de Roquetes-Nou Barris* y con la Asociación de Vecinos y Vecinas de Porta, así como con el Casal de Joves. A través de los primeros contactos, nos familiarizamos con la producción escrita sobre el barrio, así como con las principales publicaciones activistas y demás archivos escritos sobre el barrio. Entre ellas, cabe mencionar el Trabajo de Fin de Máster de Julio Morrás Jiménez, *Transforma Portal Dinàmiques Participatives d'Apropiació de l'Espai Públic Urbà*, (2013), en el que propone un proyecto participativo que más adelante será presentado al Ayuntamiento en el concurso de los solares del Pla Buits y con el que se consigue el espacio que aún hoy en día es el Huerto Urbano Porta'm a l'hort. En el caso de Sarrià, me puse en contacto con el Archivo histórico Centre Excursionista Els Blaus, así como con el Centro Cívico Casa Orlandai y la Biblioteca Clarà, del barrio de Sarrià. Con estos contactos conseguí material bibliográfico con el que comenzar a familiarizarme con los dos barrios de estudio antes de las salidas etnográficas.

A partir de ahí, se comienzan a plantear las salidas de campo. En la Tabla 3 se detallan las fechas, horas y duración de las salidas. Se procuró realizar salidas diversas, en distintos días y horas de la semana para observar las distintas dinámicas que se dan en cada hora (salida al trabajo, vuelta a casa, salida de clases, recreos, salidas de ocio, etc.). Asimismo, se procuró que estuviesen espaciadas en el tiempo para ver los cambios temporales (no sólo en las obras, sino cómo afectan los cambios estacionales a los movimientos del barrio).

**Tabla 9: Salidas de observación etnográfica**

	<i>Barrio</i>	<i>Fecha</i>	<i>Horario</i>
1	Sarrià	15.05.19 (miércoles)	19:00/21:10 (2:10:00)
2	Sarrià	17.05.19 (viernes)	13:00/14:30 (1:30:00)
3	Sarrià	11.11.19	10:30/12:00 (1:30:00)
4	Sarrià	27.01.20 (lunes)	12:30/14:30 (2:00:00)
5	Sarrià	10.02.20	17:00/19:00 (2:00:00)
6	Sarrià	09.07.20	13:00/15:00 (2:00:00)
7	Sarrià	22.12.20	12:00/14:00 (2:00:00)
8	Sarrià	05.01.21	17:30/19:00 (1:30:00)
9	Sarrià	05.02.21 (viernes)	18:00/19:30 (1:30:00)
1	Porta	27.05.19 (lunes)	16:30/17:45 (1:15:00)

2	Porta	28.06.19 (viernes)	11:45/14:00 (2:15:00)
3	Porta	23.11.19 (sábado)	12:00/15:00 (3:00:00)
4	Porta	28.01.20 (martes)	17:00/19:00 (2:00:00)
5	Porta	09.05.20 (sábado desescalada)	21:30/23:00 (1:30:00)
6	Porta	21.07.20	19:00/20:30 (1:30:00)
7	Porta	13.11.20	12:30/14:00 (1:30:00)
8	Porta	25.11.20	19:00/21:00 (2:00:00)
9	Porta	13.01.21	12:30/14:00 (1:30:00)

### 2.2.2.1 Estructura de las salidas

Las salidas se realizaron siguiendo una serie de pautas con el fin de poder sistematizar la observación. Estas pautas se derivan del marco teórico por el cual las movi­lidades se configuran a través de la interrelación de personas, espacios y políticas. A partir de esto, la observación se articuló a través de los siguientes ítems:

- Espacios
  - o Accesibilidad
    - *¿Cómo se llega al barrio?*
      - Vías de acceso
      - Medios de acceso
      - Facilidad de acceso
      - Tiempo de desplazamiento
    - *¿Hay áreas verdes cercanas y accesibles?*
    - *¿Hay equipamientos (deportivos, culturales, de salud...) accesibles?*
  - o Características de los espacios
    - *¿Cómo son esos espacios?*
      - Antigüedad
      - Calidad (cuidados, descuidados, en desuso)
      - Estética (bonitos, desagradables)
    - *Seguridad*
      - *¿Genera seguridad/inseguridad?*
      - *¿Oscuros/luminosos?*
      - *Apartados/céntricos*
    - *¿Qué zonas son las más transitadas? (Polos de atracción de desplazamientos)*
    - *¿Qué características tienen las zonas más transitadas?*
    - *¿Qué tipos de desplazamientos se observan (escolares, de consumo, de cuidados, de ocio...)?*
    - *¿Se observan fronteras internas en los barrios durante la observación?*
    - *¿Cuáles son los espacios más íntimos del barrio? ¿Y los más sociales?*
- Cuerpos
  - o Presencia/ausencia

- *¿Quién está en estos espacios?*
  - *¿Qué características demográficas tienen (edad, género, clase, etnia...)?*
  - *¿Quién no está (y podría estar)?*
- *Agrupaciones*
  - *¿Se reúnen en grupos o están individualmente?*
  - *¿Los grupos están en movimiento o están quietos?*
  - *¿Están en espacios clave o parecen ocupaciones esporádicas?*
- *Medios*
  - *¿Qué medios de transporte aparecen en la observación?*
  - *¿Son frecuentes los medios individuales (moto, bicicleta, patinete...)?*
  - *¿Son las infraestructuras de movilidad (paradas de metro/tren, paradas de autobús, taxi o bicicletas) espacios concurridos?*
- *Interacciones*
  - *¿Qué hacen las personas?*
  - *¿Cómo ocupan el espacio? ¿Paran, transitan?*
  - *¿Hay interacciones espontáneas durante los trayectos?*
- *Políticas*
  - *Equipamientos*
    - *¿Hay equipamientos suficientes?*
    - *¿Qué falta en el barrio?*
    - *¿Hay intervenciones previstas/en construcción?*
  - *Seguridad*
    - *¿Hay presencia policial? ¿Mucha o poca?*
    - *¿Hay intervenciones policiales durante la observación?*
  - *Activismo*
    - *¿Hay eventos/convocatorias de interés social durante la observación?*
    - *¿Hay carteles, pegatinas o demás material de difusión?*
    - *¿Hay pintadas?*
    - *¿Son visibles las entidades sociales del barrio?*

Una vez estipuladas las pautas de observación, las salidas de campo se organizaron a través de recorridos temáticos y derivas urbanas. Los recorridos temáticos seguían un tema definido previamente a través de un interés estratégico. Algunos de los temas fueron:

- Salidas comerciales (zonas de compras, recorridos comerciales, esparcimiento de consumo...)
- Salidas deportivas (zonas de deporte utilizadas por la gente del barrio)
- Salida de ocio (zonas más concurridas por jóvenes, espacios de fiesta, bares...)
- Salidas activistas (recorridos de manifestaciones, zonas de concentraciones, espacios de reunión)
- Salidas de esparcimiento (zonas de encuentro social, zonas para perros, zonas de juegos de niños)

Los recorridos por deriva urbana derivan de la propuesta de la Internacional Situacionista, de la cual hemos hablado en el capítulo anterior. Esta deriva es propuesta por este grupo, en

especial por Guy Debord (2001), como una forma innovadora de poder transitar y percibir los espacios urbanos. Este ejercicio se basa en alterar la mirada de la persona mediante un ejercicio imaginativo que intervenga en las razones, las formas y los contenidos de un recorrido ininterrumpido por espacios urbanos. Así, el azar puede ser una clave de deriva, por la cual la persona o grupo de personas se dejan llevar por detalles o situaciones encontradas. De la misma forma, se pueden realizar derivas temáticas organizadas a partir de un criterio determinado: seguir el carril bici a ver dónde lleva, caminar únicamente donde hay árboles, seguir sólo espacios oscuros sin iluminación (o al revés, caminar sólo por lugares iluminados), recorrer únicamente zonas peatonales, seguir sólo por donde haya bares, seguir grupos de gente y cuando no sea posible seguirlos, cambiar de grupo, etc. De esta forma, los recorridos cada vez eran distintos y me hicieron encontrar con situaciones muy interesantes (manifestaciones, peleas, consumo de drogas, espacios festivos, reuniones de colectivos, fiestas populares, conciertos callejeros, ocupaciones por motivos reivindicativos, etc.).

Con esta herramienta se obtuvo muchísima información relacionada con los barrios, con los hábitos cotidianos de los jóvenes, con los espacios de encuentro y ocio, sobre características espaciales, sobre presencia política, medios de transporte, prácticas sociales durante el desplazamiento, etc. Esta información conformó un cuaderno de campo que se completó con las reflexiones y observaciones personales que he ido tomando durante los meses que duró el trabajo de campo.

### 2.2.3 EL TRABAJO CON MAPAS

Por último, para triangular la información recogida a partir de las entrevistas y la observación, se realizó también un ejercicio de mapeo colaborativo junto a las personas entrevistadas a partir del cual se obtuvo información relacionada con los lugares de una forma más dinámica, visual y, por lo tanto, permitiendo recoger conocimientos y datos no discursivos.

Concibo el mapeo como un ejercicio reflexivo sobre soportes gráficos de los espacios sobre los que se investigan. A partir de este ejercicio de mapeo se generan conversaciones temáticas y un trabajo de identificación, reflexión y proposición de temáticas ligadas a los lugares. En tanto que es un medio más que un fin, lo importante es la conversación generada en torno al mapa, siendo el mapa un producto personal fruto del ejercicio reflexivo. Como han apuntado algunos colectivos que trabajan con el mapeo como herramienta de activismo social, como Iconoclastas (Risler & Ares, 2013), el mapa no es el territorio sino que es una imagen estática a la que se le escapa la permanente mutabilidad de los territorios. Lo mismo ocurre con el ejercicio individual de mapeo. Si bien la información que aportaron los mapas sobre los que trabajaron las personas ha sido muy valiosa, no da cuenta de la complejidad de los usos, percepciones y prácticas sociales que se dan en estos lugares. Como dicen las autoras, *“el mapeo es una herramienta que muestra una instantánea del momento en el cual se realizó, pero no repone de manera íntegra una realidad territorial siempre problemática y compleja”*.

La elección del mapeo necesita de alguna aclaración: ¿Por qué elegir un mapa (definido por su dimensión estática) como método para analizar las movilidades? Valoré como adecuada esta práctica al permitirme trabajar con las personas las movilidades como un conjunto, por la familiaridad con la que muchos jóvenes usan los mapas (debido, entre otras cosas, a la

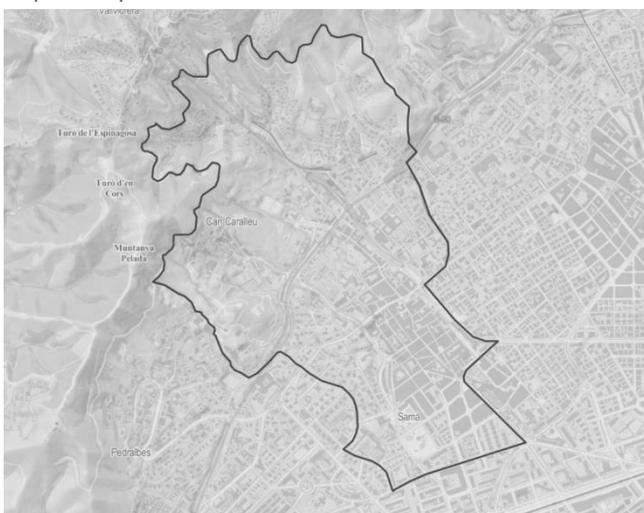
asiduidad de uso de aplicaciones móviles de geolocalización), por la posibilidad de acceder a reflexiones espaciales que no dependían del discurso consciente y porque operaba como un soporte muy valioso para la memoria de los sujetos durante la entrevista. Así, la utilización de esta técnica se mostraba como muy valiosa y útil para comprender hábitos de movilidad de los y las jóvenes.

La técnica de mapeo se organizaba en paralelo a la entrevista verbal y, por lo tanto, se explicaba cómo iba a ser al comienzo del encuentro. Se le ofreció a cada joven un mapa en papel del barrio (Gráficos 12 y 13) y se le dieron distintos rotuladores de colores distintos con los que indicar diferentes elementos. Ahí comenzó un diálogo sobre los hábitos de desplazamiento cotidiano. Se le pidió indicar en los mapas espacios relacionados con algunos de los elementos de los ítems del guion de la entrevista y con los indicadores de análisis que se verán en el próximo apartado. Se les pidió indicar los siguientes elementos:

- Rutas más frecuentes en el barrio (y fuera del barrio) (COLOR AZUL)
  - o Recorridos entre semana
  - o Recorridos los fines de semana
- Identificar espacios más agradables/placenteros (COLOR ROJO)
- Identificar espacios de inseguridad/miedo (COLOR NEGRO)
- Identificar espacios donde se siente agobio (COLOR MORADO)

Además de estas indicaciones, se les ofrece poder seguir trabajando sobre el mapa a lo largo de la entrevista, de tal forma que se utiliza para localizar lugares que surgen durante el relato, o facilitan la reflexión y la comunicación de las reflexiones sobre sus movilidades cotidianas. Curiosamente, hubo pocos jóvenes a los que les costase trabajar sobre el mapa, y para algunas personas el trabajo con el mapa les permitió darse cuenta de determinados hábitos que no eran conscientes (evitar algunas zonas, descubrir que hay partes del barrio que nunca han visitado, etc.). El mapa también permitió profundizar en algunos temas de la entrevista. Por ejemplo, cuando se identificaban rutas cotidianas podían observarse cuando se evitaban zonas o se daban rodeos, lo cual daba pie a poder sacar el tema de la inseguridad y disponer de un formato más físico donde localizar espacios del miedo.

**Mapa 1: Mapa de Sarrià utilizado en las entrevistas**



Fuente: Elaboración propia a partir de Instamaps

**Mapa 2: Mapa de Porta utilizado en las entrevistas**



Fuente: Elaboración propia a partir de Instamaps

A partir de los mapas, se obtuvieron también importantes datos sobre localización de espacios placenteros, lugares habituales de encuentro, sitios donde se concentraban los “puntos negros” de la seguridad de los barrios, donde se concentraban episodios desagradables de robos o acoso, etc. Por lo tanto, los mapas enriquecían la información para la realización de salidas etnográficas, así como permitían afinar más las preguntas de las entrevistas. Así, las distintas técnicas de recogida de datos entraban en sinergias que enriquecieron enormemente el trabajo realizado.

#### 2.2.4 TRABAJO CON FUENTES SECUNDARIAS

Si las técnicas de investigación cualitativa se basan, como defiende Piergiorgio Corbetta (2007: 376) en tres principios clave, a saber, *observar, preguntar y leer* y ya hemos hablado de las dos primeras (observación y entrevistas), nos queda por abordar el tercero de los principios cualitativos que han organizado esta investigación.

A lo largo del trascurso de esta investigación se han consultado varias fuentes secundarias institucionales en distintos momentos del proceso: para introducirnos en las problemáticas de estudio, para identificar aportaciones previas, las maneras hegemónicas de analizar el objeto de estudio, para definir lagunas o vacíos de análisis, para recabar datos que permitan validar o descartar hipótesis, para complementar datos que salen en las entrevistas, para fundamentar un argumento... Una lista muy amplia de razones por las que los documentos han tenido un peso importante en estos años de investigación.

Esta amplitud de razones acompaña a la amplitud de documentos revisados. Desde memorias anuales de asociaciones, hasta planes oficiales de organización municipal, pasando por comunicados oficiales, informes de encuestas, resúmenes de reuniones o presentaciones abiertas de proyectos. El factor común que se procuró mantener para su selección fue el que sean documentos:

- Referente a políticas urbanas (análisis, propuesta, evaluación)
- Que sean de acceso abierto
- Que sean de organismos públicos u de organismos de los que se pueda garantizar calidad de trabajo

El procedimiento que se ha seguido para la selección de documentos ha seguido una serie de pautas: se ha realizado inicialmente un primer rastreo e inventariado de las fuentes disponibles y potencialmente interesantes para la investigación. En una segunda fase, se hace un barrido en el que se han descartado aquellas que no se ajustaban a los criterios de más arriba. Durante la tercera fase, se seleccionan los documentos finales que se abordarán durante la investigación. Este proceso no acabó en el trascurso de la investigación puesto que fueron apareciendo nuevos documentos al cabo de los años y según se accedía a nuevas bases de datos.

Los documentos que se han utilizado son:

**Tabla 10. Documentos institucionales del trabajo de campo**

Organismo/autor@	Título	Año
Ajuntament de Barcelona	<i>Pla equipaments juvenils a Barcelona 2008-2015</i>	2015
	<i>Pla d'Adolescència i Joventut 2017-2021</i>	2017
	<i>Balanç d'accions del Pla d'Adolescència i Joventut 2013-2016. Barcelona</i>	2017
	<i>Enquesta de Serveis Municipals 2017 -Evolució 1989-2017</i>	
	<i>Más infraestructura por la movilidad sostenible en Sarrià - Sant Gervasi</i>	2017
	<i>PLAÇA SÓLLER. Reurbanització de la Plaça Sóller i Ampliació de l'equipament Porta Sóller. Districte de Nou Barris</i>	2017
	<i>Enquesta de Victimització 2017</i>	2017
	<i>Diagnóstico de la participación de personas culturalmente diversas en los distritos de la ciudad de Barcelona</i>	2018
	<i>Mesura de govern per garantir i millorar la incidència de l'associacionisme educatiu de base comunitària a la ciutat</i>	2018
	<i>Pla de Mobilitat del Districte (PMD) de Sarrià - Sant Gervasi 2018-2023</i>	2018
	<i>Pla d'Equipaments i Serveis Juvenils de Barcelona 2018-2028</i>	2019
	<i>Pla de mobilitat del districte (PMD) de Nou Barris. Barcelona</i>	2019
	<i>Enquesta de participació i necessitats culturals de Barcelona. Procés d'elaboració i anàlisi de resultats.</i>	2020
	<i>Propuesta municipal del Plan de movilidad urbana 2024</i>	2020
	<i>Encuesta de Participación y Necesidades Culturales de Barcelona</i>	2020
	<i>Enquesta de Mobilitat en dia feiner 2020</i>	2020
Àrea Metropolitana de Barcelona	<i>Informe de la mobilitat i de l'entorn socioeconòmic a l'AMB</i>	2020
	<i>Informe de la mobilitat i de l'entorn socioeconòmic a l'AMB</i>	2021
ATM. Autoritat del Transport Metropolità de l'àrea de Barcelona	<i>Estudi de Mobilitat Quotidiana, 2006</i>	2007
Bicicleta Club de Catalunya -BACC	<i>Análisis de uso de los carriles bici de Barcelona, recuento según perfiles</i>	2022
Observatorio Noctámbul@s	<i>Informe Noctámbul@s. 5º Informe anual 2017-2018</i>	2018
Col·lectiu Punt 6	<i>Mujeres y personas no binarias en bici. Estudio de Movilidad Ciclista en Barcelona desde una perspectiva feminista.</i>	2020
Consell de la Joventut de Barcelona	<i>Informe estat de la joventut 2015</i>	2015
	<i>Informe estat de la joventut 2016-2017</i>	2018

Direcció de Serveis de Mobilitat	Districte Sarrià-Sant Gervasi. Implantació carrils bici, carrils bus	2017
Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona (IERMB)	Base de dades de victimització i seguretat de l'AMB	2019
	Enquesta de victimització de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, 2019	2020
	Anàlisi de les conductes de risc en la mobilitat a Barcelona des d'una perspectiva de gènere	2020
	Els Vehicles de Mobilitat Personal (VMP) a la mobilitat metropolitana	2021
PRISMA - Observatori de la Joventut	Diagnosi de les entitats de lleure educatiu a la ciutat	2018
	Joves de Nou Barris, retrat i tendències	2019
	Joves de Sarrià-Sant Gervasi, retrat i tendències	2019
VV.AA. (Fundació per a la Universitat Oberta de Catalunya)	Derecho a la ciudad metropolitana en el marco de la Nueva Agenda Urbana y la Agenda 2030	2018

Sin embargo, muchas de las fuentes consultadas, a la hora de hablar de la juventud (o del género), no hacen especificaciones por subgrupos, o hablan de la juventud en su conjunto, o no distinguen entre estratos socioeconómicos o por género. Muchas, aunque sí que incluyen la idea de la necesidad de un análisis interseccional en sus introducciones, luego en las metodologías de análisis no se aplica y los resultados aparecen sin disgregar. Esto ocurre, por ejemplo, en prácticamente todos los documentos del Ajuntament de Barcelona, los más numerosos de la muestra escogida. Por lo tanto, a la hora de hacer algunos análisis, los documentos fueron insuficientes. Por suerte, a través de la triangulación a partir de otras herramientas de recogida de datos, pudimos avanzar en la investigación.

Con esto he definido las herramientas que he utilizado finalmente en la investigación. También había organizado la realización de grupos de discusión, pero me fue imposible su implementación por obstáculos relacionados con la pandemia de la COVID-19. Hablaremos más sobre esto en las notas finales de este capítulo.

### 2.3 ESTRATEGIA DE ANÁLISIS DE DATOS

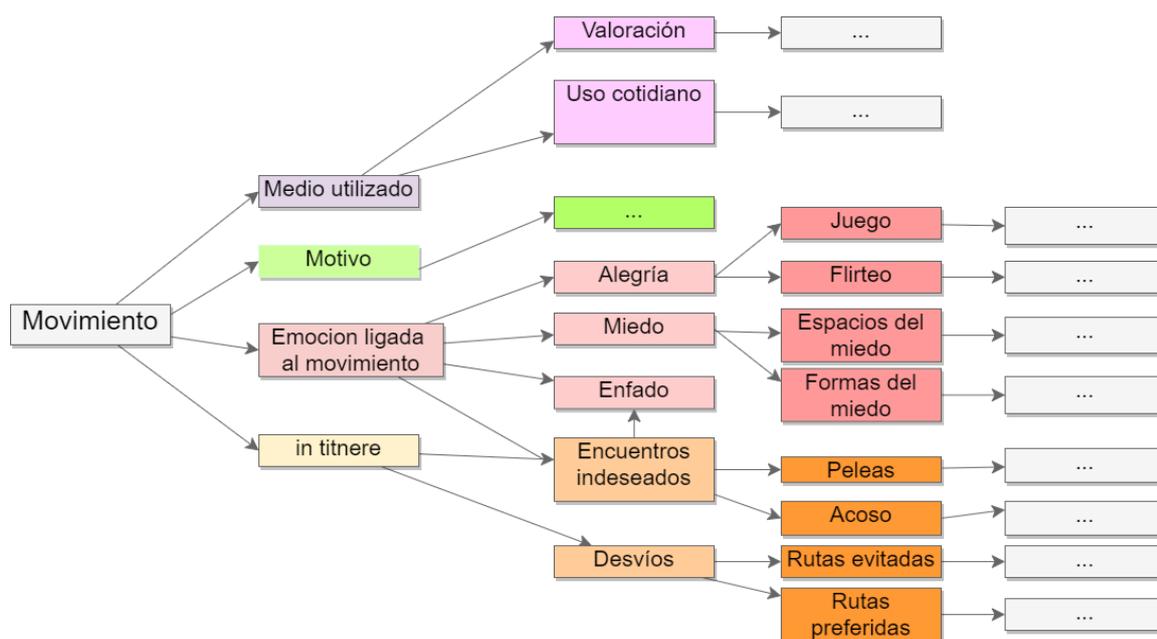
Para el análisis de los datos recogidos, se optó por una estrategia basada en la Teoría Fundamentada de Glaser y Strauss (1967; Hernández Carrera, 2014) y, por lo tanto, basada en un análisis inductivo de los datos recogidos. En concreto, nos basamos en la versión glaseriana del análisis de datos de la Teoría Fundamentada (Monge Acuña, 2015; Estrada Acuña, Arzuaga, Giraldo, & Cruz, 2021).

A partir de una lectura repetida de los registros de las entrevistas, se procedió a la codificación progresiva de los datos. Se trata de un momento de *codificación abierta*, donde se fracturan los datos en partes más específicas. Este momento se basa en la fractura de los datos en elementos comprensibles y significativos, en *citas* progresivamente más específicas hasta que se destila en una categoría central. Esto procede así: a partir de una codificación inicial temática

y aproximativa, se fue repitiendo el proceso para ir incluyendo codificaciones de elementos cada vez más finos. Los códigos representan fragmentos, ideas o discursos cada vez más pequeños, hasta dar con un límite basado en la utilidad del dato. Se intentan ver indicadores organizados en el discurso y para extraer este indicado se hace el ejercicio de ver a través de la cita y responder a “¿qué categoría organiza esta experiencia?”, “¿qué concepto explica este incidente?”, “¿Qué guía a la persona entrevistada?”, “¿qué realidades está conectando este evento?”, etc.

En paralelo a esta codificación progresiva, se fueron tomando notas conceptuales o memorandos, fundamentales en este proceso (Monge Acuña, 2015) y creando mapas de conceptos comparando y relacionando códigos para comprobar su validez como tales, evitar solapamientos o repeticiones. Así, los memorandos suponen un procesamiento constante de las propias codificaciones para sostener su adecuación o descartarlas cuando se muestran inconsistentes/repetidas/débiles conceptualmente. A partir de esta comparación y reevaluación constantes eventualmente aparece una raíz categórica común que relaciona de manera clara las distintas codificaciones (Estrada Acuña, Arzuaga, Giraldo, & Cruz, 2021). Así, disponemos de un árbol de códigos que profundizan en detalles del dato:

Gráfico 92: Ejemplo de árbol de codificación



Fuente: Elaboración propia

A través de este ejercicio de definición de indicadores, profundización en sus dimensiones y propiedades para extraer de ellas una categoría guía, va dibujándose una lista de categorías que se tejen una red compleja que estructura la forma de abordar el siguiente grupo de datos. Así, se va desarrollando el análisis de la información obtenida en la presente investigación.

A continuación, explicaremos cómo se construyeron las variables utilizadas en el análisis de los resultados. Finalmente, el capítulo acabará con notas reflexivas sobre la metodología de la investigación.

### 3. SISTEMA DE CATEGORÍAS

Las variables son conceptos que más allá de hilar el armazón teórico de la investigación, vertebran y guían el trabajo de campo. Es decir, son conceptos que se convierten en elementos clave del trabajo empírico (Cohen & Gómez Rojas, 2019: 250). Por lo tanto, la elección de los conceptos que funcionarán como variables es uno de los pasos clave de la investigación empírica y que tendrá un gran impacto en la construcción interpretativa de los datos obtenidos.

Las variables construidas se centran en las tres dimensiones que articulan la investigación: cuerpo, espacio y política. A su vez, cada dimensión se estructura a través de subdimensiones que bajan a tierra la variable y concretan dicha variable en una serie de indicadores clave que serán los que definan las preguntas de las entrevistas, los ítems de observación y el trabajo sobre los mapas. Los indicadores serán aquellos elementos concretos y medibles con los que se analizarán las dimensiones de investigación y, por lo tanto, dependen de la correcta definición de estas.

En las próximas líneas desarrollaré las tres dimensiones de investigación principales (Cuerpo, Espacio y Política) para pasar a desgranarlas en subdimensiones que constarán a su vez de distintos indicadores que propondré para el análisis de los resultados.

#### 3.1 VARIABLE CORPORAL

En primer lugar, a través de la unidad corporal indagaremos en las prácticas de los sujetos implicadas en el proceso de movilidad. Esto no significa ver qué hacen los cuerpos en abstracto sino cómo se localizan en espacios concretos y cómo negocian con situaciones marcadas por los elementos de género, clase y edad.

Siguiendo la conceptualización de Tim Cresswell (2010), la unidad cuerpo se estudiará a través de tres dimensiones concretas: los desplazamientos físicos, la percepción de/en los desplazamientos, las prácticas sociales que suceden durante el desplazamiento.

##### 3.1.1 DESPLAZAMIENTOS FÍSICOS

Respecto a los desplazamientos físicos, éstos constituyen el conjunto de movimientos que los jóvenes realizan tanto en su barrio como en el resto de la ciudad. Estos desplazamientos se analizarán a partir de tres indicadores que se obtendrán de los discursos de las entrevistas:

- i. *Motivo de desplazamiento*: los motivos declarados por los que la persona realiza el desplazamiento. Se buscarán incidir en la complejidad que subyace a la tipología más utilizada (trabajo, estudios, ocio).
- ii. *Medio utilizado*: se recogerán los distintos medios de desplazamiento que utiliza cada joven en los distintos trayectos.
- iii. *Recorrido habitual*: las personas entrevistadas indicarán los recorridos más importantes de su vida cotidiana tanto a nivel oral como en los mapas.

### 3.1.2 REPRESENTACIONES

Las representaciones constituyen ese conjunto de ideas, emociones y valores que recubren los desplazamientos y que influyen en la forma en la que éstos son vividos. Estas representaciones las analizaré a través de:

- iv. *Emociones ligadas a los espacios*: en las entrevistas se preguntará por las cargas emocionales de los espacios cotidianos (placer, miedo, aburrimiento, agobio...)
- v. *Valores culturales aprehendidos*: se registrará cómo la cultura ha influido en valores relacionados con la ciudad, los espacios y los trayectos a través de los discursos en las entrevistas
- vi. *Intereses espaciales*: se registrarán las intenciones con las que se cargan los espacios, es decir, lo que los sujetos esperan de cada espacio y qué intención ponen en los desplazamientos

### 3.1.3 PRÁCTICAS

Las prácticas sociales engloban los comportamientos individuales y las interacciones entre personas que suceden durante los desplazamientos cotidianos. Estas prácticas sociales suponen el espacio de la innovación, la dimensión incontrolable y mutable de la realidad urbana. Estas prácticas las analizaremos a través de:

- vii. *Prácticas estéticas*: en tanto la estética supone un área importante, no sólo en la vida juvenil, sino en la vida urbana (Goffman, 1993 [1956]), a través de los testimonios de las entrevistas se valorará el peso de la estética, así como las reflexiones, conflictos y comportamientos relacionados con la estética en cada caso.
- viii. *Tipo de interacciones*: se registrarán en los testimonios las distintas interacciones que las personas entrevistadas tienen durante los desplazamientos.
- ix. *Negociaciones localizadas*: las negociaciones suponen aquellas prácticas que, al toparse con prácticas de otras personas, exigen un cálculo estratégico y una reacción medida.
- x. *Dispositivos utilizados*: durante los desplazamientos se utilizan distintos dispositivos (físicos o virtuales, manuales o digitales) con diversos objetivos, que se registrarán en los testimonios.

## 3.2 VARIABLE ESPACIAL

La segunda variable que se estudia, la del espacio, se centrará en estudiar las condiciones sociomateriales que suponen las infraestructuras espaciales urbanas y cómo la forma en la que los espacios emergen como una realidad socialmente producida y corporalmente habitada, influye de manera directa en la dinámica de movilidad.

Los espacios se analizarán según tres dimensiones clave: la *seguridad*, los *transportes* y los *usos* espaciales. Estas tres son las que se han escogido como algunas de las dimensiones más importantes en la vida juvenil urbana en relación con el género y la clase, según las

investigaciones hasta el momento (Bondi, 1998; Korpi, 2000; Pain, 2001; Uteng & Cresswell, 2008; Akyelken, 2013; Doherty, 2021).

### 3.2.1 SEGURIDAD

Hablar sobre la seguridad implica ver cómo los espacios urbanos son vividos desde la sensación de peligro o despreocupación según los cuerpos carguen con etiquetas determinadas (de género, de clase, de raza, etc.). Asimismo la intervención política en materia de seguridad es uno de los puntos clave de la regulación espacial en nuestras ciudades. La seguridad se analizará en dos subdimensiones: los *espacios del miedo* y los espacios de *conflictos* que se dan a lo largo de los desplazamientos.

#### 3.2.1.1 Espacios del miedo

Estos espacios están atravesados de una sensación de inseguridad clara y es vivido con incomodidad y ansiedad, son transitados con dificultades y son cargados de nociones elevadas de riesgo y vulnerabilidad. Estos espacios se estudiarán según los siguientes indicadores:

- x. *Características del espacio*: las características físicas de estos espacios se anotarán a través de los testimonios de las personas entrevistadas y la contrastación a través de la observación etnográfica.
- xii. *Características sociales*: se refieren a las situaciones sociales que se dan en estos espacios temidos apuntadas en las entrevistas y en la posterior contrastación mediante observación.
- xiii. *Características contextuales*: son las condiciones contextuales (fines de semana, días laborables, espacios nocturnos, etc.) que se dan para que estos espacios sean vividos como espacios de miedo.

#### 3.2.1.2 Espacios de conflictos/peleas

Estos espacios no son exactamente espacios del miedo pero también son espacios que generan una vivencia negativa en los sujetos. Incluyen aquellos conflictos tales como los robos, peleas, discusiones que marcan algunos espacios. Como en el caso de los espacios del miedo, estos también se analizarán a través de los siguientes indicadores:

- xiv. *Características del espacio*: las características físicas de estos espacios se anotarán a través de los testimonios de las personas entrevistadas y la contrastación a través de la observación etnográfica.
- xv. *Características sociales*: se refieren a las situaciones sociales que se dan en estos espacios temidos apuntadas en las entrevistas y en la posterior contrastación mediante observación.
- xvi. *Características contextuales*: son las condiciones contextuales (fines de semana, días laborables, espacios nocturnos, etc.) que se dan para que estos espacios sean vividos como espacios de miedo.

### 3.2.2 TRANSPORTES

Al indagar en los transportes, tanto en la oferta como en las políticas que intervienen en su desarrollo, podré analizar las redes de desplazamientos que se tejen en la ciudad así como ver cómo su diseño impacta directamente sobre la vida de las vecinas. Las subdimensiones de esta viable serán las *preferencias de transportes* y los *problemas* o *carencias* ligadas a los transportes que surgen en las entrevistas y observaciones.

#### 3.2.2.1 Valoraciones

Estas valoraciones suponen preferencias basadas en cálculos individuales pero que aportan importantes elementos sobre el diseño, sobre la implementación y sobre las razones de uso de estos. Así, los indicadores que se usarán son:

- xvii. *Preferencias de uso*: a través de los testimonios individuales se van recogiendo razones de las preferencias.
- xviii. *Comentarios*: los comentarios sobre los transportes que se dan en las entrevistas, tanto los positivos como los negativos, nos aportarán información relevante sobre estos espacios.

#### 3.2.2.2 Carencias

Los problemas y carencias que se van mencionando respecto a las infraestructuras de movilidad con relación al acceso y al uso es una información muy valiosa para entender el papel de la variable espacial en el sistema de moviidades. Estas carencias se analizarán a través de los siguientes indicadores:

- xix. *Necesidades no satisfechas*: se recogerán en las entrevistas aquellas carencias que se desprenden de las necesidades no satisfechas por las infraestructuras existentes.
- xx. *Críticas a equipamientos*: las críticas que se hagan a los espacios de equipamientos disponibles también suponen una fuente importante de las carencias percibidas de los sistemas de movilidad.
- xxi. *Comentarios varios*: los distintos comentarios que no sean críticas o necesidades insatisfechas, también se recogerán como factor importante para valorar las infraestructuras de movilidad de cada barrio.

### 3.2.3 USOS ESPACIALES

Finalmente, con los usos de los espacios urbanos entenderemos cómo se ligan los espacios con los cuerpos y las políticas en el sentido de que es a través del uso como se define la implicación vecinal en los espacios, así como son las políticas las que modulan las formas, tiempos, ritmos y límites de estos usos. Esta dimensión se vertebra a partir de los sentidos *positivos de uso* y los sentidos *negativos de uso*.

### 3.2.3.1 *Sentidos positivos de uso*

En esta subdimensión se analizan los usos de espacios de movilidad valorados positivamente. Se distingue de las percepciones positivas porque en este caso se basan en valoraciones basadas en el uso cotidiano y no en las representaciones que tiene la persona (que pueden ser negativas para un uso positivo; o pueden ser positivas cuando hay un uso conflictivo). Los indicadores en este caso serán:

- xxii. *Espacios preferidos*: en las entrevistas se irán señalando y definiendo los espacios preferidos en cada caso, a los que suelen desplazarse por placer, así como las características de estos.
- xxiii. *Espacios más frecuentados*: son los espacios a los que más se dirigen las personas entrevistadas y que son importantes en la vida cotidiana de estos.

### 3.2.3.2 *Sentidos negativos de uso*

Al contrario que la subdimensión anterior, en este caso se tratan de espacios de movilidad valorados negativamente por los cuales el desplazamiento es menos frecuente o por donde los desplazamientos son evitados. No se deben a cuestiones de miedo, sino a resultados de disputas espaciales negativas o a fronteras percibidas de uso (dificultad de acceso, barreras de uso). Los indicadores en este caso son:

- xxiv. *Espacios evitados*: se recogerán cuáles son aquellos espacios que las personas entrevistadas evitan, y por qué motivo.
- xxv. *Fronteras percibidas*: se identificarán en las entrevistas si existen fronteras internas basadas en los usos diferenciales de los espacios de movilidad.
- xxvi. *Disputas espaciales*: se recogerán aquellas luchas de control y uso de los distintos espacios y que influyen en la forma en la que los desplazamientos son realizados.

## 3.3 VARIABLE POLÍTICA

Finalmente, la unidad de las políticas espaciales se centra en la dimensión de intervención sobre los cuerpos y espacios desde las dinámicas políticas, por un lado, provenientes de instituciones públicas y demás agentes ligados a la política formal (consorcios de movilidades, empresas públicas o privadas, lobbies de presión...), y por otro, provenientes de las políticas sociales dinamizadas desde abajo (organizaciones vecinales, colectivos de activismo social, redes de apoyo, etc.) y que impactan en la red de movilidad (en el desplazamiento de información, cosas o personas, en las infraestructuras de movilidad o sobre las decisiones sobre las mismas).

### 3.3.1 *AGENTES PÚBLICOS*

Como se ha dicho, en esta dimensión se abordan las intervenciones de agentes ligados a la política formal e institucional. En esta dimensión se recogerán, tanto las políticas realizadas como las planificadas y los conflictos que se dan en esta dimensión. Por lo tanto, los indicadores utilizados serán:

- xxvii. *Planes y acciones realizadas por instituciones públicas:* a través del trabajo de investigación, la revisión bibliográfica y las entrevistas a profesionales se analizarán las políticas públicas en materia de movilidad más relevantes de los últimos diez años en ambos barrios.
- xxviii. *Conflictos internos institucionales:* a través de las entrevistas a expertas y expertos, se registrarán conflictos internos que han afectado al desarrollo e implementación de las políticas de movilidad.
- xxix. *Conflictos entre instituciones y agentes sociales:* a partir de las entrevistas, de la observación etnográfica y de la investigación de fuentes secundarias, se recogerán los principales conflictos entre agentes políticos en materia de movilidad.

### 3.3.2 AGENTES SOCIALES

Se incluyen en el apartado de políticas aquella actividad de las organizaciones, colectivos y demás agrupaciones de corte activista y cívico que actúan en ambos barrios analizados. Las actividades realizadas por estos agentes sociales tienen un gran peso en la presión realizada a los agentes públicos, así como desembocan muchas veces en acciones autogestionadas de impacto social que en muchos casos tienen impactos en los sistemas de movilidad. Los indicadores en los que se basará esta subdimensión serán:

- xxx. *Acciones realizadas por agentes sociales:* a través de las entrevistas a agentes sociales del barrio, de la etnografía realizada y a partir de las fuentes secundarias, se recogerán las principales iniciativas y acciones sociales en torno a la movilidad de las últimas décadas.
- xxxi. *Propuestas formales:* a partir de las entrevistas y las fuentes secundarias, se recogerán las propuestas que los agentes sociales han llevado instancias públicas.
- xxxii. *Propuestas informales:* se recogerán a partir de entrevistas, la observación etnográfica y las fuentes secundarias, las distintas propuestas y campañas que se realizaron por los agentes sociales y que no llegaron a instancias públicas o que se realizaron de manera autogestionada y en paralelo a la Administración en materia de movilidad.

Una vez definidas las variables, dimensiones, el mapa de las variables e indicadores quedarían así:

**Tabla 11. Conjunto de variables, dimensiones e indicadores de investigación**

Variable	Dimensión	Subdimensión	Indicadores
Cuerpo	Movimientos Físicos		Motivos de los desplazamientos
			Medio utilizado
			Recorrido

	<i>Representaciones</i>		Emociones ligadas a los espacios
			Cultura aprehendida
			Intereses espaciales
	<i>Interacciones /Prácticas</i>		Prácticas estéticas
<i>Espacio</i>	<i>Seguridad</i>	Espacios del miedo	Características del espacio (iluminación, forma, etc.)
			Características sociales
			Características contextuales
		Espacios de conflictos/peleas/robos	Características físicas
			Características sociales
			Características contextuales
	<i>Transportes</i>	Valoraciones	Preferencias de uso
			Comentarios (positivos o negativos)
		Carencias infraestructuras	Necesidades insatisfechas
			Críticas a equipamientos
<i>Uso</i>	Positivos	Espacios preferidos	
		Espacios más frecuentados	
	Negativos	Espacios evitados	
		Fronteras percibidas	
		Disputas espaciales	
<i>Política</i>	<i>Agentes públicos</i>		Planes y acciones realizadas por agentes públicos (10 años)
			Conflictos internos institucionales
			Conflictos entre instituciones y agentes sociales

	<i>Agentes sociales</i>	Actividades y acciones realizadas por agentes privados (10 años) Propuestas formales Propuestas informales
--	-------------------------	--

En conjunto, con las dimensiones y los indicadores definidos, podemos considerar el aparato de categorías completo. A partir de esta red de conceptos operativos, podríamos aproximarnos y analizar los resultados obtenidos de la investigación. A partir del análisis de las tres variables de investigación en su interrelación, podríamos definir las motilidades de los barrios estudiados en términos de género, clase y edad y, con ello, aportar información importante sobre los sistemas sociomateriales de movilidad.

A continuación, detallaré para finalizar el capítulo metodológico, las cuestiones éticas de la investigación, para acabar con un apartado sobre notas reflexivas sobre el trabajo de campo.

#### 4. ÉTICA DE LA INVESTIGACIÓN

Esta investigación respetó en todo momento los preceptos éticos de la investigación sociológica en el proceso de adquisición de datos de tal forma que se garantizó durante todo el proyecto la seguridad e integridad, el anonimato, la privacidad y el consentimiento informado de las personas involucradas en el proyecto, tal y como lo declara la Asociación Internacional de Sociología y como lo han especificado especialmente los trabajos con la infancia y la juventud (Mecca, 2017).

Respecto al tema de la de la privacidad, se parte del derecho a la vida privada de las personas entrevistadas, por lo que se procuró el anonimato durante todo el proceso y la confidencialidad de los datos que entrega (Ministerio de Educación, Centro de Estudios, 2018). Esto se realizó tanto para los jóvenes entrevistados como para los y las expertas, quienes corrían el riesgo de ser más fácilmente identificables por su posición. En estos casos, se advirtió esta situación previamente a la entrevista y se acordó que la asociación permaneciese anónima o apareciese con el nombre real. Esto se hizo también con aquellos jóvenes cuya participación en asociaciones del barrio favorecía que se pudiesen identificar más fácilmente.

Con relación al consentimiento informado, se procuró que fuese elaborado de una manera ética garantizando cuatro criterios: a) *Explícito*, b) *Informado*, c) *Voluntario* y d) *Renegociable* (Ministerio de Educación, Centro de Estudios, 2018). Ha sido explícito en tanto que se aseguró dejar constancia explícita en al comienzo de cada grabación que la persona entrevistada consentía su participación en la investigación. Este consentimiento era informado porque se realizaba posteriormente a la explicación del tema, objetivos y características de la investigación, así como del tipo de entrevista que se realizaría, el tipo de uso que se daría a los datos que se obtuviesen, así como el compromiso de la no utilización de estos más allá de los objetivos de la investigación. En cuanto a la voluntariedad, se permitió que la persona entrevistada rechazase la participación en cualquier momento, como hicieron cuatro personas que decidieron finalmente que no querían realizar la entrevista. Finalmente, el carácter

renegociable de la participación supone que la persona participante tenga claro que no hay una obligatoriedad en la continuación de la participación y que su disenso puede darse en cualquier momento y por cualquier razón. De hecho, por esto mismo, una persona pidió no grabar la entrevista, y otra pidió después de realizarla que no se contase con su participación, cosa que se cumplió sin negociaciones.

Las entrevistas aparecerán en esta investigación con seudónimos escogidos por mí (según un orden alfabético) o con seudónimos escogidos por las participantes cuando tenían alguna preferencia. La lista con la relación de nombres reales y seudónimos está alojada en la nube de la Universitat de Barcelona en un archivo protegido para garantizar la confidencialidad y la seguridad de las participantes.

## 5. NOTAS REFLEXIVAS DE INVESTIGACIÓN

Permitidme que hable en este apartado en primera persona. Mi cercanía al movimiento feminista, por afinidad, simpatía y amistad con varias mujeres, activistas e investigadoras me ha hecho comprender la importancia de poner sobre la mesa las implicaciones y relaciones sociales que se dan en el proceso de investigación. En tanto supone una práctica inscrita en el mundo social, la investigación no está exenta de ejes de opresión, capitales o relaciones de poder. Esto, que parece una obviedad, sólo comienza a señalarse desde hace unas pocas décadas, y sólo recientemente comienza a ser reconocido y valorado como un elemento importante a tener en cuenta.

En este caso, tener en cuenta mi papel en la investigación supuso darle importancia, no sólo a la posición de la que surge mi reflexión o las *posiciones* que dan forma a mi conocimiento, sino también al impacto que estas posiciones tendrán en el trabajo realizado, tanto en el momento de recoger los datos como en el de analizarlos. Visibilizar esto supone un punto importante en cualquier investigación, especialmente en la social. Parto de la base de que los valores de objetividad son más bien un *horizonte regulativo* de la praxis científica, más que un presupuesto de facto. Por ello, dediqué muchos esfuerzos en tender hacia la objetividad minimizando el impacto velado que mi presencia tiene en los datos, registrando el impacto visible que tuvo mi presencia, haciéndome consciente de cómo mi posición participaba del objeto de estudio e incorporando esa información en el proceso para mantener controlado el análisis.

Sin embargo, así como la objetividad es un ideal al que se tiende, lo mismo pasa con la reflexividad. Como indican algunas autoras (Rose, 1997; Mecca, 2017), la reflexión sobre la propia posición tiene necesariamente un límite en tanto que nunca puedo hacerme totalmente consciente de todo lo que cargo en mi mochila personal o todas las influencias que pueda tener en lo que investigo. Por ello, esta reflexividad es más bien un *tipo de mirada* más que una sección del formulario que cumplir en un momento puntual. Esta mirada es lo que me permitirá hacerme consciente de mi papel en la investigación, los efectos que puedo tener y las variables que debo tener controladas.

A continuación, intentaré apuntar algunas de las dimensiones de la investigación que son interesantes para tener en cuenta por su influencia en el proceso. Se tratan de condiciones,

relaciones y posiciones que resultan valiosas en tanto dan tridimensionalidad a la realidad de la investigación social.

#### 5.1 GÉNERO, EDAD, CLASE Y POLÍTICA. EL POSICIONAMIENTO DEL INVESTIGADOR

En tanto que la presente investigación se inscribe en la literatura científica de género y con afinidad feminista, resulta obligatorio por una cuestión de honestidad y rigurosidad, partir de mi posición de hombre cisgénero. Este hecho puede resultar especialmente señalable en tanto que no somos tantos los hombres dedicándonos a la investigación de género en el contexto español, y en tanto que mi posición puede afectar a la relación social que se crea con las mujeres y hombres con los que conversé o a la lectura que he hecho de los datos recogidos en el transcurso de la tesis.

El proceso de la investigación ha supuesto un trabajo interminable de revisión de literatura sobre la influencia del género en la investigación social, de reflexión sobre qué estaba haciendo y cómo lo hacía. También sobre cómo podía mitigar esta influencia, tanto en el contacto con las asociaciones o personas participantes como en la observación etnográfica, en el contexto de las entrevistas o en las reuniones que tuve con expertas. Sin embargo, aun así, hay una serie de elementos que no pude controlar. Los comento a continuación.

#### 5.2 DESEABILIDAD SOCIAL Y CAMARADERÍA

En la investigación con hombres, hay que contar con un elemento importante que interfiere en la búsqueda de información: la *deseabilidad social*. Uno de los errores más frecuentes es pensar que un espacio de entrevista es un espacio socialmente indefinido, donde las verdades saldrán a flote de manera esporádica. Esto es especialmente falso cuando se trabaja investigando sobre comportamientos o dinámicas que son socialmente inaceptables, o que van en contra de las hegemonías culturales, como pueden ser, los comentarios o gestos machistas. Esto pude verlo en lo difícil que me resultó que ciertos hombres se abriesen en las entrevistas y comentasen abiertamente comportamientos que habían tenido o formas que tienen de entender su posición y la de las demás. Esto se nota en contradicciones de discursos, cambios repentinos en el testimonio cuando se daban cuenta que estaban diciendo algo que podría no ser aceptado, o el interés que algunos hombres mostraron por mi perspectiva antes de hablar de manera abierta sobre determinados temas. Aquí parece jugar un papel importante lo que esos hombres jóvenes entendían que era lo *deseable* y cómo no podían hablar desde posiciones muy distantes de eso, aun cuando se les asegurase el anonimato y la confidencialidad.

No obstante, hubo algunos casos especialmente interesantes donde se sintieron lo suficientemente cómodos (o les importaba lo suficientemente poco quién era yo) como para hablar sin tapujos. En estos casos se dio de manera especialmente compleja lo que podría llamarse un *dilema de la vinculación*, por el cual para acceder a determinadas informaciones era necesaria una vinculación que resulta, por otros lados, políticamente cuestionable. Más concretamente, a la hora de entrevistar a hombres jóvenes sobre sus prácticas urbanas de género, he tenido que escuchar comentarios a veces incómodos sobre los piropos, sobre la

forma en la que miran a mujeres, sobre lo que han hecho para llamar la atención... Hablaron de situaciones que podía imaginarme cómo las mujeres de sus relatos muy probablemente vivían como incómodas. En esas situaciones, me encontraba ante el dilema de registrar de manera neutral lo que decían, simular la comprensión o la camaradería para que su discurso continuase o generar espacios de pedagogía para contestar a estos hombres y comentarles lo que no me parecía bien. Generalmente, opté por la primera opción, excepcionalmente ciertas inercias de género me llevaron por la segunda opción, y en algún caso, cuando ellos me pedían opinión, opté por esperar a después de la entrevista para optar por la tercera opción. Pero en cualquier caso, el dilema suponía un ejercicio ético en algunos casos de alta complejidad. Sin embargo, por suerte, en muchos casos me topé con hombres muy respetuosos que entendían cómo algunos comportamientos eran inadecuados y reconocían que era difícil en algunos casos, pero que han ido trabajando poco a poco, en general gracias a compañeras cercanas.

La cuestión de la deseabilidad en la investigación con hombres es compleja porque lleva a plantear los límites metodológicos de usar la entrevista como único recurso de registro de datos, debido a que presupone confiar en la veracidad de lo que dice la persona entrevistada, o depender de la habilidad para ser consciente y verbalizar ciertos comportamientos o realidades, cosa que no siempre sucede, como se ha visto a lo largo del tiempo en los Estudios de Masculinidades (Kimmel, Hearn, & Connell, 2005). Por ello, en las entrevistas tuve especial cuidado con esto.

### 5.3 POSICIONES INCÓMODAS Y LOS LÍMITES DE LA VOLUNTAD

Por otra parte, en el trabajo con mujeres me encontré también con ciertas tensiones a la hora de realizar las entrevistas. En un principio hipotetizaba que tendría muchos problemas para poder acceder a experiencias dolorosas que habían vivido las mujeres que entrevistaba, sobre todo era el hecho de no tener una vinculación previa lo que me hacía sospechar que acceder a esos testimonios costaría bastante. No obstante, me llevé una grata sorpresa al ver cómo, al explicar los postulados de la investigación, mis intereses y tras abrirme un poco antes de la experiencia contando quién soy, de dónde vengo y los proyectos en los que participaba, muchas mujeres se relajaban y se sinceraban mucho más. Esto facilitó mucho crear un espacio fluido y cómodo para ambas mientras durase la entrevista.

De cualquier forma, esto no significó que no tuviese que hacer un gran trabajo personal para desarrollar las herramientas comunicativas adecuadas, para generar espacios donde ellas se sintiesen seguras hablando de temas personales. En un trabajo de campo previo a este (Delgado, 2018), donde ya trabajé con mujeres jóvenes a través de entrevistas, entendí la importancia de la comunicación corporal, de los ritmos cómodos y de formas más amables para poder poner sobre la mesa temas delicados. Todo esto me resultó muy valioso y sin duda permitió que de muchas entrevistas pudiesen salir conversaciones muy interesantes con testimonios muy enriquecedores.

Sin embargo, no quiero decir con esto que conseguí neutralizar el efecto que como hombre tenía en las entrevistas con mujeres. Hubo casos en los que la falta de confianza hizo que

algunas mujeres prefiriesen no contar ciertos detalles, o se sintiesen incómodas hablando de determinados temas y decidiesen pasar a la siguiente pregunta.

Algo parecido ocurría en las salidas etnográficas. Mi posición como hombre tenía un impacto inevitable en la experiencia femenina y en muchos casos me vi frente a la dura realidad de que como hombre, en observaciones nocturnas por el barrio, podría estar generando incomodidad o inseguridad a mujeres con las que me cruzaba. Cuando me sentaba en algunos bancos del barrio a observar y tomar anotaciones, muchas veces recibía miradas de desconcierto, llamaba la atención, y la sospecha de estar operando como factor de inseguridad estaba ahí. Esto fue una muestra clara de que la observación etnográfica en temas de género tiene un componente participante: no podemos no participar de las situaciones sociales que se dan en la ciudad ya que somos agentes urbanos, aunque intentemos distanciarnos de ese papel para ser “meros investigadores”. Por ello, en las salidas he intentado ser lo más sensible y delicado posible en relación con mi presencia, para no resultar agresivo o intimidatorio.

#### 5.4 LA EDAD Y LA COMPLICIDAD

En lo que a edad se refiere, no encontré, por suerte, grandes obstáculos. Tenía dudas sobre si la distancia que habría a nivel de edad influiría negativamente en el vínculo que pudiese crearse con las personas que decidían participar, pero por suerte, rápidamente comprobé que, salvo en las entrevistas realizadas a los más jóvenes (18-19 años), en el resto de los casos la entrevista funcionó muy fluidamente. En estos casos de personas más jóvenes, sí que noté una distancia mayor, más timidez y más dificultad para trabajar de manera dinámica algunos temas.

Pero como he dicho, en la mayoría de los casos, la vinculación era sencilla ya que existía un habitus similar al vivir ritmos de ocio, estudios y trabajo similares, al haber frecuentado espacios similares o hacer comunes muchos horizontes simbólicos. Aunque yo tuviese 29 años en el momento de las entrevistas, no distaba mucho a nivel personal y de hecho, muchas personas entrevistadas se sorprendían al preguntarme la edad al final de la entrevista.

La edad supuso también un dilema en mi trabajo, sobre todo a nivel de entenderme yo en relación con ella. El dilema se debía a que, por un lado, de cara a las asociaciones, colectivos e instituciones, tenía que representar el rol de un investigador adulto (social, gestual y hasta estéticamente), mientras que ese mismo rol jugaba en mi contra en las entrevistas con jóvenes, por lo que tenía que cambiar a un rol de investigador joven, más cercano y sensible a las dinámicas de ocio, la precariedad económica, el consumo de sustancias, la importancia del cortejo, los festejos y demás realidades juveniles... Estos cambios resultaron costosos, pero muy enriquecedores.

#### 5.5 CLASE Y LA MOCHILA INESPERADA

Un elemento interesante que esperábamos encontrar y que no nos sorprendió cuando me topé con ello fue el obstáculo que suponía a nivel de valoraciones, información previa y capacidad de mimetización social en relación con la clase socioeconómica. A la hora de proponerme estudiar un barrio de clase alta, sabía que existirían elementos que me costarían

más por provenir de familias trabajadoras con bastantes límites económicos, pero esperaba poder contrarrestarlos de diversas formas. Aunque no estuviésemos familiarizado con algunos de los aspectos de la vida cotidiana de los jóvenes de Sarrià (que suelen ir mucho a discotecas de la zona centro, suelen tener hobbies caros, capacidad adquisitiva alta para disponer de medios de transporte privados, etc.), intentábamos crear vinculación a partir de otros elementos: vida universitaria, experiencia de espacios festivos, viajes, etc. Esto fue fácil en algunos casos, sobre todo porque también me encontré con jóvenes del Sarrià más alternativo; pero en otros casos, se creó una distancia social que posiblemente haya afectado a la profundidad de los datos obtenidos. Contrarresté esto haciendo más entrevistas y más salidas de campo en el barrio de Sarrià, con tal de disponer de más datos.

Por otra parte, con la gente del barrio de Porta se creó vinculación más fácilmente debido al origen obrero de ambos. Compartíamos espacios de celebración, gustos musicales, estéticos y biografías (trabajos inestables, precarios y mal pagados, familias de origen humildes, experiencias de migración, etc.). Así, las entrevistas eran más espontáneas y compartíamos más información.

Esto ha sido un elemento sobre el que reflexioné mucho desde el comienzo del trabajo de campo y del que aprendí importantes lecciones, no sólo sobre los límites de acceso a campo (como si pudiéramos acceder a cualquier realidad social sólo con la férrea voluntad investigadora), sino también sobre la dificultad de realizar ciertas investigaciones cuando se dan distancias sociales importantes. Sin embargo, creo que conseguimos superar gran parte de estos obstáculos de una manera bastante aceptable.

## 5.6 LA CERCANÍA POLÍTICA COMO FACTOR INESPERADO

Un factor que no esperaba que participase tanto en la investigación fue la experiencia en movimientos sociales y el tiempo vivido en espacios reivindicativos de izquierda. Esto permitió que pudiésemos abrir espacios de complicidad y camaradería con muchos jóvenes de ambos barrios, que se mostraron muy contentos cuando entendía cuando hablaban de realidades del movimiento antifascista, del movimiento okupa, del movimiento feminista, de conciertos callejeros, de cajas de resistencia, centros sociales, etc.

Como se verá en los resultados, una de las cosas que más me sorprendió descubrir es el conflicto antifascista que existía en el barrio de Sarrià, con un riesgo real que forma parte importante de la vida cotidiana de muchos jóvenes activistas del barrio, y que afecta de manera directa a las prácticas y redes de movilidad. Sospecho que esta realidad habría pasado desapercibida si no hubiese estado durante años participando de espacios alternativos antifascistas en mi adolescencia.

Hacia el otro lado, mi posición política generó ciertos obstáculos cuando tuve que entrevistas a ciertas personas con valores políticos contrarios. Al ser mi perfil fácilmente localizable en redes, ligado a varios símbolos progresistas (feminismos, masculinidades alternativas, ecologismo, etc.), y al tener una estética corporal que puede ser leída como de izquierdas, esto me supuso un reto a la hora de poder crear espacios dinámicos con jóvenes de ideas contrarias. Hubo algunos casos especialmente complicados, donde tuve que conversar con

hombres conservadores, cercanos a posiciones de extrema derecha y discursos antifeministas. De estos casos, uno no quiso hacer la entrevista, otro prefirió que algunos fragmentos no contasen y otro parece haberse controlado mucho en sus comentarios.

Esto también afectó en la observación etnográfica, donde la forma en la que era leído no siempre podía ser decidido por mí. En las salidas de Porta, mi presencia no resultaba tan extraña, pero en el barrio de Sarrià resultaba más incómodo hacer salidas nocturnas, ya que notaba más fácilmente las miradas sobre mí. Al ir muchas veces en bicicleta me sentía observado en un barrio donde, como veremos, la bicicleta es rara vez un medio utilizado. Lo mismo ocurría cuando no cuidaba mi vestimenta y acudía con ropas que podrían considerarse más alternativas (piercing en la boca, pendientes, ropa más oscura, etc.). Esos días, notaba más miradas sobre mí mientras recorría el barrio. Aun con todo, esto no supuso un gran problema más allá de la incomodidad que podría haberme generado, ya que no creo que ni que pasase en todas las observaciones (lo cual podría considerarse un sesgo), ni creo que haya afectado negativamente sino incluso me permitió entender ciertas normas implícitas de exclusión barrial.

## 5.7 COVID-19 E INVESTIGACIÓN SOCIAL

Finalmente, un factor de gran importancia que se dio durante el trascurso de la investigación y que condicionó de una manera muy fuerte el trabajo hecho (y el no realizado), fue el contexto generado por la pandemia por la Covid-19. No entraré en detalles contextuales de un momento social en el que seguimos metidas y que es ya conocido por todos, pero sí que tengo que aclarar que el hecho de que a las 00:00 horas del día 14 de marzo del 2020 entrase en vigor el estado de alarma que el Gobierno de España promovió para controlar la pandemia partió mi trabajo de campo en dos.

Había comenzado los contactos con asociaciones, las reuniones preliminares y las decisiones para la selección final de casos durante el último tercio del año 2019. Las entrevistas en Porta y Sarrià las comenzamos a principios del 2020 de tal forma que para cuando se decreta el confinamiento, ya había realizado una treintena de entrevistas y prácticamente la mitad de las salidas de campo proyectadas.

Durante el confinamiento, los días de estrés, malestar, desorientación e incertidumbre me imposibilitaron continuar con el trabajo. Conseguí avanzar en la toma de contacto pero no pude concretar ninguna entrevista porque nadie estaba dispuesto a realizarlas durante estos días. Cuando el confinamiento dio paso al proceso de desconfinamiento paulatino, pude realizar alguna entrevista online pero la dinámica que se creaba no resultaba tan rica y cómoda como la entrevista presencial por lo que puse mucho esfuerzo en conseguir volver a la modalidad presencial poco a poco.

También habría que señalar lo curioso que resulta que durante el desarrollo del trabajo de campo de una investigación sobre movilidades urbanas de género se dé un fenómeno tan impredecible como la interrupción radical del tránsito urbano por una pandemia a nivel global. El objeto de estudio, es decir, las movilidades, quedaron paralizadas durante meses y

modificadas durante varios meses más. Esto alteraría de manera clara la forma que tendría a partir de aquí de hacer las entrevistas, el contenido de estas y las respuestas recibidas.

Entre los elementos que la situación afectó a la realización del trabajo de campo, podemos encontrar los siguientes:

- Modificó las entrevistas realizadas: el tema del desplazamiento cambió de significado y había que hacer constantes aclaraciones sobre “antes de la pandemia” y “desde la pandemia”. Además, durante los meses que duró el toque de queda, los desplazamientos nocturnos se vieron en su mayoría suprimidos, así como gran parte del ocio juvenil que había hasta el momento (mutando en nuevas formas, más clandestinas y autogestionadas).
- Resultó más difícil poder ampliar la lista de contactos para entrevistar. Debido a las precauciones y medidas de seguridad, los nuevos contactos sentían más incomodidad a la hora de quedar con un desconocido para la realización de entrevistas.
- Muchas asociaciones y organizaciones cesaron su actividad y resultaba muy difícil poder concretar reuniones. La falta de respuesta a los mensajes, la postergación indefinida de las citas, las cancelaciones a último momento fueron bastante comunes durante el trabajo de campo. Muchas organizaciones o colectivos con los que había hablado antes de la pandemia dejaron de responderme, otros desaparecieron o dejaron de reunirse, etc. Esto supuso muchos problemas y una sensación de malestar emocional que lastró mucho mi desempeño durante estos meses.
- Tuve que descartar algunas herramientas de registro. Había proyectado originalmente la realización de diversos grupos de discusión dirigidos para analizar cómo influía el aspecto grupal en el discurso, en las prácticas de género y en la conciencia urbana. Sin embargo, la realización se hizo imposible por un contexto que dificultaba las reuniones entre desconocidos (aunque hubiese por mi parte oferta de retribución económica), dificultaba la disponibilidad de espacios de reunión (por unos procedimientos y unas medidas de seguridad que bloqueaban muchas opciones) y complicaba la comunicación con las entidades que me ayudaban con la gestión del grupo (había hablado con un CAU y una residencia de estudiantes de Sarrià, y con dos asociaciones de Porta, pero finalmente, por diversos motivos, ningún grupo pudo realizarse).
- Las observaciones etnográficas nocturnas se vieron limitadas. No pude realizar observaciones más allá del toque de queda por mucho interés que tuviese por las realidades que se daban en ambos barrios durante las horas penalizadas. Intenté realizar una salida pero mientras iba al barrio de Porta, me encontré con un policía que me paró, pidió documentación y me informó de los riesgos que corría si decidía hacerlo. Decidí finalmente no exponerme y contactar con las personas que había entrevistado hasta el momento para saber cómo vivían el toque de queda y que me hablasen de los barrios durante esos meses.

Espero haber podido explicar lo que supuso este evento durante la realización de la tesis. Emocionalmente implicó unos cambios y unos retos personales muy duros, frente a los que tuve que lidiar confusamente. Otro impacto de la pandemia ha sido la debilitación de las redes de apoyo, académicas y sociales, con las que sostenía parte de mi confianza y mi motivación investigadora. Durante el confinamiento y los meses de después la distancia, la falta de

comunicación y la incertidumbre hicieron mella en mí. Por suerte, a base de trabajo personal, esfuerzo y paciencia, la investigación pudo reconducirse y llegar a buen puerto.

## 6. CONCLUSIONES

En este capítulo se ha presentado el aparato metodológico en el que se basa la presente investigación. He enfocado el objeto de estudio a partir de las preguntas de investigación que guiaron mi trabajo, los objetivos que tiene el proyecto y las hipótesis de trabajo con las que comenzó a rodar la investigación.

A partir de ahí, una vez definido el objeto en el que me centro, he construido la estrategia metodológica que seguiré en el estudio. Se trata de un estudio comparado de casos con una perspectiva interseccional centrado en dos barrios de Barcelona: Sarrià y Porta. A partir de este estudio pretendo analizar cómo interactúan el género y la clase en la experiencia urbana juvenil, teniendo en cuenta la configuración espacial y las políticas locales como factores clave que interactúan en cómo los cuerpos experimentan los desplazamientos.

Posteriormente, pasé a la definición de las herramientas de recogida de información: la entrevista en profundidad, el trabajo con mapas, la observación etnográfica, las reuniones con expertos y la exploración de fuentes secundarias. Esto permitirá una triangulación del objeto de estudio consiguiendo una aproximación más completa.

Una vez definidas las herramientas, hemos analizado las categorías de análisis siguiendo el desarrollo teórico del capítulo anterior. Estas categorías son las que vertebrarán el análisis y las que han guiado a las herramientas de recogida de datos a centrarse en unos elementos en vez de en otros.

Finalmente, dediqué los dos últimos apartados a los aspectos éticos y reflexivos de la investigación. Primero, desarrollando los valores de compromiso ético que basaron todo mi trabajo (respeto por la seguridad, la integridad, el anonimato, confidencialidad y el consentimiento informado de las personas participantes), así como las reflexiones personales ligadas a mi posición de investigador (la influencia de mi género, de mi edad, de la clase social y de mis posiciones políticas en el trabajo de campo) y a los contextos en los que se realizó la investigación (marcados fuertemente por la situación de pandemia del COVID-19).

A continuación, presentaré los casos de análisis para pasar posteriormente al desarrollo de los resultados de la investigación.

# Porta y Sarrià

Política, asociacionismo y juventud

Presentación de casos



## 1. INTRODUCCIÓN

En este capítulo, presentaremos los casos seleccionados para la investigación, que materializarán las diferencias socioeconómicas de cada barrio y cómo éstas afectan a la cotidianidad móvil de los jóvenes entrevistados. Analizar las movilidades supone analizar en conjunto el movimiento como un sistema, marcado por relaciones, flujos y geometrías desiguales que marcarán la forma en la que las movilidades se materializan. Entre esas desigualdades, las socioeconómicas tienen un papel importante en esta investigación.

El objetivo tanto de este como del siguiente capítulo será caracterizar los dos barrios en los que se centra la observación del objeto de estudio (las movilidades juveniles en relación con el género y la clase) con el fin de poder entender las dinámicas sociales, económicas, políticas y espaciales que se dan en ellos. Tener estas particularidades en cuenta nos permitirá saber si lo que se ha analizado en estos barrios puede ser aplicable a otros territorios de características similares.

En el capítulo anterior, hemos explicado el proceso por el cual se seleccionaron los barrios de Porta y Sarrià entre otros barrios para formar parte de esta investigación. Se optó por dos barrios de la misma ciudad para poder mantener estables varias variables que de otra forma serían difíciles de analizar, complicando un estudio comparado con un número de casos bajos. Al formar parte de la misma ciudad, las variables “género” y “juventud” se mantienen controladas. También la cultura compartida, el contexto político, económico e histórico locales, así como también se facilita el análisis y comparación de las políticas urbanas, que serán realizadas por el mismo Ayuntamiento, aunque permitirá analizar la aplicación diferencial de las políticas de la Administración. Así, optamos por una comparación de tipo “sistemas similares” con el fin de controlar variables y poder comparar las que me interesan.

Estos dos barrios son, no obstante, muy diferentes a nivel socioeconómico, en cultura de barrio, en disponibilidad de recursos, atención política, asociacionismo y configuración social. Si bien se mantienen estables algunas variables contextuales, la comparación de estos dos barrios permitirá analizar las distintas redes de instituciones, agentes sociales y espacios con las que interactúan los jóvenes en sus desplazamientos cotidianos. Y como es importante entender en qué consisten cada una de estas redes, en este capítulo desgranaré las características de cada uno de los barrios para pasar posteriormente a presentar los resultados de la investigación.

Este capítulo consta de dos partes. En cada una de estas partes, analizo uno de los barrios según varias dimensiones: en primer lugar, presentaré cada barrio en un sentido material y social a través de su configuración histórica y un mapeo social de los principales agentes sociales que lo conforman. Una vez realizado esto, presentaré las características socioespaciales de los mismos: demografía, infraestructuras de movilidad y espacios de uso más importantes. Una vez explicado esto, nos introduciremos más en la realidad juvenil, presentando al colectivo juvenil, sus principales espacios de ocio, el tejido asociativo que los organiza y los retos que viven en cada barrio. Al final del capítulo dispondremos de una radiografía social, espacial y demográfica de los barrios escogidos.

## 1.1 EL BARRIO COMO ENTIDAD MULTICAPA

La idea de que el barrio constituye la materialización espacial de las diferencias de clase socioeconómica enriquece la comparación de barrios por un criterio de mera localización residencial: no comparamos dos barrios para ver qué de distinto es vivir en cada sitio. La comparación de dos barrios con niveles socioeconómicos diferenciados tiene el objetivo de recoger la forma en la que en los espacios de la ciudad se materializan las desigualdades socioeconómicas.

Sin embargo, no quiero reducir la complejidad del barrio como espacio social ni dar a entender que la cercanía geográfica implica algo así como la armonía cultural o la homogeneidad de los grupos (Mera, 2014). El barrio supone una realidad diversa, compleja de reunión de personas, fronteras internas, grupos enfrentados, poderes y diferencias. No obstante, si bien hay margen para la diversidad y la multiplicidad de realidades en cada barrio, el barrio en su dimensión espacial, a través de sus características materiales e infraestructurales, pone unas normas y unas condiciones con las que los cuerpos que lo circulan tendrán que negociar.

Por ello, el barrio puede entenderse, con cuidado y con los matices necesarios, como un espacio socioeconómicamente definido donde, si bien allí conviven distintas realidades sociales, hay condiciones materiales relativamente estables (precios, accesibilidad, alquileres, espacios disponibles) y por lo tanto, comparar dos barrios diferenciados socioeconómicamente supone examinar las desigualdades en el acceso a los recursos, a las infraestructuras disponibles y a los servicios (Caprón & González, 2006), así como la incidencia diferencial de las políticas de gobernanza urbana en contextos diferentes.

Sin embargo, la elección del barrio como materialización espacial de la diferencia de clase no se basa sólo en la cuestión estructural. El barrio supone también la materialización de un universo simbólico ligado al prestigio, la historia, la identidad... Un mundo de elementos culturales que influyen en la forma en la que los espacios son habitados (Sabatini, 2003) y que serán importantes, como veremos en los resultados, a la hora de poder experimentar emocionalmente los desplazamientos y los usos urbanos. La materialización sociopolítica de los barrios, la presencia o ausencia de distintos agentes en disputa, las historias de lucha, la integración administrativa de las demandas vecinales, la presencia o ausencia de recursos sociales, materiales, organizativos, culturales o políticos afectarán a la forma en las movi­lidades son abordadas, contempladas, intervenidas o realizadas.

El objetivo de desarrollar el análisis a partir de un estudio comparado de dos barrios socioeconómicamente diferentes es aunar la perspectiva más estructural con aquella centrada en los cuerpos y sus relaciones, buscando aportar datos que superen la mirada “desde arriba” que tiene dificultades para poder indagar en la forma en que las personas habitan los espacios (Jirón & Imlán, 2018), sin perder de vista el factor estructural que diferencia la mirada sociológica de la etnográfica.

## 1.2 PORTA Y SARRIÀ. CUESTIONES COMUNES.

Ya se ha explicado el proceso de selección de los barrios, pero me gustaría ahora hablar sobre la pertinencia de la comparación entre los barrios de Sarrià y Porta. En primer lugar, ambos

barrios tienen una situación semiperiférica respecto al centro urbano. Aunque los debates sobre la centralidad urbana en la ciudad de Barcelona tienen una gran tradición, al escoger dos barrios distanciados de los centros culturales y de ocio tradicionalmente concebidos (Ciutat Vella, Eixample y Gracia), también se nos presenta la posibilidad de investigar las formas en las que estos barrios desarrollan, o no, centralidades propias donde la vida juvenil se desarrolla al margen del centro tradicionalmente concebido.

Por otro lado, ambos barrios tienen una rica historia de movilización social, aunque ligadas a dos tipos de reivindicaciones muy distintas. Esto hará que el tejido asociativo de los barrios sea bastante activo, lo cual facilita hacer un mapa de agentes urbanos a la hora de analizar las dinámicas de política barrial.

Con relación a la demografía, los dos barrios tienen una población prácticamente idéntica según los datos del Ajuntament en el año 2021: Porta consta de unos 24.567 mientras que Sarrià cuenta con 24.810 habitantes. No obstante, los tamaños de ambos barrios difieren enormemente: Porta cubre 84,10 hectáreas mientras que Sarrià dispone de 304,20 hectáreas. No obstante, una parte importante del barrio de Sarrià consiste en terreno montañoso de la sierra de Collserola.

Orográficamente, ambos barrios se encuentran en una posición elevada respecto al resto de la ciudad, aunque la pendiente es bastante mayor en el caso de Sarrià. Esto supondrá retos en ambos barrios para los desplazamientos, resueltos en cada caso según recursos ligados a las infraestructuras y a la capacidad adquisitiva.

La situación geográfica de ambos barrios es de una semiperiferia urbana respecto al casco histórico de la ciudad. Sin embargo, ambos barrios disponen de todos los servicios necesarios y en el trabajo de campo se ha visto cómo en ambos casos los y las jóvenes perciben que tienen todo lo necesario en sus barrios y “bajan a Barcelona” (como ha aparecido muchas veces en las entrevistas) muy poco.

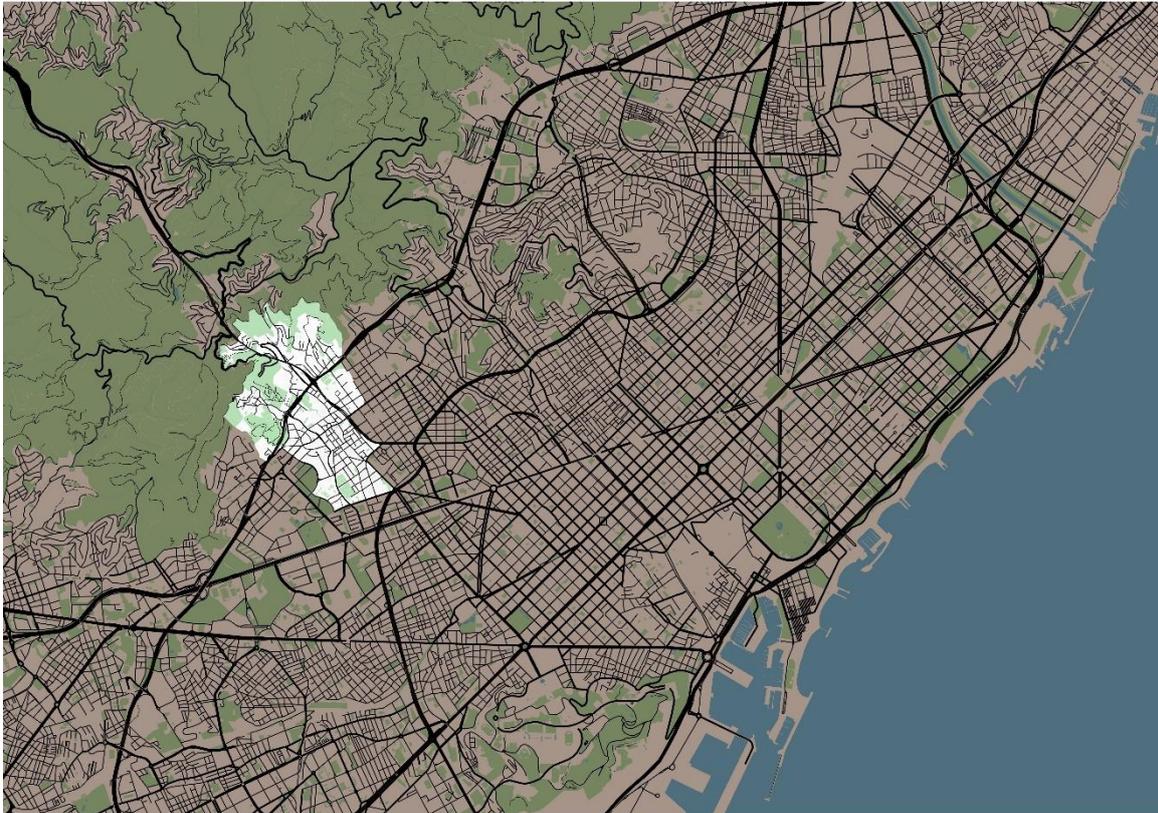
## 2. SARRIÀ. IDENTIDAD Y TEJIDO CULTURAL JUVENIL

Sarrià es uno de los barrios históricos de Barcelona. Es el último de los municipios anexionados a la Ciudad Condal y, como se trata de una anexión relativamente reciente (1921), mantiene muchos elementos propios de una antigua Vila. Se trata de un barrio amplio, alejado del centro histórico y turístico de la ciudad, situado en el Noroeste de la ciudad. Esta zona de la ciudad, más concretamente, el distrito de Sarrià-Sant Gervasi y el de Les Corts, suponen el polo barcelonés donde se concentran las rentas más altas de la ciudad. Como veíamos en el apartado metodológico en la justificación de casos, Sarrià se encuentra dentro de los barrios con la renta más alta, muy por encima de la media de la ciudad (Ajuntament de Barcelona).

El barrio de Sarrià tiene una historia y unas características sociales muy distintas al resto del distrito. Un fuerte peso de la identidad de *Vila* ('pueblo', 'villa'), un centro histórico muy característico, una historia y un patrimonio únicos que son fundamentales para entender la forma en la que el barrio se construye socialmente, la forma en las que se tejen las relaciones

políticas vecinales con las municipales y la manera en la que las movibilidades se configuran a partir de la relación de cuerpos, espacios y política...

Mapa 3: Sarrià en el contexto de Barcelona



Fuente: Elaboración propia a partir de mappin

Sarrià mantiene cierta calma por su distancia del centro turístico y del resto de la ciudad. En transporte público, llegar a Sarrià es complicado. Andando, más de lo mismo. Los desniveles del barrio (fruto de estar situado en la ladera de la sierra de Collserola) dificultan el acceso en bicicleta, por lo que lo que primero que se ve cuando uno se acerca al barrio, es la fuerte presencia del coche y la moto, medios privados que abundan en las calles. Según nos adentramos en el casco antiguo del barrio, el paso es distinto: vecinas y vecinos caminando a pie, consumiendo local y llevando una vida que parece más propia de un pueblo que de un barrio. Ahí residen las reminiscencias de una Vila que se resiste a dejar de serlo. Al salir del casco antiguo del barrio, no obstante, el barrio cambia de estilo y se acerca a los barrios periféricos de las grandes urbes, con sentido puramente residencial y poco equipamiento. Son las *dos Sarriàs* de las que hablan varios de los entrevistados.

El Sarrià compacto del núcleo antiguo guarda la mayoría de los espacios públicos, donde tradicionalmente se han concentrado las demandas vecinales. También es el corazón simbólico del barrio donde se encuentran sus emblemas más distintivos: el Mercat, el Ayuntamiento o la Iglesia de Sant Vicenç con su característica plaza (Romero Blanco, 2013). Fuera de este núcleo antiguo, podemos encontrar otros edificios importantes, como el del colegio Sagrado

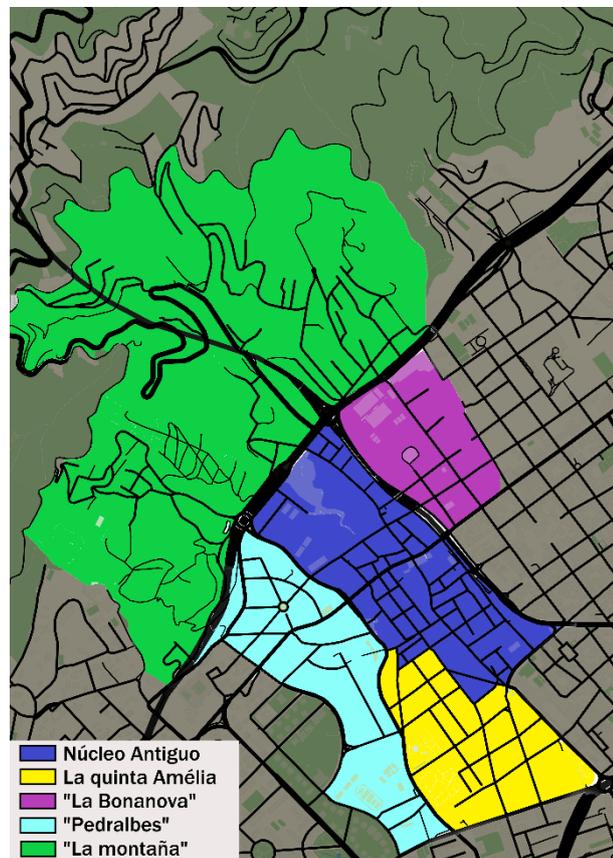
Corazón, en el Passeig de la Bonanova, pero también podemos empezar a ver altos edificios residenciales: el cambio es urbanístico y cultural, y responde a razones históricas y políticas.

El entorno físico es determinante en el desarrollo del pueblo. Se trata de una población situada en un terreno accidentado que tiene que lidiar con condicionantes geográficos varios (grandes desniveles, presencia del monte, necesidades de movilidad derivadas de los accidentes geográficos). La zona accidentada, fruto de estar en la pendiente de una sierra, ha constituido desde siempre una realidad básica de la identidad del barrio, así como de las limitaciones sociales y logísticas de este. En Sarrià siempre se ha dicho “*torres, vents, torrents i convents*” (‘torres, vientos, torrentes y conventos’). La geografía, y un clima específico han formado parte de la historia de Sarrià como su realidad social, y lo sigue haciendo ahora.

Estos condicionantes geográficos delimitarán la forma urbanística. Pero también lo hará la historia. Y lo hará *por capas* de barrio. En el análisis que realiza David Romero Blanco (2013),

por ejemplo, se distinguen varias zonas diferenciadas urbanísticamente (Mapa 2). El *núcleo antiguo*, de origen medieval, no tiene un plan preconcebido. La urbanización de la zona se va realizando según se colonizan los terrenos y sólo se construye una calle larga que ordena el trazado: la calle Mayo de Sarrià. Más allá de la zona de la actual Avenida Foix, vemos una estructura típica de *ciudad jardín*, limítrofe con el barrio de Pedralbes, con el que tiene gran similitud (parcelas grandes y casas de lujo). Entre el paseo de Bonanova y la Ronda de Dalt se encuentra una *zona con trazado ortogonal*, idéntico en su forma al barrio de Sant Gervasi (Romero Blanco, 2013: 17). Zona dispersa pero con manzanas de forma regular. En esta zona se encuentra el colegio de los Jesuitas. Por encima de la Ronda de Dalt, el barrio parece otro. En esta zona, completamente adaptada a los condicionantes topográficos, las calles

Mapa 4: Las zonas de Sarrià



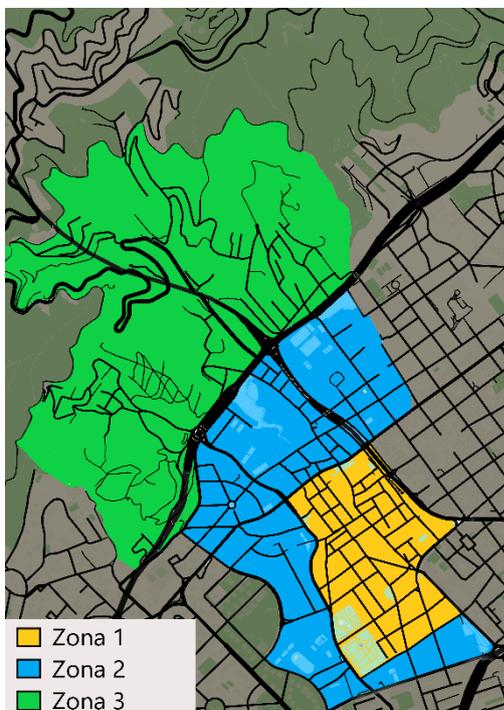
Fuente: elaboración propia a partir de Romero Blanco, David (2013)

son curvas, con fuertes pendientes en poco espacio, algunas sin ni siquiera asfaltado. Algunas tampoco tienen acera. Un paseo por esta zona rápidamente permite entender que no está pensada para ser transitada a pie, sino en coche. Son las zonas de *Peu del Funicular* y *Can Caralleu*. Aquí no hay nada parecido a un orden homogéneo. Son casas fundamentalmente de clase alta, casas de lujo en la ladera de la montaña. Por último, David Romero distingue la zona de la *barriada de Santa Amèlia*, que conecta el casco antiguo de Sarrià con Les Corts. Calles no muy amplias, pero con un orden más o menos claro.

Estas diferencias en los trazados urbanísticos del barrio permiten entender que existen *subzonas* y por lo tanto, varias realidades barriales marcadas por distintos ritmos, circuitos y posibilidades. Con esto, podemos entender que la experiencia de movibilidades dependerá mucho de la parte del barrio de la que *parten*, a la que *llegan* o por la que *pasan* los desplazamientos de las personas. Estas diferencias también permiten poner en entredicho algunos datos del barrio como la de la densidad. Según los datos del Ayuntamiento del 2019, la densidad neta (habitantes/hectárea residencial<sup>16</sup>) del barrio es de 262 habitantes por hectárea. La del distrito es 245, un poco menor, pero la de la ciudad es más que el doble, 593 hab./hectárea residencial. Sarrià tiene una densidad muy baja en comparación con la ciudad. Sin embargo, esta densidad se reparte desigualmente, ya que existen zonas donde la densidad es mucho menos, como las de Can Caralleu o las zonas habitables de la sierra de Collserola.

El barrio de Sarrià tiene una morfología compleja y diversa que ha generado una multiplicidad de topografías urbanas muy diferenciadas. A nivel de usos, podemos diferenciar tres zonas, como lo hace el *Pla de Mobilitat del Districte* (PMD) (Ajuntament de Barcelona, 2018b). Según esta división (Mapa 3), podemos diferenciar la zona por encima de la Ronda de Dalt, ligada exclusivamente a la residencia, con algún equipamiento educativo privado (Colegio Padre Damián Sagrados Corazones; EINA, Centro Universitari de Disseny i Art de Barcelona; OAK House School; The Benjamin Franklin International School; etc.). La parte central, por encima del Paseo Reina Elisenda hasta la Ronda de Dalt, más la zona de occidental del barrio, ligada a Pedralbes. Aquí se concentran la mayoría de los equipamientos escolares del barrio. Y por último, la zona del casco antiguo, donde se concentra la actividad comercial y hostelera del barrio.

Mapa 5: Zonas de uso en Sarrià según el PMD



Fuente: Elaboración propia a partir del PMD

Esta diferenciación no es sólo urbanística, sino también de actividades, y marcará importantes diferencias internas en el barrio. Algunas de las personas que viven en la zona antigua hablan de una identidad de barrio mucho más fuerte y definida que aquellos que viven en las afueras del núcleo antiguo. Lo mismo pasa con los ritmos: el consumo local, el desplazamiento a pie y los trayectos cortos de algunos de los entrevistados, más afincados en el barrio, contrastan con los desplazamientos en vehículo privado o público, falta de implicación local y sentimiento de paso en el barrio de entrevistados que habitan zonas más nuevas o periféricas del barrio. Es la idea de las *dos Sarriàs* que se funda en unas diferencias de nivel socioeconómicos y de estilo de vida muy claras. Las formas de circular por los barrios se diferencian por clases sociales y esta división se da incluso

<sup>16</sup> Esto quita del cálculo las zonas no habitables de la sierra de Collserola. La densidad bruta sería aún más baja.

dentro de un mismo barrio. Hablaremos de esto en el capítulo sobre movilidades y clase social.

El sentido de este capítulo es el de presentar el barrio de Sarrià sociohistórica y culturalmente para poder entender mejor cómo se organizan las redes de movilidades juveniles. Para eso, primero presentaremos brevemente la historia del barrio para comprender su configuración material, social y simbólica. Posteriormente, presentaremos el tejido social (la población del barrio) y el tejido cultural (asociaciones, actividades, nodos). Con esto, dispondremos de un mapa espacial y social de Sarrià con el podremos analizar mejor los contextos juveniles.

## 2.1 BREVE HISTORIA

La anexión de Sant Vicenç de Sarrià al municipio de Barcelona se dio el 4 de noviembre de 1921 y culminó un proceso iniciado en 1886 que agregaba a Barcelona gran parte de los municipios cercanos: Gràcia, Les Corts, Sants, Horta, Sant Martí de Provençals, Sant Gervasi de Cassoles i Sant Andreu del Palomar.

Hasta ese momento, en paparelo al crecimiento de la ciudad de Barcelona durante el s.XIX (pasa de los 185.000 habitantes de los años 50 a los 530.000 en la entrada del s.XX), Sant Vicenç de Sarrià crecerá también debiro al desarrollo del Plan Cerdá y el asentamiento progresivo de muchas familias de clase acomodada en una zona cada vez mejor comunicada. En 1867, la construcción del ferrocarril fomenta la comunicación entre Sarrià y Barcelona y termina de materializar a Sarrià como un destino deseable. Sarrià se define como lugar preferido de muchas familias pudientes para su residencia debido a la cercanía de la Sierra. El desarrollo de un sistema de movilidad más eficaz (de bienes y personas) entre Sant Vicenç de Sarrià y Barcelona será lo que facilite la decisión de ir a vivir a Sarrià de manera definitiva.

El Ayuntamiento de Sarrià, intenta a partir de la década de 1880 mantener la autonomía municipal mediante la mejora de las infraestructuras locales y las comunicaciones con los municipios del entorno (Gras i Bartolí, 2002: 20). Sin embargo, el 4 de noviembre de 1921 se firma finalmente la anexión y se culmina así el proceso iniciado en 1886 que agregaba a Barcelona gran parte de los municipios cercanos: Gràcia, Les Corts, Sants, Horta, Sant Martí de Provençals, Sant Gervasi de Cassoles i Sant Andreu del Palomar. Sin embargo, la indignación organizará en Sarrià una contundente respuesta. Manifestaciones frente al ayuntamiento (Imágenes 3 y 4), actos políticos (como el de Cinema Spring el 6 de noviembre), cierres generalizados de todos los comercios van a dar fuerte vida al entonces ya sólo barrio de Barcelona.

Imagen 1: Manifestació antiagregacionista a Sarrià, el 1921



Fuente: Exposición MUHBA "Sarrià i Barcelona, 1921. Cap a la ciutat metropolitana"

Imagen 2: Detalles de manifestación, Sarrià, el 1921



Fuente: <https://historiesdebcn.com/els-carrers-perduts-de-sarria/>

Sarrià vivirá este proyecto de anexión como una pérdida total de autonomía e independencia. Y, con esa pérdida de independencia, hay una sensación de pérdida de identidad, una identidad ligada a la capacidad de decidir y que, por ende, conecta pérdida de control político con *pérdida de identidad*.

Esto supondrá una diferencia fundamental respecto al barrio de Porta. Mientras que Porta es un barrio cuya historia reciente puede entenderse como la historia de la lucha por el reconocimiento de las vulnerabilidades y la toma de responsabilidad por parte de Barcelona, le historia reciente de Sarrià puede leerse, al contrario, como la de búsqueda de autonomía y de mayor capacidad de decisión. Porta luchaba (y lucha) por una mayor implicación política de Barcelona. Sarrià, al contrario, busca que Barcelona no se meta en las decisiones de Sarrià.

Esta lectura articula una parte de los movimientos sociales del barrio. Sus intereses van hacia el empoderamiento vecinal y hacer frente a una administración barcelonesa señalada como una fuerza centralizadora que resta autonomía. Los medios: desarrollo de una participación vecinal, tanto para fortalecer el tejido social como para poder presionar más fuertemente a la administración para que ceda poder político y así poder controlar más y mejor sus acciones.

De esta forma podemos entender cuando en las entrevistas que realizamos en el barrio, varios jóvenes decían frases parecidas a la que le escuchamos a Mario (Sarrià, 21), "*Yo no digo que soy de Barcelona, yo digo que soy de Sarrià, que soy del pueblo de Sarrià*". El sentimiento de identidad propia, separada y distinta a la del resto de Barcelona está bastante presente, por lo menos, en las personas entrevistadas, en los documentos vecinales analizados y las reuniones que tuve con profesionales del barrio. Este sentimiento que podríamos considerar *nostálgico y autonomista* lleva a la idea de "*recuperar aquella independencia administrativa y aquella idiosincrasia de vila orgullosa, atractiva, envejable, tranquil·la i assossegada*" (Gras i Bartolí, 2002).

Pero las demandas de los vecinos y vecinas no sólo vienen de una posición de defensa de la identidad en un sentido elitista (aunque esta también parece presente), sino que existe también una fuerte crítica contra los procesos de especulación que sufre el barrio. En algunos escritos del movimiento se puede ver cómo se identifica una doble amenaza en Sarrià: la de Barcelona y la de las élites. Esto, como se verá más adelante, también se ha recogido en las entrevistas que se realizaron: hay un Sarrià invasor, compuesto por élites que aterrizan en el barrio por los movimientos especulativos de la ciudad y pasan a ser vecinos que, a la vez, están dentro y fuera del barrio. Forman parte de Sarrià, pero de un Sarrià no auténtico.

En las entrevistas aparece esta idea en testimonios como el de Elías:

*En ese sentido, creemos que el barrio va cambiando, pero para mal. Y tenemos, y bueno, yo tengo la sensación de que poco a poco el barrio se va destruyendo... Se está destruyendo porque este barrio es como un pueblo. Y hay como cierto orgullo en eso. Somos el último pueblo que se anexionó a Barcelona y claro, eso da orgullo. Y se nota en la vida que se hace aquí. Se sigue haciendo un poco como de vida de pueblo. Está como más arraigado este sentimiento de pueblo. – Elías (Sarrià, 26)*

### 2.1.1 EL CONFLICTO EN DEFENSA DEL PATRIMONIO EN RIESGO

El avance especulador que se identifica no es tanto un problema ligado a la gentrificación en el barrio como podría pensarse, cosa que lo acercaría a otros barrios donde se están sufriendo procesos de gentrificación en los últimos años (López Gay, 2018). El barrio de Sarrià ya tiene de por sí un nivel socioeconómico alto, por lo que el reemplazo es apenas perceptible (López Gay, 2018: 88). Aun así, entrevistados como Elías hablan de una *supergentrificación* de barrios ya de por sí pudientes que comienzan a atraer a clases aún más altas. Además, se identifica en esta gentrificación no sólo un cambio de nivel socioeconómico, sino también un estilo de vida, una implicación barrial y un sentido de comunidad.

Esta distancia sociodemográfica parece afincada en un proceso que podríamos identificar como una disputa por el riesgo a la *supergentrificación* en el barrio. La *supergentrificación* (Lees, 2003; Butler & Lees, 2006; Halasz, 2018) es un concepto con el que según Loretta Lees apunta a la dinámica que se da en barrios ya gentrificados o de clase alta, cuando una inmigración de clase más alta desplaza a las clases medias que ocupan el espacio. Este concepto apunta contradicciones en un modelo que asumía la gentrificación como la conclusión de un proceso, y no como un paso más en un proceso que puede continuar y acentuarse aún más (Lees, Slater, & Wyly, 2007: xxviii).

En el caso de Sarrià no parece estar ligado tanto a la mayor inversión financiera con motivos de nodo tecnológico o logístico (caso Poblenou) ni turístico (Gràcia o Sants). Sino que una de las claves podría encontrarse en el atractivo que tienen las escuelas del barrio, razón por la que el barrio es conocido en toda el área metropolitana. Debido a este motivo, algunos como Óscar (Sarrià, 25) hablan de *tres Sarriàs* donde la tercera la conformarían aquellas personas que no viven en Sarrià pero que hacen mucha vida aquí, o que no viven en el barrio pero que vienen a los colegios de Sarrià y que “a las 5 de la tarde ocupan todo el barrio”.

Pero lo que se identifica principalmente como peligro es la pérdida de patrimonio del barrio, la desaparición de edificios históricos y la construcción desordenada en los procesos de

expansión. A finales de los 60 y comienzos de los 70 empiezan a multiplicarse las operaciones urbanísticas que irán modificando poco a poco el barrio. El barrio verá cómo poco a poco, se sustituyen las masías, jardines, pequeños talleres y casas unifamiliares por bloques de vivienda que nada tenían que ver con el paisaje urbano previo. La sensación es de retroceso en la calidad del barrio. “Anem enrere enlloc d’anar endavant”, escribe Toni Cuyàs, abogado urbanista (Gras i Bartolí, 2003: 36). El esplendor de un Sarrià con perspectivas abiertas perdidas en nombre del progreso, ahora está “emmurallat per parets i torres emmerletades del nostre temps, els edificis plurifamiliars que l’envotlen, l’encerclen, l’encotillen fins a ofegar-lo. Sarrià, aquell poble al peu de la Serra de Collserola, obert al Pla de Barcelona, viu i mort a l’ombra d’una moderna muralla” (idem).

Podemos entender que lo que se vive desde un determinado Sarrià es un sentimiento de *desdibujado identitario* que antes les caracterizaba. En ese sentido, esta parte del movimiento barrial tiene un componente conservador en el sentido de que intenta defender y conservar su patrimonio material y cultural de una invasión política, económica y topográfica de una lógica que ven como ajena. Y esto se traduce en duras críticas a las actuaciones urbanísticas de Barcelona, las cuales se concentran especialmente contra el Plan General Metropolitano (PGM) y sus consecuencias físicas sobre el barrio. Se acusa al plan de haber llevado a cabo actuaciones no siguiendo el interés general del barrio, sino intereses particulares de promotores urbanos (Gras i Bartolí, 2003: 30). Alrededor del núcleo antiguo del barrio se irán apilando distintos planes urbanos, sin orden y con mero sentido económico y político.

Según estas visiones críticas, se trata de políticas que primaban la expansión urbanística y ponían en segundo orden la sostenibilidad barrial. A la época especulativa de los años ochenta le seguirá un momento de preocupación patrimonial que viene con el PERIS (Pla Especial de Reforma Interior) que comienza a avanzar hacia la protección del espacio barrial a través de una política de rehabilitación y reforma. Sin embargo, esa actuación dura poco ya que rápidamente vuelven a aparecer intenciones especulativas, derivadas esta vez de la promoción urbanística de los grandes eventos como el de las Olimpiadas de Barcelona. Esto va a afectar a Sarrià por sus cordones de vías rápidas (Ronda de Dalt, carrer del General Vives, Avenida Josep Vicens Foix y Vía Augusta, entre otros).

Las luchas vecinales de conservación del patrimonio serán constantes hasta el presente, donde vemos, por ejemplo, conflictos alrededor de edificios históricos que son derribados para construir bloques de viviendas. Este es el caso de la Masía Can Raventós, alrededor de la cual se plantea uno de los conflictos vecinales clave en activo (en el año 2020) y por la cual se funda la *Plataforma Defensem Can Raventós*, que confronta a una promotora que plantea un proyecto que pone en riesgo un bien incluido en el catálogo de patrimonio protegido de la ciudad, y a un Ayuntamiento al que se le critica no ponerse del lado de la ciudadanía y la identidad del barrio.

Con esto vemos un mapa de agentes urbanos que intervienen en el territorio de Sarrià de una manera conflictiva: tenemos un Ayuntamiento de Barcelona que realiza intervenciones en el territorio del barrio intentando unificar políticas urbanas, distribución de equipamientos pero también promoviendo estrategias de especulación y revaloración neoliberales. Y

puntualmente, ligados a estos agente políticos y técnicos vemos a los agentes especuladores: empresas constructoras, promotoras urbanas y demás organismos de intereses económicos.

Por otro lado, vemos una asociación de vecinos y vecinas de Sarrià en pie de guerra por lo que consideran un atentado histórico a la identidad y a la independencia de una vila histórica. Movimientos cuya motivación suele ser mayoritariamente conservativa de la identidad y el patrimonio histórico del barrio.

Por último, tercer agente en la ecuación del barrio: vecinos y vecinas cuya relación con el barrio es de una cotidianidad instrumental, y que se verán afectados por el resto de agentes. Así, los y las vecinas viven las consecuencias de las acciones, por un lado, por las políticas urbanas, los intereses económicos y las estrategias inmobiliarias. Y por otro lado, serán espectadores (y potencialmente partícipes) de las luchas vecinales que se realicen en el barrio. Su activación o no dentro del barrio dependerá de varios factores, por lo que es necesario analizar el tejido que encontramos en el barrio.

#### SARRIÀ. HISTORIA Y PATRIMONIO

- La anexión de la Vila de Sant Vicenç de Sarrià al Ayuntamiento de Barcelona marca un **hito histórico**: se vive como una **pérdida de autonomía** y, por consiguiente, de **identidad**.
- Esto marca una **tendencia conservadora en el activismo del barrio**: se trata de **conservar el patrimonio y la identidad frente al cambio**.
- El **cambio** viene de dos factores:
  - El **ayuntamiento de Barcelona** con sus planes de gestión urbanística que no tienen en cuenta la especificidad del barrio e imponen una lógica ajena.
  - La **Supergentrificación** ligada a las **fuerzas especuladoras** en el barrio que destruyen patrimonio para revalorizar el suelo.

## 2.2 EL TEJIDO SOCIODEMOGRÁFICO DE SARRIÀ

Hasta ahora hemos visto cómo el barrio de Sarrià se ha configurado históricamente y hemos podido analizar el papel que han tenido los movimientos vecinales en el desarrollo de una identidad de barrio y de un discurso que comprendiese. Como veíamos en el primer capítulo, el espacio material y los agentes sociales son dos de los elementos fundamentales en las dinámicas de movilidad. Falta ahora hablar sobre la población propiamente dicha. A continuación haremos una radiografía de la situación sociodemográfica del barrio. Hablaremos de la población, de la renta, la situación de la vivienda y los aspectos relacionados con el tejido sociocultural.

### 2.2.1 POBLACIÓN

Según los datos de enero del 2020<sup>17</sup>, el barrio de Sarrià tiene 25.242 habitantes empadronados, un 16,7% del total del distrito (151.157). Es, por ende, el cuarto barrio en población del distrito, por detrás de Sant Gervasi – Galvany (47.915), El Putxet i el Farró – Galvany (30.428) y Sant Gervasi – la Bonanova (26.245). Sin embargo, a nivel de densidad, el barrio de Sarrià tiene la segunda densidad más baja del distrito, 264 habitantes por hectárea residencial, menos de la mitad que otros barrios como El Punxet i el Farró (573 h/ha) y la media de Barcelona (607). Se trata de un barrio donde la identidad de pueblo se mantiene no sólo por la historia sino porque, como vemos, puede mantener unas características habitacionales propias: poca población, muy baja densidad y, como hemos visto, unos espacios patrimoniales antiguos que se incorporaron a la identidad barrial.

A nivel de estructura poblacional, Sarrià no tiene una población muy envejecida. Un quinto de la población es mayor de 65 años (21.6%), en la media del distrito (21.5%) y a la de la ciudad (21,1%). En relación con la población infantil, Sarrià cuenta con un 22,4% de su población entre 0 y 15 años, por encima de la media del distrito (19.9%) y de la ciudad (16.2%), en consonancia con la fama que tiene el barrio de ser el barrio con más escuelas por metro cuadrado de Europa y con un efecto llamada a familias con hijos por ser muchas de estas escuelas de las mejores valoradas (y las más caras).

Y en relación con la población extranjera del barrio, en el año 2020 se contabilizaron 3.727 personas provenientes de otros países, un 14.8% de la población. Una cifra que podría sorprender por resultar muy alta para lo que suele esperar de un barrio de clase alta, pero que se entiende cuando vemos que las nacionalidades más numerosas después de la española son la francesa, la italiana y la inglesa (esta última según años se alterna con la estadounidense).

Por lo tanto, podría decirse que hay una presencia migrante considerable (menor que la de otros barrios, pero aún reseñable) pero de clara procedencia europea y clase media alta. Esto fue consistente con las salidas de campo realizadas en la etnografía del barrio. Era muy raro encontrar personas visiblemente racializadas. En general, el ambiente del barrio era blanco, con edad avanzada y sin grandes problemas económicos. Esto último lo podía notar por el tipo de vestimenta de las personas que circulaban por el barrio, por la escasez (o directamente ausencia) de grupos poblacionales marginados (personas sin hogar, personas durmiendo en la calle o pidiendo dinero, aunque de esto hablaremos en el apartado de la clase), por el tipo de coches que circulaban, los precios de las tiendas, las bebidas en los bares, etc.

En general, el ambiente que se siente es el de estar en un sitio apartado de Barcelona, sobre todo cuando circulas por la parte histórica. Los recorridos con motivos domésticos, los paseos de personas mayores, las calles peatonales, la ausencia de ruido, las calles más estrechas y la sensación de que la gente se conoce se notaron mucho en las observaciones.

También fue bastante interesante encontrarse con espacios de reunión, juego de niños, descanso y parada. Hay varios lugares de encuentro donde las personas paraban durante un trayecto más largo: plazas donde llegaban padres y madres con niños para que éstos jugasen

---

<sup>17</sup> Los últimos datos disponibles desde la Oficina Municipal de Datos del Ayuntamiento a diciembre del 2021.

un rato y se iban, bancos donde jóvenes se encontraban y luego se iban, bancos donde tomar un café al sol en un descanso del trabajo...



Imagen 3: Plaza del Consejo de la Vila. Foto del trabajo de campo



Imagen 4: Mañana en la Plaza de Sant Vicenç de Sarrià. Foto de trabajo de campo

El ritmo es bastante familiar: muchas personas haciendo compras locales, muchos niños y niñas jugando, mujeres llevando de un sitio a otro a sus hijos, algunos hombres paseando a los perros (esto supuso una observación muy interesante) y jóvenes en terrazas, bancos o parques. Esto se corresponde a las características demográficas del barrio, como veremos a continuación.

### 2.2.2 JUVENTUD

Según el padrón de 2020, en Sarrià-Sant Gervasi, viven unas 26.766 personas de entre 15 y 29 años, un 17.7% del total de la población del distrito. En el propio barrio de Sarrià viven unas 4.248 jóvenes de 15 a 29 años<sup>18</sup>, un 16,83% de la población total. Se trata de un barrio con fuerte presencia juvenil. Ya en la comparativa por distritos que se hace en el Pla d'Adolescència i Joventut 2017-2021, se ve cómo Sarrià era el segundo barrio con mayor población joven empadronada, después de Ciutat Vella.

Los niveles de juventud se mantienen muy estables desde la última década, según el informe realizado sobre la juventud del distrito por el Observatorio de la Juventud (PRISMA - Observatori de la Joventut, 2019a), aunque hay un ligero aumento de población más joven (12-17 años) y una disminución de la población joven más mayor (30-35), posiblemente por una mayor capacidad de emancipación en los últimos años.

Esto pudo verse en las salidas de campo, donde se veían en las salidas diurnas mucha presencia de adolescentes y jóvenes (menores de edad), en parques, salidas de institutos, en bancos y dando paseos. Se trata de los espacios de socialización temprana de jóvenes menores de edad

---

<sup>18</sup> Cifras del padrón 2020

que usan el barrio como primer espacio de contacto urbano. No obstante, en el barrio por lo que comentan algunos jóvenes, no hay tantos espacios de encuentro y ocio como les gustaría. En palabras de Gabriela (Sarrià, 25): “*Sarrià al final es como... para comprar lo que necesito en casa, o ir al supermercado, para comprar productos de necesidad básica. Pero más ocio, en Sarrià no*”.



*Imagen 5: Jóvenes conversando en la Plaza del Consejo de la Vila. Foto de salida de campo*

Por la noche, los espacios de ocio aumentan la edad, y es más común ver grupos de jóvenes mayores de edad en bancos, incluso consumiendo cerveza y fumando. Estos grupos suelen ser más intimidantes, por lo que en los alrededores es más fácil no encontrar mucha gente. También se ha notado en las entrevistas la tendencia de buscar espacios apartados estas tardes-noches de encuentro para poder estar más tranquilos. Son muy frecuentes los espacios en la plaza Sant Vicenç de Sarrià, que apareció en la mayoría de las entrevistas como un núcleo clave de la socialización juvenil en el barrio.



*Imágenes 6 y 7: Jóvenes en la noche en la Plaza de Sant Vicenç de Sarrià. Foto de salida de campo*

Como veremos en los resultados, a nivel de género, estos espacios nocturnos suelen ser bastante masculinos, con presencia esporádica de mujeres pero en la mayoría de los casos acompañados de otros hombres. Esta predominancia masculina afectará negativamente a la capacidad de agenciamiento urbano de las mujeres y esto se nota en la menor presencia nocturna. No ayudan las dinámicas que se dan entre estos jóvenes, que muchas veces juegan a pegarse, hablan muy alto o ponen música en altavoces, como se observó en la salida del 18.01.21.

No obstante, la presencia de jóvenes de clases trabajadoras es menor, y es más común encontrarse con jóvenes de clases más beneficiadas económicamente que, en consecuencia, tienden a consumir en terrazas o bares del barrio. En consecuencia, por las noches hay bastante ocio de bares y las terrazas suelen estar llenas (especialmente en las plazas Argos y Mayor de Sarrià).

Respecto a las nacionalidades, el distrito de Sarrià – Sant Gervasi es el que tiene más población autóctona, llegando en el caso del barrio de Sarrià a un 69% de la población joven nacida en la propia Barcelona y un 18% más en el resto de Cataluña o resto de España. Por lo que podemos entender que se trata de una población joven muy local. Esto se pudo ver en las observaciones claramente: la presencia de jóvenes migrantes era muy baja. Esto también se dio en la creación de la muestra para las entrevistas: resultó complicado encontrar población migrante y la que conseguí contactar se trataba de población de descendencia francesa o italiana.

Con relación al nivel de estudios de los jóvenes del barrio, el distrito dispone de unos porcentajes muy distintos a los de la ciudad. Según el último informe disponible del Ayuntamiento sobre la juventud del distrito, más de la mitad del distrito tiene estudios universitarios completados (53%), mientras que la media es de 44% en el resto de la ciudad. Es interesante comprobar, sin embargo, que también hay una diferencia importante entre hombres y mujeres: el porcentaje de mujeres con nivel de estudios universitarios supera en diez puntos al de hombres en el distrito (58% y 48% respectivamente), mientras que el porcentaje de hombres con estudios postobligatorios (bachillerato, BUP, FP II, etc.) es cinco puntos más alto que el de las mujeres (34% y 29%).

En relación con la nacionalidad, estas diferencias son también importantes: el porcentaje de jóvenes con estudios universitarios es de 62% en población nacida fuera del país, mientras que es de 51% en la población nacional. Esto refuerza la idea de una población migrante de clases medias y altas y de procedencia europea debido a las tasas más altas de población con estudios básicos en otros barrios donde la población migrante es de países más pobres (como veremos en el caso de Porta).

### 2.2.3 RENTA (EMPLEO Y ACCESO A LA CULTURA)

Si profundizamos un poco en la cuestión económica, vemos que el barrio tiene un nivel de paro muy bajo. De los 63.383 parados registrados en diciembre del 2021 (fuentes del Ayuntamiento), en el barrio de Sarrià hay 414, un 1,67% del barrio está en paro, lo que representa un 0.65% de la población en paro de la ciudad. En relación con el paro juvenil, no

tenemos datos por barrios, pero sí que sabemos que en el distrito, del total de parados a diciembre de 2021 (3.008 personas), 275 tenían entre 18 y 29 años, un 9,14% del total. Si la proporción se mantiene estable, estaríamos hablando de que habría alrededor de cuarenta jóvenes en paro en el barrio de Sarrià. Con relación al salario medio, según los últimos datos disponibles (2019) en el Departamento de Estadística de Barcelona, en el distrito de Sarrià-Sant Gervasi se recibe el salario más alto de todo Barcelona (49.196 euros anuales en total, aunque existe una importante brecha de género: 59.827 euros anuales para hombres, y 39.403 euros anuales para mujeres, una brecha de casi 20.000 euros anuales, la brecha más alta de todo Barcelona también).

Esta tendencia es constante. En el Pla d'Adolescència i Joventut del 2017-2021, en el diagnóstico aparecía ya el distrito de Sarrià-Sant Gervasi con un nivel de paro registrado de 1,84% respecto a la totalidad de la ciudad. Es decir, nos encontramos con un barrio donde el paro no es un problema muy presente en la vida de los y las jóvenes. No olvidemos que el distrito de Sarrià es el que menor índice BITH (Baja intensidad del Trabajo) tiene de toda la ciudad. Este índice señala el porcentaje de población que reside en hogares donde alguna persona en edad de trabajar lo hace en menos del 20% de su potencial de trabajo. El BITH en Sarrià-Sant Gervasi de 5,5, mientras que el más alto es el de Nou Barris con 16,7 (Ajuntament de Barcelona<sup>19</sup>).

Lo mismo ocurre con la tasa de riesgo de pobreza: en el distrito de Sarrià-Sant Gervasi es de 7,4 puntos, la más baja de la ciudad (38,7 en Nou Barris). En total, la tasa AROPE (que indica el porcentaje de personas que están por debajo del límite de riesgo de pobreza, padecen privación material severa o viven en hogares con alta tasa BITH) del distrito de Sarrià-Sant Gervasi es la más baja de la ciudad (10,4%; mientras que la de Nou Barris vuelve a ser la más alta, teniendo al 43% de las personas sufriendo una de las situaciones anteriores).

Al tener un índice de renta tan alto, el acceso de los jóvenes del barrio a equipamientos, actividades culturales o a centros educativos es considerable. Recordemos que el distrito de Sarrià es el distrito de Barcelona que más alumnado en centros concertados tiene, 7.162 alumnos matriculados en 2020 (Casas, 2020), y muchos de estos colegios cobran mensualmente cifras bastante altas, que van desde los 300 a los 500 euros (Espanyol, 2019).

Pero el mayor nivel de recursos no influye sólo en el acceso, sino también en la oferta de actividades. Existe en el barrio un abanico muy amplio de actividades de tiempo libre, entre las que destacan los Cau y Esplais entre los que caben destacar muchos esplais cristianos con una implantación muy fuerte en el barrio de Sarrià, como se ha mencionado ya.

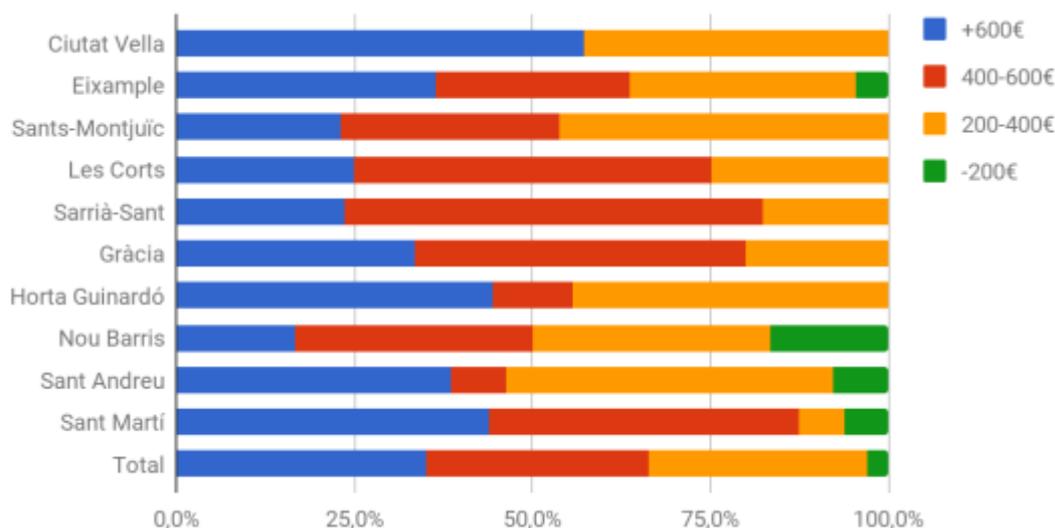
Como se indica en la *Mesura de Gobierno para garantizar y mejorar la incidencia del asociacionismo educativo de base comunitaria* (Ajuntament de Barcelona, 2018), en el distrito de Sarrià-Sant Gervasi es de los barrios donde es más alto el porcentaje de actividades con coste alto (más de 400 euros anuales), sólo superado por Sant Martí (Ilustración 12)

En general hay una caracterización de la población del barrio de Sarrià ligada a una situación socioeconómica holgada y sin grandes problemas. No obstante, habría que incidir críticamente

---

<sup>19</sup> Disponible en: [https://ajuntament.barcelona.cat/estadistica/castella/Estadistiques\\_per\\_temes/Poblacio\\_i\\_demografia/Poblacio/Enquesta\\_sociodemografica/esd17/persones/taxes/BITH.htm](https://ajuntament.barcelona.cat/estadistica/castella/Estadistiques_per_temes/Poblacio_i_demografia/Poblacio/Enquesta_sociodemografica/esd17/persones/taxes/BITH.htm)

Gráfico 13: Porcentaje de entidades del distrito según el coste anual por participante de la actividad



Fuente: *Mesura de Gobierno para garantizar y mejorar la incidencia del asociacionismo educativo de base comunitaria* (Ajuntament de Barcelona, 2018)

en esta lectura, ya que en el caso de las personas jóvenes, esto puede ser problemático. Muchos jóvenes se adscriben a la clase socioeconómica de su familia, pero a la hora de emanciparse se encuentran con un contexto laboral y económico tal que les dificulta poder sostener su nivel de vida, generando como veremos en los resultados, experiencias conflictivas. La más escuchada en las entrevistas es la que tiene que ver con la capacidad de emancipación de los jóvenes, que hablaremos en el siguiente apartado sobre vivienda.

Pero antes de hablar sobre esto, me gustaría apuntar un tema interesante registrado en las entrevistas del barrio. Se ha podido ver que entre algunos jóvenes hay una sensación de que el estigma de clase alta funciona desarticulando las demandas juveniles. Esto vendría porque el barrio de Sarrià resta legitimidad política ante las instituciones y ante el resto de ciudadanía de la ciudad. La imagen de *barrio rico* invisibiliza riqueza del tejido asociativo debido a que prima la imagen de una población pudiente sin preocupaciones sociales. Esto, además, desplazaría las problemáticas ligadas a la juventud: al primar la imagen de barrio rico se homogeneiza a la población y se pierde de vista los problemas de emancipación o la precariedad juvenil.

Sobre esto Josué (Sarrià, 20) y Hugo (Sarrià, 24) lo explican así:

Josué (Sarrià, 20): *es un barrio conocido como el barrio de los pijos... Y cualquier cosa que digas de Sarrià siempre te catalogan como "del barrio pijo" y todas estas estructuras de asociacionismo quedan encubiertas por el estigma... Pero hay mucho más allá y que todo queda como invisible. Y queda como a la sombra de Gràcia, pero aquí también hay mucho activismo. Y claro, creo que por eso tenemos menos instalaciones, porque al final, los políticos a nivel de Barcelona, lo quieras o no, Sarrià tiene pasta para ellos así que ¿para qué meter inversión aquí si pueden meter en otros sitios? Así que nos quedamos sin ningún sitio.*

Hugo (Sarrià, 24): *Hay el mito ese del Sarrià que es todo gente pudiente, adinerada, que vive en Pedralbes, que no es Sarrià, pero le enganxa mucho esa imagen de gente de dinero, de derechas, que le da este punto al barrio, que tiene la contraposición de este Sarrià que reivindicamos y defendemos mucho que es ese Sarrià de Vila (...), el centro neurálgico de actividad de barrio, que es*

*casi más un pequeño pueblo, de gente que se conoce, de gente que vive el barrio, gente que vive las fiestas mayores (...). Claro, esta es una parte muy asamblearia, muy de barrio. Y muchas veces queda muy capada por el estigma que la gente de Barcelona tiene de Sarrià. Que sí que es real y sí que existen estos estereotipos porque esa parte está presente. Pero nosotros reivindicamos esa otra parte, la de la gente que vive por y para el barrio, que lo defendemos desde un punto muy social, de ayudamos los unos a los otros.*

Esta sensación de estigma del barrio está ligado al resentimiento que existe en la población más apegada a una identidad de barrio hacia la población más pudiente. Podemos encontrar esta percepción hasta en el representante del Distrito en el Ayuntamiento, quien refrenda en la entrevista esta visión de la fractura del barrio:

*Y esta percepción de pueblo aún perdura. Hay una parte vecinal que se siente muy de Sarrià y dice constantemente que no es Barcelona y “baja” a Barcelona a hacer sus cosas. Y luego, otra parte, gente que ha venido nueva a vivir al barrio que tiene una concepción muy distinta (...) Y aquí en Sarrià se mezclan muchas cosas. Muchas escuelas, pocas públicas, muchas grandes y privadas. Y viene gente de muchos sitios a hacer actividades... Y eso es uno de los problemas que nos encontramos en el barrio: esa afluencia masiva de público escolar que vienen muchas veces en vehículo privado...*

Por lo tanto, vemos que esa fractura es importante en el discurso, tanto el informal como el más oficial. Y como decíamos, este estigma tiene unos costes importantes, especialmente para la población joven. La homogeneización de la experiencia ciudadana de Sarrià podría estar invisibilizando situaciones de precariedad y desprotección social de los jóvenes, como puede ser la lucha por la vivienda digna.

#### 2.2.4 VIVIENDA

En los datos del último informe de la juventud disponible, se indica que en el 2020 (el último año del que se tienen datos, a junio de 2022) el distrito de Sarrià-Sant Gervasi es el distrito con mayor precio medio del alquiler en la ciudad (15,59€ el m<sup>2</sup>, cuando en la ciudad son 13,89) (Ajuntament de Barcelona), pero es que en el barrio de Sarrià el precio medio del alquiler es aún mayor, 16,98€ el m<sup>2</sup>. Esto supone un problema directo para la posibilidad real de emancipación de la juventud del barrio y es percibido como uno de los problemas cruciales de la población de Sarrià. Así se ve en muchas de las entrevistas realizadas, donde las posibilidades de emancipación pasaban por, o irse del barrio o invertir un porcentaje muy alto de sus ingresos mensuales en alquiler.

Debido a esto, la demanda de una mayor accesibilidad juvenil a condiciones materiales de independencia tiene un gran peso en el asociacionismo juvenil. Durante las observaciones de campo tuve la oportunidad de asistir a una manifestación convocada por las organizaciones juveniles de Sarrià (Imagen 8) con un mensaje claro: “los jóvenes queremos quedarnos en el barrio y no podemos”.

En esta manifestación asistieron cientos de jóvenes del barrio, y los cánticos y pancartas que se podían ver estaban dirigidos a las dificultades que se encuentran los jóvenes del barrio para poder llevar a cabo sus planes de emancipación material y quedarse en el barrio. Entre ellos, la frase que apareció en varias entrevistas tuvo un gran protagonismo: “Sarrià no es de quien paga sino de quien le hace vivir”. Esto apunta nuevamente a esa idea de las *dos Sarriàs* que se ha mencionado, una idea de fractura entre una identidad de barrio puesta en peligro por la incertidumbre, la pérdida de autonomía y riesgo patrimonial, y otra identidad que ve en el barrio un recurso meramente residencial, de estatus y de paz pero sin implicación con la cultura preexistente.



Imagen 8: Cartel de manifestación. Fuente: Cuenta de Twitter de La Sarrianenca



Imágenes 9 y 10: Manifestación en Sarrià contra la precariedad juvenil. Fotos de salida de campo

Esta posibilidad de quedarse en el barrio no es baladí: para muchos jóvenes, como se desprende de las entrevistas, el barrio supone el espacio donde sus redes de afinidad, su historia, las amistades, parejas y familias están accesibles. Para otros muchos es el lugar donde trabajan, militan o estudian, y por lo tanto, marcharse es sinónimo de perder una parte importante de su vida social, emocional, familiar o complicar su logística cotidiana.

Felipe (Sarrià, 24) está intentando buscar piso con compañeros de piso pero le resulta muy difícil conseguir algo asequible así que por ahora “te olvidas de independizarte en Sarrià. (...) No podemos ni por gusto, ni por dinero ni nada, porque tendríamos que irnos del barrio”. Mario, por su parte, sigue viviendo con sus padres porque es la única forma a corto plazo que ve para quedarse en el barrio:

*Vivimos en un piso de alquiler, de renta antigua, así que no nos pueden subir el precio. Pero sí que es una cosa que... A mí, cuando decida, o cuando pueda emanciparme, es algo que me preocupa, porque me gustaría seguir viviendo en Sarrià pero no sé si es posible. – Mario (Sarrià, 21)*

Elías se tuvo que ir del barrio cuando se independizó.

*Pero, aunque me haya ido, toda mi vida ha ido ligada a este barrio. Así que lo que me une, es pues eso, una sensación de pertenencia al barrio y las actividades y la vida que hago aquí. – Elías (Sarrià, 26)*

Algunos jóvenes, aunque se vayan del barrio, mantienen una vinculación de militancia con el barrio, lo que implica su desplazamiento casi diario. Y van esperando hasta cuando puedan volver al barrio (con la pareja o a vivir con compañeros de piso). Otros encuentran soluciones como la de vivir compartiendo piso con amigos. “*Conozco gente se emancipa, pero son en grupo, de 3 o de 4. Conozco pocas parejas que se independizan*”, dice Mario. Algunas, como Carlota (Sarrià, 23), se han podido quedar, pero tienen que reducir bastante su nivel de vida. Carlota comenta que tuvo la suerte de poder mudarse cerca de su casa familiar, pero sabe que “*no es común*”. Sin embargo, este dinero invertido hace que luego me cuente cómo tiene que reducir gastos en todo lo que puede:

*Intento comprar fuera del barrio porque aquí está todo muy caro. Los supermercados están imposibles. Aprovecho que voy en coche y aprovecho a ir a sitios baratos, tipo Lidl y así. - Carlota (Sarrià, 23)*

Los mismos recortes se dan en el ocio o en los viajes. Quedarse en Sarrià tiene un precio muy alto para la juventud. Esta situación tiene un impacto negativo en la percepción de futuro de los jóvenes. La amenaza de tener que irse del barrio es un estrés bastante presente en algunos de los jóvenes entrevistados. Mario, por ejemplo, tiene claro que se acercan cambios: “*Me daría mucha pena irme. Muchísima. (...) No me gusta decirlo ni plantearlo...*”. Pero no sólo corre riesgo el futuro de los jóvenes. Esta situación dificulta la labor de las organizaciones y asociaciones del barrio debido a una carencia de relevo generacional de las asociaciones juveniles. En Sarrià los jóvenes se van y cada vez más difícil que se acerquen nuevas generaciones. Para Elías es un problema grave:

*Esto afecta mucho a todo el tejido de barrio, sobre todo a nivel asociativo y de militancia. Porque eso se nota mucho. Aquí no hay casi relevo, porque la gente se va. – Elías (Sarrià, 26)*

Esto, entre otras cosas, supone un factor de bastante presión para las jóvenes militantes porque les pone en la obligación de seguir sosteniendo los colectivos mientras no haya relevo: “*cuando ya llevas 5 o 10 años en la militancia haciendo cosas, si te quieres ir no podías. Pues porque si te ibas, no hay nadie... Y al final ese es el problema. La gente se tiene que ir y esto se va vaciando...*”.

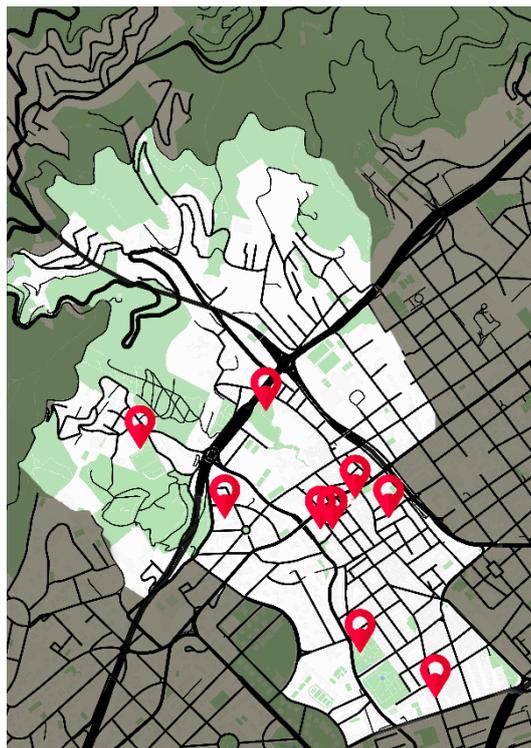
### 2.2.5 CULTURA/TIEMPO LIBRE

En el barrio de Sarrià hay una presencia vecinal potente con muchas dinámicas a pie de calle, mucha presencia de uso y de tránsito por el barrio. Si buscamos en el buscador de entidades del barrio que se encuentra en la página web del Ayuntamiento<sup>20</sup>, podemos encontrar en el barrio dos Casals de personas mayores, un casal infantil, un casal para jóvenes, dos centros cívicos, un centro de servicios sociales, doce instalaciones deportivas municipales y un mercado municipal (Mapa 4).

---

<sup>20</sup> Véase.: <https://ajuntament.barcelona.cat/sarria-santgervasi/es/el-distrito-y-sus-barrios/sarria> (última visita: septiembre de 2022)

Mapa 6: Mapa de equipamientos en Sarrià



Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Ayuntamiento de Barcelona

Pero el tejido no es sólo la existencia de nodos, sino la *conexión de los nodos*. Por lo que parecen arrojar las cifras de participación cultural por barrio, son los barrios de clase alta, entre los que se encuentra Sarrià, los que tienden a tener mayor participación cultural (ir al teatro, al cine, a conciertos o visitar museos o lugares de la ciudad) (Ajuntament de Barcelona, 2020). En la siguiente tabla (Tabla 10) elaborada a partir de los datos del Informe del 2020 de la Encuesta de Participación y Necesidades Culturales en Barcelona (Ajuntament de Barcelona, 2020), se muestran los resultados a la pregunta “¿Me puede decir las tres actividades que le gustan hacer en su tiempo libre?”, organizadas por nivel de renta familiar disponible, puede verse cómo cuando existe una renta familiar alta, hay una mayor tendencia al paseo por la ciudad o el barrio y más participación en actividades culturales que implican estar parados en un espacio.

Tabla 12: Actividades realizadas en tiempo libre por RFD

Barrios	Columna2	Columna3	Columna4	
TOTAL	RFD Baja	RFD Media	RFD Alta	
Actividades deportivas	39,7	38,5	40,1	41,2
Pasear por la ciudad	37,8	42,7	35	35,4
Leer	29,4	25,5	31,2	32,7
Actividades digitales	22,7	23,7	22,5	21,4
Ir al teatro/cine/conciertos	22,3	15,4	24	32,5
Excursiones o salidas fuera de la ciudad	11,7	8,9	12,5	15,4
Quedar con amigos	11,2	8,9	11,8	14,3
Manualidades/bricolaje	10,3	12,1	9,1	9,8

<i>Práctica artística</i>	10,1	9,6	11,4	7,4
<i>Estar con la familia</i>	8,6	10,8	7,6	6,5
<i>Visitar museos y lugares de la ciudad</i>	6,5	3,8	7,3	10,2
<i>Cuidar de la mascota</i>	5,3	5,1	5,6	4,7
<i>Otros cursos de formación</i>	4,8	4,9	4,9	4,2
<i>Creación artística</i>	3	1,8	3,4	4,4
<i>Voluntariado y otras actividades sociales</i>	2,3	2,7	2,4	1,1
<i>Activismo en centro cívico del barrio</i>	2,1	2,7	2	0,7
<i>Ninguna actividad</i>	1,2	1,6	1,1	0,4
<i>Formación artística</i>	0,4	0,4	0,2	0,9
<i>Otras actividades</i>	0,3	0,2	0,4	0,2
<i>Ns/NC</i>	0,2	0,4	0	0,5
<i>N</i>	1655	553	551	551

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Ajuntament de Barcelona (2020)

Como vemos, puede entenderse que las asociaciones de vecinos de barrios como los de Sarrià tienen que lidiar con problemas bastante importantes a la hora de poder sacar adelante luchas vecinales, aunque sean en defensa del propio patrimonio del barrio. Al no poder fortalecer las luchas, las construcciones y derribos de las últimas décadas continúan y amenaza cada vez más a los pocos espacios sociales del barrio.

Las luchas en el barrio de Sarrià no consiguen movilizar a demasiadas personas, lo cual dificulta que las asociaciones existentes ganen en legitimidad a partir de pequeños éxitos. Las disputas de recuperación, autogestión y reapropiación de espacios barriales parece ser la clave de maduración del tejido asociativo y vecinal como se verá en el caso de Porta. Sin embargo, en este caso, la ausencia de luchas exitosas puede estar en el fondo de la ausencia de un tejido militante fuerte en el barrio, lo cual se traduce en la incapacidad de conseguir una movilización mayor en lo que respecta a la defensa del patrimonio y la lucha contra las políticas de especulación en el barrio.

Pero ¿es esto cierto? ¿Tanto peso tiene esta parte inmovilizada del barrio? Cuando me adentré en el trabajo de campo en el barrio de Sarrià, lo primero que me encontré fue una presencia activista que no me esperaba. El brazo juvenil de activismo organizado alrededor de los caus (asociaciones escultistas), de las asociaciones culturales y de algunos puntos neurálgicos del asociacionismo (como podría ser el Centro Cívico Casa Orlandai) está bastante presente en el barrio. La mayoría de los jóvenes entrevistados reconocen la gran labor que hacen en el barrio estas asociaciones, la importancia de su tejido en la dinámica del barrio (en espacios clave como la Comisión de Fiestas, en los intercambios culturales y sociales que se dan en el barrio, en la defensa del patrimonio o en, como veremos, la lucha contra fuerzas conservadoras).

Si el tejido depende de la conexión de nodos, en la mayoría de las entrevistas, los y las jóvenes del barrio, o directamente participaban en alguna asociación (Cau, Esplai, Castellars, bandas de música, Bastoners, etc.), o tenía amistades muy cercanas ligadas a ellas. Y los comentarios sobre

las conexiones eran muy similares: al final se conocen entre todos, porque la circulación de bienes, personas e ideas entre asociaciones es muy fuerte en el barrio.

Entonces, ¿cómo se ha construido esa idea de la falta de tejido? Posiblemente se deba a que el tejido que existe es muy fuerte e influyente, pero tiene unas características que limitan su impacto: primero, no parece muy amplio, sobre todo en lo que respecta al activismo político. Son pocas personas las que se involucran en las luchas de corte político y reivindicativo. Esto nos lleva a la segunda característica: es muy fuerte y amplio el tejido de corte cultural, centrado en el desarrollo de actividades que alimentan la identidad de barrio (castellers, bastoners, etc.) o que dan tejido cultural al barrio (caus y esplais)<sup>21</sup>, pero los espacios políticos de disputa y reivindicación (Casal Jove, Asociación de Vecinos, plataformas juveniles, asociaciones juveniles de partidos políticos, etc.) cuentan con una implantación menor.

Esto podría estar apuntando a varios elementos. Entre ellos al agotamiento de formas más tradicionales de implantación política. Según el “Diagnóstico de la participación de personas culturalmente diversas en los distritos de la ciudad de Barcelona” (Ajuntament de Barcelona, 2018), podemos ver las razones percibidas por los y las técnicas de la poca participación en diversidad cultural. Entre estas causas, algunas también explican la ausencia de un movimiento asociativo más potente en el barrio de Sarrià y que podrían resumirse en un “Agotamiento del modelo asociativo tradicional” basado fundamentalmente en dos causas (Ajuntament de Barcelona, 2018: 91):

*1) Asociacionismo poco representativo: una de las opiniones más recurrentes es que el actual modelo de participación ciudadana de AA. VV. y de Comercio concentra a personas de una franja de edad y condición social muy estable, son gente del país, autóctona, de entre 50 y 70 años y no hay prácticamente representación cultural diversa. Las reivindicaciones tienen que ver con necesidades de estas personas, por lo tanto, no son representativas de los intereses comunes.*

*2) Asociacionismo con poco recambio o relevo: no parece que el asociacionismo tenga un relevo generacional, ni un recambio de liderazgos, ya que son pocas personas y tienen una trayectoria de años de activismo en diferentes ámbitos. Eso hace que siempre sean las mismas personas, y que tengan saturación de reuniones. Si no se amplía la base social o el número de entidades, se pone en riesgo la continuidad y se crea un cierto desgaste.*

Esto apunta hacia un problema en el tejido asociativo de corte reivindicativo del barrio, así como características estructurales (su poca representatividad, su poco recambio generacional) que podrían dificultar el desarrollo y asentamiento de un movimiento vecinal que consiguiese logros políticos y conquistas sociales. Mientras, existe un fortalecimiento y una gran implantación del tejido ligado a la afirmación identitaria y cultural del barrio a través de un trabajo constante y muy influyente de colectivos juveniles ligados al trabajo cultural y a la tradición.

---

<sup>21</sup> Cau es el nombre que en Catalunya se les da a los grupos de scouts. Los Esplais son también derivados del escultismo pero menos jerárquicos, más ligados al ocio y a menudo de corte religioso.

### 2.2.6 ASOCIACIONISMO POLÍTICO

En la literatura sobre gobernanza se incide de manera muy clara en la necesidad de enfoques multidimensionales sobre el poder (Baker, McCann, & Temenos, 2020; Borén & Young, 2021). Las relaciones sociales de producción y reproducción del poder se dan a distintos niveles sociales y en una realidad tan compleja como las movilidades, es muy importante ser conscientes de esto. Por ello, para responder a la realidad, el análisis de las políticas de movilidad en los barrios debe incluir la forma en la que los distintos actores, formales e informales, se relacionan entre ellos así como con la administración, equipamientos del barrio y personas afectan a los circuitos de políticas, recursos, personas e información. Esto implica, en cierta medida, romper con la tendencia de centrar el análisis político de los barrios únicamente en los actores institucionales y en la élite política. En estas líneas, intentaremos ampliar la mirada e incluir, además de las relaciones entre estancias formales de la gobernanza política, también las relaciones de carácter más informal que aportarán, como veremos, gran riqueza al análisis.

En el caso de Sarrià, hay muchas asociaciones de gran trayectoria histórica que tienen un largo historial reivindicativo a sus espaldas. Asociaciones clave, como por ejemplo, el Centro Cívico de gestión municipal Casa Orlandai, se ha constituido como un espacio fundamental en el tejido asociativo del barrio de Sarrià, aportando gran parte de los espacios de reunión, dinamizando actividades y nexos entre asociaciones y colectivos. En la entrevista con una de las técnicas del centro, ella habla de cómo una cultura del asociacionismo impulsada por muchas pequeñas asociaciones que incluyen, además de espacios reivindicativos y políticos, también escuelas de música, de danza, esplais (entidades de ocio y tiempo libre para niños, niñas y jóvenes), entidades tradicionales del barrio (los *Bastoners*, que realizan bailes tradicionales de bastones, los *Castellers*, que levantan los característicos castillos humanos, los *Diables y Diablesses*, que organizan espectáculos pirotécnicos de danza, etc.) o asociaciones culturales y/o religiosas.

Las personas, a través de sus gustos e intereses, participan desde jóvenes en diversas causas a lo largo del barrio, y alimenta esta red de colectivos, asociaciones y organizaciones culturales. En las entrevistas se vieron jóvenes implicados, de una forma u otra, en muchísimos colectivos: esplais, castellers, diables i diablesses, grupos de música, grupos de militancia política ligados a partidos, etc. Encontrarme con esto fue una gran sorpresa y fue indicativo de cómo en Sarrià el tejido social y vecinal tiene mucho peso en la dinámica del barrio que afectará, como veremos, a las dinámicas de movilidad de personas, recursos e ideas.

Lo que llama la atención de la situación de las asociaciones en Sarrià es la riqueza de conexiones que existen entre ellas. Como decía el monitor del Esplai Movi:

*Si tú formas parte de una colla de cualquier grupo tradicional, acabas estando en las mismas fiestas. Y conoces al mismo mundo, porque los de los castellers luego están en las fiestas de los gegants y así. Y los Esplais, hacemos vida con otros esplais y caus... Y bueno, luego hay muchos espacios comunes, porque surgen iniciativa como las de Fem piña, que son más comunes.*

Entre esta dimensión social, el papel de las asociaciones juveniles tiene un gran peso. Como dice una de las organizadoras de Casa Orlandai cuando habla de la juventud del barrio, “Son motivados” ya que “están los mismos en varios sitios”. Existe una circulación de personas muy

alta por los distintos proyectos culturales y asociaciones. "Sí... las mismas personas al final estamos en muchas cosas. De hecho, en el Movi hay mucha gente que está en la comisión de fiestas de Sarrià", decía el monitor. Y de hecho, gran parte de los jóvenes entrevistados formaban parte de más de una asociación a la vez. Monitores que a la vez son músicos, activistas políticos que están en la comisión de fiestas y luego trabajan en el Centro Cívico o forman parte de un Esplai... Muchos jóvenes saltan de una asociación a otra, hay una fuerte movilidad activista, lo cual crea puentes de colaboración y conocimiento mutuo entre distintos organismos.

Parte de las motivaciones que llevan a estos jóvenes a la participación son personales, búsqueda de novedad o mejorar la situación. El monitor del Esplai me comentaba cómo fueron las ganas de aprender a tocar un instrumento lo que llevó a conectarse con los músicos que acompañan a los castellers. Para él, conocer este mundo del activismo cultural aportó a su vida riqueza y novedad:

*yo soy músico de Castellers desde hace dos años, que me compré una gralla (una dulzaina) y tenía ganas de aprender a tocar, y me recomendaron primero, a los Gigantes y luego salté a los Grallers de los Castellers de Sarrià. Y fue muy guay porque pude salir a un espacio distinto. (...) Pude saltar a un sitio distinto del Movi, que al final son todas las personas muy iguales y tenía ganas de abrimme a otras personas. Y ahí conocí a mucha gente nueva. Y ahí ves ese mundo tradicional, que se conoce mucho entre ellos, es un mundo aparte del tiempo libre, que también nos conocemos entre nosotros, entre el Movi, el Sant Ignasi, el Pacs...*

Pero lo importante en lo que respecta a la dimensión política, es que estos puentes creados entre asociaciones a partir de la movilidad de personas, información y recursos alimenta el tejido y permite dinámicas de apoyo mutuo.

Sin embargo, cabe señalar que si estamos hablando de la movilización de recursos, influencia y discursos, la capacidad no se reparte de manera equitativa, sino que hay una desigualdad en las geometrías de poder a la hora de influir en la agenda pública a través de la organización social. Contrasta mucho con esta atención a las peticiones escolares la desatención que existe hacia otros colectivos que quizás disponen de menos capital de influencia en las altas capas. Un ejemplo de esto es la histórica reivindicación en torno a la ausencia de equipamientos que en los últimos años se ha organizado en torno a la plataforma *Construïm la Sarrianenca* que aúna a 14 entidades entre las que están los diablos y diablesas, esplais, agrupaciones scout, castellers, bastoners o los gigantes (festejo con unas imágenes de grandes dimensiones que representan personajes populares de la cultura catalana). La plataforma surge en 2019 desde la reivindicación de un espacio social y de ensayo común para las agrupaciones de cultura popular del barrio. Nos dedicaremos a ella con más detalle en el siguiente capítulo, pero cabe señalar que no pareciera que la red de activismo y militancia y la riqueza del tejido construido a partir de flujos de personas, recursos e información se traduce directamente en fuerza política o capacidad de presión lobista, clave en la relación que puede mantener un movimiento social con la política institucionalizada (McAdam, McCarthy, & Zald, 1999).

Esto puede observarse con las asociaciones de corte religioso, como la de los esplais ligados a centros parroquiales entrevistados en el trabajo de campo. En sus relatos se pudo ver cómo contar con una estructura más amplia como son las redes de asociaciones de corte religioso,

dota a estas asociaciones de muchos más recursos (espaciales, materiales, sociales y económicos). Por ejemplo, en la reunión con miembros de uno de los Esplais, hablaban del MCECC (*Moviment de Centres d'Esplai Cristians Catalans*), un movimiento que organiza a los esplais cristianos y opera como interlocutor con las instancias políticas. Uno de los entrevistados me comenta: "el MCECC nos hace como de administración con la Generalitat. Por ejemplo con todo esto de las medidas del COVID, el MCECC nos envía los resúmenes de las medidas adoptadas cuando se reúne con la Generalitat". Esta agrupación también dota de ayudas económicas a los esplais, así como de la organización de encuentros, etc.

Esto, en un contexto de un barrio con una presencia de equipamientos escolares religiosos muy alto, supone también una ventaja a nivel logístico. En las entrevistas a asociaciones, la de este Esplai fue la única que reconocía no tener problemas para sus encuentros o reuniones ya que dispone de varias opciones en colegios de la zona.

### 2.2.6.1 *Identidad y asociacionismo*

En los Castellars de Sarrià hay una frase muy importante que atraviesa muchos de sus encuentros (y con los que incluso han hecho un importante mural en la salida del ferrocarril): "Fem Pinya, fem Vila". Este lema resulta muy paradigmático de la forma de entender la labor cultural de muchos colectivos: la labor cultural en el barrio crea un tejido que es el que fundamenta el sentido de Pueblo que atraviesa el barrio. El barrio lo estructura una identidad que es necesario mantener y se hace a través del movimiento de grupos y colectivos en activo. Esta identidad es la que da fuerza al tejido y es labor de los grupos activistas mantenerla.

*desde siempre hemos apostado por actividades abiertas para el barrio, conciertos, charlas, actividades lúdicas para pequeños, etc. Para mantener el tejido dentro del grupo, pero también para el barrio. – Hugo (Sarrià, 24)*

Y de ese activismo emerge una noción de dignidad identitaria que lucha contra la disolución de las amenazas de lo que consideran suyo. Dice también Hugo, "Al final cada uno de nosotros queremos promover y defender lo nuestro y conseguir que se respete nuestra identidad". En esta voluntad de mantener la identidad indemne de las amenazas se deja ver un sentido conservador de la identidad. En esta tensión entre *conservación* y *amenaza* tiene un papel importante la sensación de invasión que genera la gentrificación de un barrio culturalmente muy rico. Mario (Sarrià, 21), implicado en el tejido de Sarrià desde hace años, menciona una frase en ese sentido: "Sarrià no es de quien lo paga sino de quien lo hace vivir" y menciona precisamente la fractura que existe entre "la parte residencial" y la "gente de toda la vida". Esta fractura es, evidentemente, identitaria y marca un contrapunto que alimenta una identidad barrial activista.

El monitor del Esplai Movi que entrevisté valora muy positivamente, entre otras cosas, el tejido social que se genera entre los monitores. Son 36 monitores que se terminan convirtiendo en una "familia muy grande". Para él, la participación en el Esplai aporta aprendizaje, pero también una red de amistades (y posibles vínculos amorosos) muy importante.

*Durante el curso se hacen muchas actividades de monitores, y acabas en un entorno que conoces a todos, y tienes a tu espacio social más cercano (...) Antes del covid, la socialización era muy*

*importante. Acabábamos la reunión del sábado y nos quedábamos todos, bueno no 36 pero sí unos 20, y estábamos primero en el Casa Orlandai, cerraba, nos íbamos a la Plaza todos juntos... (...) Así que la mayoría son gente muy del barrio, con su vida aquí, que sus amigos son de aquí y todo eso. Claro, si vienes al Movi y además tienes la escuela aquí, casi todas las fuentes de vida social las haces aquí.*

Esto da una idea de la tendencia homosocial que se genera en este barrio. Existen circuitos de activismo que tienen unas movibilidades muy barriales y que tejen su activismo con su vida personal de una forma muy importante. El activismo juvenil tiene un componente afectivo fundamental. Sin esta compenetración de ámbitos no podría entenderse el sentido identitario que generan estos jóvenes: se trata de un apego al barrio basado, como veíamos en la propuesta de Vidal y Pol (2005) en un sentido de *utilidad práctica* (el activismo permite modificaciones en el barrio que hacen sentir más implicados a los jóvenes) pero también a una *pertenencia emocional* (el barrio les garantiza una red afectiva estable).

Esta vinculación emocional se basa no sólo en unos valores compartidos. Son también las incontables horas que te exigen determinadas actividades las que van fundamentando las amistades. Los ensayos, las reuniones y los eventos son espacios que implican muchas horas de planificación y organización. Esto genera ya una vinculación estrecha con personas con las que conoces cada vez más. Si a esto le sumamos la dimensión de ocio que sigue a este activismo, tenemos una red de colectivos que son amigos, que generan amistades entre colectivos, y que los fines de semana terminan llenando el barrio, como comenta el miembro de los Castellers entrevistado:

*nuestro grupo de amigos más fijos es Castellers de Sarrià porque al final al comprometerte con castellers, te comprometes en todos los viernes tarde-noche. Empezamos el ensayo de 8 a 10.30, pues cuando acabas, nos vamos todos juntos a cenar aquí en el barrio. Vamos mucho al bar Llot. Lo invadimos todo, porque vamos 20 o 30 personas a cenar todos juntos, luego nos vamos a beber una cerveza, y nos quedamos todos aquí. Y claro, llenamos el barrio. Nos quedamos aquí, porque nos gusta el barrio, a menos que haya fiesta en algún otro barrio, pero normalmente nos quedamos aquí. Y como también conocemos a las personas de otras entidades, y bueno, va sumando y vamos haciendo mucho grupo así. Y al final, los castellers son una cosa muy festiva y lúdica.*

Sin embargo, habría que puntualizar que este tipo de implicación barrial parece responder más bien a los colectivos y asociaciones más inclinadas hacia posiciones progresistas. Hay un Sarrià más ligado al asociacionismo de clase alta, de corte religioso, que no muestra unas dinámicas tan barriales (de activismo o de ocio). El JAS (Juventud Alegre de Sarrià) es otro Esplai que entrevisté, muy distinto al Movi. En este caso son jóvenes con mayor nivel adquisitivo, con unos filtros más estrictos de acceso (hay que venir invitado por algún miembro, garantizando el control de los perfiles que acceden al Esplai). Las vinculaciones institucionales también son muy distintas. Si el Movi se encontraba vinculado a Casa Orlandai, el JAS se encuentra ligado al Sagrado Corazón, el Centro Parroquial y al MCECC (Moviment de Centres d'Esplai Cristianes Catalans). Y esto se nota en el tipo de actividades que realizan hasta el tipo de ocio que tienen.

Sobre las actividades, tienen mucho menos que ver con el barrio que otras asociaciones. En palabras de uno de los responsables:

*Antes actividades que hacíamos, antes del Covid. Pues desde un partido de fútbol, hasta salidas por la noche de fiesta, copeos o lo que sea, siempre para mayores de 18 evidentemente. Hasta actividades hechas por nosotros mismos, como un pañuelo, un pillapilla, que parece más infantil pero nos divierte mucho.*

Y sobre el tipo de ocio, vemos que también tiene poco de local:

*Solemos ir a casa de alguien, haces las copas ahí, y luego ya vas a Aribau, a Apolo y tal. No tenemos un bar que sea típico. Eso se echa en falta, porque es normal eso de acabar una reunión e irte a un bar cerca. Sí que vamos a veces al Sotavent, pero no mucho, normalmente a casas de alguien.*

Lo que sí que tienen similar a otros colectivos es el sentido afectivo que generan estas asociaciones entre sus miembros. Los planes conjuntos, las relaciones de amistad, deseo y diversión que se dan entre ellos son clave en las motivaciones juveniles para la participación. Aunque en este caso de esplai más conservador se ven ciertas dinámicas de género más tradicionales como los grupos separados de hombres y las actividades menos inclusivas (partidos de fútbol entre hombres sin incluir a las compañeras; ir a ver partidos de fútbol a algún bar, etc.). Ciertos valores tradicionales de género son bastante evidentes, como se desprende del comentario de uno de los principales organizadores del Esplai:

*los planes son siempre comunes, chicos y chicas, pero es verdad que luego hay a veces grupitos que se van montando para otras cosas. Por ejemplo, las chicas se juntarán y comentarán... Yo qué sé, lo de siempre. Y en el grupo de chicos, igual. No entiendo por qué la verdad, pero bueno.*

#### 2.2.6.2 Formación y sensibilización

Sin embargo, los comentarios que vemos que se dan en el JAS no se repitieron, ni en las entrevistas que realizamos a otros esplais, ni en casi ninguna de las entrevistas a jóvenes que estuvieran participando en un CAU (salvo en Pablo). Al revés, los comentarios relacionados con la conciencia de género en estos casos tenían muy en cuenta ciertos aspectos de la igualdad de género. Esto será clave a la hora de analizar las movilidades masculinas ya que por lo que he ido registrando, determinados espacios de asociacionismo hacen que generen concienciación. En los casos de chicos concienciados en temas de género, definen el Esplai o el CAU como clave en su aprendizaje de igualdad. Esto es así salvo en el caso de Pablo (Sarrià, 22), quien comenta que nunca ha tenido preocupación por temas de género y es algo que tampoco le llama. Sin embargo, en el resto de los casos sí que se ha visto esta conexión. Y estos espacios suponen muchas veces un motor de cambio muy importante.

Esta concienciación de género viene de un cambio cultural proveniente por la hegemonización de ciertas demandas del feminismo a nivel social. Este cambio termina modificando las sociedades a distintos niveles, también a nivel organizativo. Por ejemplo, los castellers hasta hace unos años no disponían de la conciencia de género que tienen hoy en día. Al cabo de los años, los cambios hicieron que hoy la participación femenina super el 50% de las miembros, tienen una presidenta mujer, un *cap de colla* (encargada de grupo), etc. Según el responsable de los castellers, esto se debe a que su grupo está impulsado por gente activista en la lucha feminista o la lucha LGTBI.

El cambio en las organizaciones se nota, también, en el tipo de formaciones que hacen. Estas formaciones generan debates que estimulan a muchos hombres a formarse en temas de feminismo. Esta formación introduce temáticas de igualdad en la propia organización, ayudando a que se avance orgánicamente hacia estructuras más igualitarias (en cargos, pero también en funcionamientos, comportamientos permitidos o no permitidos, etc.). Esta implicación en temas de igualdad llega a formar parte de los procesos más básicos de funcionamiento de la organización, como comenta el representante de los castellers:

*...se nota mucho cuando una colla trabaja en esta línea, porque hay formaciones permanentes. Por ejemplo, la colla más nueva en Barcelona, en la Esquerra del Eixample, tenemos mucha relación con ella. Ellos, por ejemplo, si no has hecho una formación a nivel Casteller y otra formación a nivel de equipo de feminismo, no tienes opción a conseguir la camisa, que es lo que te define como miembro de pleno derecho. No te la dan si no has pasado las dos formaciones. Y esto es hasta qué punto le damos fuerza a estos temas.*

Además de la conciencia de género, evidentemente, la implicación social llega a otros ámbitos. Estos procedimientos de formación son muy valorados por las personas que los viven. Reconocen haber desarrollado una capacidad crítica muy importante, desarrollan *"tu propio discurso y tu propia identidad"*, dice Hugo (Sarrià, 24) y, junto a otras fuentes (familia, amigos, pareja), el esplai supone un espacio de formación clave debido a los valores de *"dejar el mundo mejor de cuando llegaste"* y de la *"percepción del mundo como social y de apoyo mutuo y respeto"*,

Esta formación, como puede suponerse, no es sólo valiosa para los hombres jóvenes. El encontrar espacios de comprensión, reconocimiento y valoración resulta muy enriquecedor para muchas mujeres. Como comenta Jana:

*Yo me considero una persona que no ha recibido nunca educación emocional, la poca que he recibido es en el CAU, y por eso es importante hablarlo con otras personas, "a mí me ha pasado esto", "a mí también" y sientes que no estás sola. Y creo que eso es importante." - Jana (Sarrià, 20)*

### 2.2.6.3 El peligro fascista

El último elemento que me gustaría apuntar en el apartado de asociacionismo es un tipo de relación política que nos acompañará en gran parte del análisis sobre el activismo juvenil en Sarrià. Se trata de la presencia fascista en el barrio de clase alta, que supone un problema reconocido social e incluso institucionalmente. El representante del Distrito que entrevisté lo dice claramente:

*Lo que pasa es que en Sarrià hay un problema de extrema derecha. Y como los jóvenes que habían ocupados estas casas que eran municipales y hacían ahí sus actividades con una determinada línea política, estas casas sufrieron un ataque fascista y las quemaron. Y este proceso que habíamos iniciado para rehabilitar las casas y que fuesen un nuevo foco de actividad juvenil, pues se diluyó ya... Y como pasó ya a final de mandato, no pudimos continuarlo, tuvimos que hacer el proyecto de seguridad de la casita para que no hubiera riesgos y ya se nos pasó el mandato.*

El político se refiere al ataque que sufrió el Ateneu Popular de Sarrià, un espacio autogestionado que surge como forma de empoderamiento colectivo juvenil y para crear aquello que les faltaba: un espacio de reunión. Un grupo de jóvenes ocuparon unas casas vacías en 2015 que se convirtió en el gran espacio autogestionado de reunión que dinamizó durante años un espacio juvenil alternativo donde, además de organizar eventos abiertos al

barrio de corte cultural, musical y político, servía como un espacio de encuentro, amistad y red en un barrio con fuertes carencias de espacios de este tipo.

Este Ateneu era una forma de gestionar colectivamente un ocio alternativo (y un espacio también de militancia y activismo juvenil) al margen de las instituciones del barrio, al margen de la mirada de los vecinos adultos y al margen también del control policial, por lo que era vivido como un local de empoderamiento juvenil. Este espacio, durante el tiempo que duró, funcionó como *puerto social*, a donde se dirigían gran parte de los desplazamientos juveniles, donde se concentraban gran parte de las actividades sociales, donde se organizaban grupos, estrategias, discursos y redes vecinales que luego se desplegaban en el resto del barrio. Su papel como infraestructura *amarradero* de las movilidades juveniles era de vital importancia en la vida de un perfil juvenil ligado al asociacionismo.



Imagen 11: Ateneu Popular Quemado; Fuente: imagen de archivo metropoliabierta.com



Imagen 12: Ateneu Popular por dentro; Fuente: imagen de archivo antena3.com

Sin embargo, el 29 de marzo del 2018 el Ateneu Popular amaneció calcinado y lleno de pintadas fascistas (Imágenes 11 y 12). Este atentado acabó con uno de los espacios clave de reunión juvenil que hasta el día de hoy sigue sin haber sido reemplazado.

Sarrià hasta finales de los noventa, tenía el campo del futbol del Real Club Deportivo Español en el barrio, club que estuvo históricamente ligado al barrio y que protagonizaba fuertes altercados de los ultras con los vecinos y la policía. En Sarrià hay importantes grupos de ultras del Club, por lo que los días de partido salen por el barrio “de cacería” de rojos, como dicen algunos entrevistados. Además del futbol, la agrupación ultraderechista Vox ha celebrado mítines y eventos públicos en el barrio de Sarrià, específicamente en la Plaza Artós. Esta plaza también ha ganado relevancia nacional por haber albergado manifestaciones nacionalistas en la celebración del 12 de octubre (Imagen 13), manifestaciones contra el Gobierno (20 Minutos, 2021) o concentraciones anti-independentistas. En estos eventos ha habido palizas a contramanifestantes antifascistas, fascistas hasta han amenazado con cuchillos a antifascistas (Metrópoli, 2019; El Periódico, 2019).



Imagen 13: Manifestantes en una protesta española; Fuente: Foto de archivo: <https://www.metropoliabierta.com>

En Sarrià, como veremos en las entrevistas, la presencia fascista cumple un papel importante en la forma en la que lo y las jóvenes, especialmente hombres y ligados a entornos activistas y antifascistas, perciben y realizan sus desplazamientos por el barrio y por la zona del distrito. La presencia fascista genera unas dinámicas de miedo e inseguridad barrial que son han sido mencionadas por agentes muy diversos: el técnico del distrito, pero también Casa Orlandai, el Esplai Movi, los Castellars, además de por la mayoría de los jóvenes entrevistados.

#### SOCIODEMOGRAFÍA DE SARRIÀ

- **Población:**
  - 25.242 habitantes empadronados, un 16,7% del total del distrito
  - Un quinto de la población es mayor de 65 años (21.6%)
  - Un 22,4% de su población tiene entre 0 y 15 años, por encima de la media del distrito (19.9%) y de la ciudad (16.2%)
  - Un 14.8% de la población proviene de otro país (Francia, Italia e Inglaterra)
- **Juventud:**
  - En Sarrià viven unas 4.248 jóvenes de 15 a 29 años, un 16,83% de la población total
  - Más de la mitad del distrito tiene estudios universitarios completados (53%). La media en el resto de la ciudad es de 44%.
  - En las salidas se vio cómo el barrio tiene durante el día mucha presencia de jóvenes y pequeños (ligados al ámbito educativo) en espacios públicos.
  - Durante la noche, la edad media aumenta, se tiende a un ocio de consumo de alcohol en bares o espacios retirados (plazas o parques).
- **Renta:**
  - Sólo un 1,67% del barrio está en paro, lo que representa un 0.65% de la población en paro de la ciudad
  - En el distrito se recibe el salario más alto de todo Barcelona (49.196 euros anuales en total).
  - El paro no es un problema en el barrio.
  - Sí que hay un problema de independización cuando se plantean ir a vivir solos. El precio de la vivienda les impide independizarse y quedarse en el barrio.
- **Cultura/tiempo libre:**
  - Hay una gran oferta de espacios y centros. Pero hay poca participación formal.
- **Asociacionismo político:**
  - Hay una fuerte organización de asociaciones.
  - Mucha interacción entre asociaciones (movilidades de recursos, información y personas).
  - El asociacionismo está muy marcado por la identidad
  - Las asociaciones funcionan como polo de formación y sensibilización política (y de género)
  - Hay un riesgo real y palpable con la presencia fascista en el barrio. El movimiento fascista tiene un papel muy importante en las movilidades juveniles (limitando, aumentando el riesgo percibido y el riesgo real).

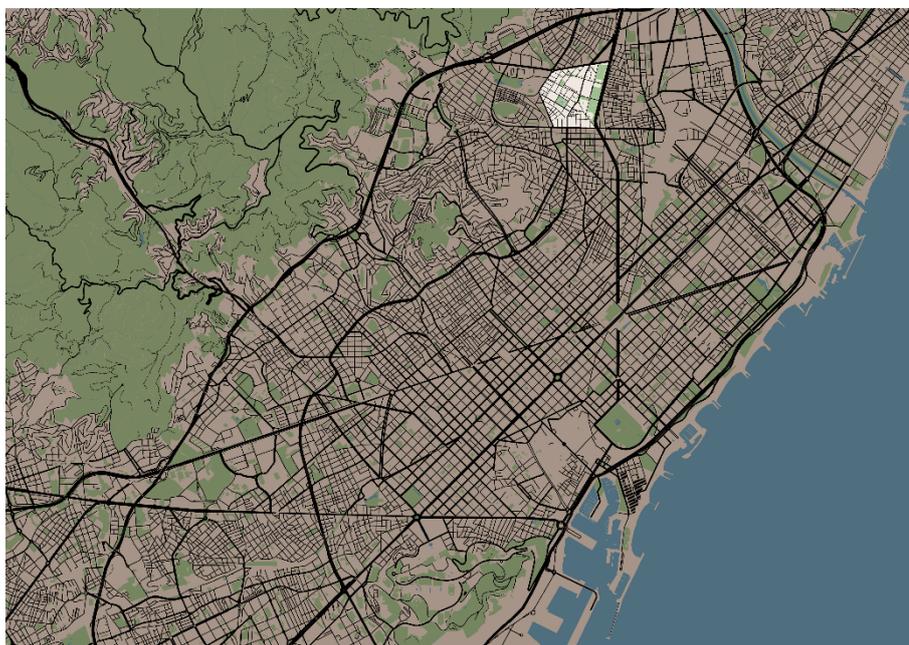
### 3. PORTA. DIGNIDAD Y LUCHA POR EL RECONOCIMIENTO

En el apartado anterior analizábamos el barrio de Sarrià en su situación histórico-geográfica, y cómo el espacio configurado políticamente se entrelaza con una historia particular dando lugar a una cultura de movilidad y unas condiciones que incidirán de manera específica en la vida de la juventud.

Ahora analizaremos el barrio de Porta. Este barrio, escogido debido a las condiciones logísticas y geográficas similares a Sarrià pero con una realidad socioeconómica y política muy distinta, nos permitirá contrastar los resultados esperando con ello poder analizar la forma en la que los recursos socioeconómicos se entrecruzan con los recursos de género en las motilidades y moviidades de la juventud.

Porta se encuentra en la parte norte de la ciudad de Barcelona del lado contrario a Sarrià (Mapa 5). hacia el noreste. Se trata de un barrio situado en una situación de puente entre el distrito de Nou Barris con el resto de la ciudad. A nivel espacial, el barrio de Porta se encuentra limitado al suroeste por el barrio de Vilapicina i la Torre Llobeta, al sureste por el distrito de Sant Andreu, al noreste por el barrio de la Prosperitat, al sur por el barrio de la Guineueta y al suroeste por el barrio de Turó de la Peira. Esta situación le permite estar cerca de vías fundamentales de comunicación como son la Avenida Meridiana o la estación de trenes de Sant Andreu Arenal.

*Mapa 7: Porta en el contexto de Barcelona*



*Fuente: Elaboración propia a partir de mappin*

Porta se encuentra entre los barrios con la renta per cápita más baja de toda la ciudad. No obstante, parecido a Sarrià, también tiene una larga historia de luchas vecinales y confrontaciones políticas con el Ayuntamiento de Barcelona. Aunque en el caso de este barrio obrero, la identidad se construye desde la búsqueda de reconocimiento y atención y no tanto desde la búsqueda de independencia como Sarrià. Son luchas reivindicativas contra la

*desatención* y la *dejadez* por parte del Ayuntamiento y buscan, justamente, el compromiso y la intervención central para dignificar los equipamientos y espacios del barrio. A partir de esta lucha, las redes vecinales se van tejiendo y el barrio va emergiendo como entidad social y política.

Como Sarrià, el barrio de Porta mantiene una distancia considerable al resto de la ciudad y, consecuentemente, los y las jóvenes que entrevisté hablaban en términos de “bajar a Barcelona”. En esto es similar también al barrio de clase alta. Sin embargo, en el caso de Porta no se identificó la distancia social con la que algunos jóvenes de Sarrià se referían al resto de la ciudad. En este caso había simplemente desinterés y precaución: el centro es agobiante y representa ese Barcelona turístico del que los jóvenes del barrio obrero suelen rechazar. La identidad de los jóvenes de Porta es, pues, también un elemento a destacar. Como dijo Germán (Porta, 25): *“Yo soy más de barrio, más que de fuera, en Barcelona. Fuera es como muy frío”*.

Aunque esa identidad se da en unos términos muy distintos a la de Sarrià, como veremos a lo largo de este capítulo. No hay una sensación de vivir en un barrio bonito. Carmen (Porta, 24) decía al respecto que “el barrio es bastante feo. (...) A sitios bonitos salimos ir fuera. A Sant Andreu, donde hay bares guais. O a Vila piscina. O a Plaza Ibiza en Horta. Porque hay varios restaurantes bien”. No cuenta con el patrimonio del barrio de clase alta. Sin embargo, sigue habiendo un sentimiento de pertenencia muy interesante.

Dentro del barrio el ritmo a pie es, sin embargo, muy cómodo. El barrio tiene mucha vida local, con mucho comercio de proximidad, ejes de ocio e importantes zonas verdes transitadas. El hecho de que Porta se encuentre en una situación semiperiférica del resto de Barcelona y que esté conectado sólo con otros barrios residenciales, hace que la dependencia del transporte para distintas actividades del día a día sea considerable.

Para entender las movilidades en el barrio, hay que tener en cuenta que el barrio está bordeado por algunas de las vías más importantes de movimiento del distrito de Nou Barris: Avenida Meridiana, Paseo Fabra i Puig, Avenida Doctor Pi i Molist, Paseo Verdún y Paseo Valldaura. Esto hará que el acceso al barrio a través de los medios rodados sea sencillo, lo cual genera un barrio bien comunicado.

En el centro encontramos la calle Piferrer, que se convierte en la Avenía Río de Janeiro, y que partirá Porta en dos zonas muy diferenciadas: la parte del este estará configurada como un espacio más dinámico, verde y lleno de equipamientos, marcado por el Centro comercial SOM Multiespai (Heron City, hasta el 2018), el centro comercial de El Corte Inglés y el complejo deportivo Can Dragó que incluye una piscina pública, gimnasio el campo de fútbol (del Alzamora Fútbol Club), pista de atletismo, de baloncesto, etc. También encontramos en esta zona verde con el parque con la escultura de los Aurigas olímpicos, o “parque de los caballos” (Imagen 14) como apareció frecuentemente nombrada en las entrevistas, un paseo que va en paralelo a Avenida Meridiana y un parque con zona para perros justo debajo del campo de fútbol. Encontramos en esta zona por otro lado la Escuela de Hostelería y Turismo de Barcelona, la sede de la UNED de Barcelona, el Parque de Bomberos de Sant Andreu y varios equipamientos educativos (Instituto Flos i Calcat e Instituto Valldemossa, Escuela Bressol Can Dragó, etc.).

Esta zona son los antiguos terrenos de Renfe-Meridiana y es una zona ajardinada amplia, donde los jóvenes pasan gran parte de su tiempo libre, sobre todo durante la época de reforma de la Plaza Sóller.



Imagen 14. Parque de los caballos. Foto de salida de campo

La zona del Oeste es más diversa, fundamentalmente residencial pero con importantes espacios, como el cementerio de Sant Andreu, una parcela de más de 60.000 m<sup>2</sup> en la que se incluye el aparcamiento gratuito que ha salido constantemente en las entrevistas como uno de los puntos de mayor inseguridad del barrio. El otro espacio que rompe la dinámica residencial es la Plaza Sóller, el corazón social del barrio. El resto de la zona está compuesta por edificios,

algunos en manzana cerrada y otros en bloques aislados con zonas semiajardinadas que los separan. Son promociones públicas ligadas a la urbanización del barrio en contextos de expansión urbana barcelonesa en los años 60 del siglo XX. Por último, se ven también casas bajas en las cercanías del cementerio. Las dos masías que hay en el barrio son Can Verdaguer, que hoy en día aloja al Centro Cívico Can Verdaguer, y Can Valent, que se encuentra cerrada y en ruinas.

De esta forma, las moviidades (de cuerpos, pero también de mercancías y transportes) en el barrio debe tener en cuenta que el acceso al barrio es relativamente sencillo, por la conectividad de sus bordes, pero que tiene un interior mixto donde las zonas con una trama más regular son las zonas nuevas ligadas a equipamientos y centros comerciales, y una zona más residencial sumamente irregular. La zona sur tiene calles ortogonales pero estrechas y oscuras, la zona norte no tiene caminos rectos y las casas tienen distintas orientaciones. Y respecto a la avenida Río de Janeiro, esta vía que cruza y parte el barrio, modificando la forma tradicional de las calles y generando una trama de calles anchas y rectilíneas, como explica Solís (2018).

Esto hará que el barrio de Porta sea un barrio con bastantes zonas distintas y una condición policéntrica considerable: el peso del barrio se distribuye entre Can Dragó (oferta deportiva y verde), la Plaza Sóller (oferta asociativa, histórica y cultural) y Fabra i Puig (oferta comercial y de bares).



Imagen 15: Costado de Can Dragó. Foto de salida de campo

A continuación, al igual que en con Sarrià, realizaremos una pequeña aproximación histórica al barrio de Porta para comprender la emergencia del barrio como entidad social. Posteriormente, presentaremos el tejido social (la población del barrio) y el tejido cultural (asociaciones, actividades, nodos). Con esto, dispondremos de una radiografía del barrio con la que poder entender mejor los resultados de la investigación.



Imagen 16: Repartidores de Glovo al costado de Som Multiespai

### 3.1 BREVE HISTORIA

El barrio de Porta parece ser heredero directo de un contexto obrero de expansión territorial por influjo de nuevos trabajadores que llegaban a la ciudad de Barcelona y se colocaban en nuevas periferias. Éstas eran, como dicen Gallardo Romero y Oyón, “menos diversificadas, más ‘monocolores’ desde el punto de vista de clase” (2004:10). El segundo cinturón obrero barcelonés estará habitado mayoritariamente por población jornalera poco cualificada, menos arraigada por su carácter migrante, con un alto nivel de precariedad. Sin embargo, su procedencia es fundamentalmente peninsular. Sobre todo, son murcianos y almerienses, aunque también parece haber mucha presencia valenciana y aragonesa.

Hasta mediados del siglo XIX, Porta era territorio rural de la aldea de Santa Eulalia de Vilapicina (Fernández & Miró, 2016). Los primeros asentamientos eran masías como Can Piquer, Can Verdaguer, Can Pere Valent. Más adelante, Can Dragó y Can Porta estructurarán el barrio. Éste último es el que dará el nombre al barrio al supuestamente ceder terrenos para la parcelación<sup>22</sup>.

Con el avance urbano del ayuntamiento independiente de Sant Andreu del Palomar, irán apareciendo talleres y casas progresivamente en el terreno rural de lo que ahora es Porta, reemplazando los campos de cultivo. En 1839 se construirá el nuevo cementerio de Sant Andreu en el terreno que hoy constituye Porta. Alrededor del cementerio se irán

---

<sup>22</sup> Existen otra teoría ligada al nombre del barrio que hace referencia al personaje Pasqual Porta i Margarit, un profesor titular de diversos colegios entre 1869 y 1870 que recoge Julio Morrás Jiménez (2013) en *Transforma Porta! Dinàmiques Participatives d’Apropiació de l’Espai Públic Urbà* (Trabajo de Fin de Máster), Universitat Politècnica de Catalunya, Barcelona.

construyendo pequeños talleres y edificaciones que dotarán de realidad urbana lo que antes era sólo cultivo.

Aun a mediados del siglo XX el barrio seguía teniendo una superficie fundamentalmente agraria. No será hasta la segunda mitad de este siglo cuando el barrio de Porta empiece a acoger los fuertes flujos migratorios que hicieron crecer el barrio. A partir de 1900, fuertes núcleos industriales en la zona harán que los nodos logísticos ligados al ferrocarril desarrollen a su alrededor una potente dinámica comercial y social que se traducirá en una efervescencia urbana y económica (Checa Artasu & Gimeno Barona, 1998: 173).

La administración franquista de esa época comienza con políticas de edificación de viviendas en lo que luego será Nou Barris. Como cuentan en la obra *La Ciutat Invisible*, entre otras medidas, las Viviendas del Gobernador, en Verdún, se construyen a partir de 1952 para desalojar las barracas de Diagonal por el XXXV Congreso Eucarístico (Fernández & Miró, 2016). Este tipo de iniciativas, concebidas como medidas de urgencia para la demanda de alojamiento y no desde una estrategia urbanística clara.

En el año 1953 se crea el Plan Comarcal que intenta organizar los usos del suelo, la alineación de las calles, los emplazamientos de los espacios públicos y los equipamientos de la ciudad pero será guiado por un interés especulativo inmobiliario más que por necesidades sociales y populares (Fernández & Miró, 2016: 150). Debido a esto, hasta los años ochenta, en el barrio de Porta no existirán prácticamente zonas verdes ni equipamientos públicos (Morrás Jiménez, 2013: 22). Las necesidades reales de un barrio, ligadas a la dignificación de los espacios, la presencia de entornos donde poder desarrollar la vida cotidiana y al saneamiento de los entornos barriales se ignoraron a favor de una estrategia especulativa de acumulación económica.

En palabras de uno de los geógrafos entrevistados en la investigación sobre la Vía Julia de Maria Dolors Garcia-Ramon, Anna Ortiz y Maria Prats (2004: 217):

*Nou Barris was in the 1960s comparable to the marginal areas of any Third World country, where there was a mix of self-built constructions, poor quality social housing, a complete lack of public space and facilities together with high levels of unemployment, social marginalisation, dangerous groups of youths. . . It was a tough marginal area.*

Como puede entenderse, la situación del barrio de Porta, así como de otros barrios de Nou Barris, es de un nivel de abandono institucional enorme. Al estar conformados por población en situaciones de pobreza o trabajo irregular, las capacidades de defenderse frente a este abandono sólo puede ser la organización colectiva reivindicando la intervención institucional.

De esta forma, en 1974, cuando aparece la primera revisión del Plan Comarcal, saldrá a la luz mucha información sobre la zonificación del suelo urbano. Estas decisiones se tomaron sin tener en cuenta la opinión de los vecinos y vecinas y no se tuvieron en cuenta las necesidades espaciales del barrio antes que los intereses económicos. Esto hará que esta primera revisión se impugne (Morrás Jiménez, 2013), dando comienzo a numerosas reivindicaciones que abren una etapa de luchas vecinales por la mejora espacial del barrio.

A partir de la década de los setenta, la organización vecinal marcará el inicio de un proceso que culminará con el desarrollo identitario del barrio en una dirección definida por la búsqueda

de reconocimiento y responsabilidad por parte del Ayuntamiento. La tradición vecinal porteña, construida a partir de varias luchas sociales exitosas, irá moldeando el barrio, consiguiendo la adecuación de los espacios de un barrio diseñado con urgencia y con intereses fundamentalmente económicos.

Ya en el año 1973 se constituye la Asociación de Vecinos de Porta que previamente estaba articulada dentro de la asociación de vecinos de Vilapicina. El disparador de esta etapa de movilización la marca las reivindicaciones en torno a los semáforos de la calle Verdún (Imagen 17).



Después de algunos accidentes mortales en dicha calle, los vecinos y vecinas del barrio van a cortar la calle hasta conseguir los semáforos que permitiría asegurar la zona (Morrás Jiménez, 2013: 22). Esta sería la primera de una serie de victorias vecinales que irán creando un tejido asociativo que tienen claras las necesidades de equipamientos y espacios públicos del barrio.

En su primer manifiesto que produce la AVV en 1975, titulado “¿Verdad que estás contento en tu barriada?”, ya se mencionan las

Imagen 17: Sentada vecinal en los años setenta; fuente: transformaporta.blogspot.com

principales carencias que articularán las protestas estos años: “alcantarillado, pavimentación de calles, sanidad (referente a desratización y escombreras), zonas verdes, escuelas, actividades sociales y culturales, problemas de gas, de construcción de viviendas... Etc.». Y, efectivamente, allí se encuentra gran parte de la agenda que desarrollarán los años posteriores.

La lucha del asfaltado de las calles que aún estaban sin pavimentar y que se convertían el barrio en un lodazal cada vez que llovía fue muy importante. Como vemos, la organización identitaria del barrio se constituye a través de la lucha contra la invisibilidad a la que le había sometido la dejadez institucional. Conseguir el reconocimiento del Ayuntamiento para conseguir de él un compromiso por la mejora de los espacios del barrio es el objetivo a través del cual emerge la identidad Porteña.

### 3.1.1 LA LUCHA POR LA PLAZA SÓLLER

Uno de los espacios que se encontraba en un total abandono era un descampado de 22.000m<sup>2</sup> en el centro del barrio. Este descampado concentrará la lucha más importante del barrio, dando lugar a la plaza Sóller, uno de los puntos clave de la vida social, activista y cotidiana de Porta.

El solar estaba destinado a la construcción de bloques de vivienda, siguiendo la línea especulativa imperante. Frente a esto, los vecinos y vecinas reivindicaban un espacio verde en el barrio. La lucha buscaba romper la inercia económica que seguía el barrio, acabar con la

sordera municipal respecto a las necesidades reales de los habitantes y conseguir un espacio sumamente necesario en la vida barrial.

La lucha alrededor de la Plaza Sóller se llevó a cabo a través de una efervescencia de actividades populares que giraban en torno al solar: exposiciones, chocolatadas, asambleas barriales, carteles informativos, etc. Finalmente, se consigue paralizar la construcción de pisos cuando el Ayuntamiento, aún franquista, comienza en 1977 las expropiaciones de las fincas a las empresas inmobiliarias. Se iniciará la construcción en 1980 de la plaza acabándola en 1983, año en el que se inaugura.

La plaza Sóller se convertirá en un hito histórico en la historia de Nou Barris. Es la plaza más grande de Barcelona en aquel momento, y la primera plaza de un barrio periférico en tener un monumento (Solís Solís, 2018: 332). Nuria Benach sitúa la creación de la Plaza en una estrategia de inauguración de espacios públicos en Barcelona motivada por Orió Bohigas y que en un pequeño período de tiempo creará la comentada Plaza Sóller, pero también la reforma de la Plaça Reial, la plaça de la Mercé, Paseo Picasso, entre otras (Benach, 2004: 152).



Imagen 18. Vecinos en la reivindicación de la Plaza Sóller; Fuente: Blog Transforma Porta!

Se trata de una estrategia de *monumentalización* de las periferias creando espacios públicos en los barrios más alejados, en consonancia con la *apertura de espacios* simbólicamente de peso del centro y la costa, todo esto ligado a una estrategia de situar a Barcelona en el mapa y ganar puntos para la candidatura de las Olimpiadas. Entre los años 1982 y 1992 aumentan en más de 200 hectáreas el espacio de parques en la ciudad, muchas de ellas en las periferias, entre las que destacan las intervenciones de Nou Barris y, en lo que nos interesa, la intervención de Porta.

Para Nuria Benach (2004: 153), esta tendencia a incidir en barrios como Porta tiene un sentido de construcción de identidad y puntos de referencia simbólicos en barrios que han sido contruidos exclusivamente como conjuntos residenciales para obreros. Existe, por lo tanto, una intención de adecuación simbólica de los barrios obreros periféricos, pero esta tendencia, vertical, *ad hoc*, no terminará de cuajar.

Las políticas de intervención urbana en el caso de Porta, si bien podían entenderse como una forma de afrontar y suavizar condiciones de desigualdad en barrios marginales, están a la vez fuertemente ligadas a estrategias neoliberales para situar a Barcelona en el mapa urbano europeo. Para Juan Manuel Solís, este tipo de intervenciones responden a un *paternalismo urbano* vertical donde la motivación política para realizar las reformas en estos barrios obreros está ligado al control poblacional y a la difusión ideológica. Solís toma este concepto del artículo homónimo del sociólogo Mario Gaviria que en 1975 relaciona las intervenciones franquistas

en materia urbana con un intento de controlar las poblaciones marginales interviniendo sobre vivienda y espacio público. Por un lado, se interviene sobre la vivienda de protección desmantelando las zonas de infravivienda, construyendo viviendas para ganar prestigio y haciendo “beneficiarios” a las personas en situación de exclusión social para desmantelar protestas (Solís Solís, 2018: 399). Por otro, se interviene también sobre el espacio público cuando las protestas giran en torno a la necesidad de parques, zonas verdes y acondicionamiento de los barrios (pavimentación, alcantarillado, etc.).

En estos casos, se interviene creando espacios públicos y dando salida a las demandas populares consiguiendo crear una situación beneficiosa para la administración. Como dice Solís (2018: 400-401):

*Actuar sobre las reivindicaciones más básicas suponía también varios beneficios para la administración pública: a) se calmaban los procesos de lucha reivindicativa, por lo que también se debilitaban las asociaciones vecinales (que ya en aquella época estaban siendo colonizadas por los partidos políticos); b) se volvía a actuar contra la precariedad y la marginación (por tanto, se mostraba la capacidad de acción del gobierno municipal); c) se ganaba rédito político mejorando la imagen y la situación de estos barrios (por tanto, podía ser un beneficio a la hora de mantener o aumentar votos en uno de sus feudos.*

La construcción de la Plaza Sóller podría entenderse como parte de un intento de “adecentar” las periferias barcelonesas, monumentalizando Nou Barris, ganando peso para la candidatura olímpica, pero además, como forma de apaciguar unas luchas vecinales en alza. Construyendo la plaza exigida por los y las vecinas, el Ayuntamiento conseguía introducir al activismo porteño dentro del circuito de la participación ciudadana, además de seguir con su estrategia de monumentalización de las periferias. Como veremos a lo largo de la investigación, esta tensión entre el dentro/fuera de las instituciones es muy importante para entender el activismo en el barrio.

#### PORTA. HISTORIA Y DIGNIDAD

- El barrio de Porta nace como **barriada obrera** ligada a la **industria del ferrocarril de Sant Andreu**.
  - o Desde el comienzo, el problema de la **desatención política**, las **necesidades no cubiertas** y las **intervenciones políticas especulativas** generaron un **caldo activista muy fuerte**.
- Una de las luchas fundamentales de la historia de Porta es la que gira alrededor del **solar** que más tarde será **la Plaza Sóller**.
  - o En esta lucha se organiza gran parte del **tejido activista** que se mantiene hoy en día.
- No obstante, **sigue existiendo una tensión** entre una **Administración** que interviene de manera **interesada** en las periferias y unas **necesidades no cubiertas de la población**.

## 3.2 EL TEJIDO SOCIODEMOGRÁFICO DE PORTA

El barrio de Porta es un barrio obrero con una larga historia de participación vecinal, como hemos visto. Por ello, el tejido que se da en el barrio puede imaginarse como nutrido. A continuación, hablaremos de la conformación sociodemográfica del barrio: población, renta, vivienda, cultura y activismo.

### 3.2.1 POBLACIÓN

Porta tiene una población de 25.568 personas empadronadas, un 15,19% de la población del distrito (168.327). Eso lo convierte en el tercer barrio más poblado de Nou Barris, después de Vilapicina i la Torre Llobeta (26.675 habitantes empadronados) y de La Prosperitat (26.552). La densidad poblacional en el 2018 es de 716 habitantes por hectárea residencial, menor que el conjunto del distrito (723) pero bastante mayor que la media Barcelona (593), y en concreto, casi el triple que el barrio de Sarrià (262 habitantes por hectárea en 2018). Se trata de un barrio con bloques de piso pensados para obreros, con mayor altura y con mayor grado de concentración urbana. Similar a la densidad de otras zonas obreras como el barrio de Sants (697 habitantes/hectárea residencial en 2018) o el barrio de Sant Andreu (754 h/H en 2018).

La estructura poblacional es común al resto de barrios obreros: un cuarto de la población mayor de 65 años (24,7% en 2018, un poco mayor que el resto del distrito, con un 23,2% y que el resto de Barcelona, con un 21,5%). Sobre población infantil, un 13,5% de la población del barrio tiene de 0 a 15 años en 2018, igual que la media de la ciudad, pero un poco menor que la del distrito (un 14,2%).



Imagen 19: Una mañana en Porta. Foto de salida de campo

Respecto a la representación de población migrante del barrio, el número de extranjeros empadronados en el barrio es en el registro del 2018, de 4.281 (16,7% de la población). La media de en Barcelona es un poco mayor, un 18,5%, por lo que los datos apuntan a esa identidad obrera tradicionalmente local o de suelo español. Sin embargo, parece que esta especificidad es más propia del barrio de Porta que de otros barrios del distrito. Si vemos los datos de otros barrios, vemos que la presencia de población extranjera es mucho mayor: un 30% en Ciutat Meridiana, un 21,8% en El Turó de la Peira, un 21,7% en Roquetes, un 21% en Trinitat Nova, un 19,7% en Verdún, etc. Por lo tanto, parece que Porta es un barrio con relativa poca presencia de población extranjera. Las tres nacionalidades mayoritarias en el barrio de Porta en el año 2018 son Honduras, China y Marruecos. Esto marca una importante diferencia respecto a lo que vimos con el barrio de Sarrià.

En general, creo que el barrio de Porta tiene un ritmo interesante. No esperaba encontrarme tanto movimiento cotidiano en el barrio: las grandes arterias de desplazamiento que lo rodean, la existencia de importantes polos de atracción

vecinal, la fuerte presencia de tiendas, importantes infraestructuras de movilidad (paradas de metro, tren y bus), así como los parques y las zonas verdes, dan al barrio un gran dinamismo de cuerpos que se mueven, paran, interactúan y utilizan espacios de maneras muy diversas.

Sin embargo, no todo es movimiento, ni todo movimiento es de casa a comprar o al trabajo. En las salidas de campo se podían ver muchos espacios de reunión que permitían entender perfectamente cómo las movidades implican tanto desplazamientos como paradas y enclaves hacia los que van o de los que parten los movimientos. Parques, bancos, espacios de reunión efímera (encuentro de estudiantes a la salida de clase, encuentro de repartidores de Glovo a la espera del pedido que les toca llevar, personas mayores descansando en un banco para poder seguir su trayecto...), en Porta, el ritmo es intenso, y eso lo convierte en un caso muy interesante para el estudio.

### 3.2.2 JUVENTUD

En el barrio de Porta hay, según el censo de 2021, 4.418 jóvenes entre 15 y 29 años, un 13,6% de la población joven total del distrito (32.396 personas). En general, la presencia juvenil en Nou Barris ha ido disminuyendo por años. Si en el Pla de Adolescència i Joventut 2017-2021, mirando cifras del 2016 se señalaba que en Nou Barris la presencia de población joven entre 15 y 29 años era del 14,53% (pero con una tendencia a la baja respecto al 2011), vemos que esa tendencia se sostuvo ya que en el 2021, la presencia juvenil es del 11,7% (respecto a los 276.757 totales de la ciudad de Barcelona). Sin embargo, esta tendencia no es muy rara, de hecho, en el informe de *Retrato y tendencias de los jóvenes de Nou Barris* (PRISMA - Observatori de la Joventut, 2019b) se afirma que Porta es el segundo el barrio que más similitudes muestra en las franjas de edad con la ciudad de Barcelona.



Imagen 20: Joven moviendo una caja. Foto de salida de campo

En las salidas de campo pudo verse cómo los jóvenes tendían a reunirse en los espacios de ocio públicos (como pistas de baloncesto, ping pong o bancos en parques). Los jóvenes tienen unos circuitos de movilidad muy ligados a espacios de socialización, y se alejan de las zonas de compras como Fabra i Puig, donde la presencia juvenil es mucho menor. La tendencia juvenil (como luego se confirmó en las entrevistas) es a vivir estos espacios de consumo como agobiantes y a preferir espacios abiertos, terrazas de bares baratos, bancos de parques o pistas de deporte.

También fue muy interesante ver cómo un perfil de jóvenes más pequeños (de 16 a 18 años aproximadamente) veían como espacio de reunión y pasatiempo el centro comercial Heron City (ahora SOM Multiespai). Esto lo corroboraron varios jóvenes en las entrevistas: es un

espacio común para pasar las tardes para los jóvenes y adolescentes, pero este hábito para según crecen.



*Imagen 21: Patio interior de SOM Multiespai. Foto de salida de campo*

Por la noche, sin embargo, el ambiente cambia un poco. Sigue habiendo bastantes jóvenes en el barrio, pero los espacios (y el tipo de ocio) son distintos a los que hemos visto ya en Sarrià. Al haber bastantes más parques y espacios abiertos, los jóvenes tienden a ocuparlos para pasar la tarde o la noche charlando y fumando, incluso en invierno. Como veremos en los resultados, esto estará también relacionado con la ausencia de espacios de ocio juvenil gratuito y la falta de capital como para consumir en bares.



*Imagen 22: Jóvenes en la Plaza Sóller por la noche. Foto de salida de campo*



*Imagen 23: Grupo de mujeres jóvenes en la salida de la Escuela de Hostelería y Turismo. Foto de salida de campo*

Si hablamos de dónde nacieron los jóvenes del barrio, el 58% declaran en el informe del Ayuntamiento haber nacido en Barcelona Ciudad, Catalunya y el resto de España (PRISMA -

Observatori de la Joventut, 2019b), mientras que un 42% declara haber nacido en el extranjero. Esto se refleja en las salidas de campo, donde se ha visto una presencia migrante mucho más visible que en el barrio de Sarrià. Los jóvenes racializados ocupan una posición muy importante en las dinámicas del barrio, aunque no se trate de un colectivo especialmente numeroso, como podría pasar en otros barrios.

Si hablamos de nivel de estudios, el distrito de Nou Barris tiene un 16% de jóvenes cuyo nivel más alto de estudios es los estudios primarios. En Sarrià-Sant Gervasi el porcentaje era del 4%, por lo que la diferencia es considerable. En Nou Barris, sólo el 22% de la población tiene estudios universitarios, menos de la mitad que en el distrito de clase alta y justo la mitad que el resto de la ciudad (44%) (PRISMA - Observatori de la Joventut, 2019b). Sin embargo, hay cierta similitud entre los dos distritos en lo que a diferencias de género se refiere: como en Sarrià-Sant Gervasi, el distrito de Nou Barris presenta una gran brecha entre hombres con estudios universitarios (17%) y mujeres con estos estudios (26%). La misma brecha se ve en el porcentaje de jóvenes con estudios primarios: mientras que en los hombres el porcentaje es de 18%, en las mujeres es de 13%.

Esta dimensión educativa se liga con las dinámicas de movilidad ya que, tal como apunta el Plan de Adolescencia y Juventud 2017-2021, hay una variedad muy grande de modalidades de estrategias territoriales. En el curso 2014-2015 había unos 99.365 estudiantes cursando estudios en Barcelona. Un 31% residían en Barcelona. El resto se desplazaban constantemente o se habían desplazado para estudiar en la ciudad. Los desplazamientos por motivos de estudios forman parte de esas modalidades de movilidad más comunes pero más relevantes en la vida juvenil.

Habría que mencionar también la poca disponibilidad de equipamientos en el barrio para la realización de otro tipo de educación, informal y paralela a los circuitos institucionales. En ese sentido, Porta no tiene ninguna de las cinco bibliotecas que hay en el distrito. Aunque sí que tiene uno de los cuatro centros cívicos, el Centro Cívico Can Verdaguer. Hablemos, pues, de equipamientos en el barrio.

### 3.2.3 RENTA

En el caso de Nou Barris vemos la tasa de riesgo de pobreza y exclusión social más alta de la ciudad (38,7, muy lejos de la segunda más alta, la de Sants – Montjuïc, con 25,6; en Sarrià – Sant Gervasi la tasa es 7,4), doblando la media de la ciudad (19,6) en el año 2017 (año de la última encuesta sociodemográfica disponible). Si nos fijamos en el índice BITH (porcentaje de población que reside en hogares donde alguna persona en edad de trabajar lo hace en menos del 20% de su potencial de trabajo), en Nou Barris es del 16,7 (el doble que en Barcelona, 8,4; y casi el triple que Sarrià-Sant Gervasi, 5,5). Por su parte, la tasa AROPE en Nou Barris vuelve a ser la más alta de la ciudad: 43% de las personas están por debajo del límite de riesgo de pobreza, padecen privación material severa o viven en hogares con alta tasa BITH. Habría que tener en cuenta que para todos los índices descritos, si nos fijamos en la incidencia por grupos de edad, vemos que en la mayoría de ellos la juventud es el grupo más vulnerable. Por ello, hablar de renta es importante para entender cómo ésta afecta a la calidad de vida de las personas jóvenes en varios sentidos, entre ellos, a nivel psicológico y social.

En relación con la situación laboral de estos jóvenes, el barrio de Porta en diciembre del 2021 tenía 1130 personas registradas en el paro (aunque habría que tener en cuenta que el registro del paro tiene sus discusiones metodológicas y la cifra puede ser más alta). Esto supondría un 4,06% de la población de Porta. En cuanto al paro juvenil, nuevamente, por no tener cifras por edad y barrio pero sí por edad y distrito, vemos que en el distrito de Nou Barris había 1.118 jóvenes entre 18 y 29 años en paro, un 12,5% del total de personas en paro del distrito (aunque se sospecha que puede ser mayor debido a que en edades más tempranas es más difícil el registro en el paro ya que se carece de prestaciones y se siguen sosteniendo económicamente en la familia).

En lo que a salario medio se refiere, en el distrito de Nou Barris en los últimos datos disponibles (2019), vemos un salario medio de 22.844 euros anuales, menos de la mitad que el salario medio que habíamos visto en el distrito de Sarrià-Sant Gervasi. Este salario medio se refiere a la totalidad de habitantes, pero si distinguimos por género, veremos que el salario para hombres es de 25.207 euros anuales y para mujeres 20.552, una diferencia de casi 5.000 anuales.

A nivel psicológico, en la *Enquesta de Joventut* del 2020 se identifican la situación económica y el trabajo como dos de los aspectos que más preocupan a los jóvenes, ya que impactan directamente en su salud mental. Los jóvenes del estrato más bajo de la encuesta presentaban un 43% de probabilidades de tener una mala salud mental, mientras que los del estrato más alto presentaban un porcentaje casi diez puntos más bajo, de 34.9%.

Con relación a lo social, las posibilidades de acceder a espacios juveniles de ocio son más difíciles debido a los precios de muchas de las actividades. Si vamos a las estadísticas del Ayuntamiento (Estivill, 2018), sólo un 3,1% de las actividades de ocio de la ciudad cuestan menos de 200 euros al año, el 35,1% cuestan más de 600 euros al año. Muchas de estas se encuentran en Nou Barris, pero como indicamos más arriba, éstas no llegan ni al 25% de la oferta total del barrio. Otro indicador interesante puede ser el que se señala en el Plan de Adolescencia y Juventud 2017-2021: mientras que el distrito de Sarrià-Sant Gervasi muestra el porcentaje más alto de jóvenes que declaran salir de noche a menudo (38,2%), Nou Barris presenta (junto con Ciutat Vella) el mayor porcentaje de jóvenes que declaran no salir nunca o casi nunca (35,3%).

En las entrevistas, apareció a menudo esta dificultad juvenil de contar con espacios de socialización accesibles, que no implicasen algún tipo de consumo (bares, actividades de pago, afiliaciones mensuales) o exposición a las miradas o autoridad policial (pasar el tiempo en parques, bancos o demás espacios públicos). Los obstáculos para poder contar con espacios propios de ocio complican la calidad de vida de unos jóvenes que tampoco pueden emanciparse y que, por lo tanto, tienen un gran problema con la disponibilidad de espacios.

Estas cuestiones de clase, además de afectar a las movilidades, intervienen en la posibilidad de los jóvenes de identificarse con el barrio (o con la ciudad). Esto es debido a que la falta de recursos les impide la participación de los circuitos de trabajo cultural más institucional, y esta falta de participación también genera por otra parte que las actividades que se proponen desde los centros más ligados a la institución tampoco se adecúen a los intereses de estos jóvenes. Lo comenta el responsable de la AAVV de Porta en los siguientes términos:

*Pues ya te digo, por desinterés y por falta de conocimiento también, han vivido de espaldas a la ciudad. Y precisamente la ciudad también les ha dado la espalda porque no es un perfil al que se dirige con su modelo de ocio o cultura. Esta gente no va a ir a consumir a la ciudad de la manera que lo hacen otros jóvenes. No te van a ir a un concierto de un festival del Fórum, no te van a ir a ver teatro...*

Para algunos, los más cerca de los círculos activistas o politizados del barrio, la distancia con la ciudad se resuelve con un contrapolo identitario basado en el activismo. Son los jóvenes ligados a la comunidad de vecinos que ya hemos comentado. Para otros, sin embargo, al estar más alejados del activismo y, a la vez, de los circuitos juveniles institucionales (por falta de dinero y/o por falta de interés), lo que resta es frecuentar espacios baratos del barrio, ocio más normativo de espacios diseñados para eso (como el centro comercial SOM Multiespai) o bajar más a Barcelona, como veremos. Además de éstos, veremos que también hay algunos jóvenes que sí que tienen más nivel adquisitivo (por estar trabajando y viviendo con sus padres, o por tener un nivel adquisitivo familiar mayor) que sí que pueden darse ciertos lujos, como explica el representante de la AAVV:

*Los de clase más acomodada tiene esta lógica del “barrio no me representa” y de “yo quiero conectarme con los espacios guay de la ciudad” y tienen la capacidad para hacerlo porque pueden pagarse sin problema el transporte público o una motillo o lo que sea o incluso un coche, y por lo tanto van a consumir lo que esta ciudad promueve.*

#### 3.2.4 VIVIENDA

Respecto a la vivienda, en Porta, muy pocas personas entrevistadas estaban independizadas de sus padres y madres. La realidad era la de una convivencia con su familia que influye mucho en el tipo de ocio, en las posibilidades de desplazamiento (coche de sus padres que les vienen a buscar por la noche, por ejemplo), o los límites cotidianos.

A nivel de suelo residencial, el barrio de Porta es también el tercer barrio con número de viviendas. Con datos del 2018, el barrio tiene 10.215 viviendas (Sarrià: 8.928), pero no muy lejos de Vilapicina (10.525) y La Prosperitat (10.751).

En el observatorio municipal de barrios, en el año 2021, en Porta el valor catastral del metro cuadrado en el barrio es de 665€, por encima de la media del distrito (588€). De hecho, a nivel de precio del metro cuadrado, el barrio de Porta es el que tiene un valor más alto (el segundo sería el barrio de Vilapicina i la Torre Llobeta, con un precio medio del metro cuadrado de 655 en el 2018). Esto dificulta la independencia dentro del barrio y, precisamente por esto, hay entrevistadas que han podido emanciparse pero moviéndose a las fronteras del barrio, dificultando sus desplazamientos cotidianos.

El valor medio de venta de vivienda de segunda mano es el segundo más alto del distrito: 2754€/m<sup>2</sup> en 2020 (Ajuntament de Barcelona). Por encima está Vilapicina i la Torre Llobeta, con precio medio de 3086€/m<sup>2</sup>, pero en general el precio medio es bastante más bajo (la media de Nou Barris es 2536€/m<sup>2</sup>), llegando a 1498€/m<sup>2</sup> en barrios como Vallbona, Ciutat Meridiana o Torre Baró. Algo parecido pasa con el valor medio del metro cuadrado en alquiler. En el año 2020, en Porta, el alquiler medio se sitúa en 12.06€/m<sup>2</sup>. Está por encima de la media de Nou Barris (11,72€/m<sup>2</sup>). Sólo el alquiler de Vilapicina (11.57€/m<sup>2</sup>), Verdún (11,65€/m<sup>2</sup>), La

Prosperitat (11.76€/m<sup>2</sup>), Trinitat Nova (12.02€/m<sup>2</sup>) están por encima. Pero generalmente son más bajos, llegando a prácticamente 8€/m<sup>2</sup> en Can Peguera y Torre Baró. Por esto podemos ver cómo el barrio de Porta no es el que tiene un nivel de renta más bajo del distrito, pero si lo comparamos con Barcelona se nota la diferencia: en 2020 el valor catastral si en Porta es de 670€ en el barrio de Sants es de 788€, 1.036€ en La Vila de Gràcia o 945€ en Sagrada Familia. En general, el barrio de Porta es un barrio obrero muy por debajo del resto de barrios de Barcelona (la media de la ciudad está en 947€).

Cabría también mencionar cómo en el barrio de Porta según los datos oficiales, un 39.7% de los pisos tienen una superficie menor o igual a 61m<sup>2</sup>. La media en la ciudad de Barcelona es de 30.2%, llegando en distritos de mayor renta a haber un porcentaje realmente pequeño de casas con poca superficie: 18.8% en el Eixample y Sarrià-Sant Gervasi y 17.7% en Les Corts. Un alto porcentaje de casas de poca superficie puede generar condiciones problemáticas a la hora de llevar a cabo una convivencia efectiva. En el barrio de Porta, sólo un 2.8% de los domicilios están registrados como monomarentales o monoparentales, por lo que en la gran mayoría de domicilios se puede suponer un número de habitantes mayor, con los problemas que genera eso, especialmente en la experiencia juvenil, relacionada con la conquista de espacios personales y una sensación de privacidad.

### 3.2.5 CULTURA/TIEMPO LIBRE

Como hemos dicho a la hora de hablar sobre Sarrià, el tejido no sólo implica la existencia de nodos, sino también su conexión. Así, nuestra mirada tiene que centrarse en estos dos aspectos. En lo que a nodos se refiere, primero, podemos cómo a nivel de equipamientos relacionados con la actividad juvenil (sin contar los ligados a la educación reglada), podemos ver que en el barrio de Porta existen 15 nodos de actividad juvenil que incluyen el Casal de barrio (Ateneu la Bòbila, en obras en el momento del trabajo de campo), un centro cívico (CC Can Verdaguer) de gestión privada (dato importante) y 13 instalaciones deportivas municipales (rocódromo, pista de atletismo, piscinas cubiertas, mesas de ping pong, etc.) (Mapa 6).

Por esto, puede verse que el barrio tiene una gran oferta de espacios de ocio deportivo juvenil, pero bastante poca disponibilidad de espacios para otro tipo de ocio.

Una búsqueda de asociaciones registradas en la web del ayuntamiento muestra que en el barrio hay sesenta y siete asociaciones, cada una con un espacio propio. Pero las conversaciones con los y las jóvenes del barrio, así como con las personas expertas cuando les pregunto por esta red de asociaciones apuntan a que

Mapa 8: Equipamiento sociocultural en Porta



Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Ayuntamiento de Barcelona

las actividades de la gran mayoría de éstas, o han parado, o se realizan fuera del barrio. Ha sido bastante frecuente el comentario sobre que gran parte de las actividades sociales del barrio giran en torno a pocas asociaciones y que la mayoría de éstas tienen como puntos de encuentro el Ateneu la Bòbila, el Centro Cívico Can Verdaguer o la Asociación de Vecinos y Vecinas de Porta. Estos tres espacios se encontraban muy saturados según las expertas, y las reformas de la Plaza Sóller, que inhabilitaron el Ateneu, empeoró la situación. Gran parte de las asociaciones trasladaron sus actividades y reuniones a la Asociación de Vecinos (por ser el único espacio público y cuya gestión se da por parte de las vecinas del barrio y no una empresa, dato relevante según algunos jóvenes entrevistados).

Otro elemento importante que hay que tener en cuenta a la hora de analizar socioculturalmente el barrio de Porta es qué tipo de actividad cultural contemplamos como tal. Esto es lo que tuvo en cuenta el equipo encargado del Informe de la Encuesta de participación y necesidades culturales (Ajuntament de Barcelona, 2020) y por ello distinguen entre *Cultura legitimada* y otras actividades no siempre reconocidas como *cultura*, entre las que se encuentran los paseos por la ciudad o naturaleza, practicar deportes en grupos, actividades artesanales, políticas, asociativas, etc. Si sólo nos preguntamos por la participación en un tipo concreto de cultura, más ligada a la concepción arcaica y elitista del término que incluye el teatro, los museos, cine o la literatura, la diferencia entre clases es muy alta, como vimos en la Tabla 1. Pero sin embargo, si se incluyen otras actividades en la definición cultural, la diferencia parece reducirse.

Aun así, las diferencias siguen apuntando hacia que en los barrios de renta más baja, la participación cultural (incluso la no legitimada) tiende a ser más baja (salvo en participación en actos tradicionales o populares colectivos). La disponibilidad, no sólo de su tiempo, sino también de poder acceder a muchas de estas actividades, es menor en las clases obreras. Como veíamos en el capítulo anterior (Gráfico 13), en la *Mesura de Gobierno para garantizar y mejorar la incidencia del asociacionismo educativo de base comunitaria* (Ajuntament de Barcelona, 2018) podíamos ver el porcentaje de actividades culturales y sus precios anuales. En Nou Barris es donde se dan más actividades asociativas de bajo coste (menos de 200 euros anuales), pero aun así no llegan ni al 25% de la oferta total. Esto se suma a que, según este mismo informe (Gráfico 2), después del distrito de Les Corts, el de Nou Barris es el que menos asociaciones juveniles de tiempo libre de base comunitaria, menos participantes y responsables contratados tiene (6), frente a Sarrià-Sant Gervasi que es el tercer distrito con más asociaciones de este tipo (17).

Esto podría apuntar a importantes obstáculos estructurales para la conformación de una red nutrida de actividad sociocultural juvenil en el barrio. Sin embargo, a través de las entrevistas que realizamos en el barrio, comenzamos a pensar que quizás no se estaba recogiendo una forma de reunión y participación comunitaria juvenil que quizás era importante en los barrios obreros: las quedadas en el parque para charlar, jugar o pasar el rato. Este tipo de reuniones, que escapan de la participación más institucional de asociacionismo, pero también a la definición cultural más diversa, no se encontraban recogidas por ninguna de las categorías del informe de la Encuesta de Participación.

**Tabla 13: Número de entidades, de participantes y de responsables según el distrito**

	<i>Entidades totales</i>	<i>Participantes totales</i>	<i>Responsables totales</i>
<i>Ciutat Vella</i>	7	957	103
<i>Eixample</i>	22	3.272	491
<i>Sants-Montjuic</i>	13	1.541	247
<i>Les Corts</i>	4	386	71
<i>Sarrià-Sant Gervasi</i>	17	1.489	289
<i>Gràcia</i>	15	1.655	280
<i>Horta Guinardó</i>	18	2.421	410
<i>Nou Barris</i>	6	602	81
<i>Sant Andreu</i>	13	1.232	233
<i>Sant Martí</i>	16	3.598	552
<i>Barcelona</i>	131	17.147	2.880

*Fuente: Mesura de govern per garantir i millorar la incidència de l'associacionisme educatiu de base comunitària a la ciutat. Ajuntament de Barcelona, 2018*

Durante el trabajo de campo también me encontré con un tipo de activismo que no esperaba. Cuando volví a hacer entrevistas después del confinamiento, pude entrar en contacto con la Red de Apoyo que surgió en el barrio de Porta ante la emergencia social ligada a la pandemia (aumento de despidos, aumento de personas sin recursos económicos, problemas de acceso a cesta de comida básica familiar, etc.). Esta red surgió reconfigurando la fuerza disponible en varios colectivos del barrio que decidieron redirigir sus energías y dedicar tiempo y esfuerzo en una serie de servicios de apoyo barrial de los que hablaremos en los resultados. Esta red fue clave en la vida de muchísimas personas del barrio durante los meses más duros de la pandemia, y sin embargo, es un tipo de asociacionismo que no aparece en estadísticas o informes sobre actividad cultural ni cuenta en los registros de asociaciones del Ayuntamiento. Lo mismo pasa con una serie de colectivos juveniles alternativos que permanecen por voluntad política al margen de los circuitos institucionales, incluso de sus registros. Esto configura un tejido alternativo que es difícil registrar pero que se deja ver en el día a día y, como explicaré, se dejó ver en las entrevistas realizadas durante el trabajo de campo. Este tejido alternativo está volcado en la satisfacción de necesidades materiales no cubiertas de las personas del barrio y no tanto en la conservación de una identidad en riesgo, como pasaba en el caso de Sarrià.

### 3.2.6 ASOCIACIONISMO POLÍTICO

El caso de Porta es similar en tanto que el tejido asociativo se construye a partir del flujo de personas, asociaciones y recursos aportándose unos a otros, pero le afectan limitaciones propias de un barrio obrero con menor nivel adquisitivo. También se ha notado una diferencia respecto al barrio de Sarrià en la relación antagonista que tiene con la administración central

y, finalmente, al carácter alternativo y contestatario de una parte importante de los agentes políticos que actúan en el barrio.

Tradicionalmente, el activismo barrial recae en la Asociación de Vecinos, pero poco a poco surgen otras agrupaciones, como Porta Cultural, que se crea en 2005 según un miembro entrevistado para “reforzar el tejido asociativo de Porta, que, hasta el momento, recaía casi todo en la Asociación de Vecinos. Fruto de esta necesidad, un grupo de voluntarios que participábamos en la dinamización de barrio, decidimos crear la asociación”. La implicación de esta asociación se da en los dos espacios claves para entender el asociacionismo en Porta: Can Verdaguer y el Ateneu La Bòbila.

Can Verdaguer es una antigua masía rehabilitada y convertida en centro cívico gestionado por una empresa privada en 2013. El Ateneu la Bòbila es un Ateneu que surge en 2015 cuando los bajos del edificio de la Plaza Sòller quedan vacíos porque la empresa que gestionaba la actividad cultural ahí pasa al edificio de Can Verdaguer. En este contexto, varias asociaciones del barrio, entre las que se encuentran la Asociación de Vecinos y Vecinas de Porta, el Casal de Jóvenes, la Asociación 500x20 (asociación enfocada a la reivindicación del derecho a la vivienda pública y digna), el huerto Porta'm a l'hort, los Scouts Creu del Sud y la Asamblea de Parados y Paradas, se organizan a través de la plataforma Transforma Porta y consigue la gestión del, a partir de ahora, Ateneu La Bòbila.

Estos dos espacios, de los que hablaremos en detalle más adelante, aglutinan varios de los flujos de activismo barrial ya que, como en el caso de Sarrià, vemos que las mismas personas participan en varias de las asociaciones. En las entrevistas realizadas se registran canales importantes de circulación de recursos y personas entre asociaciones. Varias de las personas entrevistadas están implicadas en varios colectivos del barrio y comentan cómo es algo común en el barrio. En la asociación Porta Cultural me lo confirman: "Miembros de nuestra entidad, han entrado a formar parte de otras entidades y miembros de otras entidades han entrado a formar parte de Porta Cultural, creando así una trama, digamos, entretejida, de asociaciones y militantes".

Como en el caso de Sarrià, el trabajo conjunto va creando puentes entre asociaciones. Como dice C., miembro de una asociación ligada al Ateneu y a Can Verdaguer: “Sí, a raíz de haber empezado a trabajar en el Ateneo, que es quien aglutina las asociaciones del barrio, pues vas entrando en contacto y al final te suenan y le pones cara a todo el mundo”. Esto permite ir creando puentes y facilita la circulación de las influencias y de recursos. C. comenta en este sentido, que “cuando participas en la vida social del barrio, es mucho más fácil cualquier cosa de éstas”, refiriéndose a la posibilidad de pedir prestados materiales o guardar las cosas en el mismo almacén. Lo mismo la asociación de Porta Cultural: “intentamos colaborar en todo lo que podemos. Cuando otras entidades realizan eventos, ponemos a disposición nuestro material y personal por si se necesita”.

Sin embargo, se nota en los discursos, en comparación a los de las asociaciones de Sarrià, la ausencia de una noción de *identidad* común. La solidaridad y los puentes entre asociaciones parecen estar formadas más bien a partir de una filosofía del trabajo. Así lo comenta D., también activista de una asociación cultural ligada al Ateneu y a Can Verdaguer:

*Es la filosofía de primero trabajar, luego pedir. De hecho, primero trabajas, y luego te dan, no hace falta ni que lo pidas. De hecho, hay gente que lleva muchos años en la asociación y luego por lo que sea no puede venir y no puede seguir trabajando en la asociación, o viene sólo a comer a algún evento y se marcha... y bueno, crea un poco de mal ambiente, porque es uno de esos momentos que no puedes venir de rentas. En asociativo no puedes vivir de rentas, tienes que trabajar constantemente para seguir pidiendo el espacio. Pero bueno, poca gente hay así. Eso está muy bien de Porta.*

Sin embargo, en relación con la militancia juvenil, una de las diferencias con el caso de Sarrià es que en las entrevistas realizadas a los jóvenes del barrio muy pocos de los miembros del Casal participaban en otros espacios de asociacionismo. Algunos casos donde el activismo de casal se juntaba con activismo político o en la Asociación de Vecinos, pero en general, pareciera que existen menos puentes que conecten flujos entre asociaciones y el activismo juvenil.

En el discurso de C., se ve una noción de “hacer barrio”: “A partir de la colaboración, pues empezamos a poner mano y ayudar en montar y en sacar adelante estas fiestas. Al final fue encontrarme, y encontrarnos con que si queremos participar de la oferta del barrio, pues hay que construir barrio, da igual qué ofertas”, parecido al que se veía en Sarrià, sin embargo, cabe preguntarse si existe esa noción en la identidad del casal. Cuando le pregunto a C. por su relación con los jóvenes del Casal, me dice que conectar con los jóvenes del casal les cuesta. En su asociación les han invitado a reuniones de juegos de mesa o encuentros y no consiguen que participen. Esto podría apuntar a circuitos relativamente independientes de activismo, uno de ellos más ligado al asociacionismo institucional y el otro de corte más alternativo y contestatario, centrado sobre todo en el Casal.

El caso del Casal es curioso, ya que se trata de una entidad con un tejido muy rico y fuerte interno, y que tiene importantes canales de comunicación con la Asociación de Vecinos y con algunos de los colectivos del barrio (algunas de las mujeres están también en el colectivo feminista Dones Portenyès, uno chico es miembro del grupo del proyecto del huerto Porta'm a l'hort y dos chicos en el CAU Creu del Sud), pero en general, hay poca comunicación con asociaciones culturales, sobre todo las ligadas a Can Verdaguer.

No obstante, podemos ver que el Casal tiene importantes canales de comunicación con sectores menos ligados al asociacionismo formal, con sectores comunitarios alternativos, sobre todo en aquellos casos donde se da una convivencia en los espacios habitados, como el caso de la Plaza Sólter antes de su cierre por obras. En algunos casos hemos podido ver que se establecían vínculos muy fuertes como el que se da con la comunidad gitana, con la cual se han llegado a modificar celebraciones como forma de respecto. Esto nos lo relata una de las jóvenes encargadas del Casal:

*Una cosa muy guay que pasó... Bueno, guay en parte. Se les murió un familiar [a la comunidad gitana], y estando ellos de luto y tal, nosotros habíamos montado una fiesta para ese fin de semana, y claro, la comunidad gitana no puede escuchar música ni celebrar nada de nada si están de duelo. Así que fuimos y le preguntamos a ver si querían que moviésemos la fiesta de día o si querían que la cambiásemos de ubicación. Y mucha gente cuestionando “¿por qué tenemos que cambiar nada?” y joder, si ellos viven aquí y esta es su casa, pues si necesitan esto, a ti también te gustaría que, si te ha pasado algo gordo, pues te respetasen. Y bueno, ellos dijeron al final que no, que ya lo habían pensado y que no, que se irían a la montaña con la familia y tal. Pero agradecieron mucho el gesto y tal. Y fue curioso que yo, la blanquita de turno, me metí en un centenar de personas gitanas a*

*hablar con una mujer de la comunidad. Y joder, cuando se lo dijimos nos pusimos a llorar todas ahí. Y fue bonito, sabes, si tienes el barrio así, ¿para qué vas a necesitar a la policía? Si nos cuidamos entre nosotros.*

Esta buena relación que el Casal mantiene con la comunidad gitana parece derivarse de un largo historial de espacios compartidos (plaza Sóller) y de haber dinamizado espacios donde los jóvenes de etnia gitana podían ir y estar. Esto, en un contexto de una comunidad fuertemente móvil que ha sido históricamente rechazada o desatendida institucionalmente y para la cual no existen muchos espacios de ancla donde poder estar en vez de estar constantemente *transitando*, puede ser muy valorado por las personas de esta comunidad. Como decía la trabajadora del Casal:

*Y también es que, a veces, vienen las madres gitanas y dicen, “es que hasta que llegasteis vosotros, nadie se había preocupado por nuestros hijos, ¿sabes?” Y ahora que estamos nosotras, dicen que “se sienten queridos, reconocidos” y que hemos impulsado cosas. Qué sé yo, hay chiquillas que vienen al refuerzo de clases. Hay gente que vienen a un montón de actos que organizamos desde el casal. Y claro, me dicen “tía, si vengo aquí y te veo más que a mi madre, ¿cómo no me voy a preocupar por ti? ¿Tú no te preocuparías por mí? Pues eso...”*

En el Casal han tenido mucho trato y buen contacto con estos jóvenes con el estigma racial en el cuerpo. Me cuenta esta misma encargada que muchas veces los jóvenes entran en el Casal intentando evadir a la policía que hacen redadas persiguiendo y presionando a estos jóvenes gitanos, magrebíes o latinos. Me dice: “que vengan tres o cuatro polis y que me pongan a todos los chavales contra la pared y registrarlos a todos para buscar porros... Y bueno, eso igual no hace falta... (...) si ellos hacen eso, nosotros igual no volvemos a ver esos chavales más en el casal (...) Y joder, son chavales con los que igual estábamos haciendo algún proyecto y que hagan eso igual nos lo jode”. Por ello, muchas veces han salido a defender a los jóvenes, les permiten entrar en el Casal para que se resguarden, o intentan presionar a los policías para que dejen a los jóvenes en paz (pidiéndoles números de placa o argumentándoles).

Entonces, sí que existen canales de movilidad de cuerpos, espacios y recursos del Casal para con el barrio pero, como vemos, no basta un análisis únicamente centrado en las redes más institucionales de activismo. Es necesario incluir en la forma de mirar la situación la realidad de las relaciones informales que se dan dentro del barrio.

### 3.2.6.1 *Militancia, identidad y barrio*

En la entrevista, el responsable de la Asociación de Vecinos y Vecinas de Porta me comentaba sobre los tipos de jóvenes que cree que hay en el barrio:

*Así que habría estas tres grandes categorías de jóvenes. El que no consume ningún tipo de espacio porque no tiene interés en salir de casa y puede conectarse con otros jóvenes a través de lo digital. Gente que consume el espacio sin cuestionar sus dinámicas o la distribución de elementos o equipamientos. Y luego los que utilizan este espacio para apropiárselo o reapropiárselo para generar una lógica que salga de la norma establecida. Entonces, esto se puede ver por lógicas segregadas del territorio. Las que están más conectadas al centro de la ciudad, por una lógica centro-periferia, son las que tienen más conexión, y forman parte de esta categoría más...*

La identidad de barrio de muchos de los jóvenes entrevistados no es muy parecida a la identidad de los jóvenes de Sarrià. Aquí se trata de una identidad desligada del circuito de símbolos, desconectada del patrimonio histórico o de un sentido de pueblo unido. Es más bien una identidad rebelde, contestataria, apegada a la disputa cotidiana de los espacios del barrio para un uso interno. La juventud que entrevisté no presenta en general ese discurso de “hacer barrio” a través del activismo cultural. Causa o consecuencia de la poca red de asociaciones culturales o los pocos participantes que tiene, no lo sé. Las instituciones sí que ven deseable la implicación de los jóvenes, como la asociación de Porta Cultural, que en la entrevista comentaba que, pese a que es un barrio con poca juventud, antes de la pandemia del Covid parecía que estaban apareciendo jóvenes con ganas y energía para la implicación. Pero según lo que se ve en otras entrevistas, se trata de una implicación más autogestionada, menos unida a los circuitos institucionales. Como dice el representante de la AAVV:

*Luego hay otro tipo de comunidades de jóvenes que históricamente, como te decía, han vivido más de espaldas, que están más mirando hacia el resto de Nou Barris que a Barcelona. Son bloques donde se han generado espacios de jóvenes muy ligados a los espacios de la comunidad de vecinos. Entonces se sienten ligados a la plaza de delante de casa, al jardín de su bloque... Y han tenido una vida muy conectada a los espacios de vivir la calle como tal, no consumir la calle, sino vivirla y generar sus propias reglas utilizando el espacio público.*

De existir esa implicación juvenil, parece ser una tipología de activismo más independiente. Esta independencia puede chocar con los intereses de las instituciones, reviviendo esa tensión entre un activismo barrial con las autoridades oficiales, como hemos visto en el repaso histórico del barrio. Por ejemplo, en la entrevista a la representante del Distrito de Nou Barris, cuando hablábamos del activismo en Porta, menciona como un punto negativo que los espacios de reunión sobre todo fuese alrededor de la plaza Sóller, un espacio muy conflictivo y que es visto como peligroso para mucha gente. Ella cree que parte del problema viene porque, además de una falta de espacios, hay una falta de educadores y técnicos que intervengan en ese perfil. Para ella, en Porta es que no hay trabajadores de espacio público. “La franja de edad más problemática son la de 12-14-18, y no hay casi centros que acojan a estos jóvenes”, dice.

No obstante, la visión institucional sigue teniendo problemas con un tipo de asociacionismo que considera excesivamente alternativo, excesivamente crítico y contestatario. Esto pasa especialmente con unos jóvenes para los que una parte importante del activismo pasa por un estar pasando el rato en la plaza, u ocupando espacios públicos sin una actividad cultural reconocida institucionalmente. Esta cotidianidad juvenil, que muchas veces pasa por el consumo de sustancias alcohólicas o cannabis, choca frontalmente con una representación política del espacio, pacificada y cívica. Esto supone una confrontación entre unas normas oficiales y unas normas informales que surgen de una apropiación cotidiana del espacio, como menciona el representante de la AAVV:

*Pero esta otra gente, que ha hecho del espacio público su espacio y su lugar de encuentro, genera unas normas de uso que en ningún sitio han sido recogidas. Y esto es lo que para mí realmente transforma el espacio. Yo creo que los jóvenes dentro del barrio han vivido mucho este espacio como te digo.*

Indagaremos más en este conflicto en el siguiente capítulo. Por ahora, basta con entender que desde abajo esto supone el desarrollo de una identidad juvenil de barrio que se mantiene al margen de lo institucional pero que consigue crear una red de apoyo mutuo que es percibida como muy importante en el día a día del barrio. Sobre esto, por ejemplo, la técnica del Casal de Joves de Porta me comenta:

*Claro, es que es un espacio donde hemos hecho mucho de desarrollo a nivel comunitario o de proyectos, o de hacernos el espacio propio... Y bueno, sí que es un punto donde todo el mundo te conoce. Es un punto en el que... hemos conseguido que por ejemplo las familias gitanas se impliquen y estén ahí. Hemos conseguido que se cree un espacio de colaboración, donde vas echas un rato y charlas con la gente, en plan "eh, Gemma, ¿qué tal estás, guapa?".*

Este tejido informal de vecinos va consolidando una forma de vinculación con el barrio que es muy fácil que pase desapercibida o que incluso confronte con las instituciones. El caso del Casal es interesante porque tiene, a la vez, un pie en lo formal y un pie en lo informal, siendo esa una de las razones por las que se encuentra en el punto de mira del Ayuntamiento o el distrito, como veremos en el siguiente capítulo. Esta implicación informal será la que permita también, el surgimiento de iniciativas como la Xarxa de Suport que se estableció durante la pandemia en Porta y que organizaba una red de apoyos en forma de suministros (comida, ropa, etc.), ayuda material, etc. En esta xarxa se operaba a partir de un activismo voluntario y fue la implicación informal la que le daba la fuerza. Lo explican bien Alma y Betina en la entrevista que hice a la Xarxa:

*ALMA: Y mola, porque eso, poder ver a la señora Agustina y a la Berta esta tarde que han estado ellas llevando el espacio, es muy guay. Empiezas a ver a la gente que se implica cada vez más y con más energía y mola mucho. Gente que no ha estado en esta realidad de militancia, por sus dinámicas, o por tener una vida complicada de un curro de estar todo el día ahí, y luego casa con poca libertad. Mujeres, sobre todo musulmanas que no hablan el español que no hablan el español porque tienen un marido que es el único que ha aprendido porque ha tenido la necesidad de aprender el idioma, ellas se han quedado relegadas al hogar... Y ahora, algunas que vienen solas o lo que sea, no pueden comunicarse de la manera que les gustaría*

*BETINA: Por eso, el hecho de que vengan de voluntarias el jueves a la ropa o el viernes a las cestas o ir a los comercios, esto también ayuda a que tengan una relación fuera de casa y que practiquen el idioma, y que luego hablen con más gente que no sea su círculo de casa. Y esto es una forma de soporte también emocional.*

Hablaremos de la xarxa, de sus implicaciones comunitarias y del conflicto que generó con las instituciones en el siguiente capítulo. Por ahora, nos basta como un ejemplo de cómo la identidad barrial de Porta se teje en un sentido más alternativo e informal que la que veíamos en Sarrià. A la vez, dentro y fuera del barrio, creando en algunos contextos un barrio dentro del barrio al margen de las instituciones.

### 3.2.6.2 Formación

Veámos en el caso de Sarrià cómo la formación suponía un elemento clave en el desarrollo de un tejido activista con unos valores éticos de igualdad e implicación barrial. Este podría ser

uno de los precios que pagaría Porta por un activismo más informal o que se da en cauces menos institucionales.

En Porta también hay varios jóvenes reconocen que los espacios de militancia ligados al Casal fueron muy enriquecedores. Pero es cierto también que no se mencionan formaciones tan numerosas. En el Casal sí que se ha tomado seriamente la inculcación de valores igualitarios y en eso tuvo un gran papel el colectivo feminista del barrio (Dones Portenyas), pero al margen de estas formaciones del Casal, existen pocos espacios de este tipo.

Lo mismo pasa a nivel de formación pública. Como comenta la responsable del distrito, hay una implantación muy diferencial en la coeducación y la enseñanza en valores de igualdad. En algunos colegios de Educación Secundaria se dan, pero sólo en algunos ya que se deja a elección de cada Instituto.

No obstante, existen mecanismos de formación políticas en el activismo no institucional. La circulación de ideas se da en los espacios de tiempo compartido, las discusiones informales y en torno a la politización de las necesidades materiales. Esto último es muy importante ya que conecta la dimensión de formación con la capacidad de un movimiento social de poder dar forma discursiva a unas necesidades no cubiertas por las instituciones o administraciones estatales. Los movimientos sociales generan dinámicas de formación no sólo a partir de encuentros y charlas sino también a partir de los discursos que organizan sus demandas y reivindicaciones.

Sin embargo, esto es entendible en casos de formación feminista en mujeres, en personas migrantes con necesidades económicas, etnias discriminadas y demás colectivos que sufren procesos de exclusión social, donde la experiencia y necesidades personales entran en contacto con los discursos de los movimientos y se politizan. Pero ¿qué pasa con otros discursos que en principio no tiene que ver con necesidades personales como la sensibilización de género en hombres? Como veremos, la formación en sensibilidad de género en el caso de Porta vendrá por vínculos informales con compañeras y cambios sociales que cambian los códigos aceptados socialmente.

- **Población:**
  - Tiene una población de 25.568 personas empadronadas, un 15,19% de la población del distrito (168.327). Es el tercer barrio más poblado de Nou Barris.
  - Un cuarto de la población mayor de 65 años (24,7% en 2018).
  - Un 13,5% de la población del barrio tiene de 0 a 15 años en 2018.
  - 4.281 personas nacieron en otro país (16,7% de la población) (Honduras, China y Marruecos).
- **Juventud:**
  - Hay 4.418 jóvenes entre 15 y 29 años, un 13,6% de la población joven total del distrito (32.396 personas).
  - La cotidianidad barrial de los jóvenes pasa por una ocupación de espacios públicos (plazas, parque Can Dragó, etc.) o por un ocio de consumo (en el SOM Multiespai).
  - Durante la noche, la edad media aumenta, se tiende a un ocio de consumo de alcohol y porros en espacios retirados (plazas o parques).
- **Renta:**
  - Nou Barris tiene la tasa de riesgo de pobreza y exclusión social más alta de la ciudad (38,7)
  - El salario medio es de 22.844 euros anuales, menos de la mitad que el salario medio del distrito de Sarrià-Sant Gervasi.
  - Los jóvenes del estrato más bajo de la encuesta presentaban un 43% de probabilidades de tener una mala salud mental.
- **Cultura/tiempo libre:**
  - El barrio tiene una gran oferta de espacios de ocio deportivo juvenil, pero bastante poca disponibilidad de espacios para otro tipo de ocio
- **Asociacionismo político:**
  - Hay una tradición combativa muy fuerte.
  - El tejido asociativo es menos cultural y más político.
  - Pocas asociaciones pero con mucha asistencia (AAVV, Casal, etc.)
  - Hay una relación conflictiva con la Administración.
  - El tejido político está en contacto con los sectores más vulnerables y excluidos del barrio.
  - Las asociaciones funcionan como polo de formación y sensibilización política (y de género)



# Porta y Sarrià

Infraestructuras, equipamientos sociales y espacios de movilidad



## 1. INTRODUCCIÓN

Si en el anterior capítulo abordamos la dimensión social y cultural de cada barrio, en este nos centraremos en las dimensiones espaciales y políticas, para así terminar de definir los lugares donde se sitúa nuestra investigación. En este capítulo centraremos el análisis en la forma en la que las infraestructuras de movilidad, los espacios y equipamientos de cada barrio son regulados políticamente. Estas regulaciones, como veremos, son fruto de tensiones y negociaciones arriba-abajo y abajo-arriba, a través de, por un lado, decisiones administrativas y proyectos de política institucional y, por otro, de redes de activismo, organización y presión ciudadana organizadas desde y por las personas del barrio.

Las tensiones son un elemento importante del dinamismo político del barrio: las faltas de provisión de servicios y espacios, por ejemplo, que son reivindicaciones importantes en los dos barrios analizados, animarán la participación o generarán hastío y desmovilizarán; marcarán una relación conflictiva con las instancias administrativas o generarán un historial de diálogo y comprensión mutua; fortalecerán redes de autoorganización y apoyo mutuo vecinal o serán satisfechas por una relación vertical y potencialmente clientelista. En

El resultado de estas tensiones va dibujando una red de decisiones, actuaciones o vacíos que inciden no sólo en los espacios físicos de cada barrio, sino que, como veremos, influye de manera más o menos directa, en la circulación de cuerpos, materiales y de información. También nos preocuparemos, aunque en un segundo plano, en cómo estas tensiones afectan a las redes de participación y apoyo ciudadano.

En nuestro caso, las decisiones en materia de movilidad están centralizadas en el Ayuntamiento, por lo que los barrios y los distritos no tendrán capacidad de decisión política más que en algunas excepciones que veremos en el capítulo. Por lo tanto, nuestro análisis no será propiamente un análisis de gobernanza urbana, sino de las relaciones sociales que se dan entre ciudadanía, administraciones y espacios.

Por último, en este capítulo resaltaremos la importancia que tienen las demandas juveniles en el dinamismo político de los barrios. En ambos casos, los jóvenes suponen un grueso vital de las redes de activismo, lo que contrasta con la ausencia que sus demandas tienen en las agendas políticas públicas o en la desorganización de los órganos políticos encargados de las áreas juveniles en los niveles de distrito y barrio. En varias entrevistas de ambos barrios se registraron demandas en la línea de mayor interés administrativo por cuestiones juveniles o mayor presencia de jóvenes en las mesas de decisión. En Sarrià aún no hay un órgano de juventud en el Consejo Plenario del distrito (Font, 2020). La representante de Casa Orlandai nos comentó en la entrevista cómo hay un técnico de juventud (según ella, de una edad avanzada) pero que se reúne directamente con los centros cívicos y marca líneas políticas sin contar con los propios jóvenes.

Lo mismo ocurre en Porta, donde el Consejo de distrito no tiene espacio para las voces juveniles del barrio, ya que no cuenta con técnicos de Porta en el Consejo del Distrito, como afirman tanto la representante del Distrito como el responsable de la Asociación de Vecinos y Vecinas. Por lo tanto, el área juvenil en ambos barrios está poco atendida. Recordemos que el Departamento de Juventud forma parte del área de Dirección de Servicios de la Infancia,

Juventud y Gente Mayor, un abanico muy grande de realidades sociales y, según varios profesionales entrevistados, el grueso de la energía se la lleva la infancia (en Sarrià es muy claro, donde la realidad escolar es prioritaria) y la tercera edad.

Este desinterés local por las voces juveniles contrasta con el discurso de una ciudad que reconoce la importancia de la realidad juvenil, y que ha desarrollado planes de actuación política, como el Plan de Adolescencia y Juventud 2017-2021, la reciente medida de gobierno "La juventud en la cabeza" 2021-2022 (de mayo del 2021), entre otras. Sin embargo, en las entrevistas tanto a los jóvenes como a los técnicos y representantes políticos, vemos que esto no se traduce en el día a día en un interés patente, sino que sigue habiendo vacíos muy importantes, especialmente en lo que se refiere a la dotación de equipamientos y espacio público, como muestra el último Informe de Seguimiento del Plan (Ajuntament de Barcelona, 2022: 10).

Para indagar más en esto, este capítulo se divide en tres subapartados: primero, hablaremos de las infraestructuras de movilidad que organizan y encausan los flujos de personas, de información o materiales, así como los límites o barreras de los desplazamientos que afectan a los movimientos (Hannam, Sheller, & Urry, 2006: 11). En este caso, analizaremos la oferta de servicios así como los principales medios que articulan los movimientos en cada barrio. En segundo lugar, analizaremos los equipamientos locales que suponen nodos y amarraderos de moviidades. Se trata de indagar en cómo las moviidades se estructuran a partir de una dialéctica entre movimiento y parada y, en esta dialéctica, los espacios a donde se dirigen o de los que parten los movimientos de los jóvenes, o incluso los espacios donde paran momentáneamente en sus trayectos, son clave para entender la movilidad como un sistema. Por último, presentaremos la dimensión política de las moviidades, pero no en tanto un análisis de la gobernanza local o multinivel, sino más bien centrando el interés en las relaciones establecidas entre administraciones y agentes sociales (movimientos sociales, asociaciones, redes de apoyo...) y cómo estas relaciones afectan positiva o negativamente las motiidades juveniles.

## 2. LAS MOVILIDADES DE SARRIÀ

### 2.1 INFRAESTRUCTURAS Y SERVICIOS DE MOVILIDAD

En los diagnósticos que se han hecho respecto a las demandas del distrito, vemos que las principales problemáticas se relacionan con la movilidad, la contaminación, los equipamientos, las personas mayores y el género (Ajuntament de Barcelona, 2018: 90). A nivel de distrito, los datos apuntan a que Sarrià-Sant Gervasi genera 0,7 millones de desplazamientos al día, el 8,8% de la ciudad en su totalidad. 1 de cada 3 desplazamientos se hacen en vehículo privado (Ajuntament de Barcelona, 2018b). De los desplazamientos totales, el 60% se hacen fuera del distrito.

Cabe considerar que el distrito de Sarrià-Sant Gervasi tiene unas características que lo hacen un caso muy interesante: además de que el 42% de la superficie del distrito está inserta en la montaña (Ajuntament de Barcelona, 2018b), es una de las puertas principales desde parte del AMB, especialmente la zona del Vallès (a través de los túneles del Vallvidrera, que veremos

que han tenido un papel importante en las reivindicaciones sociales), a Barcelona, lo cual genera un fuerte flujo de tráfico y retos que deben abordarse cuidadosamente.

Históricamente, la conexión con la ciudad exigía la adaptación de los canales del movimiento, que no habían cambiado en los últimos 150 años. Podemos incluir dentro de estas reformas de infraestructuras la construcción de paseos el Paseo Bonanova, Paseo Reina Elisenda, la Plaza Mayor de Sarrià, la conexión de Diagonal con los túneles de Vallvidrera a través de la Vía Augusta (1985) y la Ronda de Dalt. Se trata de la operación de las Rondas que, ligadas a los procesos de reforma urbana de la ciudad de Barcelona debido a los Juegos Olímpicos, suponen la puesta en práctica de una filosofía de integración y conexión de barrios a la dinámica barcelonesa. Las rondas son “grandes distribuidoras urbanas” (Busquets , 2004) que permiten la conectividad y la facilidad de intercambios con las zonas más periféricas de la ciudad. Estas reformas han permitido una mayor conexión del barrio con el resto del distrito y con la ciudad en su totalidad. Esto es fundamental cuando, según datos oficiales, el 54,6% de los habitantes del distrito trabajan fuera de él (Ajuntament de Barcelona, 2018b). Sin embargo, la orografía ha limitado el desarrollo modal ya que sus desniveles y su situación montañosa impiden la construcción de líneas de metro o de una mejora de las líneas de ferrocarriles. Por lo tanto, en el barrio de Sarrià la conectividad se ha desarrollado sobre todo a través de la construcción de canalizaciones del tráfico rodado y motorizado.

Se trata de un barrio con una fuerte dependencia de los modos privados de transporte. Junto con Les Corts, el distrito de Sarrià-Sant Gervasi es el distrito con un mayor porcentaje de uso de medios privados motorizados, un 36,9% (Ajuntament de Barcelona, 2018b). Esto supone unas condiciones muy concretas para las prácticas de movilidad de la zona alta de la ciudad. Según los datos del Ayuntamiento de Barcelona (Oficina municipal de datos), en 2020, el últimos de los años de los que se tienen cifras, hubo 400 matriculaciones de vehículos nuevos en el barrio, un 16,9% del distrito en total, una tendencia que lleva en declive desde el 2017, momento en el que llegó a su máximo con 600 matriculaciones nuevas en ese año. En el barrio hay 377 turismos por cada 1000 habitantes, bastante por encima de la media de Barcelona (288). Aunque es un poco menor que la media del distrito, que en Sarrià-Sant Gervasi alcanza los 393 turismos por cada 1000 habitantes.

La motocicleta es la segunda opción, con 250 por cada 1000 habitantes. Es bastante alta, comparada con la media de la ciudad (163 por cada 1000 habitantes), pero se queda corto respecto a la media del distrito, ya que en Sarrià-Sant Gervasi hay 273 motos por cada 1000 habitantes.

La movilidad motorizada en este barrio es muy importante, algo que no sorprende por los obstáculos que he mencionado antes para el uso de medios no motorizados como la bicicleta, sumado a la dificultad percibida del uso y oferta del servicio del transporte público. Sin embargo, también se trata de un tipo de movilidad incentivada por el sistema de infraestructuras de movilidad disponible en el barrio.

Por último, quería incluir a los Vehículos de Movilidad Personal (VMP), que incluyen todos los vehículos de una o más ruedas, de una sola plaza y propulsados por motores eléctricos que dotan al vehículo de una velocidad comprendida entre los 6 y los 25 kilómetros por hora (se excluyen los vehículos de individuos de movilidad reducida).



Imagen 24: Tráfico de motocicletas en Sarrià. Foto de salida de campo

Esta modalidad de vehículos ha irrumpido con mucha fuerza en la movilidad urbana de los últimos años, teniendo en el caso de Barcelona una presencia cada vez mayor, especialmente los patinetes eléctricos. Esto se considera como el impulso de la *micromovilidad* urbana (que incluye la bicicleta) que se encuentra en auge en los últimos años.

No tenemos datos cribados por barrio, pero sí disponemos de un Informe Regional de la utilización de los VMP en el Área Metropolitana de Barcelona (IERMB, 2021), en el que se ha cifrado en 44.210 los desplazamientos diarios en VMP en el Área Metropolitana de Barcelona. Se calcula que hay unos 117.908 usuarios ocasionales o habituales, así como una opinión muy favorable respecto a su uso (una nota media de 7,7).

Se trata de un medio de transporte que ha creado bastante polémica, entre otras cosas, por haberse encontrado con un contexto urbano que no estaba preparado, ni infraestructural ni legalmente, para este tipo de modalidad, caracterizada por su gran versatilidad y su gran velocidad. El resultado, que en el año 2019 ha habido 490 accidentes en Barcelona con un VMP involucrado, así como 4.091 sanciones por conducción temeraria en la ciudad.

En mis salidas de campo, el uso de estos VMP en el barrio era considerable. No obstante, no tan común como podría haber pensado en un principio. Quizás por la ausencia de carriles bici o porque en la elección entre VMP y motocicleta la elección se decantaba por la segunda.

Respecto a la movilidad en transporte público colectivo, la impresión que se ha repetido mucho en las entrevistas es de mala conectividad en general. Sobre todo en horizontal (conexión de Sarrià con Sant Andreu o Nou Barris). Para ejemplificar, lo que comenta Hugo (Sarrià, 24) es clave ya que hace una explicación en los términos que se van a ir repitiendo en muchas de las otras entrevistas: llegar a y salir de Sarrià es complejo y costoso en tiempo y dinero:

*Este distrito es muy poco accesible en transporte público. Muy poco. Yo trabajo en Avinguda Tibidabo, y en transporte público tardo 45 minutos mínimo, cuando en la bicicleta tardo 20. Y eso marca mucho la diferencia. Todo lo que son las conexiones con el distrito son muy malas. Parece un distrito hecho para que la gente se mueva en coche... Y claro, también el nivel económico del barrio. Hay pocos carriles bici, yo que me muevo mucho lo noto. Ahora está la lucha por el carril bici de Vía Augusta. Sí que hay calles más estrechas de velocidad reducida, que van bien para ir en bici, pero es poco ágil para la gente se mueve: tener que ir buscando las zonas de 30, además de que sigue habiendo coches.*  
– Hugo (Sarrià, 24)

El transporte público colectivo se considera público desde una perspectiva jurídica en tanto que es un servicio con un interés para la sociedad en general independientemente de quién preste el servicio (García-Schilardi, 2014). Su importancia en los procesos de inclusión social, el transporte público colectivo es enorme ya que permite generar conexiones entre zonas

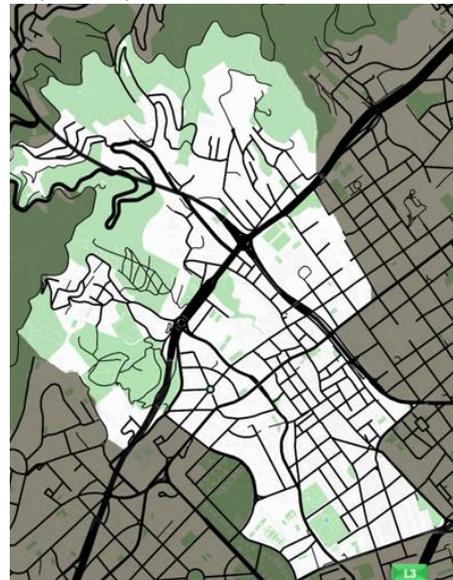
urbanas excluidas y permite a sectores enormes de población moverse por los espacios urbanos, avanzando hacia ciudades más permeables y ciudadanos más móviles (con mayor movilidad).

El transporte público de Barcelona supone un área donde el Ayuntamiento ha invertido mucho esfuerzo. En los últimos años, la prioridad gira en torno a conseguir mejorar la red de transportes, llegando al mismo ritmo en que la ciudad (y el área metropolitana) crecía. Históricamente, el crecimiento poblacional, el volumen de desplazamientos y las necesidades de conectividad sobrepasaron la inversión en infraestructuras de transportes. También la cuestión de la sostenibilidad ecológica de la ciudad ha ganado terreno en la planificación e implementación de políticas de movilidad en Barcelona. De esta forma, una de las estrategias básicas ha sido impulsar el transporte público frente al privado, mejorando la oferta.

Sin embargo, en el caso de la parte alta de Barcelona, la presencia del transporte público es más compleja, por motivos orográficos pero también sociales. En relación con la disponibilidad de medios, debido a las dificultades orográficas, las líneas de metro no pasan por el barrio de Sarrià (Mapa 7). El metro más cercano se toma en la estación María Cristina, que ni siquiera se encuentra en el barrio, por lo que no tiene mucha presencia en la vida cotidiana de las personas del barrio de Sarrià. Esto deja al barrio sin la posibilidad de disponer de uno de los medios más rápidos y mejor valorados de la ciudad.

Para sanear esto, sí que se dispone de paradas del tren de Cercanías (Mapa 8), que dispone de una parada en el centro del barrio (Parada Reina Elisenda) y en el borde del barrio (Parada Sarrià), además de la estación de la parte alta del barrio (Vallvidrera Superior) donde llega el Funicular. En las entrevistas realizadas se puede ver cómo este medio está muy presente en la vida de las personas jóvenes del barrio, así como es bien valorada su rapidez y la tranquilidad con la que se viaja. Sin embargo, se

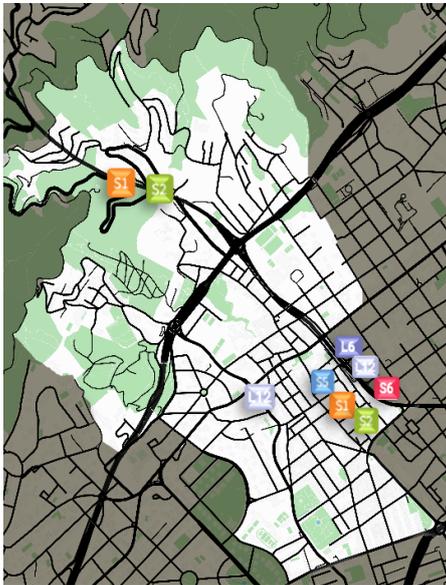
Mapa 9: Mapa de Metro en Sarrià



Fuente: Elaboración propia a partir de [www.barcelona.cat](http://www.barcelona.cat)

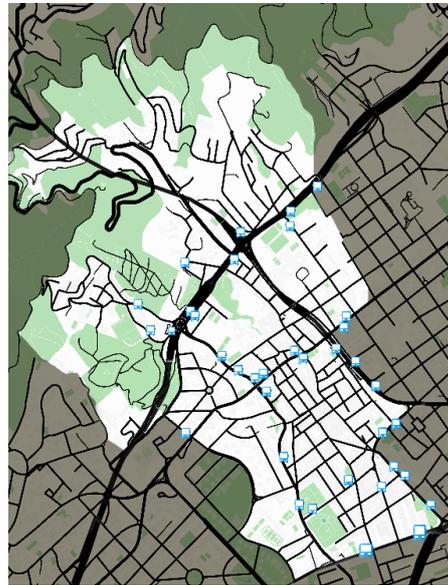
registraron algunas críticas como su excesiva dependencia del centro hegemónico de la ciudad (Plaza Catalunya), por donde hay que pasar obligatoriamente para poder coger otra línea.

Mapa 10: Mapa trenes en barrio



Fuente: Elaboración propia a partir de [www.barcelona.cat](http://www.barcelona.cat)

Mapa 11: Mapa autobuses Sarrià



Fuente: Elaboración propia a partir de [www.barcelona.cat](http://www.barcelona.cat)

Esto dificulta mucho la conexión de este barrio con otras zonas como la de Nou Barris, como diría Carlota:

*el barrio, salvo por el ferro, no está bien conectado. Tengo un amigo en Porta justamente, y a la que quieres ir allá, tardas 45 minutos o una hora, cuando por la Ronda en coche estás en 15 minutos. - Carlota (Sarrià, 23)*

En relación con la oferta de autobús, la red es muy nutrida en el barrio, como puede verse en el Mapa 9. Este medio dispone de muchas paradas, con distintas líneas tanto para su desplazamiento vertical (V3, V7) como horizontal (H4), buses que recorren todo el barrio (línea 130), que conectan con otros núcleos (como Cornellà, línea 67), entre otras.

Esta oferta permite disponer de un servicio muy diverso (donde pueden cogerse líneas desde casi todo el barrio), pero un poco más lento y, según las entrevistas realizadas, generalmente menos valorado que el metro (por su lentitud y el abarrotamiento) aunque en algunos casos se ha valorado positivamente por resultar más “entretenido” que otros medios.

Lo mismo con el Nitbus, la línea de transporte de autobús nocturno. Este tipo de oferta es muy importante para una mayor seguridad en trayectos nocturnos, por lo que su gran oferta fue muy bien valorada en las entrevistas. No obstante, en las entrevistas no se han recogido muchos testimonios de uso, por lo que puede sospecharse que su implantación no está tan difundida entre la población joven, especialmente en comparación con otros medios privados o semiprivados. No obstante, hay que tener en cuenta una cuestión metodológica: gran parte de las entrevistas en Sarrià se realizaron una vez empezada la pandemia de covid-19 por lo que hay que tener en cuenta el toque de queda que impedía los desplazamientos nocturnos. En el informe anual de la movilidad y del entorno socioeconómico en la AMB (2021) se indica cómo los desplazamientos en nitbus en toda el área se redujeron en el año 2020 casi un 62%.

Tuvimos la suerte de poder entrevistar a uno de los responsables del distrito en materia de urbanismo y hablamos largo y tendido sobre la situación de los transportes en el barrio. A nivel de movilidad, una de las cosas que más nos llamaron la atención es que gran parte de sus argumentos volvían siempre a la cuestión escolar, demostrando que en el barrio de Sarrià la presencia de las escuelas es clave en las dinámicas de gobernanza local. Así, comenta, en la candidatura de 2015-2019, implementaron varias medidas:

*extender la nueva red de bus, la ortogonal de las H, que permitió acercar los autobuses a muchas zonas escolares que antes no tenían autobús y esto, a la vez, nos permitió iniciar nuevos diálogos con las escuelas a las que llegaba este nuevo servicio para de algún modo, ponemos de acuerdo para que los sitios de parking de los autobuses escolares sean unos determinados para agilizar al máximo las subidas y bajadas de los alumnos en las escuelas.*

*(...) Claro, la implantación de los servicios de la red ortogonal supuso unos cambios en las vías que transitan el autobús que eran necesarios: aumentos de acera, pinturas en la calzada, etc. Que supuso determinados cambios en las calles de estas escuelas.*

*(...) La cosa es que los caminos, las calles por las que son más habituales los caminos de los alumnos hasta la escuela, pues sean más verdes, con balcones y jardineras y así, más cuidados. Esto es lo que han planteado, y luego sí que hay escuelas concretas que sí que tienen proyectos dentro del programa de Barcelona Más Sostenible, que sí que trabajan el tema ambiental y la movilidad sostenible dentro de sus líneas pedagógicas. Así que nos piden que haya parking de bici cerca de la escuela, o cosas así.*

Por lo tanto, podríamos decir que existe una preocupación por parte del Ayuntamiento y del Distrito en temas de movیلidades, pero sus energías las absorbe el tema escolar.

Con relación a uno de los transportes más importantes en la actualidad, la bicicleta, habría que apuntar un par de elementos. En lo que respecta a la bicicleta de uso público, la oferta de *Bicing* (el nombre que este servicio tiene en Barcelona) en el barrio es considerable, sobre todo en la mitad más baja de Sarrià. Como puede verse en el mapa, hay una gran disponibilidad de estaciones de bicicletas en gran parte del barrio (Mapa 10). Según los datos del 2020, hay en el barrio seis paradas *Bicing*, con un total de 152 estaciones para bicicletas.

Sin embargo, por lo que se ha ido recogiendo en las entrevistas, las bicicletas en estas zonas son cogidas muy pronto por la mañana (por gente para ir a trabajar, supuestamente) y luego quedan muchas estaciones desabastecidas durante el resto del día. Al resultar más complejo subirlas, el flujo de bicicletas no suele rellenar las estaciones. Esa gente parece optar por una modalidad de desplazamiento que alterna el uso de la bicicleta para bajar y el metro para subir. Eso generaría problemas de abastecimiento de bicicletas en el barrio (Imagen 25).

Mapa 12: Oferta Bicing en Sarrià



Imagen 25: Estacionamientos de servicio Bicing en Sarrià. Foto de salida de campo

Fuente: Elaboración propia a partir de barcelona.cat

Aparte de la situación específica del servicio del Ayuntamiento de Bicing, habría que hablar del uso general de la bicicleta. Lo primero que destaca es que su uso es complejo por las condiciones orográficas. Los fuertes desniveles hacen que algunas zonas del barrio sean de muy difícil acceso en bicicleta (salvo si se dispone de motor por ser bicicletas eléctricas o híbridas). Según los datos del PMD, sólo el 1,9% de los desplazamientos internos del distrito se hacen en bicicleta, y un 1,1% de los desplazamientos hacia fuera del mismo (Ajuntament de Barcelona, 2018b: 14). Por ello, en las salidas de campo que realizamos, en muchos casos se veían parkings de bicicleta prácticamente vacíos.



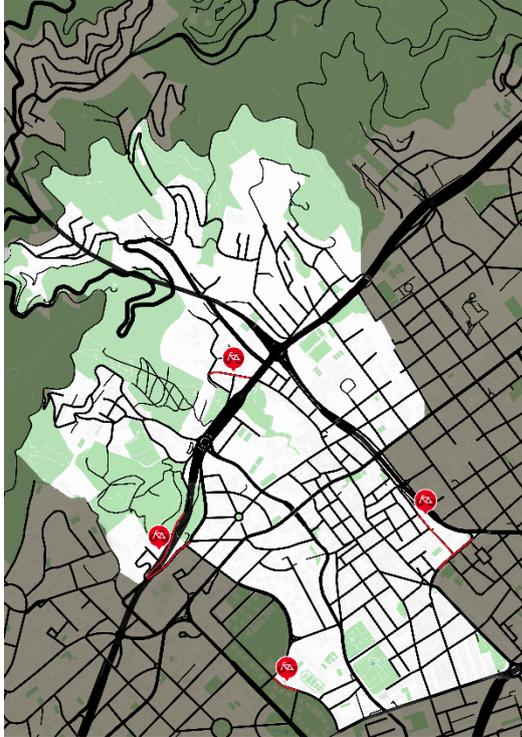
Imágenes 26 y 27: Estacionamientos de bicicletas en Sarrià. Fotos de salida de campo

Este tema no es secreto, lo reconocen incluso desde el Distrito, aunque para el representante del distrito que entrevisté no parece que sea razón suficiente:

*Hay otras ciudades europeas con muchas cuestas también, y sin embargo tienen la bicicleta mucho más naturalizada que lo que tenemos nosotros. Aquí lo que tenemos es un problema cultural. La televisión tiene mucho peso, vendiéndonos todo el tiempo la cultura del coche como si libertad personal. (...) Bueno, volviendo a las cuestas, es relativa la dificultad. Todas las bicicletas tienen hoy en día*

marchas y las modulas en función de la dificultad orográfica. Y hoy en día, con las bicicletas eléctricas, es todo esto mucho más fácil. Y la prueba es que allí donde se pone un carril bici si la cuesta no supera el 7 u 8 por ciento de desnivel, el tráfico primero se minimiza porque reduces el espacio destinado al coche, y luego, que la infraestructura ciclista se usa.

Mapa 13: Carriles bici en Sarrià



Fuente: Elaboración propia a partir de barcelona.cat

A su vez, los carriles adecuados para las bicicletas son muy escasos en el barrio. En el mapa 11 se presentan los carriles bici a fecha de octubre de 2020. Como puede verse en el mapa, no sólo casi no hay carriles bici en el barrio, sino que la red existente está poco conectada. Sólo encontramos tramos cortos salpicados por el barrio, por lo que el tránsito en este medio está dificultado. A esto habría que sumar que, debido a las cuestas, es difícil subir a determinada velocidad y, por lo tanto, se necesitan carriles que separen el tráfico motorizado del no motorizado.

Si bien estos carriles facilitan mucho el tránsito, puede haber otras medidas que podrían facilitar el uso de medios sostenibles como el de la bicicleta. Veamos el caso de las zonas con velocidad limitada a 30 km/h. Estas zonas constan de calles donde la velocidad máxima se reduce a 30km/h. Esto resulta una medida mucho más barata y de rápida implantación comparado con

los carriles bici, ya que no es necesario invertir más que en señalizaciones. Esto podría resultar un estímulo para poder utilizar la bicicleta en las calles del barrio (salvo vías principales).

Sin embargo, debido a los desniveles del barrio, esa limitación se queda corta ya que una bicicleta subiendo un desnivel va a mucha menos velocidad y tiene que compartir carril con coches que van mucho más rápido, aumentando la sensación de agobio e inseguridad, como yo mismo pude experimentar en muchas de las salidas de campo en las que accedía con la bicicleta. Esto genera que el ciclista sea mucho más vulnerable a adelantamientos peligrosos, además de que en momentos de agitación como las subidas, si se circula muy cerca de los coches, la sensación de respirar humo es mucho mayor. Por eso, sigue siendo incómodo (además de agotador) recorrer el barrio en bicicleta.

Debido a esta dificultad orográfica, combinada con la falta de infraestructuras adecuadas para el uso de la bicicleta (que implica compartir espacios con los coches, no disponer de oferta suficiente de Bicing a determinadas horas, etc.), puede entenderse la preferencia por el uso de otros vehículos privados, en este caso motorizados.

Por último, aunque haya una imagen de una presencia fuerte del medio privado de transporte en los desplazamientos del barrio y del distrito, la presencia de los trayectos a pie también son una parte importante del sistema de movilidades en Sarrià-Sant Gervasi en general y en el barrio de Sarrià en concreto. Un 29,4% de los desplazamientos del distrito se realizan así según

los datos del Ayuntamiento (2018b). De hecho, un 44% de los desplazamientos internos del distrito se realizan a pie. Sólo el 25% de los desplazamientos internos del distrito se hacen en vehículo privado. Y respecto al transporte público, un 32,2% de los desplazamientos se realizan así, sobre todo cuando son hacia fuera del distrito (34%).

La movilidad a pie es una de las prioridades del PMU de Barcelona, según lo expresan las propias autoridades del Ayuntamiento (Ajuntament de Barcelona, 2020). Para promocionar este tipo de modalidad, es necesario adaptar condiciones de las calles, facilitando la accesibilidad, aumentando la seguridad del viandante y aumentando las zonas pacificadas para el disfrute de las personas que circulen a pie.

En lo que corresponde al distrito, según el PMD, cada día se realizan más de 210.000 desplazamientos a pie, el 65% de ellos son de movilidad interior. La concentración de viandantes en el barrio de Sarrià se sitúa en niveles medios, sobre todo en el centro antiguo con mayor presencia de comercios de la zona. Esto permitiría que el sentimiento de un Sarrià más de pueblo, más cercano y vecinal se mantenga en este centro antiguo, como se ha dicho en varias de las entrevistas a vecinas y vecinos del barrio.

Esta coexistencia de dos realidades<sup>23</sup> de movilidad muy distintas entre sí podría ser el corazón de la mayoría de las disputas vecinales que existen en el barrio. Por un lado, tenemos un barrio con fuertes limitaciones orográficas que limita el establecimiento de una red de transporte amplia y bien percibida por los vecinos y vecinas. Estas dificultades hacen que el barrio sea muy dependiente del medio privado de transporte, con una fuerte presencia del automóvil y, por ende, con muchas intervenciones urbanísticas de las últimas décadas dirigidas a este medio: construcción de vías rápidas, adaptación de calles para el tránsito de mayores volúmenes, etc.

Pero por otro lado, tenemos una realidad más cercana y parecida a un pueblo en un Sarrià interior, más vecinal, pedestre y de consumo local. Esta realidad más cercana y ligada a la identidad de pueblo como veíamos en el capítulo anterior defendía la protección del patrimonio y la calidad de vida del núcleo antiguo. Esto le lleva también a generar tensiones con la Administración en temas de movilidad. A la vez que aumentaba la conectividad del barrio con el centro de Barcelona, la construcción de infraestructuras de movilidad suponía la destrucción de edificaciones antiguas (la mayoría con interés histórico y artístico) (Gras i Bartolí, 2003: 52). Organizaciones como la Plataforma Sarrià Respira en los últimos años se han movilizado pidiendo un mayor cuidado con las consecuencias potencialmente negativas que puede traer que el barrio esté rodeándose de vías de alta capacidad como la Ronda de Dalt, Vía Augusta, Avenida de J.V. Foix, y el Paseo de Bonanova y de la Reina Elisenda<sup>24</sup>. En la misma línea, los últimos dos años (2018 y 2019) se han celebrado en el barrio vueltas ciclistas reivindicando una movilidad más sostenible, caminos escolares más seguros y un aire menos contaminado.

---

<sup>23</sup> La idea de las *dos Sarriàs* ha salido varias veces en varias entrevistas realizadas. Asimismo, se puede ver en algunos relatos periodísticos demostrando que es una idea asentada en las personas que viven en el barrio. Cfr.: <https://www.elperiodico.com/es/la-contra/20200818/desde-sarria-verano-coronavirus-8079916> (última visita: septiembre, 2022)

<sup>24</sup> Véase para más información el blog de Sarrià Respira en <https://sarriarespira.wordpress.com/> (última visita: septiembre de 2022)

Estas reivindicaciones están ligadas no sólo con el tráfico de coches, sino también con el de mercancías. De hecho, esta realidad fundamenta uno de los conflictos más llamativos en relación con las movilidades del barrio. La plataforma de Sarrià Respira ha puesto sobre la mesa lo conflictivo que supone el reparto de mercancías en el barrio, especialmente en la calle Mayor de Sarrià, según la plataforma, una de las calles más contaminadas de Barcelona antes de la pacificación de uno de sus tramos centrales. Hoy en día supone un conflicto de uso el reparto de mercancías que se tiene que dar entre las nueve de la mañana y las doce del mediodía. Pero durante mis salidas de campo pude observar cómo estas furgonetas circulaban por esta calle peatonal a otras horas, resultando por momentos complicado el tránsito de peatones.



*Imágenes 28 y 29: Calle Mayor de Sarrià con tráfico. Fotos de salida de campo*

No obstante, en el PMD de Sarrià-Sant Gervasi, no vemos que exigencias relacionadas con la calidad del aire (ese objetivo queda vacío de medidas concretas) (Ajuntament de Barcelona, 2018b: 94), aunque sí que se han recogido las demandas relacionadas con los caminos escolares seguros: “SVS2. Promoció del camí escolar i la mobilitat sostenible i segura als centres educatius de l’entorn de Can Caralleu” (Ajuntament de Barcelona, 2018b: 94). Respecto a la demanda de una movilidad más sostenible, las medidas concretas únicamente plantean adaptar la realidad a las propuestas de carriles bici del PMU, que ya hemos visto cómo deja sin mucha novedad al barrio de Sarrià.

Hasta ahora hemos visto la red de transportes en el barrio y cómo se conecta con una serie de necesidades ciudadanas y, a la vez, con una serie de decisiones políticas que priorizan unos intereses (escolares, empresariales, etc.) sobre otros. Pero como sabemos ya a esta altura de la investigación, las movilidades no sólo implican una serie de movimientos e infraestructuras que los permiten. Existe una relación compleja con las inmovilidades, con los espacios de parada, encuentro y construcción comunitaria, que será precisamente la que dé vida a la red de movilidades sociales de un barrio. Por ello, una vez definidas las infraestructuras de movilidad, procederemos a analizar la presencia de equipamientos para poder entender posteriormente los desplazamientos que los jóvenes realizan dentro y fuera del barrio.

## 2.2 EQUIPAMIENTOS.

Ya en el proceso participativo del 2005 y del 2006 para elaborar un nuevo Pla Joven para la ciudad se detectó una fuerte necesidad de construcciones de equipamientos y de instrumentos de participación juvenil. De esta detección surge el Pla d'Equipaments Juvenils de Barcelona (PEJB) 2008-2015 y posteriormente el PEJB 2018-2028.

Sin embargo, del primer PEJB sólo se ejecutaron un 56,7% de las actuaciones previstas (Consell de la Joventut de Barcelona, 2015: 14). De entre las actuaciones no realizadas, se encuentra la antenna Sarrià del Punto de Información Joven. Aunque sí que se creó un Espai Jove en Sarrià. Estas dos eran las dos propuestas de equipamientos para el barrio.

Esta falta de espacios es muy importante en la vida cotidiana de los jóvenes del barrio. En las entrevistas, como se verá, se identifica esta carencia como un obstáculo importante para el desarrollo de las actividades de colectivos, para el correcto funcionamiento de las asociaciones y para percibir que se da importancia al tejido juvenil en el barrio. Esto, como cabe esperar, es un problema que se vio potenciado durante la pandemia del COVID-19, cuando gran parte de los equipamientos disponibles cerraron sus puertas.

Estamos hablando, pues, de un barrio con un nivel muy bajo de equipamientos juveniles. Según los datos del Departamento de Estadística del Ayuntamiento, en 2020, junto con Les Corts, el distrito de Sarrià-Sant Gervasi es el que menos espacios deportivos de titularidad pública tiene: sólo 98 de los 1924 que hay en toda la ciudad. Y a nivel municipal sólo se puede contar con el Centro Deportivo Municipal Can Caralleu, ya que el resto de las instalaciones deportivas municipales son muy específicas (Centro municipal de Esgrima y Centro Municipal de Tenis). En relación con los espacios juveniles, sólo hay dos espacios para jóvenes: el Centre Cívic Sarrià (calle Eduardo Conde, 22) y el Centre Cívic Casa Orlandai (calle Jaume Piquet, 23). Esto resulta bastante raro cuando el barrio de Sarrià es conocido por ser uno de los barrios con mayor oferta de centros educativos de la ciudad.

Esta falta de equipamientos de encuentro, reunión, y actividades culturales, sumado a la escasa oferta de bares, ocio y tiempo libre, podría traducirse en que la juventud del barrio esté forzada a realizar desplazamientos fuera del barrio para satisfacer necesidades sociales, de ocio y tiempo libre. Ya de por sí, la franja de edad de 20 a 35 años se caracteriza por su alto nivel de movilidad por la ciudad buscando dar salida a sus diversos intereses (Ajuntament de Barcelona, 2019: 96).

Si repasamos la bibliografía especializada en la conceptualización de los espacios públicos (Borja & Muxí, 2001; Franck & Paxson, 1989; Sabaté, 1995; Subirats, 2015), aunque difieran las dimensiones que los vertebran (sociocultural, simbólica, política, etc.), están definidos por su cualidad de ser espacios de encuentro e intercambio social. Son espacios de convergencia de actividades, intereses e identidades muy diversas. Son también espacios de apertura e, idealmente, organizados desde el principio de pluralidad y accesibilidad (aunque luego tengan muchos problemas a la hora de materializar estos valores). También están definidos por su temporalidad (Franck & Paxson, 1989) y su versatilidad: pueden ser espacios de consumo, de cultura, de tránsito.

La vida urbana juvenil está muy marcada por estos espacios de encuentro y sociabilidad, ya que se ha demostrado cómo la existencia de espacios que compartir con personas de la misma edad, facilita la autonomía, el desarrollo identitario de los y las jóvenes, así como generar lazos sociales donde se extraen aprendizajes sociales junto a otros jóvenes (Matthews, Taylor, Percy-Smith, & Limb, 2000; Rodó-de-Zárate, El acceso de la juventud al espacio público en Manresa. Una aproximación desde las geografías feministas de la interseccionalidad, 2015a; Ponto, 2017).

En las entrevistas realizadas se nota una diferencia muy clara entre jóvenes que hacen una vida social, personal y emocional en el barrio y jóvenes que tienen una vida fuera del barrio y, por lo tanto, tienen una mayor dependencia de los medios de transporte. Sobre las personas que hacen vida en el barrio, el espacio que parece albergar tanto las necesidades de espacios de encuentro como de actividades culturales es la Casa Orlandai. Este espacio dispone de una amplia oferta de actividades destinadas a un público muy diverso. Resultaba el lugar más escogido por los jóvenes de esta investigación para realizar la entrevista, y ha aparecido muchas veces en sus testimonios como espacio dinámico, versátil y bien aprovechado. Sin embargo, fuera de este espacio, los equipamientos son más bien pocos.

Esta ausencia de espacios puede tener unas razones políticas de fondo ligadas a la histórica ausencia de la juventud en la agenda política. El caso de Sarrià es un poco más complejo porque se trata de un barrio (y de un distrito en el caso de Sarrià-Sant Gervasi) que defiende mucho su identidad a través de la figura del infante, de una red de equipamientos educativos muy reconocida a nivel metropolitano, una preocupación por la sostenibilidad y seguridad de la población infantil en los trayectos escolares, etc. Por ello, parecería raro achacar al barrio una falta de interés por lo juvenil. Sin embargo, pareciera que todos los intereses y energías políticas van a parar a la infancia de menor edad, reduciéndose mucho el interés cuando la juventud acaba el instituto.

En ese sentido pueden entenderse luchas por el reconocimiento político e institucional de la juventud que llevan a cabo colectivos del barrio, como la que se centra en la creación de un Consejo Sectorial de la Juventud en el Consejo Plenario del distrito (Font, 2020). Esta ausencia de representación juvenil en las instancias del distrito entra en consonancia con la ausencia de temáticas juveniles en la agenda política que se desprenden de los discursos de los técnicos entrevistados. La energía recae en los proyectos ligados a la infancia y a la vida escolar, mientras los y las jóvenes en las entrevistas echan en falta espacios para encontrarse y socializar (no sólo se registra carencia, sino que los pocos espacios que hay tienen una fuerte presencia policial que incomoda y limita la apropiación práctica y emocional de los espacios).

Pero aunque haya pocos, merece el tiempo detenernos a analizar dos de los puntos clave de las movilidades juveniles. La comprensión de que la movilidad se da siempre en una compleja relación movilidad/inmovilidad, como ya hemos comentado, es clave. Así como es impensable una visión fijista e inmovilista de lo social, también es incompleta una mirada que vea sólo lo móvil y lo fluido, como defiende Peter Adey, *si todo es movilidad entonces nada lo es* (Adey, 2006) y así como es importante definir las relaciones sociales se dan en gran medida gracias a los desplazamientos, también lo es entender el papel fundamental que en esas relaciones sociales tienen las inmovilidades y los amarraderos (Hannam, Sheller, & Urry, 2006). Así cobra

importancia la figura del *Nodo espacial*, un lugar adonde se dirigen y de los que parten desplazamientos, informaciones, decisiones y cuerpos.

### 2.2.1 NODOS ESPACIALES

En el caso de Sarrià, encontramos rápidamente dos nodos claves en las moviidades cotidianas de los jóvenes. Se trata de la Casa Orlandai, la Plaza Sant Vicenç y la Plaza Artós, nombradas en casi todas las entrevistas como un espacio que frecuentan cotidianamente, el lugar que opera como espacio de encuentro, de ocio o el lugar del que se alejan.

Antes mencionamos Casa Orlandai como uno de los espacios más mencionados en las



Imagen 30: Centro Cívico Casa Orlandai. Fuente: Barcelona.cat

entrevistas. Este Centro Cívico es el más importante del barrio y uno de los más importantes del distrito. Antiguamente una escuela, la Escuela Pública Orlandai que queda obsoleta cuando la escuela se expande. Se trata de un edificio emblemático de estilo modernista que se pretende guardar como equipamiento del barrio. Como narra la representante de este Centro Cívico que pudimos entrevistas, el proyecto fue pensado originariamente para albergar un Centro Juvenil. Pero el proyecto ya empieza marcado con un conflicto, ya que el Ayuntamiento se negaba a que fuese un espacio

puramente juvenil. “Se tachó de la lista” el proyecto autogestionado, dice la representante, recordando la tensa relación entre Ayuntamiento y Sarrià a partir de la falta de autonomía.

Aun con todo, el Centro Cívico abre las puertas como, cito, “un proyecto de gestión comunitario generado desde el tejido de asociaciones del barrio”. Aúna escuelas de música, de danza, caus, y más de una veintena más que se constituyeron como Asociación Cultural para tener personalidad jurídica y alcanzar un convenio de gestión con el Ayuntamiento.

Pero no sólo se trata de un espacio cultural. En el bar que hay en la planta baja acuden jóvenes de todo el barrio para reunirse, charlar y pasar la tarde. Aunque los van mucho al bar de Casa Orlandai son más bien los jóvenes que forman parte del tejido asociativo del barrio. En estos casos, Casa Orlandai es un nodo muy importante, tanto como para ya presuponer que ahí siempre habrá algún amigo con el que encontrarse. Esta fuerza gravitatoria del espacio con la cual se atraen los desplazamientos juveniles la refleja Carlota (Sarrià, 23) cuando dice: “Muchos nos encontramos en Orlandai directamente. Lo ponemos por el grupo que tenemos ‘¿Quién toma algo?’ y bajamos directamente”.

Sobre la plaza de Sant Vicenç de Sarrià habría que decir que esta pequeña plaza escondida en el corazón del barrio resulta un punto neurálgico de la vida juvenil. Durante el día, es una plaza muy marcada por la presencia familiar e infantil. En mis salidas de día, en la plaza se juntaban madres con sus hijos y jóvenes tomando un café para llevar en un banco al sol (Imagen 7). La presencia juvenil es menor durante el día, pero es cuando cae el sol cuando este espacio se convierte en uno de los puntos clave de los encuentros entre semana juvenil: después de las reuniones, después del trabajo o de las clases, muchos jóvenes pasan por la plaza a tomarse una cerveza de lata con algún amigo, con alguna cita o con los compañeros de colectivo.



Imagen 31: Plaza de Sant Vicenç de Sarrià por el día. Foto de salida de campo

Cuando les preguntaba a los jóvenes dónde querían hacer las entrevistas, muchos elegían la plaza como el espacio donde conversar mientras tomábamos una lata en el banco.

Pero no todo el mundo está contento con esta dinámica. Elina (Sarrià, 25) es profesora infantil en el barrio y no participa de los espacios alternativos de Sarrià. Le gusta venir con los niños y niñas de la clase a jugar o incluso “pintar el suelo con tizas”. La plaza “es la plaza para eso”. Sin embargo, siente que cuando es por la tarde, son los adolescentes los que ocupan el

espacio, desplazando otros usos con el balón y los gritos. Y cuando ya es de noche “pues pasa a ser una plaza sobre todo de los del Esplai, del MOVI, de los monitores, que están ahí charlando, bebiendo y tal. Pero claro, ves a todos el mundo con una cerveza, con un cigarro o porro en la mano, repartidos por toda la plaza”. La dinámica de cerveza y porro le echa para atrás, por lo que presenciamos un proceso de disputas espaciales desde posiciones encontradas muy interesante.

Otra disputa importante se da con los vecinos y vecinas de la plaza, que son uno de los grandes obstáculos para el uso juvenil de la Plaza y que supondrá fuertes conflictos entre los jóvenes y el espacio ya que por esta confrontación de usos los policías dirigen muchos de sus desplazamientos a esta plaza, generando inseguridad juvenil y sensación de exposición, como explicaré más adelante.

Finalmente, ya hemos hablado un poco de Plaza Artós en el capítulo anterior. Esta plaza es conocida por alojar los festejos de corte fascista. En esta plaza se celebraban los triunfos del equipo Espanyol de fútbol, se celebraban los triunfos de la Selección Española, pero recientemente también los mítines de VOX, el partido de extrema derecha español, o las manifestaciones españolistas en contra del *Procés*, la lucha política por la independencia de Cataluña. De hecho, se pasó a llamar “Los de Artós” a distintos grupos de activismo españolistas anticatalán y profascistas que tienen cuentas de varias redes sociales con ese nombre. Pero también habría que mencionar que es el lugar donde cierto sector de Sarrià, el sector más residencial de esa disputa de las *dos Sarriàs*, suele frecuentar sus bares para tomar una cerveza con los amigos o para pasar el rato. En esta plaza se dirime el tipo de implicación en el barrio: ninguno de los jóvenes más activistas que entrevisté suele frecuentarla (de hecho, la evitan) y ninguno de los jóvenes que hablan de frecuentar la plaza están involucrados en el

activismo de barrio. Es un nodo, pues, conflictivo y de un sector concreto, pero nodo al fin y al cabo.

### 2.3 LA POLÍTICA. ENTRE LA AYUDA Y LA CONFRONTACIÓN

Thomas Borén y Craig Young, en su aporte sobre las relaciones informales en política (Borén & Young, 2021) mencionan cómo es cada vez más reconocido que a la hora de entender las relaciones políticas, se tiene que integrar en el análisis lo que llaman una *gobernanza informal*. Este tipo de gobernanza lo define Randall Stone como una influencia sistemática de reglas no escritas, expectativas compartidas o normas implícitas dentro de las organizaciones que modifican sustancialmente los procedimientos políticos formales (Stone, 2013: 133). A su vez, Johannes Glückler se refiere a ella como “una gobernanza socialmente practicada, en la que los mecanismos sociales como el poder, la confianza, la simpatía y el ejercicio de la influencia se consideran instrumentos primarios de control” (2019: 97).

En política juvenil, teniendo en cuenta que como hemos visto, las relaciones sociales, lo cotidiano y lo informal son parte consustancial del activismo y de las redes de movilidad social, material y simbólica de estos jóvenes, el análisis sobre la relación entre administración y red juvenil tendrá que tener esto en cuenta también.

En lo que a juventud se refiere, está muy extendida la sensación de una desatención muy fuerte por parte de las administraciones en temáticas que afectan a los y las jóvenes. Las reuniones son pocas y muy infructuosas, no hay proyectos dedicados a juventud, la atención se la llevan la red asociativa cultural y el sector escolar a dedicado a la infancia. Como comenta el representante del Movi tuvieron una reunión con el regidor del distrito sobre la problemática de la vivienda y los espacios juveniles: “el regidor de aquí nos dijo, y esto es una frase que es una locura, nos dijo que ‘marchar del barrio no es marchar de la ciudad, no es marchar’... Y es como una locura...”. Con el Covid la situación parece empeorar, y la sensación de abandono crece. Cité más arriba cómo el representante del distrito comentaba que con el Covid, las prioridades cambiaron y los intereses que podía haber con temas juveniles pasaron a segundo orden. Esto se nota en el día a día, por ejemplo, en los permisos recibidos para organizar actividades en el barrio, una de las cosas más importantes en el tejido activista sarrianenco:

*MOVI: Hay poco apoyo por parte de los partidos y por parte del Ayuntamiento central, del distrito y del barrio. Porque para dar licencias, por ejemplo, ahora por la situación de covid, somos el barrio que tenemos menos posibilidades y está costando más que den cualquier permiso. Tienes que apretarlos muchos y tener muchas reuniones para conseguir cosas que en otros barrios seguramente es más sencillo de obtener.*

Ni los jóvenes ni las estancias asociativas creen que se esté trabajando desde el ayuntamiento o el distrito por los jóvenes. Ni siquiera asociaciones que trabajan desde estas administraciones, como Casa Orlandai. La sensación es que desde el Ayuntamiento no interesan los jóvenes, algo que contrasta con la imagen de que el barrio tiene un activismo juvenil muy fuerte. Los programas que organizan las actividades juveniles se crean en la Mesa Cultural, de la que participan Centros Cívicos, Casales y Bibliotecas. Todo instituciones municipales. El Ayuntamiento presenta programas ya cerrados “este año queremos darle importancia a...”,

y son programas creados sin los jóvenes, según las palabras de equipo directivo de Casa Orlandai.

*Los técnicos de juventud se reúnen con la Mesa Cultural, que somos los Centros Cívicos, Casals y Bibliotecas, o sea, todo municipal. Y actividades te dicen “bueno, no, este año nos gustaría dar impulso a blablá”, programas que son creados sin los jóvenes... Ni siquiera los jóvenes tienen la oportunidad de participar en qué es lo que creen que necesitan y les gustaría que se trabajara en el distrito. No hay nada de juventud. Hay un solo técnico, con muy buena voluntad pero mayor que yo... Que trabaja para actividades juveniles (...).*

La especialización de cada distrito tiene algo que ver: como cuenta el responsable del distrito, está habiendo una estrategia por parte del Ayuntamiento de dejar a cada distrito que se especialice en el área que más se le adecúe.

*Aquí en Distrito se está haciendo algo nuevo, también. Bueno, a nivel de ayuntamiento. Y es que cada distrito escoja una temática sobre la que cree que es especialista. Y aquí en el distrito Sarrià-Sant Gervasi, lo que hemos escogido es la educación, porque de siempre hemos tenido esta voluntad de trabajar y crear acuerdos con las escuelas para facilitar su actividad. Desde actividad en el espacio público, hasta mejoras en el entorno inmediato para facilitar el acceso de los alumnos.*

Esto facilita que los temas de juventud pasen más desapercibidos y queden en un segundo lugar respecto a las políticas para la infancia. Cuando le pregunto al representante del distrito sobre esto, me habla de las dificultades presupuestarias, de lo complejo del tema y poco más. Aunque menciona por su cuenta otro tema interesante que será una constante en nuestro análisis ya que resulta una realidad importante en la vida juvenil: la presencia fascista.

Hemos mencionado que la presencia fascista era un elemento importante para tener en cuenta en las movilizaciones juveniles. Y esto no es sólo por la quema del Ateneu Popular. Hemos hablado más arriba de cómo la Plaza Artós es un espacio muy relacionado con las manifestaciones de ultraderecha de Vox o con el nacionalismo anticatalán. En Sarrià, podemos entender, la presencia de un movimiento ligado a la exaltación del fascismo y el conservadurismo.

Esto es algo que entienden todos, incluso las instituciones. El propio representante del distrito considera que el tema de la presencia fascista es una variable importante para tener en cuenta cuando se habla de políticas juveniles.

*Tenemos un problema claro. Y es de difícil solución. Ahora ellos [el colectivo fascista] tienen un local de la Bonanova donde hacen sus convocatorias. Y las tienen muy camufladas. Legalmente es muy difícil decir “vamos a cerrar esta actividad” porque no hay elementos muy claros que lo permitan. Ya se encargan ellos de camuflarlo bien y cuando hay determinadas fechas concretas de celebración, ya se concentran y hacen gala de todos sus discursos... Desafortunadamente es así.*

La posición del Ayuntamiento es compleja porque, aunque tengan muy claros los valores y siempre que hay un episodio violento hay “apoyo absoluto” hacia la población antifascista, luego la realidad es que los medios de comunicación y el discurso social tiende a igualar bandos y hablar de los conflictos entre neonazis y antifascistas (o los “CDR” como los llaman en

Cataluña<sup>25</sup>) en términos de peleas callejeras. Esto sucede al margen de la voluntad del Ayuntamiento, como dice el representante del Distrito, quien tiene aparentemente una buena opinión de los jóvenes antifascistas:

*el Ayuntamiento los denuncia, los pone sobre la agenda mediática, hace las declaraciones que hagan falta, las campañas de comunicación son siempre en defensa de la diversidad y en defensa de los derechos fundamentales...*

*(...) Sí que veo la dificultad de organización por esta amenaza, pero aun así no deja de hacer las cosas que creen que tiene que hacerse, de denuncia, de soporte, de todo. Así que aunque haya un problema fascista en el distrito, también hay una contrafuerza bastante importante... Y esto, pues está bien.*

Pero al margen del apoyo mediático (que no consigue controlar el discurso ya que va en contracorriente de medios muy influyentes que siguen la lógica de relacionar lucha antifascista con lucha callejera), el representante del distrito habla de cómo su voluntad es también la de intervenir sobre espacios importantes de estos tejidos fascistas. Sin embargo, nuevamente, la situación que impuso la pandemia del Covid trastocó muchas de las previsiones políticas. Aunque aún hoy, en pleno 2022, tampoco hay reformas de la plaza en activo aunque la pandemia haya remitido y estemos en situaciones de normalidad sanitaria.

*Pero además, como veíamos que la plaza Artós es un foco problemático y muy activo, y aparece como su lugar de actuación principal, pues queríamos plantear un mínimo de reforma de la plaza para que la encontraran distinta de cómo la habían encontrado hasta ahora, y también para fomentar en la plaza un uso más ciudadano... que ahora es una plaza poco atractiva, que le falta un poco la visión del nuevo urbanismo. Así que hay una previsión de organizar la calle Vergós, que termina en la plaza Artós. Pero mientras esto no llegue, habíamos pensado en hacer alguna intervención allí. Pero como vimos, la COVID ha tocado y ha trastocado todo. Las previsiones autonómicas que teníamos son completamente distintas, y estos proyectos que teníamos en la cabeza se han visto imposibilitados."*

Si veíamos que la apropiación espacial venía a través de una conexión, a la vez, emocional (capacidad de identificación con el espacio) y práctica (capacidad de intervención y modificación material de los lugares) (Vidal Moranta & Pol Urrútia, 2005), la Plaza Artós supone un espacio apropiado por el colectivo más conservador del barrio, que ha conseguido "etiquetar" la plaza como un espacio suyo. Esto veremos que tiene unas fuertes implicaciones en la forma en la que los jóvenes perciben y valoran dicha plaza: cuanto más cercano esté el joven al activismo del barrio, peor consideración tendrá de la plaza y menos desplazamientos suyos pasarán por ella. Esto no es algo secreto, es un problema reconocido por todo el barrio. En palabras de la representante de Casa Orlandai:

*Los espacios más complicados son los de Plaza Artós, que es ya un espacio conquistado. Pero de toda la vida, ¿eh? Ahí ya se reunían los del club del Espanyol, y todos los colectivos de extrema derecha van ahí. Siempre que hay alguna movida, esa zona se llena de furgones policiales. Y ha habido movidas, eh? Porque los colectivos antifascistas liderados por jóvenes aquí en el barrio se han movilizado, no ha habido silencio sino que ha habido una respuesta y esto ha generado tensiones. En varias ocasiones hemos tenido problemas... Sí, pero Plaza Artós, Maestro Fallas, Capitán Arenas, todas esas calles*

---

<sup>25</sup> CDR son los Comités de Defensa de la República que se organizaron desde 2017 en Cataluña para facilitar las votaciones en el Referéndum de Cataluña el 1 de octubre. La prensa los relacionó con grupos antifascistas violentos y se convirtieron en el enemigo predilecto de los grupos de ultraderecha y gran parte de la prensa.

que están debajo de Plaza Artós, es donde vivía policía, Guardia Civil, etc. Militares y así. Y yo creo que por ese tipo de historia, pues influye en esa parte.

En esta parte del capítulo hemos abordado tres dimensiones clave de las movilidades: primero, las infraestructuras de movilidad que soportan potencian u obstaculizan los movimientos. Después, hemos definido los amarraderos, los espacios de parada, descanso, reunión o partida de los desplazamientos, demostrando que la *inmovilidad* es un punto fundamental de la dinámica de movilidad. Por último, introducir la dimensión política ha permitido entender cómo las movilidades también se dirimen en las instituciones, quienes planifican, ejecutan o posponen necesidades de movilidad. En conjunto, podemos disponer de una radiografía completa de un barrio complejo. A continuación, analizaremos estas dimensiones en el caso de Porta.

#### LAS MOVILIDADES DE SARRIÀ

- **Infraestructuras y servicios** de movilidad
  - La **conexión** de Sarrià con el resto de Barcelona es compleja.
  - **No hay líneas de metro**, se dispone de **algunas líneas de trenes y de bus**. Estos servicios conectan bien con el centro turístico de la ciudad, pero mal con otras zonas de la ciudad.
  - Hay una fuerte presencia de **medios privados motorizados** (coche y motocicleta, principalmente). La **priorización de las vías de rápida circulación** fomenta y legitima su uso.
  - La implantación de la **bicicleta es complicada** pero avanza poco a poco.
- **Equipamientos**
  - Hay una notable **carencia de equipamientos juveniles** en el barrio.
  - Los espacios fundamentales de reunión, parada y descanso son tres: **Centro Cívico Casa Orlandai, Plaza Sant Vicenç de Sarrià y Plaza Artós**. En cada uno de los casos se dan **problemáticas** de uso.
  - Hay **demandas históricas** por la ampliación de la **oferta de equipamientos**.
- **Políticas** de movilidad
  - La Administración da importancia a la cuestión juvenil pero en la práctica, **la intervención se reduce a la primera infancia** (ligada a la oferta característica de colegios), pero **no a la adolescencia o juventud adulta**.
  - Esto se ve en **ausencia de espacios de encuentros**, de **políticas adaptadas para las necesidades juveniles**, en la **poca atención que reciben sus desplazamientos** (distintos a los escolares) y la ausencia de interés en el ocio juvenil.
  - Hay una tensión no resuelta con los espacios conquistados por los grupos fascistas (plaza Artós), donde la Administración no encuentra formas de intervenir pero tampoco las apoya.

### 3. LAS MOVILIDADES DE PORTA.

#### 3.1 INFRAESTRUCTURAS Y SERVICIOS DE MOVILIDAD

Según los datos del Ayuntamiento para Nou Barris en el año 2018, un 22.7% de los vecinos y vecinas trabajan en el distrito. Un 51.2% lo hacen en el resto de Barcelona. Un 24.6% lo hacen fuera de Barcelona. Y un 3.6% de los residentes de Barcelona trabajan en el distrito de Nou Barris. En ese sentido, los flujos de población por motivo laboral son muy numerosos en el distrito, por lo que el desplazamiento se vuelve una realidad social cotidiana. La poca oportunidad laboral interna del distrito hará que las movilidades sean una constante cotidiana de las personas que viven en Nou Barris. Esto también se aplica, evidentemente, al barrio de Porta, un barrio marcado por importantes vías de tránsito, por la disponibilidad de importantes paradas de transporte público y por un movimiento interno también considerable.

En este apartado analizaremos las condiciones de desplazamiento que existen en el barrio. Como se verá, el barrio de Porta dispone de una conectividad adecuada, aunque en la práctica existen dos realidades: las periferias del barrio, ligadas a considerable oferta de transportes en distintas modalidades, y el centro del barrio que a diferencia de las periferias, es de más difícil acceso y dispone de una oferta más reducida, lo cual afectará a los desplazamientos juveniles en determinados contextos: las vuelta a casa nocturnas se enfrentan a los desplazamientos a pie de manera casi inevitable, los recorridos encuentran zonas oscuras y conflictivas, las zonas más inseguras están relacionadas con las zonas menos comunicadas, etc.

Geográficamente, Porta no dispone de las mismas fronteras naturales que tenía Sarrià: es más accesible y mantiene más canales de comunicación con otras zonas como Sant Andreu u Horta. Sin embargo, el acceso a pie o en bicicleta no deja de ser complicado: desde la zona de Gràcia u Horta-Guinardó, los fuertes desniveles complican los desplazamientos; y desde Meridiana, el tránsito y la mala situación de los carriles bici de esa zona también afectan negativamente. Al estar rodeada de grandes vías de circulación, el acceso en transporte privado motorizado será sencillo, pero no así con otro tipo de medios como la bicicleta o monopatín debido a la falta de infraestructuras adecuadas para su circulación.

El papel que ocupa a nivel contextual también difiere un poco del de Sarrià. Si veíamos que en el caso del barrio de clase alta había vías de transporte que suponían el acceso de gran parte del área metropolitana a la ciudad de Barcelona (como los túneles de Vallvidrera), en el caso de Porta no es así. Se encuentra en uno de los laterales de Avenida Meridiana, por lo que es obligatorio pasar por Porta en los trayectos que partan de Horta-Guinardó a Nou Barris o a Sant Andreu. Por lo que resulta un barrio muy transitado y con una presencia considerable de coches.

En relación con el coche, el barrio de Porta presenta un uso considerable del coche privado. En el año 2021 hay registrados 237 turismos por cada 1.000 habitantes, aunque no se encuentra por debajo de la media de Nou Barris, que es parecida: 263 turismos por cada mil habitantes. La mayoría son turismos adquiridos hace tiempo, según los datos del ayuntamiento, un 55,3% son turismos de más de 10 años de antigüedad. Este indicador lleva en declive desde hace casi una década. En 2014 había 313 turismos por cada 1.000 habitantes, en 2017, 267. Esto puede estar indicando un uso cada vez mayor de transporte público, pero también un problema de acceso, así como unos hábitos de vida más locales.

Respecto a las motocicletas, hay registradas 98 motos y ciclomotores por cada 1.000 habitantes. Un poco más bajo que en el distrito (106), pero de nuevo, Nou Barris se queda a la cola respecto al resto de distritos de la ciudad. Sant Andreu tiene 134 motos registradas por cada 1.000 habitantes, Sant Martí tiene 140, Sants-Montjuic 153, Ciutat Vella 162, Horta-Guinardó 181, el Eixample 192, Gracia 204, Les Corts 225, Sarrià-Sant Gervasi 302.

Para la oferta de movilidad motorizada pero de no propiedad, como el taxi, podemos ver que la oferta de paradas es amplia, muy relacionada con desplazamientos de consumo y de uso de equipamientos, ya que están en su mayoría alrededor de SOM Multiespai y Can Dragó. Sería interesante indagar en la oferta de servicios alternativos al taxi como los VTC (Vehículos de Turismo con Conductor) de Uber y demás empresas, pero no hay datos accesibles.

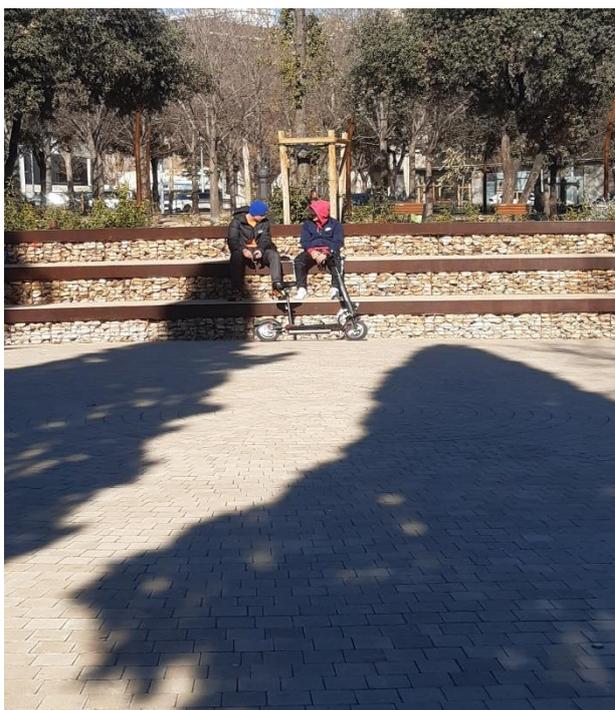


Imagen 32: Jóvenes con patinete eléctrico a mediodía en Plaza Sòller. Foto de salida de campo

Respecto a los VPM, como se indicó en el análisis de Sarrià, no se disponen de datos por barrios de su uso, pero en las salidas de campo se pudo registrar un uso relativamente frecuente. Había uso equiparable al uso de bicicletas, con un perfil de usuario o adolescente, o adulto (posiblemente en trayectos laborales). En algunos casos se vio escenas como la de un chico esperando en la Plaza Sòller a un amigo que viene en monopatín eléctrico, se encuentran, fuman un porro (lo distingo por el olor), hablando sobre trabajo, y el joven que llegó en monopatín se marcha.

En lo que a transporte público colectivo se refiere, lo primero que podemos observar al analizar su configuración en el barrio de Porta es la gran oferta de

medios de transporte que existe. Muy distinta situación a la que veíamos en el barrio de Sarrià. Aquí, las condiciones orográficas no dificultan tanto el trazado de la línea del metro y, como podemos intuir, la cuestión de la oferta de transporte público es una cuestión fundamental para un barrio obrero que tiene un acceso a transportes privados mucho más limitado que un barrio de clase alta.

A nivel de uso, el metro es el principal medio ciudadano en el distrito (Ajuntament de Barcelona, 2019) y en Porta, barrio que dispone de una oferta amplia y con las paradas más utilizadas de todo el distrito. Según los datos recogidos en el Pla de Mobilitat Urbana de Nou Barris, la parada de Fabra i Puig de metro es la que más utilización tiene en Nou Barris, con más de 18.000 validaciones de ticket diarias en 2019, seguida de la parada de Virrei Amat (11.026 validaciones diarias) y Lluçmajor (10.027).

Como comentó el representante de la Asociación de Vecinos y Vecinas, las tres paradas del barrio se encuentran en tres de los bordes del barrio, en estas paradas se encuentran las líneas

Mapa 14: Paradas de metro Porta



Fuente: Elaboración propia a partir de [www.barcelona.cat](http://www.barcelona.cat)

Andreu Nin (Mapa 13). Asimismo, hay muchas paradas que recorren los bordes del barrio. Esto permite que algunos desplazamientos, como los laborales, los de cuidados o los nocturnos, sean más rápidos y tengan más facilidad de ejecución.

Y como complemento, al lado de la parada de metro de Fabra i Puig encontramos la parada de Cercanías de Renfe Sant Andreu Arenal (Mapa 14), en la que se encuentran varias líneas que pueden conectar rápidamente con el centro como la R3 y R4. Esto permite que haya posibilidad de rápidos desplazamientos, aunque el problema vuelve a ser que al tratarse de un desplazamiento que lleva a uno de los vórtices del barrio.

Mapa 15 Paradas de bus en Porta



Fuente: Elaboración propia a partir de [www.barcelona.cat](http://www.barcelona.cat)

Mapa 16: Parada de trenes en Porta



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de [www.barcelona.cat](http://www.barcelona.cat)

Lo mismo pasará con el Nitbus. Existen muchas paradas que rodean al barrio y que pueden dejar a la persona a varias alturas de Meridiana o de Pi i Molist/Verdún, pero el problema vuelve a ser la poca penetrabilidad que hay de los transportes públicos a los interiores del barrio. Esta característica puede complicar varias de los desplazamientos nocturnos, que precisamente suelen tener en el caso juvenil, especial presente el tema de la inseguridad. En varias de las entrevistas se comenta que el Nitbus permite hacer el desplazamiento por la

ciudad, pero una vez llegadas al barrio, la persona tendrá que realizar el desplazamiento a pie, enfrentándose a la situación que puede despertar situaciones de miedo urbano.

En este sentido, el barrio de Porta, a nivel de transporte público, dispone de una accesibilidad considerable, con varias modalidades disponibles, y con paradas estratégicas repartidas por las distintas zonas del barrio. Sin embargo, el problema parece ser la penetrabilidad en el barrio: las paradas de los distintos medios, salvo el bus, no suelen adentrarse en el barrio y sólo se encuentran en sus límites. Esto pasa salvo en el caso del autobús, el cual sí que tiene paradas en el centro del barrio, pero únicamente con dos líneas (11 y 132), lo cual hace depender el desplazamiento de transbordos.

Sobre la bicicleta, según los datos del PMD de Nou Barris, sólo el 1,2% de los desplazamientos internos del distrito se hacen en este medio, un porcentaje muy pequeño. De los desplazamientos dirigidos desde el resto de Barcelona a Nou Barris, sólo el 1,3% se dan en y

un 2,1% cuando es desde Nou Barris al resto de la ciudad (Ajuntament de Barcelona, 2019: 13). Este bajo número se debe entender como consecuencia de dos elementos clave: las dificultades orográficas y la discontinuidad de la red de carriles bici y zonas inclusivas para la bicicleta, como se reconoce en el PMD (Ajuntament de Barcelona, 2019: 18).

Mapa 17: Carriles bici en el barrio de Porta



Fuente: Elaboración propia a partir de barcelona.cat

Los carriles en el barrio son muy limitados. Por una parte, tenemos el carril de Meridiana, el cual es bastante deficiente, con un cruce complicado en la altura de la parada de metro de Fabra i Puig. El otro gran carril es el de Piferrer y Avenida Río de Janeiro, el cual también es de uso complicado, ya que se trata de un carril poco señalizado dentro de la acera, el cual se encuentra

constantemente transitado por peatones, dificultando el uso por las bicicletas, como se ha observado en varias de las salidas de campo y ha salido varias veces en las entrevistas. Los otros dos carriles, el de la calle Pintor Alsamora y el de Roselló y Porcel, son dos carriles cortos que rodean el centro comercial pero no se introducen en el barrio.

Por suerte, el barrio de Porta no dispone de unos desniveles que vuelvan peligroso la circulación de bicicletas por calzadas destinadas al uso de coches. Pero si bien ese uso es probable, desmotiva la utilización de la bicicleta sobre todo en perfiles con menor confianza (personas mayores, menos acostumbradas culturalmente al uso de la bicicleta, etc.).

Finalmente, en lo que a oferta de paradas del servicio público de bicicletas se refiere, ésta es bastante buena en el barrio. De hecho, en el barrio de Porta se encuentran el 44% de los puntos de aparcamiento de las bicicletas de este servicio del distrito (Ajuntament de Barcelona, 2019: 20). Gran parte del distrito tiene una carencia muy fuerte de este servicio, estando el 77% de las paradas en los barrios de Vilapicina i la Torre Llobeta y Porta. Al contrario de lo que pasaba en el caso de Sarrià, aquí sí que se encontraron bicicletas disponibles en cada una de las salidas de campo que se hicieron. El tema del abastecimiento no parece un problema en el barrio de Porta.



Imágenes 33 y 34: Aparcamientos de bicicleta en Porta. Fotos de salida de campo

A nivel de desplazamientos, el uso de la bicicleta parece estar muy relacionado con la utilización de los equipamientos del barrio, ya que como indica el PMD, un 30% de las devoluciones de bicicletas se hacen en las estaciones alrededor de Can Dragó y los accesos del centro comercial SOM Multiespai (Ajuntament de Barcelona, 2019: 22).

Si atendemos a las zonas de velocidad limitada a 30Km/h y a las zonas de peatones con plataforma única (zonas peatonales con posibilidad de utilizar la bicicleta y vehículos de movilidad personal, VMP, pero con prioridad peatonal), el barrio aparece como más accesible para la bicicleta (Mapa 16). Todo el barrio dispone de zonas 30, menos la calle Piferrer, Fabra i Puig y calle de Delà. Esto permite que los desplazamientos en bicicleta sean más fáciles, aunque sigue habiendo zonas donde, aunque haya una limitación de 30, las bicicletas siguen sintiendo presión e inseguridad cuando tienen un coche detrás, como ha salido en algunas entrevistas.

Mapa 18: Zonas de 30 Km/h en Porta



Fuente: Elaboración propia a partir de barcelona.cat

Como vemos en el Mapa 17, las zonas peatonales son también muy numerosas en el barrio, ampliando el abanico de vías por las cuales pueden circular las bicicletas y VMP. No obstante,

Mapa 19: Zonas peatonales en Porta



Fuente: Elaboración propia a partir de barcelona.cat

podemos ver que hay, nuevamente, una diferencia muy clara entre la zona este, ligada a Can Dragó y los centros comerciales y la zona residencial, siendo ésta menos accesible al no disponer ni de carriles bici, ni de zonas peatonales ciclables. Esta limitación, sin embargo, intenta suplirse con presencia de metro y bus, pero vemos que puede darse el caso que gente que reside en la zona oeste y que necesita otros medios que no son la L4 del Metro en Lluçmajor, tendrán que recorrer todo el barrio, hacer transbordos o tener la suerte de que alguna línea de autobús cercana, le permita ir donde necesita.

Sin embargo, a nivel de distrito, los datos apuntan a que la modalidad predominante de movilidad es pedestre, haciéndose dos terceras partes de los desplazamientos internos del distrito a pie (Ajuntament de Barcelona, 2019). Al día, en el distrito de Nou Barris, se realizan 370.000 desplazamientos a pie, un poco más de la mitad internos del distrito (56%) y el resto, fundamentalmente, a los distritos de Horta y Guinardó y Sant Andreu (2019: 15). La estación intermodal de Fabra i Puig es uno de los atractivos clave del distrito debido a la oferta de servicios (Metro, Rodalies Renfe y Autobuses interurbanos) (Ajuntament de Barcelona, 2019: 15). En este barrio se concentran muchas de las zonas de alta densidad de viandantes, dispone de una orografía más suave y una fuerte oferta comercial en los ejes de Fabra i Puig, Pi i Molist, y Verdún, es decir las calles principales que cruzan el barrio. De esta forma, Porta se constituye como uno de los puntos clave de conexión de Nou Barris con el resto de Barcelona, especialmente con Sant Andreu, con el que mantiene una ligazón histórica, como se ha dicho más arriba.

Porta es un barrio con una vida interna muy rica. El comercio local es una fuente de actividad económica importante, que incluso en un contexto de crisis como la traída por el Covid-19, parece haber sostenido su actividad (Suñé, 2020). Los desplazamientos de personas en el barrio se concentran en estas zonas sur, en Fabra i Puig, Pi i Molist, Piferrer y la zona de Can Dragó y los centros comerciales, y por ello el desplazamiento a pie es una de las claves de movilidad del barrio.

Esto viene a hablar de la importancia de lo local en el distrito. El distrito de Nou Barris tiene una fuerte vida interna, fruto de un tejido social históricamente muy potente, y un sentimiento de unidad barrial en torno a la identidad obrera y frente a una Barcelona. Y como parte integrante de esa identidad barrial fueron las conquistas vecinales en material de movilidades: tanto en la mejora de las vías y en las condiciones del desplazamiento (asfaltado, semáforos, oferta de transportes públicos) como en los equipamientos ligados a la movilidad (oferta de actividades culturales, zonas verdes de inmovilidad, etc.). Movilidad y política quedan explícitamente ligados en el caso de Porta.

### 3.2 EQUIPAMIENTOS SOCIALES

Según los datos del Ayuntamiento, la superficie de suelo de equipamiento del barrio de Porta es de un 7.6%, menor que la media de Nou Barris, que ronda el 10%. Sin embargo, como dijimos en el capítulo anterior, son más de sesenta asociaciones las que hay en el barrio, por lo que este porcentaje es bastante pequeño. Hay muy pocos espacios de encuentro de varias asociaciones: el Casal (en obras), un Centro Cívico (de gestión privada) y el local de la Asociación de Vecinos y Vecinas (pequeño y precario). Esto ha generado que las asociaciones hayan tenido que buscarse locales privados para sus actividades, aunque muchas no consiguen afrontar el gasto y por consecuencia ven limitada su actividad.

Entre otras consecuencias, la red que conecta asociaciones a través de espacios compartidos no se da, lo cual genera un efecto *archipiélago* de islas asociativas desconectadas entre sí. Algunos de los testimonios de las asociaciones entrevistadas apoyarían esta idea, y debido a esto dan tanta importancia al Ateneu o al Centro Cívico como espacios de intercambio, creación de red y vinculación entre asociaciones.

Otro de las consecuencias de esta carencia de espacios es la saturación de los disponibles. Durante los meses de entrevistas y salidas de campo, se vio cómo muchas de las asociaciones que antes trabajaban desde el Ateneu tuvieron que concentrar su actividad en la Asociación de Vecinos y Vecinas, un local muy pequeñito que se vio rápidamente superado. Durante varios meses, éste es uno de los únicos espacios de red que había disponible, junto con el Centro Cívico. Sobre éste, las opiniones recabadas son diversas, ya que algunas de las asociaciones entrevistadas han hablado muy bien del centro. Se trataba de asociaciones cuya actividad está ligada a la cultura, el ocio y entretenimiento. Hubo también otras asociaciones que señalaron la mala gestión de este centro, el interés empresarial del local (que expulsa a actividades alternativas y de corte político) y los límites de participación por horarios y tipos de salas. En este caso se trataba de asociaciones juveniles más políticas y con activismo alternativo, por lo que puede entenderse el conflicto. En cualquiera de los casos, el problema es claro: la carencia de espacios limita de una manera muy importante la forma en la que el tejido asociativo juvenil se desarrolla.

Esto, en situación de pandemia por Covid, se agravó. Durante la pandemia, como veremos, surge una entidad que unía a muchas asociaciones en lo que se denominó la *Xarxa de suport* que se dedicaba a crear como su nombre indica una red de apoyo comunitario que intentaba luchar contra la situación de emergencia social que se vivió. Esta actividad tuvo forma de cestas semanales de comida (con productos donados por personas o tiendas del barrio), tienda gratis de ropa (a base de donaciones), servicios de instalaciones y arreglos por personas del barrio, etc. Esta red se construyó a base del aporte gratuito y voluntario de personas del propio barrio, por lo que se trataba de un sector autoorganizado de Porta que se volcó hacia sus necesidades ante el desbordamiento de la Administración por la situación de la pandemia. Sin embargo, uno de los problemas con los que tuvo que enfrentarse la xarxa fue con el tema del espacio. Al no disponer de local más de los que podía aportar la Asociación de Vecinos y Vecinas de Porta, ahí se terminaron alojando las cestas de comida, los cientos de prendas de la tienda gratis así como las reuniones de la xarxa y demás asociaciones. Esto, como puede imaginarse, condicionó mucho la efectividad del trabajo. Por lo tanto, como vemos, el tema del equipamiento tiene implicaciones no sólo logísticas, sino sociales y políticas.

Como hicimos en el caso de Sarrià, analizaremos cuáles son los nodos más importantes de las movi­dades del barrio de Porta. Recordemos que con *nodos* referimos a estos lugares que forman parte de las dinámicas de movilidad en tanto que son espacios de los que parten o a donde llegan (temporal o definitivamente) los desplazamientos de personas, organizaciones, objetos o información. Son lugares que operan como nexo social, material y espacial de asociaciones y personas del barrio y, por lo tanto, son parte fundamental de las redes vecinales.

Hablaremos de cuatro: la Plaza Sóller y el Casal de Jóvenes de Porta (que se encuentra en la plaza), el Centro Cívico Can Verdaguer y la Xarxa de Suport de Porta como caso particular.

### 3.2.1 NODOS ESPACIALES

Sobre la plaza Sóller ya hablamos en el capítulo anterior. Surge como uno de los primeros triunfos vecinales del barrio y ocupa el centro logístico e histórico del barrio. La plaza es, sin embargo, más que un hito activista. Es también un espacio de co-presencia diversa, de intercambio cultural y de lo que los jóvenes perciben como espacio de *libertad urbana* al ser un sitio donde podían consumir alcohol y porros sin miedo, ya que la plaza tenía un acceso complicado para la policía. Sin embargo, hay un rasgo que entra en tensión con esto y que demuestra lo complejo de la identidad de Porta. Si bien la plaza resulta un punto neurálgico del barrio, no es un espacio carente de conflictos. En las entrevistas realizadas a los jóvenes del barrio se ve cómo la percepción de los vecinos y vecinas ve la plaza como un espacio potencialmente hostil, relacionado con actividades percibidas como inseguras (peleas, consumo y venta a pequeña escala de drogas) y con presencia de bandas juveniles, además de alojar gran parte de las personas que duermen en la calle por la protección que daba el pórtico.

Debido a la suma de desperfectos físicos y a la tensión social en aumento, en 2017 se aprueba el proyecto de remodelación de la plaza. Esta remodelación se lleva a cabo en el tiempo que se realiza el trabajo de campo de esta investigación. Durante los meses del trabajo de campo, la plaza se mantiene cerrada, impidiendo ver la dinámica que había previa pero dejando entrever el peso que tenía la plaza en la vida juvenil. Al alojar a la Asociación de Vecinos, el Ateneu la Bòbila y el Casal de Joves, la plaza se había convertido en el punto neurálgico del activismo juvenil de barrio y era aquí, no sólo donde se realizaban todas las actividades juveniles y culturales, sino donde también se reunían cotidianamente los y las jóvenes ligados al Casal y al Ateneu. Los y las jóvenes entrevistadas, prácticamente en cada uno de los casos, comenta cómo después del comienzo de las obras, tuvieron que relocalizar su vida de ocio, sus encuentros sociales, su activismo y el simple “pasar el rato” que alojaba la Plaza Sóller. Sin embargo, las expectativas son altas en cómo quedará la plaza, como comenta Blanca (Porta, 25):

*(...) Yo espero bastante de las obras de la plaza Sóller la verdad, espero que se conviertan en un centro de reunión donde la gente se sienta a gusto, donde puedas ir a jugar con tus críos, donde puedas tomarte una cerveza con tus amigos, a pasar la tarde y comer pipas cuando tienes 13 años. Espero que se convierta en eso, en un punto de reunión, porque es muy grande, está en un punto centralizado y... pues que, a partir de aquí, que se puedan dinamizar más cosas en el barrio, que se pueda ejercer más presión... No sé. No sé.*

Con todo lo dicho, podemos entender la Plaza Sóller como uno de los elementos clave, no sólo de la vida barrial, sino de la dimensión de la movilidad del barrio. Esta plaza ha sido el punto clave de reunión, confluencia y paso de las vecinas y vecinos del barrio. Centraliza la energía activista del barrio, ha funcionado históricamente como centro de reunión, planificación y puesta en marcha de campañas, jornadas, manifestaciones y exposiciones por las que han circulado, han parado, y han vuelto a circular parte importante de las personas que viven en Porta.

Sobre el Ateneo La Bòbila habría que apuntar varias cosas. Se encuentra en los bajos de la plaza Sóller, antes de la reforma y después de la reforma. Está gestionado por la gente del Casal de jóvenes del barrio y durante la reforma la labor del Ateneo pasó al pequeño local de la Asociación de Vecinos y Vecinas, lo cual supuso un gran problema logístico. Pero según cuentan los miembros del Casal, la alternativa era mudarse al sótano de un edificio de otro barrio.

El Ateneo funciona como un elemento fundamental de construcción comunitaria juvenil del barrio. En la entrevista con una técnica del Casal que trabajaba ahí, me comentaba cómo el apostar por la comunidad del barrio y por la implicación vecinal ha supuesto confrontaciones con sectores más intolerantes de Porta pero, sobre todo, con la policía.

*Y bueno, a veces llega un punto de salir ya nosotros del Ateneo cuando viene la urbana y salimos ya... Que tiene un toque chungo porque qué pintamos nosotros, no? Pero también tiene un punto que si no sale el técnico del equipamiento de turno a decirle a la urbana, ellos hacen lo que quieren. Así que a veces salimos a pipear un poco, a ver qué hace. Que salimos y vigilamos un poco el barrio nosotros, ¿sabes?;*

Este tipo de confrontación lleva a una buena posición, muy valorada por parte de las personas del barrio. Especialmente interesante es cómo este tipo de implicación social es muy valiosa para las poblaciones más estigmatizadas, como la gitana. El Ateneo y los jóvenes del Casal han colaborado en la creación de espacios de apoyos que son muy importantes para estos jóvenes. La técnica del Casal comenta que las madres gitanas le han dicho algo muy significativo:

*A veces vienen las madres gitanas y dicen, "es que hasta que llegasteis vosotros, nadie se había preocupado por nuestros hijos, ¿sabes?" Y ahora que estamos nosotras, dicen que "se sienten queridos, reconocidos" y que hemos impulsado cosas. Qué se yo, hay chiquillas que vienen al refuerzo de clases. Hay gente que vienen a un montón de actos que organizamos desde el casal. Y claro, me dicen "tía, si vengo aquí y te veo más que a mi madre, ¿cómo no me voy a preocupar por ti? ¿Tú no te preocuparías por mí? Pues eso..."*

Sin embargo, si bien esta parte del activismo juvenil es muy importante como dinamizador social, en las entrevistas de otras asociaciones o de personas que no participan del Casal, se deja ver cierta crítica a una dinámica juvenil en algunos momentos muy centrada en el ocio y el mero disfrute. Esto generará tensiones, con otras asociaciones (por la dificultad que tienen para atraer a los jóvenes del Casal) y con el Distrito. De hecho, las palabras de la representante del distrito de Nou Barris reflejan una tensión fuerte alrededor de la gestión cívica del espacio físico que antes tenía el Casal. Habla de que el Ateneo, antes, estaba llevado por los jóvenes del Casal de una manera muy poco participativa. Las cosas que se hacían eran para un consumo muy suyo, y las reuniones o el uso del espacio se quedaba entre los jóvenes del

Casal. Por eso comenta en la entrevista que se está pensando en quitar el Ateneu a los vecinos y pasarlo a una gestión por concursos.

Cabe mencionar el Centro Cívico Can Verdaguer, alojada en la antigua masía homónima que recibe a la comunidad asociativa más institucional del barrio. Se trata del “otro circuito” de participación vecinal, con actividades más formales, menos presencia del sector de los jóvenes del Casal, pero con muchas actividades muy diversas. Sin embargo, nadie de los del Casal mencionan el centro de Can Verdaguer. Para ellos, se trata de una empresa privada que ha ganado la cesión de uso del Centro Cívico pero que por eso mismo se encuentra limitada por la gestión administrativa, cosa que para estos jóvenes resulta poco atractivo.

Conseguimos entrevistar a dos asociaciones que trabajan aquí, ZAS! (una asociación cultural en torno a juegos de mesa) y Porta Cultural, una asociación que desde 2005 se encarga de la dinamización cultural en el barrio organizando la Cabalgata de Reyes, la Fiesta Mayor, la Noche de San Juan, Carnavales, entre otras. En ambos casos se habló bien del centro y de su colaboración. Pero en ambos se habló también de cómo resulta difícil poder conseguir una implicación juvenil en el tejido asociativo cultural del barrio. Algo muy distinto a lo que veíamos que pasa con Sarrià, donde la implicación juvenil en las actividades culturales era mucho mayor. Algunas investigaciones, como la de Miriam Elizabeth Kriger y Juan Pablo Dukuen (2012) señalan cómo está relativamente asentado en los estudios de juventud la aceptación de que la baja participación juvenil en espacios políticos sólo se rompe por cierta participación social y cultural en los jóvenes de clase media y clase alta. Por lo que no habría de resultarnos tan extraña la dificultad en Porta de poder atraer a los circuitos de activismo formal a los jóvenes.

Al margen de la Sólter y los centros cívicos, existen en Porta dos huertos urbanos muy importantes que han articulado en fuerte medida la actividad asociativa de los últimos años. Por un lado tenemos los huertos de la Maladeta (Imagen 35), situados en unos solares abandonados que fueron okupados por los vecinos y vecinas del barrio y que mantuvieron la ocupación por más de diez años gracias a la movilización y el apoyo vecinal (fueron destruidos y vallados en septiembre del 2021). La amenaza de desalojo de los huertos (que no fueron la única propuesta vecinal sino que se presentaron en estos años multitud de alternativas de aprovechamiento social del espacio) movilizó a las vecinas y coordinó actividades que recorrieron el barrio y asentaron muchos procesos de politización barrial. El otro huerto es el huerto de Porta'm a l'hort (Imagen 36), un huerto colaborativo coordinado por la Asociación de Vecinos y Vecinas de Porta que originariamente consiguió uno de los espacios vacíos que fueron adjudicados por el Ayuntamiento en el Pla Buits 2013 y que se encontraba dentro del proyecto *Transforma Porta!* (Morrás Jiménez, 2013) y que funciona como un espacio de encuentro intergeneracional e intercultural, de integración de las minorías sociales, de hortoterapia y que supone un nodo fundamental del activismo del barrio.

Imagen 35: Huerto de la Maladeta



Fuente: <https://www.metropoliabierta.com>

Imagen 36: Huerto Porta'm a l'hort



Fuente: [ajuntament.barcelona.cat](http://ajuntament.barcelona.cat)

El último de los nodos que me gustaría poder abordar del barrio de Porta es un proyecto muy interesante que surgió en plena pandemia por Covid-19. La pandemia golpeó fuerte sobre las clases trabajadoras. En estos estratos sociales, los niveles de desempleo crecieron rápidamente, reduciendo las posibilidades de las poblaciones de poder garantizar los elementos básicos de vida. En paralelo a unas administraciones desbordadas surgen *redes de apoyo* (*xarxes de suport*, en catalán) ligadas al barrio donde los vecinos y vecinas intentan recoger y dar salida a las necesidades no cubiertas que tienen sus habitantes. En definitiva, un proceso de innovación social donde la población autoorganizada intenta poner a funcionar redes de apoyo (servicios, recursos y tiempo) para cuidar las necesidades descubiertas que dejó la Administración (Pradel Miquel & García Cabeza, 2018).

Esto, en el caso de Porta, supuso la reconversión de varias de las entidades para adaptarse a las nuevas circunstancias. Asociaciones como Dones Portenyas, el colectivo feminista del barrio o gran parte de la Asociación de Vecinos y Vecinas, pasaron a volcarse al cien por cien en la nueva red dejando trabajo propio al margen. El tipo de trabajo que se realizaba iba desde una tienda gratis donde podían los vecinos dejar y recoger ropa disponible (limpiada y organizada por personas voluntarias), hasta una red de cestas básicas de alimentos que se recogían a partir de las donaciones de personas particulares y tiendas del barrio (que daban alimentos solidariamente), se organizaban en cajas y se repartían a casi cincuenta familias del barrio con necesidades básicas no cubiertas. La red se fue organizando cada vez mejor, añadiendo personas y mejorando la gestión de los recursos que se iban consiguiendo, como una ruta cada vez mayor de comercios que colaboraban con productos de proximidad o un teléfono de la Xarxa o un grupo de WhatsApp de familias donde se iban comunicando necesidades, ofertas de trabajo o se iban coordinando para las cajas de alimentos.

Sin embargo, estos espacios no son islas desconectadas de los contextos en los que emergen. Entre otras inercias que se vieron dentro, es interesante apuntar las de género. En resumidas cuentas, se vio cómo el reparto de trabajos dentro de la Xarxa seguía unos patrones de género claros: las mujeres se encargaban de la comida, la ropa, la limpieza y los cuidados, mientras los hombres se encargaban de labores típicamente masculinas (arreglos domésticos, instalación o montaje de muebles, etc.) y de dar la cara pública en entrevistas y reportajes (aunque hayan sido las mujeres el gran grueso de la asociación y superasen el porcentaje de participación por mucho). Respecto a lo primero, comentan las mujeres de la Xarxa que entrevistamos que la falta de implicación de los hombres puede estar relacionada con el fracaso del papel de proveedor que implica acudir a recoger una cesta de comida solidaria. La

vergüenza de la vulnerabilidad, la falta de trabajo y la falta de dinero les haría encerrarse y no mostrarse públicamente, dejando solas a las mujeres que tienen que acudir a la xarxa a recoger la cesta. Pero en el caso del protagonismo tiene menos explicación.

*Alma: Y hace poco, se hizo un documental con una asociación Nou Barris Acoge, y se puso a hacer un documental sobre las Xarxas de Suport. Y ves el documental y de 10 personas que hablan, 8 son hombres. Y de fondo, ves a mujeres que están preparando las cestas, a mujeres por ahí haciendo cosas, y los hombres hablando...*

*Betina: Y claro, es que dan ganas de plantarse... Es que tío, no hay representación. Por ejemplo, las mujeres tejedoras, que han tenido un papel grandioso. No salen en el documental. Y es un documental que se hizo rápido y tal, y esto es una cosa que para nosotras es de primero de EGB, un poco de representatividad, porque la realidad es que somos más mujeres que hombres.*

En resumidas cuentas, la Xarxa supuso un nodo de moviidades muy importante del barrio, movilizandoo cuerpos que ayudaron a otros cuerpos, movilizandoo objetos que se necesitaban por el barrio, movilizandoo relaciones y afectos en una situación de emergencia social muy grave. Por ello, el último de los nodos espaciales que analizo del barrio lo quería dedicar a esta red.

### 3.3 LA POLÍTICA. ENTRE LA AYUDA Y LA CONFRONTACIÓN

El tipo de relación que me gustaría analizar entre la administración y el barrio de Porta es aquella que se da en torno a la gestión oficial de los circuitos de activismo del barrio. Como hemos ido señalando a lo largo del capítulo anterior y de este, las relaciones asociativas del barrio generan dos circuitos políticos, uno más ligado a la política institucional y centralizada en el Ayuntamiento y sus órganos de gobierno (Distrito, sobre todo), y otro más informal, descentralizado y autogestionado en el cual se insertan gran parte de los jóvenes entrevistados y parte de la Asociación de Vecinos y Vecinas. Las relaciones entre estos dos circuitos son en muchos casos tensos, y operan confrontados. El representante de la AAVV de Porta, por ejemplo, en la entrevista se mostró muy crítico con la gestión de la Administración por lo normativo de sus espacios y la falta de libertad que permite en sus cesiones.

*al final la relación que te impone la Administración con el espacio público es una lógica de consumo: yo te ofrezco una normativización del espacio y una serie de elementos que si puedes y quieres, vas y los utilizas o no. Y para mi esa actitud es una actitud de consumo. No cuestionas las lógicas que hay ahí, es una lógica pasiva.*

Desde la Administración se ofrece un espacio determinado (el que haya), aunque no responda a las necesidades de las asociaciones. Los horarios están limitados a los horarios funcionales del centro que no permite adaptarse a reuniones más largas, a tener que acceder a los materiales guardados algunos días inhábiles, etc. Además de que la cesión implica unas condiciones de uso que a veces chocan a los hábitos políticos, especialmente en situación de pandemia, donde la mayoría de los equipamientos permanecieron cerrados o con medidas de seguridad que bloqueaban la posibilidad de organizar actividades.

Por parte del Distrito se habla de cómo se ha intentado incluir a los jóvenes de muchas formas pero resulta imposible. Menciona que se ha hecho recientemente un proceso participativo

para elegir qué se hará en la antigua fábrica de la Damm, en octubre de 2020. Se ha ido tanteando, pues, a los jóvenes del barrio para llamar a su participación; Pero en general, no consiguen que los jóvenes participen de las iniciativas del barrio<sup>26</sup>.

En esto también influye que en el distrito no hay una mesa de técnicos de Porta, como comenta la representante. Las mesas temáticas son las que organizan los proyectos que luego se bajan al barrio, coordinan con asociaciones, incluyen la perspectiva del barrio, etc. Y en temas de juventud, en el barrio de Porta no hay mesa de técnicos, por lo que hay una falta de organismos institucionales que ayuden a mejorar esta relación. Esto no es nuevo, por lo que comenta la representante del distrito, el barrio de Porta en realidad es “*un barrio estructuralmente muy nuevo*” que “*no entra dentro de las prioridades del Ayuntamiento*”. Esto le da cierta razón a parte del colectivo juvenil que siente que se ningunea o se ignora la presencia de Porta a nivel político.

Los problemas de gobernanza multinivel, los conflictos de competencias entre escalas de distinto color político, la tensión entre intereses locales frente a los intereses regionales o nacionales (o incluso globales) ha ocupado ya muchas investigaciones (Sassen, 2003; Brenner, 2004; Sharp, 2012; Pradel Miquel & García Cabeza, 2018). Los niveles locales de gobernanza urbana tienen una serie de reglas que constriñen o, por lo menos, funcionan como interlocutores ineludibles de los valores y voluntades de cambio, por lo que un juicio estricto sobre las labores de las políticas municipales en la gestión de la crisis necesita incluir este factor. Sin embargo, tampoco es sencillo convencer a los agentes sociales locales (movimientos sociales, asociaciones y plataformas ciudadanas) de estos bloqueos interescales, por lo que es comprensible también el rechazo y el enfado ciudadano (especialmente el juvenil) con las políticas espaciales y de movilidad del Ayuntamiento.

Sin embargo, ¿son todos los conflictos debidos a estos problemas de escala? Comentábamos más arriba que hubo una tensión muy fuerte entre el Distrito y la Xarxa de Suport de Porta durante la pandemia. Me gustaría cerrar el tema de la administración hablando de este caso.

La Xarxa de Suport había creado una red de servicios, reparto de materiales, información y personas que intentaban, a la vez, cubrir las necesidades que no conseguía cubrir la Administración y empoderar al barrio fortaleciendo el tejido asociativo. “Esto no es Caritas, no es servicios sociales, esto es apoyo mutuo”, decían las compañeras de la Xarxa.

Se trata de una red comunitaria que intenta huir del asistencialismo para entrar en lógicas de apoyo mutuo y corresponsabilidad social. Se dio apoyo, por ejemplo, a mujeres migrantes que no conocían el idioma y que carecían de redes sociales en el barrio, lo cual en situación de pandemia se volvió peligroso. A partir de su participación en la xarxa comenzaban a conocer a la gente del barrio, a introducirse en el idioma y en los circuitos de apoyo social.

También habíamos visto que eran las mujeres quienes aportaban casi la totalidad de la energía y la fuerza logística en la xarxa. Puede que esto se deba a que las tareas realizadas por la Xarxa

---

<sup>26</sup> De hecho, en torno a la fábrica de la Damm, estos meses (primera mitad de 2022), se ha generado un conflicto entre la Xarxa de Suport de Porta, el Sindicato de Inquilinos de Nou Barris y el Ayuntamiento por la expropiación del solar de la antigua fábrica de Cerveza Damm, que había sido recuperado por el Sindicato de Inquilinos para alojar a varias personas sin hogar

responden a tareas de cuidados. En ese sentido, la labor de la Xarxa ha girado en torno a la alimentación y la vivienda, junto al Sindicato de Inquilinos de Nou Barris:

*Alma: (...) trabajamos con ellas y cuando hay algún caos o así, lo derivamos allá para que puedan echarle un cable. Tema laboral también lo tocamos, porque estamos con Covas que es un sindicato alternativo ubicado en el Tres Voltes Rebel, y hace asesoramiento también. Así que pan, techo y trabajo es lo que termina siendo lo más esencial.*

La red de contactos y de información que se creó permitía una acción rápida y coordinada, como el avisar cuando se hacía un desahucio exprés y acudir todos en grupo. Y esto no sólo se aplicaba a los problemas de viviendas, también hay una coordinación ligada a las violencias de género en contextos de pandemia, lo cual resultó un problema muy acuciante debido a la convivencia obligatoria con parejas maltratadoras, aumentando la incidencia de casos de violencia de género, como demostraron las subidas drásticas en las llamadas al 016, el teléfono gratuito del Gobierno de Atención a las Víctimas de Violencia de Género.

Sin embargo, esta capacidad desarrollada para autogestionar las necesidades con el barrio generó unas redes de activismo que entraron en tensión con la Administración por lo que creo que es una disputa por la hegemonía en el control de las movilidades de recursos.

El Ayuntamiento abrió un centro para poder centralizar los espacios de las distintas xarxas de Nou Barris y maximizar los recursos pero la Xarxa de Porta no aceptó las condiciones que le daban, iniciando una disputa por el espacio. Si vemos qué dice al respecto la gente de la xarxa, se refiere a la verticalidad de la propuesta, los límites de los presupuestos y de las condiciones del espacio.

*Alma: Y salió el Pla de Casals Comunitaris. En septiembre, de golpe. Antes, llevaban casi un año sin hacer ni el huevo, sin preguntar “oye, ¿cómo vais? ¿cómo lo lleváis? ¿Necesitáis algo?”. De golpe, sacan un proyecto de Casals Comunitaris. Que iban a dar una pasta enorme, unos 15.000 a cada proyecto. Que podrías haber usado en otras cosas mucho más necesarias, como en reforzar servicios sociales y se nos dijo “eh, hay este proyecto de Casals Comunitaris. En Nou Barris se van a usar Can Basté, El Toni Guida y la Trini para que las Xarxas tengáis de referencia. Tenéis esta pasta y podéis gastarla en esto, en esto otro y en esto, pero en esto no, y en esto tampoco”. En comida no, y en otras cosas importantes no. Sólo en productos de limpieza, en carteles e impresiones, y en no sé qué. Y contrataron a una técnica para que controlara todo esto. Y te lo dan mascado. Hay otras xarxas que sí que aceptaron. Pero nosotras lo teníamos claro. Desde el principio teníamos como principio lo de no recibir subvenciones, y de tener independencia, pero desde que se creó en marzo, eh? Porque al final tienes que cumplir las normas de la institución, y claro, es que al final es esa Institución contra la que estás haciendo la crítica, contra sus problemas y su modelo y que te tengas que gastar su pasta y justificar su pasta te limita mucho, así que esa ha sido nuestra relación con la administración.*

Hay miedo a la cooptación de las xarxas por parte de la institución. Y en esto hay una mirada de desconfianza porque en realidad sienten que distintas redes funcionaban independientemente y bien (aunque con carencias de voluntarios y con problemas de abastecimiento, pero no funcionaban mal logísticamente). También influye lo que creen que es un interés partidista: en esa época los Comuns estaban perdiendo apoyo en la calle, y la xarxa considera que “apropiarse” de las redes de apoyo ciudadano podía ayudar a lavar la cara política.

En este contexto, que surja el Pla de Casals Comunitaris desde el Ayuntamiento en septiembre (después de los momentos más duros de la pandemia), después de muchísimo “curro independiente” de las xarxas y que, además, es vivido por las redes como una forma de anular su independencia, es visto como una falta el respeto a las redes de gobernanza autogestionada y desde abajo que se habían tejido durante el confinamiento y en situaciones de emergencia. Esto alimenta el dilema de la subvención: las subvenciones vienen con el compromiso de cumplir unas normas. Y son esas normas contra la que hacen la crítica. ¿Aceptar o no aceptar?

Por parte del Distrito, hay también desconfianza y rechazo. La representante del distrito comienza a hablar de esto cuando hablamos sobre la Mesa contra Violencias Machistas. Habla de una “*Fractura de convocatorias por peleas internas del movimiento*”. Según ella, el colectivo de Dones Portenyas no colaboran con el Ayuntamiento y generan confrontaciones que dificultan sacar trabajo adelante. Cuando le pregunto si puede profundizar en esto, comienza a hablar sobre que el problema no son Dones Portenyas, sino una parte de éstas, que se han ligado a la Xarxa de Suport de Porta.

La Xarxa, si bien tuvo una labor importante durante los momentos más duros de la pandemia, ahora mismo resulta un fuerte reto para la relación entre el barrio de Porta y la Administración (Distrito y Ayuntamiento). Una vez concluida la parte más dura de la pandemia, cree que la Xarxa oculta “una labor política”. Una labor de oposición y crítica, y habla de cómo está ligada “a la CUP”<sup>27</sup> y por eso desde el Ayuntamiento se niegan a dar dinero público. Habla concretamente de un pequeño grupo de personas que son las que están presionando a la Xarxa (y al Casal, a la AAVV y a Dones Portenyas) para llevar un estilo conflictivo.

Sin embargo, sobre esto las mujeres de la xarxa se posicionan desmintiendo esta relación.

*Alma: La relación del distrito con las xarxas ha sido malísima. Las xarxas se han vinculado porque sí, a la CUP, a la izquierda indepe y tal. Eso es lo que dicen desde el Ayuntamiento, pero ¡es mentira! Es lo que dicen ellos.*

*Celia: Es lo que dicen, es la imagen que tienen de las xarxas. Las xarxas vienen de la CUP y de los independentistas. Pero es que hay gente de todo, es muy diversa.*

*Alma: y con esto qué ha pasado. Pues los Comuns han visto que ellos estaban perdiendo mucha fuerza en la calle. Bueno, no es que la tuviesen antes. Pero bueno. Y es que nosotros hemos estado dando de comer a peña que si no fuera por esto, no come nada, porque es que servicios sociales estaban desbordadísimos. No se ha sabido gestionar esto. Después de 15 años de la crisis pasada, seguimos sin saber cómo gestionar todo esto...*

Vemos, por lo tanto, que las relaciones institucionales con el colectivo y los vecinos y vecinas es tensa en lo que respecta a los circuitos de financiación, logística o influencia. La visión de Porta para la administración es la de un barrio que tiene mejor situación comparativamente que otros barrios, que absorben la mayor parte de la atención y recursos como La Prosperitat o Can Baró (que menciona la representante del distrito). A la vez, por parte del asociacionismo, esta tensión imprimirá una desconfianza de las autoridades, una búsqueda de autonomía y autogestión, y una tendencia a huir de los circuitos formales de práctica política

---

<sup>27</sup> La CUP, la Candidatura d'Unitat Popular, es un partido pro-independencia de extrema izquierda en territorio catalán.

que influirá de varias maneras en las vidas cotidianas que los jóvenes tienen en el barrio y, por ende, en sus dinámicas de desplazamiento. Veremos, pues, que las movilidades no son una parte a parte de la vida cotidiana, sino que las movilidades forman parte fundamental de esas vidas cotidianas.

Con esto cerramos la tercera de las dimensiones de movilidad que queríamos tratar en este capítulo. Como hemos visto, las movilidades no sólo tienen una dimensión corporal y, por lo tanto, analizable sociodemográficamente. Los cuerpos interactúan con infraestructuras, con espacios y con políticas creando sistemas sociotécnicos complejos de in/movilidades.

#### LAS MOVILIDADES DE PORTA

- **Infraestructuras y servicios** de movilidad
  - La **conexión** de Porta es **muy buena**. El barrio está rodeado por importantes paradas de **metro** y está atravesado por líneas de **bus**.
  - Acceder en **bicicleta** es más fácil que en Sarrià, aunque también existe **carencia de carriles bici**.
  - Con todo, la **dependencia de los medios motorizados es menor**.
- **Equipamientos**
  - Como en Sarrià, hay una notable **carencia de equipamientos juveniles** en el barrio.
  - El espacio de reunión, parada y descanso más importante es la **Plaza Sòller**. Esta plaza tiene un protagonismo clave en la vida juvenil pero presenta también **contradicciones** (foco de placer y miedo)
  - A nivel de oferta juvenil, el **Ateneo La Bòbila y el Centro Cívico Can Verdaguer** son los dos grandes espacios del barrio que representan dos modelos de participación: **el alternativo y el institucional**.
- **Políticas** de movilidad
  - Hay **poco interés por parte de la Administración del Distrito** en el barrio de Porta, el menos problemático de Nou Barris.
  - Esto **deja al margen las políticas juveniles**, que no cuentan con una atención suficiente, dejando de lado a una población muy numerosa y activa.
  - Esto **ha alimentado los canales alternativos y autogestionados de activismo juvenil**, confrontados con las Administraciones.
  - En situación de pandemia, surge en Porta **la Xarxa de Suport** que supone una **red de apoyo y servicios autogestionados** que consigue una gran relevancia en el barrio durante los momentos más duros de la pandemia.
  - **Esta Xarxa entrará en conflicto con la Administración** del distrito que marcará una fuerte tensión en el barrio.



# Los jóvenes de Porta y Sarrià

Diferencias de clase en la vida juvenil



## 1. INTRODUCCIÓN

En este capítulo, el primero del análisis de los resultados de la investigación, analizaremos qué relación tienen las movilidades juveniles con los recursos materiales, simbólicos y culturales de cada barrio. Si en los últimos capítulos presentábamos la movilidad como una realidad diversa y dinámica que pone en relación cuerpos, espacios, políticas, discursos y varias dimensiones más, podemos entender fácilmente cómo el reparto desigual de estos elementos va estructurando las movilidades de maneras diversas, potenciando motilidades o quizás bloqueándolas o poniéndoles límites y obstáculos. En el presente capítulo intentaremos entrever cómo estas diferencias se trazan en la vida de los jóvenes en relación con los recursos disponibles, la capacidad individual de acceder a determinadas infraestructuras, medios o ambientes, así como la carga cultural que vemos en cada barrio y que participa en la forma en la que los desplazamientos son pensados, vividos y practicados.

Siguiendo las dimensiones ya trabajadas en otros capítulos, estructuraremos este capítulo en tres subapartados siguiendo tres dimensiones clave de las movilidades: los cuerpos, las infraestructuras y las relaciones sociales. En primer lugar, abordaremos los desplazamientos y movimientos físicos de los jóvenes y centraremos nuestro interés más concretamente en las razones que tienen las personas entrevistadas para moverse, qué patrones siguen, qué hábitos de movilidad presentan, a dónde van y, también, a dónde no. Esto nos permitirá indagar en dos tipologías especialmente interesantes: las movilidades de ocio juvenil (legal e ilegal) y las movilidades políticas o activistas. Esto, haciendo un análisis comparativo según nivel y recursos socioeconómicos disponibles, permitirá ver cómo se nota en el día a día la cuestión de clase en la vida de los jóvenes.

En segundo lugar, analizaremos qué relación tienen estos desplazamientos con la disponibilidad o ausencia de medios, infraestructuras de movilidad y capacidad individual de acceso y uso de los medios de transporte. La oferta desigual, el distinto nivel adquisitivo así como las diferentes culturas de movilidad (que, como veremos, normalizan o dotan de importancia a unos medios sobre otros) arrojará luz sobre la relación entre clase social y dinámicas de movilidad.

Por último, en el tercer apartado veremos cómo las relaciones sociales *in itinere* modifican los desplazamientos cotidianos de los jóvenes. En estas relaciones, veremos, influye de manera decisiva la cultura de barrio y el tejido social local, así como factores de seguridad como pueden ser la policía (que opera, a la vez, como elemento de seguridad e inseguridad) o la presencia de amenazas políticas (como es la presencia neonazi en el barrio de Sarrià). También hablaremos de cómo los recursos individuales permiten el acceso a distintos instrumentos tecnológicos que acompañan y complementan los desplazamientos cotidianos. Por último, trataremos brevemente una dimensión que nos acompañará en los siguientes capítulos: la dimensión lúdica del flirteo y el cortejo *in itinere*. Esta dimensión tiene importantes diferencias de clase, aunque terminaremos de entender su papel cuando lo analicemos según el género.

En definitiva, la importancia de este capítulo reside en aportar información relevante sobre cómo la experiencia juvenil urbana tiene un importante sesgo de clase, y que sin comprender el papel que los recursos materiales, simbólicos y económicos disponibles, no es posible entender plenamente las dinámicas juveniles en la ciudad.

## 2. MOTIVOS DE DESPLAZAMIENTOS

Las movilidades cotidianas en la población joven analizada tienen un carácter diverso y en lo referente a los motivos de los movimientos que realizan puede verse esto perfectamente. Al principio creía que habría una gran movilidad cotidiana hacia fuera del barrio entre los jóvenes, pero la realidad que nos encontramos es que, salvo los desplazamientos obligatorios por motivos laborales y estudiantiles, el resto del tiempo existe una vida muy ligada al barrio debido a sus hábitos de activismo, ocio y cultura. Esto no quiere decir que no se muevan sino lo contrario, existen muchos desplazamientos internos al barrio.

Algunos autores (Di Masso, y otros, 2019) han señalado las implicaciones sedentaristas de un enfoque tradicional de la noción de apego y sentido de lugar que llevan a definir el apego desde: una proximidad espacial (se está apegado a lo que está más próximo), una estabilidad temporal (se está apegado a lo que estable en el tiempo), contactos locales (lazos sociales con gente del lugar), simbolismo de la casa (la casa como primer espacio de apego) y el movimiento como disruptor del sentido de lugar (que amenaza o disuelve el apego).

Sin embargo, en las entrevistas que realizamos puede verse cómo las movilidades son, al revés, una parte importante del sentido de lugar y el apego que tienen muchos de los jóvenes con el barrio. El barrio aparece para muchos como un lugar del que partir, al que volver y el que recorrer.

Las movilidades juveniles estudiadas parecen responder a modalidades muy diversas según el tipo de vida que llevan los jóvenes. En este capítulo haremos un abordaje general de los desplazamientos juveniles, primero, según el motivo de desplazamiento. En este apartado intentaremos analizar cómo se estructuran los desplazamientos juveniles en las tipologías más tradicionales (estudios, trabajo y ocio) indagando en las contradicciones y complejidades de cada una para incidir en cómo lo que se plantea como movilidades claras, se articulan de maneras muy diversas y complejas, especialmente las que tienen que ver con el ocio.

Esto está en la línea que trabaja el Col·lectiu Punt 6 cuando menciona la propuesta de Martha Nussbaum (2012) para romper las tipologías tradicionales de la Carta de Atenas de las necesidades urbanas a habitar, circular, trabajar y recrearse. En contra, Nussbaum propone una lista mucho más amplia (y realista) y defiende que debe ser una lista respetada y aplicada por los gobiernos. La lista incorpora las distintas necesidades que la persona tiene para con la ciudad que son: la vida; la salud corporal; la integridad corporal; los sentidos, la imaginación y el pensamiento; las emociones; la razón práctica; la afiliación; las otras especies; la distracción; y el control sobre el propio entorno político y material.

Por ello, en este primer capítulo abordaremos las necesidades de los jóvenes y las jóvenes entrevistadas para indagar en las complejidades de sus desplazamientos, fundamentalmente barriales. Y digo barriales porque como veremos, la relación con el resto de la ciudad es compleja. Por ello, comencemos por esta particularidad: la relación de estos jóvenes con Barcelona.

## 2.1 “BAJAR A BARCELONA”

De las primeras cosas que descubrimos cuando comenzamos a abordar los desplazamientos de los jóvenes, fue que los movimientos hacia el resto de la ciudad eran bastante más puntuales de los que nos esperábamos. Salvo por los desplazamientos obligados por cuestiones laborales o de estudios, que son desplazamientos muy dirigidos, el resto se comunican más bien poco con el resto de la ciudad. “*Bajar a Barcelona*” es la frase más frecuente a la hora de mencionar la conexión con el resto de la ciudad.

Y no es sólo una cuestión de casualidad. Hay una desconfianza bastante explícita para con el resto de la ciudad, especialmente con el centro turístico de la ciudad (Plaza Catalunya y alrededores). De este centro hay en muchos casos una percepción negativa del centro barcelonés, por la cantidad de gente, por el ritmo, el tipo de actividades (muy dirigidas hacia el consumo y el turismo), que resulta incómoda tanto a los jóvenes de Sarrià como los de Porta. Diego (Porta, 26) lo resume muy bien: “*En general bajo muy poco a Barcelona, porque hay mucho coche y me genera inseguridad. También mucha gente. Mucho coche y mucha gente*”. Federico (Porta, 21) lo dice de manera más directa: “*Por el resto de Barcelona no me suelo mover mucho, la verdad. Me da bastante asco. Y no voy por la aglomeración de gente y tal*”. Daniela (Porta, 25) dice que “*le agobia*”, Germán (Porta, 25) que le “*parece muy frío*”.

Algunas salidas, como veremos en el apartado de ocio, se hacen para encontrarse con amistades. Este tipo de salidas fuera del barrio fueron más mencionadas en el caso de Sarrià, donde hay un conflicto con el precio y el tipo de bar que hay. La gente de Porta ha mencionado mucho menos este tipo de salidas, salvo cuando son hacia fiestas mayores de algún barrio. En general, como se ve, los desplazamientos para “bajar a Barcelona” son muy puntuales.

Esto nos lo esperábamos, pero no esperábamos que algunas salidas estuviesen tan espaciadas en el tiempo. Mario (Sarrià, 21) dice, por ejemplo, “*Yo bajo una vez al trimestre o así, y bajo para comprar cosas muy concretas. Las cosas más normales las compro aquí por Sarrià y al centro de allá bajo igual a ver a alguna exposición*”; Elina (Sarrià, 25): “*es verdad que no bajo a Barcelona (...) más que un par o tres veces al año*”; Gabriela (Sarrià, 25): “*Al resto de Barcelona no bajo casi, bajo muy muy poco. Sólo cuando tengo que hacer algún recado ahí*”; Jana (Sarrià, 20): “*Así que sólo bajo a la playa o a comprar a una tienda específica una cosa concreta. Si no, no bajo*”.

Esto lleva a poder ver el barrio como un espacio donde los jóvenes “*viven más de espaldas a la ciudad*” como dice el representante de la Asociación de Vecinos y Vecinas de Porta. Para él, la cuestión juvenil del resto de Barcelona les queda muy lejos a los jóvenes del barrio, lo cual explica el desinterés. Para este representante, “*Hay posibilidad de estar en el barrio y no bajar nunca porque realmente no te sientes conectado con Barcelona ni con ningún grupo que te llame a ir a otros puntos de Barcelona*”. Sin embargo, esta falta de interés no es unidireccional. Por lo menos en el caso de Porta se puede entender que es resultado de políticas que no han sabido generar conexión con los jóvenes.

*la ciudad también les ha dado la espalda porque no es un perfil al que se dirige con su modelo de ocio o cultura. Esta gente no va a ir a consumir a la ciudad de la manera que lo hacen otros jóvenes. No te van a ir a un concierto de un festival del Fórum, no te van a ir a ver teatro...*

Aquí, la cuestión de clase puede ser bastante explicativa de la poca relación que parte de la juventud de Porta tiene con el resto de Barcelona. Esta juventud, como explica el representante de la Asociación, mira hacia el resto de Nou Barris ya que es ahí donde se han generado lazos de apego y apropiación espacial.

*Yo -dice el representante- para ir al centro de Barcelona termino diciendo, como ellos, 'vamos a Barcelona'. Cuando estamos ahí decimos 'volvemos para el barrio'. Es sentir el centro como algo que no es tuyo, que no es tu identidad, que no es tu lugar de pertenencia. Tu lugar es tu lugar más micro, que es el barrio.*

El caso de Sarrià es un poco distinto, ya que no se trata tanto de una desconexión por una razón de exclusión de clase. Muchos de los jóvenes de Sarrià pueden sentirse identificados con cierta cultura del consumo y el turismo que se da en el centro de la ciudad. No obstante, es un rechazo basado en el agobio que les genera las zonas más concurridas de la ciudad. Pero también es un rechazo basado en que encuentran prácticamente todas las necesidades cubiertas en el barrio, ya que como veremos, se trata de un barrio con una red asociativa bastante amplia, con posibilidades de ocio interno (salvo el ocio de fin de semana) y con una oferta comercial suficiente.

## 2.2 MOTIVOS FUNDAMENTALES DE LOS DESPLAZAMIENTOS

Una vez definida la relación de los jóvenes con el resto de la ciudad, pasemos a los desplazamientos que se dan cotidianamente a partir de las obligaciones laborales, estudiantiles, a partir del afán de ocio y por último, la voluntad activista y política.

### 2.2.1 MOVIMIENTOS LABORALES Y ESTUDIANTILES

Uno de los primeros impactos que encontramos de las diferencias de nivel adquisitivo en las movilidades juveniles es que los jóvenes con mayor capacidad adquisitiva pueden afrontar más fácilmente el gasto diario del transporte público durante años, pueden adquirir un medio de transporte privado o incluso afrontar el alquiler de medios de renting, como León (Sarrià, 22) que reconoce moverse muy a menudo con motos de alquiler.

Son varios los jóvenes que estudian grados formativos o cursos cercanos al barrio, como Alberto (Porta, 18) que estudia un ciclo de Atención a Personas en Situación de Dependencia mientras trabaja de monitor deportivo en el barrio. Elisa (Porta, 22) estudió un grado de Animación digital pero ahora monitorea de Tiempo Libre en el barrio. Fabiola (Porta, 20) estudia un grado de Animación sociocultural en Sant Andreu. Gemma (Porta, 25) estudió a distancia en la UNED que se encuentra en Porta... Y la lista continúa. Las decisiones de trayectorias de estudios influenciadas, no sólo por la capacidad adquisitiva (varios hablaron de lo caro que resultaban los estudios, como Daniela (Porta, 25) que dejó la carrera por la matrícula), sino por la distancia y las complicaciones logísticas. Sin embargo, en algunos casos no se dispone de opciones cercanas. Por ejemplo, Cristian (Porta, 20) estudia en el Tecnocampus de Mataró porque no tenía ofertas cercanas de su Ingeniería. Está contento con la posibilidad de estudiar lo que le gusta, pero sí que siente que invierte más tiempo que el que le gustaría en los desplazamientos.

Esto estaría planteando que la cuestión de la disponibilidad de transportes, el cálculo de los desplazamientos y la consideración de los obstáculos de movilidad son importantes en las elecciones de estudio que tienen estos jóvenes. De hecho, Daniela tuvo que dejar de estudiar la carrera de Psicología cuando tuvo que irse de Barcelona por no poder pagar una casa aquí... Esto exige introducir la cuestión de clase en los desplazamientos estudiantiles. Daniela tenía que trabajar a la vez que estudiaba, y las exigencias de desplazamientos dificultaba mucho la vida diaria.

La elección de centros de estudio más alejados de casa parece una cuestión más al alcance de los jóvenes entrevistados en Sarrià. Borja (Sarrià, 22) estudia Humanidades en la Pompeu Fabra, Elías (Sarrià, 26) que estudió Comunicación Audiovisual en la UAB, Carlota (Sarrià, 23) Ciencias Ambientales también en el campus Bellaterra de la UAB. León (Sarrià, 22) se desplaza cada día media hora para acabar la carrera de Ingeniería. Jana (Sarrià, 20) va cada día a la UAB, lo que le ocupa mucho tiempo. Incluso, algunas como Elías, han salido de Barcelona a continuar estudios, en este caso a Tarragona a hacer un máster.

En varios casos del barrio de Porta vemos que la capacidad adquisitiva limitada se relaciona con obstáculos de movilidad: Elisa (Porta, 22) se queja en algunos momentos del coste del transporte público, Bruno (Porta, 18) dice que va con bicicleta porque no puede costearse el transporte público, lo cual termina limitando mucho los espacios a los que accede por una cuestión de distancias. Y si en el caso de Porta vemos que se señalan los obstáculos, en los testimonios de Sarrià parece haber una normalización de la capacidad alta de movimiento que la hace pasar desapercibida. Vemos así que las condiciones desiguales de reparto de recursos son visibles para los sectores desfavorecidos mientras que la posición ventajosa es invisible (por normalizada) para los sectores más poderosos.

Todo esto, con el contexto por el COVID, se ha visto modificado temporalmente. En el momento de la realización de las entrevistas, en plena pandemia, el estudio presencial fue reemplazado por el estudio telemático. Esto generó que muchos jóvenes, cuyos únicos desplazamientos fuera del barrio eran por estudios, no tuvieran muchas razones para salir de casa. Esto generó varias dinámicas: hubo jóvenes de Sarrià que se fueron durante el tiempo de la pandemia a segundas residencias en la montaña o pueblos cercanos. Otros jóvenes, en su mayoría de Porta, reconocieron no haber salido mucho de casa, haber dedicado muchas de sus horas a los videojuegos, al ocio en casa o a estar con la familia, y otros han empezado a frecuentar y conocer más espacios del barrio con los amigos.

Así, vemos que los desplazamientos estudiantiles en muchos jóvenes suponen una clave de estructuración cotidiana de su vida urbana. Es la vida estudiantil la que marca en gran medida el ritmo de desplazamientos, la cantidad de estos o lo que se realiza durante el movimiento. Alterar una dimensión tan importante en su vida cotidiana (como lo hizo el contexto de pandemia) supone alterar de una manera muy fuerte los hábitos de movimiento urbano de estos jóvenes.

Hablemos ahora de los desplazamientos laborales. Este motivo de movimiento urbano es otro de los más comunes en las tipologías tradicionales de movیلidades urbanas, por lo que su análisis resultaba casi obligatorio. En Porta, los desplazamientos laborales tienden a ser parecidos a los estudiantiles: por lo que se ha ido registrado, los jóvenes en Porta se mueven

más y más lejos por motivos laborales que los jóvenes de Sarrià. Esto se debe a la distancia de los centros laborales (un tejido de oferta poco implantado en el barrio), así como la mayor presión por tener que trabajar. Esto tiene que ver, por un lado, con la capacidad del barrio de Porta de generar empleos para la juventud de la zona. El nivel de paro en Porta es alto y las necesidades de trabajar de los y las jóvenes lo son también. Hay menos posibilidades para poder disponer a través de la familia de acceso a determinados recursos (moto propia, estudios de pago, viajes, ocio de fin de semana), por lo que la vida laboral empieza más temprano. Aun así, lo laboral no puede ocupar mucho espacio en la vida de estos jóvenes porque en muchos casos tienen que seguir cursando estudios. Así, vemos muchos jóvenes con trabajos con poca carga horaria, como Alberto (Porta, 18) que es entrenador de baloncesto en Hospitalet, Federico (Porta, 21) es repartidor en moto, Noel (Porta, 21) trabaja de enfermero con contrato temporal mientras se saca los estudios. Julia (Porta, 22) es azafata de eventos para poder pagarse la universidad. Por lo tanto, esta situación supone estar encadenando trabajos precarios (precariedad entendida como combinación diversa de flexibilidad, inseguridad e indefensión) durante un tiempo más o menos prolongado, dificultando la estabilidad vital.

En lo que respecta a las movilidades, se ha visto que hay una ligera tendencia a que en los casos de Porta, los desplazamientos laborales son más frecuentes y largos que en el caso de Sarrià. En general se ve una necesidad mayor de desplazarse fuera del barrio por motivos laborales. Blanca (Porta, 25) trabaja en el Raval de secretaria y en Horta de monitora. Germán (Porta, 25) trabaja en Esplugas de informático, Héctor (Porta, 26) es mecánico en Sarrià, Carmen (Porta, 24) hace sustituciones cortas de profesora fuera de Barcelona. Son pocas las personas que pueden trabajar dentro del barrio.

En Sarrià, por el otro lado, se dan algunos casos de jóvenes trabajando fuera, pero no es tan común, aunque habría que tener en cuenta que en la muestra de Sarrià, se encontraron más casos de jóvenes que continuaban sus estudios que de jóvenes trabajando, especialmente entre las mujeres, donde la mayoría de las entrevistadas de Sarrià estaban cursando estudios en el momento de la entrevista.

De entre los jóvenes que trabajan, muchos lo hacen en el barrio como colegios del barrio (Óscar, Elina), centros cívicos (Camilo, Sarrià, 26) o Esplais o Caus (Felipe, Hugo, Josué). Aunque algunos sí que trabajan fuera del barrio (Daniel, Sarrià, 25 de *magó* por las calles de Barcelona; Elías, Sarrià, 26; trabaja en una institución juvenil en el barrio vecino, Sant Gervasi; e Isidro (Sarrià, 24), técnico de luz en un edificio por Ciutadella) o incluso fuera de Barcelona (Carlota trabaja en Cardedeu), no se ha registrado ningún caso de joven de Sarrià que se vea en la tesitura de estudiar y trabajar a la vez.

Podemos entender que esto tiene una lectura de clase: tanto las trayectorias estudiantiles más prolongadas (con estudios más caros, como ingenierías, economía, arquitectura o medicina), los trabajos estables en territorios del barrio (profesores, monitores y técnicos de centros cívicos) como en la posibilidad de abandonar estudios para dedicarse a trabajos más vocacionales (y excéntricos, como el trabajo de mago callejero de Daniel) sin perder el respaldo económico de los padres (Daniel reconoce que sus padres tienen bastante dinero y eso le permite disfrutar de una situación más holgada). A nivel laboral, los y las jóvenes de

Sarrià parecen tener menos presiones para incorporarse rápidamente al mercado laboral (para pagarse estudios superiores o ayudar en casa) incluso en situaciones de precariedad.

Respecto a los desplazamientos, como se ha sugerido más arriba, los y las jóvenes de Sarrià que trabajan suelen tener desplazamientos más cortos, y en varios casos directamente trabajan en el barrio. El poder quedarse en el barrio durante las horas laborales es una situación que muchos de los jóvenes han valorado mucho. Camilo (Sarrià, 26) disfruta mucho de poder tener gran parte de su vida dentro de Sarrià (familia, pareja, trabajo y militancia) y no querría irse del barrio.

Por último, hasta ahora cuando se hablaba de trabajo se estaba haciendo una reducción relacionando trabajo con las actividades asalariadas y dejando aquellas actividades económicas no asalariadas al margen. Los trabajos de cuidados (tradicionalmente cargados sobre las espaldas de las mujeres) son, precisamente, un tipo de trabajo que implica una serie de desplazamientos muy complejos y diversos. Muchos de estos desplazamientos de trabajo de cuidado han pasado desapercibidos en las encuestas de uso de transportes públicos (al camuflarse en varias subcategorías como *compras*, *acompañamiento*, *cuidados de otras/as*, etc.), al no contemplarse como “*movilidad obligada*” o no se contemplan ciertos desplazamientos (como los de menos de 1km a pie).

Las *movilidades del cuidado* (Sánchez de Madariaga, 2009) tienen varias características, entre ellas, la estructura fundamentalmente poligonal (con varios vórtices), que se contrapone a la tradicional conceptualización de la *movilidad del trabajo* que se planteaba como pendular (con dos vértices: del trabajo a casa y de casa al trabajo). El trabajo que han hecho las urbanistas, sociólogas, arquitectas y geógrafas feministas en la visibilización y profundización de las cuestiones relacionadas con los desplazamientos de género es de vital importancia a la hora de poder diseñar ciudades más inclusivas.

Sin embargo, creo que en esta línea de investigación se echa en falta un enfoque interseccional que incluya la variable de edad en el análisis. Si atendemos a las dinámicas de movilidad de las mujeres jóvenes, se ve cómo los trabajos de cuidados no forman parte vital de la vida de las mujeres jóvenes. Esto se ve muy bien en las entrevistas y en las salidas de campo. Se habla en algunos casos de salidas para hacer las compras, para hacer los quehaceres del hogar: algunos tienen fichados los supermercados más baratos (recordemos que decía Carlota: “*Intento comprar fuera del barrio porque aquí está todo muy caro. Los supermercados están imposibles. Aprovecho que voy en coche y aprovecho a ir a sitios baratos, tipo Lidl y así*”), otros hablan de cómo sólo bajan a Barcelona cuando necesitan comprar en alguna ferretería para hacer arreglos en la casa. Pero en general, los trabajos de cuidados están muy poco presentes en los desplazamientos juveniles (Tabla 5). Incidiremos más detalladamente en esto cuando analicemos las movilidades desde un prisma de género en los capítulos siguientes, pero por ahora podemos avanzar que si bien las cargas de cuidados exigen en las mujeres adultas trayectorias de movilidades de cuidado muy importantes, esto no se da.

Esto entraría en discusión con la literatura de las movilidades de género, especificando que en el caso de las movilidades juveniles de género este tipo de trabajos no se dan tanto en las mujeres jóvenes. Muchas de estas jóvenes, o viven con sus padres y se benefician del trabajo

de cuidados de sus madres, o se han independizado y no tienen tareas de cuidado de otras personas (Tabla 3).

En resumen, las movilidades laborales suponen un motivo importante en la vida de los y las jóvenes entrevistadas. Sin embargo, se trata de una categoría muy compleja con muchos factores de diferenciación: a nivel de clase, en los jóvenes del barrio de Porta los desplazamientos laborales son más largos y eso impacta negativamente en la vida de muchos jóvenes que tienen que estar compaginando sus vidas laborales con las vidas estudiantiles (y para los cuales largos trayectos suponen una dedicación extra muy incómoda), mientras que en el caso de los y las jóvenes de Sarrià, lo laboral no implica la precariedad móvil que podría darse en el caso de Porta.

Una vez presentadas dos de las categorías más importantes en los motivos de desplazamiento, veremos otras dos que también se caracterizan por su complejidad: el ocio y el activismo.

El ocio es una de las categorías básicas en las que se desgranar históricamente los estudios de motivos de los desplazamientos. Tiene un papel muy importante en la vida cotidiana de estos jóvenes, siendo uno de los motivos fundamentales de su ligazón al barrio, de los desplazamientos que hacen dentro de él y de los motivos por los que salen del barrio.

Para entender los desplazamientos por ocio, hay que distinguir aquellos que suceden entre semana y los que se dan los fines de semana. Evidentemente, los desplazamientos de ocio entre semana tienden a reducirse (por motivos laborales o educativos) y además, como veremos, tienen una tipología distinta.

En este bloque de desplazamientos caben también aquellos movimientos cotidianos que tradicionalmente han sido tratados como desplazamientos *banales* y por lo tanto, prescindibles en el análisis, como han señalado varios autores (Binnie, Edensor, Holloway, Millington, & Young, 2007). Este tipo de desplazamientos cotidianos muchas veces esquivo la consideración categórica tradicional: no son ni laborales, ni educativos ni políticos. Podrían entrar en la consideración de *desplazamientos por ocio*, pero implica una cierta laxitud en el concepto de ocio. Quedar con un amigo para ponerse al día o charlar, tener una cita, las cervezas de después de la reunión o asamblea, etc., estas movilidades suelen pasar desapercibidas para las tipologías tradicionales. Estos desplazamientos cotidianos sociales o de consumo tienen una importancia muy grande en la vida de los y las jóvenes. Pero no entrarían en una tipología fácil. ¿Son paseos? Cuando preguntábamos por la frecuencia de paseos, la mayoría de los y las jóvenes no ponían los paseos en un lugar relevante en su vida. A priori, no parece que estas jóvenes planteen paseos por placer, en ninguno de los dos barrios. Muchos, al escuchar la pregunta sobre los paseos, reconocen que suelen ir de un sitio a otro y no hacen paseos entendidos éstos como desplazamientos cuyo sentido y objetivo es el desplazamiento mismo. En sus discursos prefieren desplazarse para ir a algún sitio: un bar, un local, una reunión. Un ejemplo es cómo Blanca responde:

*¿Salir a pasear? No, no, no soy para nada de salir a pasear, porque si quedo con alguien es para quedar a tomar algo la verdad, y pues... estás en un bar. - Blanca (Porta, 25)*

Esto tiene algunas excepciones: la primera, reconocen algunas entrevistadas que pasean con la pareja o con la familia. Ahí sí que es más común el paseo por el paseo. En ese caso, se

mencionan paseos por el barrio (en sitios significativos o cercanos), o barrios colindantes (Pedralbes en el caso de Sarrià y Sant Andreu en el caso de Porta). Los paseos en pareja suelen hacerse de vez en cuando durante la semana, responde a una búsqueda de privacidad de pareja en los casos donde los jóvenes aún no se han independizados. Al no disponer de espacios personales (en algunos casos, la privacidad de *la habitación propia* es un derecho aún no conquistado). La búsqueda de privacidad, irónicamente, los lleva a salir del espacio privado. Los paseos en pareja también son una forma de desconectar. Por su parte, los paseos en familia suelen ser más de consumo, de ir a ver tiendas, tomar algo pasear en una plaza del barrio, como dice Carmen (Porta, 24).

Las otras excepciones son los paseos de despeje o de contacto con la naturaleza que se realizan cada cierto tiempo, o los que se realizan para pasear al perro. En ambos barrios se han recogido testimonios que ven algunas de las zonas cercanas como un espacio de retiro y de esparcimiento natural: en el caso de Sarrià, la sierra de Collserola aparece frecuentemente como un espacio donde se va a pasear, a desconectar de la ciudad, a sacar a la mascota... También aparece la Carretera de les Aigües como un espacio frecuente de esparcimiento.

En el caso de Porta, el parque del Distrito, el parque de la Guineueta, el parque del Vall d'Hebron o incluso los bunkers del Carmel aparecen como espacios donde los jóvenes se mueven, aunque sea poco.

Sin embargo, pareciera que la conceptualización del *paseo* les es extraña a muchos de estos jóvenes, que rechazan hacer paseos por paseos, como si fuese una actividad más propia de personas mayores o algo sin utilidad. En ese sentido, Carlota (Sarrià, 23) rechaza la noción de paseo y dice que siempre aprovecha para hacer algo en los desplazamientos, como "*hacer alguna compra pendiente*" o "*ir a comprar pan mientras aprovechas para dar una vueltita*". Si ampliamos la noción de paseo a un tipo de actividad que no sólo tiene el fin en sí mismo sino que se da con una finalidad en paralelo, podemos encontrar muchos más paseos en la vida cotidiana de estos jóvenes: salidas para pasear al perro que no relatan cuando pregunto por los paseos pero que comentan que disfrutaban, salidas para despejarse de jornadas duras y largas de trabajo, salidas de compras que no tienen una voluntad de compra real, quedadas en parques para tomar cervezas, salidas para fumar porros en movimiento porque no se disponen de espacios domésticos propios y porque la presencia policial disuade de fumar en los parques (como reconoce León o Federico)... Todas estas actividades incluyen la dimensión de paseo pero no son catalogadas como "*paseos*" por ellos. Esto demuestra lo escurridizo de la conceptualización de los desplazamientos en categorías fijas. Sin una mirada que incida en estos movimientos cotidianos pero informes, se terminan simplificando formas de vivir los movimientos muy complejas y dinámicas.

Habría que hacer una aclaración aparte sobre las entrevistas realizadas post-confinamiento. El paseo se empieza a normalizar en la desescalada del confinamiento estricto. Las franjas horarias de 6 a 10 y de 20 a 23 horas se planteaban precisamente para salir a pasear y hacer actividades al aire libre. La situación de confinamiento imponía jornadas muy largas en casa, por lo que algunas personas entrevistadas afirman que desde la pandemia, sus paseos se incrementaron. Esta situación normalizó no sólo los paseos en solitario, sino también el quedar con alguien

para dar paseos, especialmente cuando las restricciones de aforo en bares y establecimientos dificultaban poder ir a sitios concretos.

Pero más allá de la circunstancia post-confinamiento, los jóvenes reconocen no darles a los paseos una gran importancia o es algo muy puntual. Cuando se trata de estar con amigos, los testimonios hablan de la tendencia de “*ir a algún sitio*”. Su ocio implica en muchos aspectos moviéndose, pero no quiere decir esto que todo el ocio juvenil sea móvil. Está muy ligado a espacios *amarraderos*, sitios localizados a donde se dirigen o desde los que parten desplazamientos. Por ello, pasemos ahora a analizar las dinámicas móviles de ocio.

### 2.2.2 OCIO DURANTE LA SEMANA

Durante la semana, el tipo de ocio que se ha registrado es un ocio tranquilo, de quedar con amigos y amigas a tomar algo después del trabajo, al salir de clase o después de las asambleas y/o actividades culturales. También un ocio de actividades deportivas y, puntualmente, culturales (conciertos, cine o teatro). Se ha visto que el tipo de uso de espacios que se hace es más local, ya que se trata de un ocio que no acaba muy tarde. Excepcionalmente, algunas personas, especialmente de Sarrià, salen del barrio para ir al gimnasio, pero cuando se trata de tomar algo, prefieren sitios cercanos a casa o al puesto de trabajo. Sin embargo, esto supone un problema porque en ambos barrios no se percibe una disponibilidad de espacios adecuados o suficientes para recoger la actividad juvenil.

Los jóvenes están moviéndose permanentemente por el barrio por los amigos, la pareja, las citas, los porros.... Sin embargo, los espacios del barrio se quedan cortos. Especialmente en el caso de Sarrià, donde la falta de plazas accesibles y cómodas, la excesiva presencia policial y el alto precio de la alternativa de pago (bares) ponen límites para el encuentro y el disfrute de los y las jóvenes. Gabriela (Sarrià, 25) dice al respecto: “*si ya vives en Sarrià, las amistades prefieren moverse por otras zonas para innovar. Se nos queda un poco pequeño a veces, y nos vamos a otro barrio*”. Según Francisca (Sarrià, 26), “*Sarrià al final es como... para comprar lo que necesito en casa, o ir al supermercado, para comprar productos de necesidad básica. Pero más ocio, en Sarrià no*”.

En el caso de Porta, por el contrario, no se ha registrado ese descontento respecto a los espacios de socialización. Los jóvenes entrevistados perciben y hablan de su barrio como un barrio donde pueden encontrarse y disfrutar de la tarde con sus amigos. La forma en la que lo realizan es un “*pasar el rato*” de compañía, risas y consumo de alcohol y porros. Este ocio parece estar ligado a la falta de trabajo y al tiempo libre no dedicado a organizaciones o, incluso, a una forma de vivir conjuntamente activismo y ocio. Federico dice:

*Al final vamos siempre a los mismos sitios. Son sitios que para lo que hacemos los jóvenes, que es estar en un sitio pasando la tarde, fumando o así para no estar metidos en un bar o en casa o así. Son sitios más tranquilitos, sitios donde por lo general la policía no puede venir a tocarte los cojones, y cosas así. Así que eso es lo primordial. - Federico (Porta, 21)*

Se trata de un hábito de *hanging out*, ‘pasar el rato’. Un tipo de parada social, improductiva pero precisamente por eso valiosa, en la vida juvenil. Ya son varias las investigaciones que lo analizan como característico del ocio de clase baja (Siennick & Osgood, 2012; Pyyry, 2016;

Visser, 2019; Hoeben, Osgood, Siennick, & Weerman , 2021) y en nuestra investigación, su papel es fundamental en los desplazamientos cotidianos juveniles. Muchos jóvenes van a pasar la tarde al parque o al casal, sólo por placer. Ir a encontrarse con alguien, tomar unas cervezas, fumar y pasar el tiempo. Este tipo de ocio se da en aquellos que tienen tiempo. Este tipo de práctica juvenil, sin embargo, ha estado más ligada al estudio de las bandas de jóvenes y su relación con el espacio urbano (Feixa, y otros, 2019). En nuestra investigación, como veremos, el pasar el rato en la calle es una práctica clave para comprender la cotidianidad de los desplazamientos juveniles, tanto en Porta como en Sarrià.

Sin embargo, parece haber una interesante diferencia de género en este *hanging out*, ya que en los casos de las mujeres, si bien hay también un tipo de ocio entre semana de pasar el tiempo con amistades haciendo cosas sin mucha trascendencia, el espacio en el que este tipo de actividad sucede cambia: cuando no son jóvenes involucradas en los movimientos sociales, aparecen más a menudo el centro comercial o las terrazas como espacio de encuentro. Esto es consistente con las investigaciones de algunas autoras que relacionan han identificado que el *hanging out* de clase baja tiene una diferenciación de género similar a la observada en Porta (Pyry, 2016). Volveremos sobre esto más detalladamente en el próximo capítulo sobre movilidad de género.

En Sarrià, sobre todo en la juventud ligada al activismo, el tiempo destinado al ocio con amigos es mucho menor. No hay tanto tiempo en sus agendas. Este tipo de esparcimiento se guarda para el fin de semana. En las entrevistas de personas más alejadas del activismo social sí que suelen aparecer más espacios de encuentro y ocio. Y, como muchas veces la distancia del activismo se cruza con el eje de clase, siendo las personas más ajenas a las asociaciones sociales también las que muestran hábitos más de clase alta, el tipo de ocio que les gusta es distinto. Así, vemos a Gabriela (Sarrià, 25) que no le gusta el plan de ir a las plazas a beber latas (aunque se vea forzada por las medidas de la pandemia en el momento de la entrevista) y dice "*personalmente me gusta más ir a una terraza y tomarme algo y no comprarme una lata en un super... Sí que es verdad que ahora por Covid estamos yendo más a ese hábito de la lata y la plaza. Pero personalmente no es lo que más me gusta*".

Cabe señalar, no obstante, que en el caso de Porta aparecen muchos más los bares como espacio de encuentro. Sobre todo, se mencionan constantemente los bares de El Rafa y La Lili, de la placeta de Rafael Serrano (Imagen 37). Son bares comunes entre los jóvenes ligados al casal. Baratos, con terraza cubierta, en una plaza donde vez a otros jóvenes. Ahí se reúnen, incluso sin haber quedado previamente: saben muchas veces que, si van ahí, se encontrarán con alguien. Se trata de bares cercanos, parte del tejido barrial, con el que mantienen incluso cierta cercanía personal, como cuenta Germán (Porta, 25): "*Ocio, por ejemplo, me conozco todos los bares, me conozco a los dueños del bar, voy allí, me tomo una cerveza. Que si el coleguita baja y nos encontramos en el barrio y nos quedamos a hablar con él*".



Imagen 37: Plaza Rafael Serrano. Foto de salida de campo

Esta sensación de comodidad, apego y cercanía cotidiana tiene también repercusiones positivas a nivel logístico, facilitando la circulación de los cuerpos por estos espacios de ocio vividos como “casa”, y permitiendo que los jóvenes se adapten a las necesidades, a los cambios y a los problemas que surgen. Esta sensación de *casa* en el barrio, puede entenderse como una manera de proyectar su espacio privado en los espacios públicos como forma de reafirmación identitaria, desarrollo de la autonomía y disfrute de la red social, similar a la noción de *estirar la casa* de Akile Ahmet (2013) por la cual los jóvenes (especialmente los hombres) estiran la noción de pertenencia y apego (ligado tradicionalmente al espacio doméstico) a los espacios públicos como forma de huida de la autoridad familiar, búsqueda de la construcción identitaria y refuerzo de la autonomía. En las entrevistas realizadas, algunos jóvenes ven esta facilidad para improvisar planes y encontrarse con sus amistades como una forma de huir de la casa y del aburrimiento. En palabras de Germán:

*a veces digo bueno, me voy al Ateneo, pero a veces me digo que me paso por el bar este, doy una vuelta para ver si hay alguien. O a lo mejor, tengo que hacer poca cosa, estoy en casa aburrido y me digo, voy a bajar al ateneo, pero antes me paso a ver si hay alguien. Me paso por aquí [marca en el mapa] y hago esta vuelta. – Germán (Porta, 25)*

Este “*pasar/parar/pasar*” en el espacio público como forma de socialización es clave en la vida de la juventud de Porta. Y es más fácil para los hombres jóvenes, por inercias de género, pero también se encuentra muy asentada en la vida juvenil femenina, indagaremos en las razones en el próximo capítulo.

En el caso de Sarrià, se da una tensión parecida pero adaptada al contexto de clase alta: hay bares también en sus hábitos de ocio entre semana, sin embargo, hay muchas críticas sobre los altos precios de los bares del barrio. Incluso los bares más alternativos, como son el bar del Centro Cívico Casa Orlandai, son percibidos como caros. Cuando no existe este problema de clase, la oferta de espacios de ocio entre semana para la juventud se dispara: varios jóvenes nos hablan de los bares que frecuentan en Plaza Artós y en Plaza de Sarrià, dos de los sitios donde suelen ir los jóvenes sin problemas económicos. La cerveza mediana cuesta 3 euros, hay terrazas con calefacción en invierno, y sombra en verano. Son sitios donde se reúnen personas mayores y gente joven pudiente.

Pero no es sólo una cuestión económica: estos espacios son los que rechazan la parte juvenil de Sarrià más ligada a Sarrià por identidad de barrio y por práctica activista. El rechazo es doble: por un lado, la cuestión del precio, pero por otro, también todo lo que significa ese precio. El tema del precio es uno de los motivos por lo que varios de los jóvenes, para temas de ocio, tienden a salir del barrio. Sobre esto Dina (Sarrià, 21) dice: “*todo lo que son salidas sociales salgo del barrio porque considero que es un barrio sumamente caro, así que no me conviene tomar un trago ahí o comer ahí*”. Y en la misma línea Gabriela comenta: “*también en función de con quién quedas te dicen que bueno, Sarrià es muy caro para comer, así que prefiero ir a otro barrio, que será más económico*”.

Sin embargo, existe una contradicción entre el precio prohibitivo que tiene el barrio y una voluntad de “*hacer barrio*” a través del consumo local. Hugo lo demuestra perfectamente en un comentario en el que habla sobre cómo, aun habiendo pocos lugares en Sarrià para un

consumo alternativo, la identidad y el compromiso le llevan a él y a sus amigos a quedarse y optar por bares de confianza:

*Al final nos buscamos la vida aquí. Sí que tienes menos espacios. Para ir a tomar una copa hay 4. Sitios donde ir por la tarde a tomar una cerveza también hay pocos, pero al final no sé, defendemos mucho a estos pocos que hay aquí. Por ejemplo, el Llot es un bar pequeño que hay en un callejón, que ahí va la gente porque siempre ha ido ahí. Y cuando quedas con amigos y demás, intento ir ahí, porque hay más trato personal. Al final te acabas conociendo, hablas y bueno, te interesas. – Hugo (Sarrià, 24)*

Pero no sólo se trata de una cuestión económica. Hay zonas que están etiquetadas políticamente y que los jóvenes ligados al movimiento antifascista y activista del barrio evitan por haber albergado históricamente bares de corte fascista. Los bares de la zona norte del barrio, aunque sean bares muy baratos, son bares que quedan fuera de los espacios disponibles. Sin embargo, eso no pasa con los jóvenes más alejados de la política, para quien estos conflictos pasan desapercibidos. Algunos de esos bares caros, como el Sotavent, está directamente ligado al entorno fascista. Esto lo comentan muchos jóvenes como, por ejemplo, Mario:

*Por la gente concreta que hay, que es gente donde siempre he visto problemas. Es el Sotavent, el bar. Ahí siempre he visto problemas, actitudes y cosas chungas. Aparte de que es un bar ya bastante caro. – Mario (Sarrià, 21)*

Josué (Sarrià, 20) dice en la entrevista: “el Sotavent, está como muy marcado, porque esta gente son gente que va mucho a bares, y son gente que se gasta su dinero...”. Sin embargo, para los jóvenes entrevistados más pudientes y con menos actividad en el barrio, como Pablo, el Sotavent es un bar de consumo habitual, de hecho, de los pocos que hay:

*Realmente, lugar donde pueda reunirse la gente, está el Sotavent. Y nada más. Y bueno, luego tienes las terrazas, pero como en cualquier lado. Lo demás, son negocios de aquí, barrios de toda la vida y poco más. – Pablo (Sarrià, 22)*

Como respuesta alternativa de consumo, y de manera similar a Porta, en Sarrià también se tiende al uso de los espacios público como espacios de reunión y ocio. Muchos de los y las jóvenes entrevistadas se encuentran en las plazas del barrio, sobre todo a la de Sant Vicenç, pero también a veces en los llamados “Jardines de Santa Amèlia” (Jardins de Vil·la Amèlia y de la Vil·la Cecília), la plaza del Ciprés (Placeta de Can Garriga), la Plaza de Pere Figuera i Serra, entre otras. Sin embargo, la percepción del uso es mucho más limitada que en el caso de Porta debido sobre todo al conflicto vecinal y a la fuerte presencia policial que impide un despliegue social despreocupado.

Si en el caso de Porta, la plaza Sóller permitía un uso más cubierto (y por lo tanto, seguro) del espacio, resguardado de la policía, más retirado y con cierta “privacidad” que facilitaba “estirar” la casa al espacio público (Ahmet, 2013), en el caso de la plaza Sant Vicenç, y en general, el resto de los espacios públicos de Sarrià, eso no sucede.

### 2.2.3 OCIO EN EL FIN DE SEMANA

En relación con los desplazamientos de ocio en el fin de semana, éstos son fundamentalmente externos al barrio. Es uno de los momentos clave en los que el barrio se conecta con otros barrios de la ciudad para dar salida a la voluntad de diversión y cambio de los y las jóvenes. Se trata, sin embargo, de desplazamientos directos a zonas de la ciudad destinadas al ocio juvenil que cambian según la clase, como veremos a continuación.

En el caso de Sarrià, suelen salir los mismos barrios una y otra vez: Eixample, Gracia y San Gervasi, donde está la zona del Restaurante Bella's que han mencionado varios entrevistados. Esta es una zona con atractivo, primero, por los bares en sí, pero luego por el ambiente que se crea. Parece que en muchos casos, los jóvenes buscan más bien un ambiente de reunión, miradas y encuentros.

El fin de semana, por la noche, habría que añadir las zonas de discotecas, que son muy comunes en el ocio de los jóvenes de Sarrià, sean alternativos o no, como dice Elina:

*la mayoría de gente suele salir a las 3, se van a discotecas... O sea, no dejamos de ser Sarrià. Por muy del eje del casco antiguo, asociativo y todo eso que seas, de fiesta salimos todos al mismo sitio. Porque da pereza irse a Razzmataz [una discoteca de moda en Barcelona] y tal. Al final todos salimos por las discotecas de Aribau [una zona de moda de clase media/alta en el barrio de Sant Gervasi]. - Elina (Sarrià, 25)*

Aquí el impacto de clase en el tipo de ocio es claro: en general, el ocio de fin de semana en el caso de Sarrià es fundamentalmente de consumo, con gastos importantes en bares o discotecas (con entradas que oscilan entre los 8 y los 20€). La homogamia en espacios de ocio se reproduce por una capacidad de acceso, pero también por un horizonte simbólico de interés y atractivo que tienen determinados espacios en el imaginario social de la juventud. Si un local consigue posicionarse como el "local de moda" y consigue dinamizar una zona de socialización en su área, la capacidad de atraer a estos jóvenes es alta. Estos apegos espaciales que se generan en los jóvenes, que ven una zona como "la zona" a la que ir en momentos de ocio, no sólo a partir del hábito (que también), sino que el valor que le dan a ciertas experiencias de socialización (encontrarse con amistades, ser vistas y vistos por gente, formar parte de un tipo de consumo que es símbolo de *estatus*) tiene un peso muy importante en la elección de estas zonas.

Sobre otro tipo de ocio, fue llamativo no encontrar en los relatos juveniles registrados mención alguna a las exposiciones, los museos, recitales, teatro...

En el caso de Porta, más allá del ocio de beber y fiesta, se registraron otro tipo de actividades. Los fines de semana, algunos jóvenes se han buscado actividades, como Alberto (Porta, 18) que compagina su trabajo y estudios con un grupo de batucada. O directamente, en el Casal muchos fines de semana quedan para jugar juegos de mesa. En el Casal tienen la tradición de quedar sobre todo para jugar a su juego favorito, el *Bang!*, un juego de cartas que se ha convertido en el "juego oficial" del casal.

También se registró un tipo de ocio ligado al consumo en centros comerciales o al recorrido de zonas comerciales: muchas jóvenes (especialmente mujeres) hablan de que durante épocas más adolescentes frecuentaban a menudo el centro comercial Leron City (hoy llamado SOM

Multiespai), paseando con las amigas (Imagen 38), tomando algo, yendo al cine o a la bolera que tenía antes. No suelen ir mucho los jóvenes más ligados al activismo juvenil que ven en el centro comercial un espacio que rivaliza con la cultura popular y alternativa que desean para el barrio.



Imagen 38: Paseo con la amiga por centro comercial. Foto de salida de campo

Con relación al consumo de bares, si bien la oferta permite un encuentro entre semana, hay una percepción de falta de espacios para ocio de fin de semana. Por ello, algunos de los jóvenes, los que tienen menos problemas económicos, salen del barrio o incluso de la ciudad. Como Alberto, que dice: *"De fiesta salgo los viernes a Badalona. Y luego a Sabadell algunos días. Salimos a una discoteca y tal. Y ahí vamos en coche. Suelo ir a discotecas"*. En las discotecas de Sabadell se encuentran muchos de los jóvenes de clase baja que buscan una alternativa de ocio nocturno de discoteca que no implique el gasto que suponen las de Aribau o Barceloneta. Como dice Julia (Porta, 22): *"Y vamos todos a Sabadell. Y todos los que somos de Porta, Virrei Amat, Horta y el Carmelo, todos estamos en Sabadell. O sea, entras en la discoteca y todos somos del barrio"*.

Si bien antes se comentaba que los fines de semana los y las jóvenes realizan salidas puntuales y directas a las zonas de fiesta, eso no significa que el propio trayecto no sea un espacio social donde *sucedan cosas*. De hecho, visibilizar lo que sucede en el *durante* es fundamental a la hora de analizar las movilidades juveniles. En algunas de las entrevistas, se recogieron comentarios relacionados con los desplazamientos hacia las discotecas que son muy importantes en la experiencia de ocio juvenil. Por ejemplo, León dice en esta línea:

*Salíamos de fiesta mucho por el Puerto antes. Y esas noches, lo mejor era el viaje. Pillar el ferrocarril hasta Plaza Catalunya, el trasbordo a Urquinaona. Que ahí nos hacíamos una foto en Plaza Catalunya siempre, y ahí desde Urquinaona hasta Vila Olímpica en metro. Ese viaje era lo más. Imagínate: 30 salidos de 15 o 17 años, en metro haciendo el capullo, todos borrachísimos... En aquel entonces, además cogías el mismo metro que cogía la gente que iba al mismo sitio que tú. Entonces ahí sí que conocías gente – León (Sarrià, 22)*

Estos espacios de desplazamientos son percibidos por muchos hombres como espacios valiosos socialmente ya que se viven como espacios de empoderamiento y éxtasis grupal,

como espacios de diversión a través de interacciones no deseadas con personas ajenas al grupo, o directamente espacios de seducción.

Algo parecido nos cuenta Julia, que dice sobre sus trayectos a la discoteca de Sabadell:

*Estamos todos riendo, cantando, haciendo vídeos... Me encantan las idas y las vueltas a la discoteca. Volvemos a las 7 de la mañana y son unas risas. Y nunca nos ha pasado nada. Y mi padre confía mucho en él, así que voy segura. Aunque el pequeño detalle de que él bebe no lo sabe [ríe]. - Julia (Porta, 22)*

Hemos escogido este testimonio de Julia porque sale de lo que más frecuentemente se ha comentado sobre los trayectos femeninos en espacios de ocio. El caso de Julia permite entender que los espacios sociales de desplazamiento de ocio son momentos complejos, ligados no sólo con la inseguridad, sino también con la rebeldía, la amistad, la sensación de autonomía juvenil y la diversión.

En Porta, la negociación juvenil con el contexto de escasez de espacios y de dinero para procurarse un ocio de discoteca o bares, hace que busquen otras opciones. Un ejemplo poco común pero indicativo de cómo estos jóvenes tienen inventiva y capacidad de acción es el de Alberto, que cuenta que *“los días que no me apetece ir de fiesta, alquilamos un local”*. Y a continuación dice:

*El local es de un amigo, y le alquilamos el local para una noche. Entre todos es barato. Y así ayudamos al chaval también, como está vacío así también aprovechamos el lugar y le pagamos. Le pagamos dependiendo de las personas y las horas (...) Pedimos 2 euros por persona, y consumimos. Y así hacemos barrio y tal, no hacemos botellón en la calle y podemos estar con respeto en un sitio cerrado y más conocido. Así promovemos también espacios para los jóvenes. - Alberto (Porta, 18)*

Este caso resulta muy interesante porque muestra el reconocimiento de la ausencia de espacios disponibles para unos jóvenes con problemas de acceso a un ocio de consumo que implica un capital adquisitivo que no poseen. El ocio nocturno juvenil es un factor importante de afirmación de la independencia y de la autonomía, como ha trabajado Margot Mecca en su tesis doctoral (Mecca, 2017), pero en espacios de carencia, en vez de aceptar estoicamente la ausencia de espacios, se autoorganizan para dar salida a esa necesidad. Además, muestran un respeto por el barrio considerable al optar por una organización semiprivada en vez de una ocupación del espacio que pueda molestar a otros vecinos o ensuciar el espacio. Algunos se contentan con un tipo de ocio clandestino y de pequeña escala en los espacios públicos (o la apropiación de ciertos espacios como el Casal, como se verá en el capítulo sobre gobernanza), pero otros buscan alternativas a su alcance demostrando una plasticidad práctica y una capacidad de autoorganización juvenil muy interesante. Si no existen espacios que incluyan a los jóvenes precarios, se crea. Esto recuerda la tendencia a la autogestión que hay en el barrio de Porta.

Para finalizar con esta parte de ocio, habría que indicar que todo lo dicho con anterioridad se vio bastante modificado por la pandemia del COVID-19. Como el lector sabe, la mitad de las entrevistas se realizaron antes de marzo del 2019 y, por lo tanto, en un contexto donde el ocio no contaba con restricciones políticas. Lo dicho hasta ahora en relación con el tipo de consumo y los espacios de ocio se modificó significativamente.

El ocio de los jóvenes era en gran medida nocturno y, por ello, el impacto por las medidas de control, especialmente el toque de queda, se siente especialmente en el caso juvenil. Muchos de los espacios frecuentados, como la Plaza San Vicenç, durante el día están ocupados por los niños y familias. Los jóvenes van por la tarde-noche, por lo que cabe imaginarse que al tener que empezar a adaptarse a las nuevas condiciones horarias, surgen conflictos de uso. El readaptar los horarios y comenzar con dinámicas más diurnas, también expone el encuentro y el consumo de alcohol o porros más a la policía, por lo que la sensación de vulnerabilidad y potencial incomodidad es mayor.

Pero como se ha visto más arriba, la juventud tiene capacidad de maniobra y es muy adaptativa. Algunos, como León, se han adaptado exitosamente para poder capear las medidas de control sin perder tiempo de diversión:

*Ahora el plan es más de emborracharse a muerte y... bueno, ahora con las restricciones, el plan es que... hahahaha, ahora, con el tema del toque de queda a partir de las 10, nuestro plan es quedar a las 10 y salir a las 6. ¡Toda la noche de fiesta! Lo hacíamos antes, por qué no hacerlo ahora. – León (Sarrià, 22)*

#### 2.2.4 OCIO "ILEGAL" Y NEGOCIACIÓN ESPACIAL

Consideramos que había un aspecto que merecía un apartado propio. Se trata de las dinámicas de socialización y ocio que implican sustancias y comportamientos ilegales. Esta realidad surgió en el trascurso de la investigación y se tuvo que modificar durante las primeras entrevistas los contenidos para incluir esta realidad porque parecía tener una presencia muy importante e interesante en la vida cotidiana de los jóvenes entrevistados. El consumo de porros (marihuana y hachís) está bastante extendido entre los jóvenes entrevistados, de ambos barrios (aunque hay una mayor presencia en el caso de Porta). Son sobre todo hombres los que hablan abiertamente de consumo de porros. En Porta, sólo 3 mujeres de las entrevistadas reconocen fumar. En Sarrià, sólo 1. De hombres, casi la totalidad de los hombres entrevistados de Porta comenta en algún momento sobre porros. En Sarrià, prácticamente la mitad. Este consumo influye en la forma, el ritmo y los lugares de socialización, así como a los desplazamientos cotidianos. Cuando se normaliza su uso, puede ser un factor de socialización bastante asentado que puede llegar a definir los espacios que escogen estos jóvenes para parar, como dice Octavio, en un testimonio que concentra gran parte de los aspectos que me gustaría tratar respecto a las movilidades juveniles y consumos de sustancias ilegales

*Al final vamos siempre a los mismos sitios. Son sitios que para lo que hacemos los jóvenes, que es estar en un sitio pasando la tarde, fumando o así para no estar metidos en un bar o en casa o así. Son sitios más tranquilitos, sitios donde por lo general la policía no puede venir a tocarte los cojones, y cosas así. – Octavio (Porta)*

Para explicar este apartado usaremos únicamente aquellos testimonios que han querido hablar abiertamente sobre el consumo de sustancias ilegales que hacían. De la misma manera, con el objetivo de garantizar el anonimato total en estos casos, usaremos nombres distintos a los usados en otros apartados.

#### 2.2.4.1 Prácticas de negociación del riesgo: selección de espacios, mimetización

Si nos parece relevante el fenómeno del consumo de sustancias es porque trae elementos importantes en los procesos de selección de espacios de tránsito, modifica los comportamientos *durante* los desplazamientos y es un ejemplo interesante sobre los cálculos y negociaciones de la vida juvenil en los espacios que transitan. A la hora de plantear espacios favoritos del barrio en los que circulan, muchos jóvenes mencionan lugares pensando en clave de consumo de sustancias. Son lugares apartados de la mirada policial, oscuros, retirados, con poca gente y con puntos ciegos donde se pueda ver quién viene sin ser vistos.

En Porta, varios entrevistados hablan del espacio del cementerio como un lugar seguro para eso. No se trata de espacios valorados estéticamente, sino por su utilidad como lugar retirado y secreto, como aclara Octavio (Porta) cuando dice que *“no es que me sienta cómodo [en el parking del cementerio] pero si quiero fumarme los petas en algún lado, y hay mucha policía por el barrio o no encontramos un parque o tal (...) pues meto ahí la furgoneta”*.

El caso de Sarrià presenta menos elementos para el análisis, pero los que hay son muy interesantes. Los jóvenes que reconocen fumar porros lo suelen hacer fuera del barrio, como Ramón (Sarrià), que dice que queda con sus amigos a ir a parques a fumar porros en la Ciutadella, el barrio del Gótico, la montaña del Punxet o alguna plaza del Born. Para Ramón, como de más joven tuvo una mala experiencia con la policía por fumar, ahora reconoce que *“valoro sitios donde fumar tranquilamente”*. En general, se percibe que en Sarrià los espacios disponibles (vacíos, oscuros y sin concurrencia policial) son mínimos, aunque siempre se encuentran opciones: *“Cuando vuelvo de fiesta, siempre me fumo un porro al lado de mi casa que hay una plaza y nunca hay nadie”*. Por su parte, Víctor, ahora que tiene coche, se marcha del barrio a fumar al mirador de Vallvidrera con los amigos porque tampoco encuentra sitios seguros o interesantes para fumar en el barrio. Su coche en ese sentido le da libertad, *“como ahora yo tengo coche, los cojo con el coche aquí, y me los llevo”*.

Por lo que vemos, los desplazamientos en ambos barrios y el uso de los espacios disponibles con este motivo se dan en un diálogo constante con la presencia policial, quienes van demarcan los espacios que se pueden usar o los que ya no se pueden usar, en una especie de baile de presencias muy dinámico. Cuando existe un consumo de sustancias, los desplazamientos por el barrio se modifican al cobrar más importancia cuestiones como la exposición a la mirada del *otro* (un otro policial), la circulación por espacios concurridos, la accesibilidad en coche (donde pueden acceder patrullas de policía) y la capacidad de disponer de una visión amplia donde vigilar quién viene a lo lejos. Esto genera un mapa privado, compartido por los jóvenes con un uso similar de drogas, que selecciona y comparte lugares adecuados para el uso que desean. Manuel por ejemplo, habla de este conocimiento local y de características que para él tienen algunos de los espacios que son más valorados:

*Hay sitios donde hay mucha policía, pero tenemos identificados los sitios donde ponernos para ir viendo si pasan o no pasan. Por ejemplo, si te pones en esta plaza, los ves pasar por lo lejos y ya te avisan para que vayas con cuidado. – Manuel (Porta)*

Es interesante ver los rasgos que deben tener estos espacios para que sean percibidos como adecuados para el consumo. Suelen ser lugares con poca concurrencia de gente ya que “A menos gente pase, menos vigilancia va a haber” (Leandro), que haya “infraestructuras que te cobijen” o que sean zonas de paso porque ahí “si te los encuentras, no se paran, porque son zonas más de paso. Pero luego hay zonas donde paran más fácil. Y paran el coche, te paran a ti, te cachean... Mejor pasar por zonas de pasos, que estén ocupados” (Octavio, Porta).

Imagen 39: Parque de Can Dragó



Foto de salida de campo

Imagen 40: Salida del Instituto



Foto de salida de campo

Un ejemplo perfecto es la zona arbolada (Imagen 39) del parque “de los caballos” (escultura del Auriga en el Parque de Can Dragó), donde la visión es muy amplia pero donde la estructura arbolada protege frente a la mirada externa. Otro ejemplo lo vemos en la salida de la Escuela de Hostelería y Turismo de Barcelona (Imagen 40) donde hay unos bancos que están rodeados de árboles que bloquean la mirada. Ambos sitios no son transitables por coches, por lo que su sensación de protección es mayor.

De hecho, un mismo espacio, que puede despertar inseguridad y miedo cuando no se consume, es un espacio percibido como adecuado para una práctica determinada de porros, como dice Paolo (Porta): “También iba por esta zona, detrás del Valldemosa, por estas callejuelas. (...) Y es curioso porque a veces estas zonas que he evitado, en este contexto sí que me meto a fumar, ¿sabes?”.

La valoración de los espacios es muy estratégica, y se ha visto cómo para algunos (especialmente hombres), el riesgo de transitar espacios oscuros y retirados es asumible si lo que ofrecen estos espacios es poder disfrutar de un momento de paz para fumar o para beber. Pero esto parece chocar con la experiencia femenina, donde estos espacios poco concurridos son espacios de inseguridad y miedo. Aquí, el interés securitario de uno choca con el interés securitario de otra en tanto que los espacios de seguridad de consumo masculino son espacios de inseguridad y miedo para las mujeres jóvenes que perciben como espacios peligrosos los lugares oscuros y retirados donde hay hombres fumando. Por lo tanto, existe un diferencial de género a la hora de poder utilizar espacios o poder localizar una práctica ilegal en un espacio urbano: a veces el riesgo a pagar es demasiado alto.

Al margen de los espacios, existen criterios corporales que son necesarios tener en cuenta para poder hacer un consumo sin riesgo. Según muchos entrevistados, la presión y la inseguridad policial modifica la forma en la que transitan los espacios y les obliga a adoptar técnicas de mimetización. Se trata de “saber moverse”:

Tomás (Sarrià): *Significa primero saber dónde pueden dar vueltas, dónde pueden rular o moverse, y segundo, saber tú donde vas y aun así estar alerta porque pueden aparecer en cualquier momento. Porque sabes que hace algo ilegal, y te puede tocar que te pillen.*

Octavio (Porta): *Si veo mucho coche, los porros a los huevos y aquí no ha pasado nada. Ponerte nervioso lo menos posible y tal.*

Tomás (Sarrià): *con el tiempo entiendes que cuanto más normal actúas, menos sospechas levantas.*

Silvio (Sarrià): *...cuando salgo a pasear, salgo con uno ya liado y voy fumando mientras camino tranquilo. En plan cruzándome con la gente y tal. Obviamente no fumo un porrazo así super cargado que te huele a tres manzanas*

Esto implica un conocimiento del barrio, una apropiación perceptiva y un cálculo ventajoso en un terreno conocido. Es muy interesante cómo se ve en varios casos una sensación de juego espacial donde se percibe que en ambos casos (el consumo de sustancias y la actuación policial) hay una legitimidad total y que no se pueden quejar cuando les toca la multa porque saben que es algo ilegal. Esto lleva a una serie de prácticas corporales y estéticas llevadas a cabo con tal de evitar la atención policial.

La estética es importante en estos casos, y según Nicolás es clave en que no le hayan puesto multa.

*Yo llevo ropa normal, las gafas, el pelo normal y peinado. Comparado con mis compañeros, con sus rastas, pelos de colores, las pintas, las ropas alternativas y todo eso, claro, tienen más riesgo que yo. De hecho, algunas de las veces que me han parado, fue por ir con amigos con pintas (...). – Nicolás (Porta)*

Sobre esto, Nicolás cuenta que una vez iba con una amiga que tenía una estética muy alternativa y que llamaba mucho la atención. Iban fumando un porro por la calle y la policía los paró. Debido a su estética normativa, la policía se centró en la chica alternativa, ¡cuando era él quien tenía toda la droga encima! A él no lo cachearon y se pudieron ir sin multa.

*Podría haber llevado una pistola y un gramo de farlopa que no lo hubiesen sabido. Y claro, no hay chance que no sea por las pintas. No se me ocurre otra cosa, no puede ser que por ser mujer te registren más. Yo claro, sin barba, con la cara redondita y sin pintas, no les habré dado el perfil. – Nicolás (Porta)*

Por último, la situación del Covid ha alterado un poco la situación, ya que durante las partes más duras de la pandemia, la presencia policial fue mayor en ambos barrios. La mayor dificultad de poder ocupar espacios públicos de manera discreta hizo que se dieran pasos hacia atrás en el uso y disfrute de los espacios del barrio para sus cosas. Algunos pueden quedar en casas, especialmente en Sarrià. Sin embargo, esto tiene un importante límite de clase, ya que en Porta los casos de jóvenes independizados son muy pocos (Nadia, Porta, 25; y su compañero de piso sí que fuman en su casa con amigos), y las necesidades de utilizar el espacio público para conseguir la privacidad que no consiguen en casa, choca con las medidas políticas como el toque de queda. El resultado es que varios jóvenes se exponen rompiendo el toque de queda y se encuentran en espacios como la ya abierta plaza Sóller para fumar en parejas o individualmente, como contaban las mujeres de la Xarxa de Suport que entrevistamos. La mayor facilidad masculina para poder exponerse de esta forma y aventurarse en el uso ilícito

del espacio público durante el toque de queda se analizará más profundamente en el capítulo sobre espacios masculinos.

### 2.2.5 ACTIVISMO SOCIAL

En este apartado nos introduciremos en la última categoría de desplazamientos que resulta importante en una parte muy importante de las entrevistas realizadas. Se trata de los desplazamientos por motivos políticos y participación en el activismo social. El activismo no forma parte de las categorías tradicionales, pero sí que se encuentra contemplada por las propuestas alternativas de análisis de las movilidades urbanas (Collectiu Punt 6, 2019). Gran parte de los jóvenes que se entrevistaron en esta investigación, debido a la estrategia de contacto y la construcción de la muestra, forma parte del mundo asociativo del barrio, por lo que es una muy buena oportunidad para profundizar en esta tipología de desplazamientos para indagar en las movilidades sociales del barrio aún más profundamente, permitiendo entrever cómo cada barrio se construye a través de un flujo complejo y constante de personas, colectivos, información y recursos.

#### 2.2.5.1 Ocio y militancia

El activismo opera en la vida de muchos de los jóvenes entrevistados como forma de creación de vínculos que termina derivando en relaciones de ocio, amistad e incluso amor.

Se ha visto en muchas entrevistas cómo el ocio ha operado como puerta de entrada a las dinámicas de participación juvenil. Muchas han comenzado sus trayectorias activistas a partir del ocio y, en el caso de Porta, la Plaza Sóller tiene un papel fundamental: es espacio de encuentro y creación de nuevos vínculos. Al respecto, Fabiola nos cuenta:

*Al barrio empecé venir hace 3 o 4 años al CAU. Y a raíz de eso, cuando acabamos el CAU, nos quedamos a fumar un porro por ahí, empezamos a quedar en la pasa Sóller, pasamos las tardes aquí, y un día un colega nos dice que nos pasemos por el Casal. No sabía qué es eso, pero en un Sant Joan, en una fiesta mayor, nos moló la idea que tenían y desde entonces básicamente vivo en Porta. Y luego, para tomar birras por ahí, para militar, para pasar el día estoy aquí. - Fabiola (Porta, 20)*

En concordancia con lo que hablábamos en el apartado anterior, el consumo de sustancias forma parte importante de la socialización de los jóvenes entrevistados. Y como tal, puede generar espacios donde se conocen con otras personas, comparten conversaciones en un espacio más tranquilo y cercano que el de las zonas de bares y ocio nocturno. Ana (Porta, 25 años), Federico (Porta, 21) y Bruno (Porta, 18) lo mismo: fueron sus amigos a partir de la insistencia en espacios sociales quienes le convencieron.

Los espacios de socialización informal son clave en la participación juvenil en el barrio. En las entrevistas, los encuentros informales alrededor del consumo de alcohol y porros se mezclan con los espacios de activismo en el Casal y estructuran la red de activismos juveniles. No se puede entender el sentido de apego al barrio que se ha generado entre los jóvenes ligados al casal sin incluir la forma de relacionarse a través de espacios informales y no supervisados por autoridades. Según las autoras Sonja Siennick y Wayne Osgood (2012), las investigaciones dedicadas al “*pasar el rato*” (*hanging out*) juvenil han estado históricamente ligadas a los

comportamientos antisociales y son pocas las investigaciones que deciden analizar cómo estos espacios fundamentan la socialización juvenil, crean redes y comunidad (con excepciones muy buenas como las de las ya mencionadas Siennick & Osgood o de Wilkinson).

La importancia de estos lugares de socialización informal en Porta tendrá un impacto directo en el fortalecimiento de los proyectos sociales como el Casal, los huertos urbanos, las asambleas políticas y en definitiva, en el activismo barrial. Un miembro de la Asociación de Vecinos y Vecinas, y miembro del Casal de Joves, le da una importancia política muy grande a este modo de socialización. Para él, hay espacios donde los jóvenes se encuentran cada día “*para pasar el rato*”. Incluso días en los que tenían colegio o clases al día siguiente quedan para pasar el rato, y ahí se van sedimentando conexiones y vínculos que luego son los que dan vida a gran parte del activismo del barrio. Para este chico, la conexión entre este activismo y el espacio público es muy importante:

*vives el espacio público, no lo consumes. (...) Esta gente que ha hecho del espacio público su espacio y su lugar de encuentro genera unas normas de uso que en ningún sitio han sido recogidas. Y esto es lo que para mí realmente transforma el espacio.*

Este origen mixto donde lo social comienza a tejerse con lo político da una pista de lo compleja que es la relación de la juventud con los espacios de activismo, donde se juega mucho más que el interés político. Se trata, como veremos, de un tejido que incluye también a la red de amistades.

Esta dinámica también se repite en el barrio de Sarrià, pero con sus diferencias. El gran tejido de asociaciones culturales, como los castellers, los bastoners, los diables y diablesas, etc., son también potentes motores de implicación, no sólo social, sino también de amistad o amor (varios de los jóvenes han conocido a sus parejas a través de estos espacios de activismo o participación cultural).

Al respecto, Jana reconoce que a partir de la participación, su nivel de vinculación al barrio es mayor que nunca:

*estoy en los Castellers de Sarrià desde el 2017. Y ese va a ser el punto donde más me vinculé a Sarrià en toda mi vida. Y claro, a partir de ahí empezamos a sentir “sí, soy de Sarrià”. - Jana (Sarrià, 20)*

Esta vinculación, como en el caso de Porta, también se da en una mixtura de ocio y activismo y uno de los espacios más importantes donde se da ese encuentro de dimensiones es en las *cervezas de después* de las reuniones. Y similar al caso de Porta, la participación en espacios de activismo lleva a una mayor percepción de pertenencia al barrio.

Se ve entonces que el sentido de *lugar propio* que desarrollan muchos de los jóvenes, en ambos barrios, depende de un tipo de implicación que les aporta mayor capital social (mayor red de contactos, amistades, oportunidad de conocer a más gente). Esta aportación a su vida es experimentada como una forma de generar una identidad de lugar más fuerte, que termina repercutiendo en un mayor sentimiento de apego al barrio. Esto se encuentra en consonancia al modelo de apropiación espacial propuesto por Vidal, Pol, Guàrdia y Però (2004) por el cual la *identificación* con el lugar (aspecto simbólico) se encuentra atado con la capacidad de *transformación* sobre el lugar (aspecto activo) que incluyen acciones cotidianas en el barrio (participación en grupos, ocio y reuniones), acciones orientadas hacia el barrio (tejido

sociocultural de asociaciones que actúan en el barrio mediante actuaciones culturales como los castellers o la oferta político cultural como los ateneus o Casals) y acciones relativas al futuro del barrio (presión política de mejora o modificación de políticas locales). En los testimonios recogidos se ve cómo en su vida cotidiana se ven estos elementos, lo cual les ayuda a generar un apego fuerte con el barrio.

En las páginas anteriores he presentado las principales características en las motivaciones de desplazamiento de los y las jóvenes de Sarrià y Porta, incidiendo en la complejidad que subyace a cada categoría (trabajo, estudios, ocio y activismo) y que hace que los estudios de movilidad que no problematizan la consistencia de las categorías con las que operan pueden estar sesgando y simplificando la comprensión de unas trayectorias espaciales muy complejas. También incidí en las diferencias de clase que existen entre los dos barrios a la hora de pensar los jóvenes los desplazamientos cotidianos. Sin embargo, esta diferencia no se da únicamente en términos de capacidad adquisitiva de los sujetos, sino que también se da en las diferencias en la intervención pública, en la red de asociaciones, en la calidad de los espacios y en muchos otros aspectos que van allá de la capacidad individual adquisitiva. La clase social impacta en la configuración de un *habitus* juvenil que hace que los jóvenes incorporen hábitos, necesidades y aptitudes diferentes que se intersecan con los *habitus de género* en los que participan, dando lugar a fórmulas distintas de vida que tendrán una traducción clara en el tipo de desplazamiento.

## LOS MOTIVOS DE LOS DESPLAZAMIENTOS

- Se ha registrado una **vida muy ligada al barrio** en ambos casos.
  - o Salvo los desplazamientos obligatorios por motivos laborales y estudiantiles, el **resto del tiempo se mueven internamente al barrio en hábitos de activismo, ocio y cultura.**
- Las **movilidades** son importantes para **desarrollar un sentido de lugar y un apego** de los jóvenes con el barrio. **El barrio es un lugar del que partir, al que volver y el que recorrer.**
- **“Bajar a Barcelona”**: Hay una desconfianza bastante explícita para con el resto de la ciudad, especialmente con el centro turístico.
  - o En **Porta** se puede entender que es resultado de **políticas que no han sabido generar conexión con los jóvenes.**
  - o En **Sarrià**, muchos de los jóvenes sienten **agobio en las zonas más concurridas de la ciudad.** También encuentran prácticamente **todas las necesidades cubiertas en el barrio.**
- Los **motivos** fundamentales encontrados son:
  - o **Laborales**: la clase interviene en la distancia entre centro laboral y casa. Una precariedad móvil alta implica más desplazamientos, más largos y en peores medios,
  - o **Estudiantiles**: la clase modula la distancia entre casa y centro, la posibilidad de biografías estudiantiles más o menos largas, así como el tipo de medio utilizado.
  - o **Ocio**:
    - Durante la semana: “hanging out” masculino ligado a pasar el rato en espacios públicos del barrio. Muchas quedadas informales y presencia del ocio postmilitancia.
    - En el Fin de semana: desplazamientos más variados. Una parte importante de los entrevistados se mueve hacia fuera del barrio (según capacidad adquisitiva) pero otros muestran diferencias de clase en gustos y estilos de ocio. Muchos se quedan en el barrio en planes locales.
  - o **Activismo**: El activismo se mezcla en los casos estudiados con motivaciones de ocio. La implicación política tiene motivaciones sociales, así como el acercamiento social genera implicación política.
- En muchos casos, el **ocio** se desarrolla a través de **prácticas ilegales** (consumo de sustancias en espacios públicos). Esto genera **tensiones** y obliga a desarrollar **prácticas de negociación del riesgo** (selección estratégica de espacios, mimetización, etc.) que se cruzan con los recursos de clase y género en cada caso.

### 3. LOS MEDIOS Y LAS INFRAESTRUCTURAS DE MOVILIDAD

En este apartado indagaremos en los medios que se utilizan para los movimientos por la ciudad y el barrio. A partir de este análisis, veremos cómo cada medio se territorializa en los barrios a partir de componentes de clase muy importantes. Al entender la (no)disponibilidad de medios en cada barrio podremos entender mejor las (in)movilidades en cada caso, profundizando en la manera en la que clase y juventud se tejen en las dinámicas urbanas de la ciudad.

Los transportes son una parte fundamental de la movilidad y, si damos como cierto que desde un enfoque de la movilidad urbana sostenible el objetivo político de los planes de movilidad no tendría que reducirse a un simple cálculo técnico de minimización de tiempos y costos sino que debería integrar también la perspectiva de uso racional de recursos y del cuidado del impacto medioambiental (García-Schilardi, 2014), también tendríamos que aceptar que desde un enfoque de la motilidad y las movilidades socialmente inclusivas deberían tener en cuenta las formas en las que los sistemas de movilidad se construyen y reparten desigualmente recursos de movilidad a los ciudadanos.

La posibilidad de desplazamiento es un elemento fundamental de la motilidad. La motilidad no sólo supone una característica individual de los sujetos, sino que implica también la disponibilidad de medios y la accesibilidad a los mismos (Cebollada & Avellaneda, 2008). En este apartado intentaremos, entonces, vislumbrar la relación que los jóvenes guardan con los transportes y cómo sus posiciones sociales afectan al uso o desuso de estos.

Se pararemos el análisis en dos subgrupos: por un lado, atenderemos al transporte colectivo, fundamentalmente público, eso incluye el metro, los ferrocarriles y el bus. En segundo lugar, abordaremos los medios individuales (en su mayoría privados) que incluyen la modalidad a pie, el coche, las motocicletas y la bicicleta/VMP. Por último, en los transportes individuales también trabajaremos los medios como el taxi y los servicios de moto o coche compartidos, como el servicio de motos *Cooltra*.

#### 3.1 TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO

Hemos hablado ya de la importancia del transporte público colectivo en los procesos de inclusión social ya que permite generar conexiones entre zonas excluidas y da accesibilidad a grandes sectores de población para lograr ciudades más permeables y ciudadanos más móviles (con mayor motilidad) y avanzar hacia la justicia móvil (Sheller, 2011; 2018b).

##### 3.1.1 METRO

En lo que se refiere al metro, la red en la ciudad comenzó a ofrecer servicios en 1924 y que cuenta hoy con ocho líneas y un funicular. El metro de Barcelona está gestionado por la empresa *Transportes Metropolitanos de Barcelona* (TMB), una empresa pública que opera el servicio en la red de metros. Este medio es clave para las conexiones cotidianas de la población y en la vida juvenil se encuentra muy presente.

En general, hay una muy buena opinión de la red de metros entre los jóvenes entrevistados. Especialmente, entre los jóvenes de Porta. Hay una oferta muy bien valorada (Mapa 12): Línea L5 (*línea azul*) en la parada de Virrei Amat, la L1 (*línea roja*) en Fabra i Puig y la L4 (*línea amarilla*) en Lluçmajor, lo cual genera una gran disponibilidad de líneas, aunque en algunos casos, tenerlas en los bordes del barrio supone obstáculos de uso ya que tienen que cruzar todo el barrio hasta llegar a la parada deseada, pero esto no es visto como un gran problema, sino un detalle menor.

Las jóvenes entrevistadas suelen relacionar trayectos en metro con trayectos de media-larga distancia, las que hacen para ir a trabajar o para ir a prácticas o a clases. Noel (Porta, 21) va hasta Collblanc diariamente, Diego (Porta, 26) va a estudiar a Gracia y llega en metro desde Fabra i Puig, Elisa (Porta, 22) y Gemma (Porta, 25) lo usan cuando bajan al centro Plaza Catalunya... Y así con la mayoría de las jóvenes, que sí que hacen un uso más frecuente de este servicio. Sin embargo, salvo estos usos puntuales relacionados con desplazamientos obligatorios (por trabajo o estudios), no se hace un uso muy intensivo, ya que, como decíamos más arriba, la tendencia de moverse fuera del barrio no es tan común como se podría imaginar. Muchas bajan al centro cada dos o tres semanas, y cuando se trata de desplazamientos más cercanos, tienden a usar otros medios, como veremos, ya que para trayectos cortos "*no sale a cuenta*", como dice Elisa (Porta, 22) ya que en varios testimonios se prefiere el ir a pie en trayectos cercanos.

Por su parte, el caso de Sarrià es distinto, ya que no hay buenas conexiones en metro (Mapa 7). No hay ninguna parada en el barrio, y para poder llegar a la parada más cercana, hay que bajar hasta María Cristina, en Avenida Diagonal, que está a 15 minutos caminando del barrio, lo cual dificulta muchas veces contar con este medio en desplazamientos que tienen que ser más rápidos. Esta dificultad de disponer del metro supone un dilema para muchos, como para Dina (Sarrià, 21): "*prefiero ir al metro, que va en bajada, y me conviene ir al metro aquí abajo. Pero el ferro llega más rápido, y además está más limpio que el metro, pero está más lejos*".

Dina (Sarrià, 21) menciona algo interesante, la suciedad del metro, y es que las opiniones del metro, si bien suelen ser positivas, en algunos casos se señalan ciertos problemas de percepción que revelan una experiencia ambivalente. A algunas personas les agobia, como a Fabiola (Porta, 20), que se siente más encerrada en el metro y el hecho de no poder ver hacia fuera le "*agobia un montón*". Marina (Porta, 25) siente también agobio pero por la cantidad de gente. Abel (Sarrià, 23) también menciona el agobio por la cantidad de gente.

Pero no es sólo una cuestión de agobio. También hay problemas en la percepción de seguridad. A 8 personas entrevistadas les intentaron robar en el metro, como a Borja (Sarrià, 22), a quien le sacaron el móvil del bolsillo, aunque pudo ver al ladrón y le quitó el móvil antes de que se lo llevase. Marina tuvo menos suerte y no vio al ladrón. Por eso, algunas personas prefieren otros medios por una cuestión de seguridad. Como Alba (Sarrià, 20), que dice: "*A lo mejor, volviendo de fiesta no cojo el metro pero sí cojo el taxi, porque sé que vamos más seguras. El metro al volver es un poco conflictivo*".

En relación con los hombres, cuando hablemos de las movilidades masculinas, profundizaremos más, pero por ahora podemos apuntar que en algunos casos donde los hombres se sienten cómodos, en cierta medida se *apropian* del espacio del metro y se sienten

legitimados para actuar en él, se dan dinámicas de las que se quejaban las mujeres. En ese sentido, Borja es un ejemplo perfecto:

*El metro tiene su gracia en ese sentido: le añades el rollo de que hay gente desconocida y crea en determinados momentos una complicidad curiosa, donde hablas con alguna desconocida, bromeas y haces tonterías y tal. – Borja (Sarrià, 22)*

### 3.1.2 FERROCARRILES

Sobre el tren, en Barcelona, para distancias medias o largas, existe una red ferroviaria muy amplia gestionada por dos entidades: RENFE, el operador estatal, se encarga de los de media distancia, servicios regionales y el Tren de Alta Velocidad, y se encarga de los Cercanías que conectan la región metropolitana en ocho líneas (R1, R2, R2N, R2S, R3, R4, R7 y R8). El segundo operador es Ferrocarriles de la Generalitat (FCG) que se remontan al siglo XIX y operan por dentro de la ciudad como el metro, además de conectar comarcas cercanas.

La presencia de los trenes, como en el caso del metro, es muy desigual en cada barrio. En el caso de Porta (Mapa 14), disponemos de la parada de trenes en Renfe – Sant Andreu Arenal, donde además de líneas de media distancia, podemos encontrar la R3, R4 y R7. Si bien no es mucho, es una parada muy importante, y al coincidir con la de Fabra i Puig del metro, la esquina de Fabra i Puig y Meridiana se convierte en un punto muy importante de transporte.

Por su parte, hemos visto en el capítulo anterior que en el barrio de Sarrià (Mapa 8), la oferta es bastante más amplia, contrastando con la escasa oferta de líneas de metro que comentábamos más arriba. Disponemos en el barrio tres paradas: la de Reina Elisenda en el centro del barrio donde encontramos la línea L12. En el lateral del barrio, encontramos la parada de Sarrià, donde encontramos varias líneas: L6, L12, S1, S2, S5 y S6. Y por último, en la parte alta del barrio está la parada del Peu del Funicular donde están la S1 y S2.

El uso de los ferrocarriles resulta bastante común en el caso de Sarrià, debido a la ausencia de otros medios. Como veíamos, el metro más cercano está en María Cristina y eso resulta costoso en tiempo para la mayoría. Los ferrocarriles sobre todo van hasta el centro, su recorrido va desde Sarrià a el barrio del Farró y a partir de ahí bajan por Balmes hasta la Plaza Catalunya. Esta dependencia de la Plaza es un poco incómoda para muchos jóvenes, ya que para ir a cualquier sitio tienen que pasar por Plaza Catalunya. Pero como el servicio es rápido y en pocos minutos están ahí, la cosa compensa. Esto hace, sin embargo, que en algunos trayectos, no valga la pena usar el tren, como dice Belén:

*No hay más opciones. Por ejemplo, por ir al campus de diagonal lo más rápido es la bici. Sino tendría que coger dos buses, y hacer transbordo y no sale a cuenta. - Belén (Sarrià, 25)*

Aun con todo, aunque haya más paradas en Sarrià, muchos jóvenes viven alejados de estas paradas (la parada de Reina Elisenda tiene la línea de L12 que sólo lleva hasta la parada de Sarrià). Esto les pone una situación complicada como dice Dina:

*Sobre todo en el interior del barrio. Si estás cerca de Diagonal, es más fácil, pero en el interior tienes que desenvolvértelas caminando y como que son subidas, y no todo el mundo puede hacerlos. - Dina (Sarrià, 21)*

La opinión de Camilo (Sarrià, 26) es la que condensa más el sentimiento: “*los ferrocarriles es lo mejor que tenemos, dentro de lo peor*”.

### 3.1.3 AUTOBUSES (Y NITBUS)

Los autobuses son otro de los medios más utilizados, también públicos, de la ciudad. Son operados por la empresa pública Transportes Metropolitanos de Barcelona (TMB) que comparte espacio con algunas líneas que son las que se encargan de otras partes del Área Metropolitana de Barcelona.

Como vimos en el capítulo anterior (Mapas 9 y 13), la oferta de paradas en cada barrio, que es muy amplia y diversa. En el caso de Porta (Mapa 13) disponen de diversas paradas en las zonas limítrofes del barrio, pero dispone de dos líneas (11 y 132) que hacen un recorrido vertical por las calles Pi i Ferrer y Passeu d'Andreu Nin.

Por su parte, hemos visto que en el barrio de Sarrià (Mapa 9), también hay una oferta muy amplia de paradas de buses por las que se recorren varias líneas, horizontales y verticales. En Barcelona, además de la red de líneas ordinarias, hay una red ortogonal de líneas que se organizan entre las *líneas horizontales* (numeradas a partir de la letra H), las *líneas verticales* (a partir de la letra V) y las *líneas diagonales* (con la D).

Hay muchos jóvenes que usan el autobús, ya que su disponibilidad es mayor que la de los otros medios, sobre todo en las partes internas de ambos barrios. Pero no sólo por una cuestión logística. Hay personas (especialmente mujeres) que reconocen sentirse más “seguras” o “cómodas” en el bus. Para Julia (Porta, 22) porque en el metro se pueden colar más personas y hay más riesgo de robo, cosa que no se da en el bus. Marina (Porta, 25) siente más seguridad desde el Covid, ya que es más ventilado y limpio el autobús. Para Elina (Sarrià, 25), la razón es visual: prefiere “*ver por dónde estoy pasando*” en vez de “*estar encerrada*”, aunque por eso “*tarde un poco más*”. Lo mismo dice Fabiola: prefiere el bus porque se siente “*más cómoda*” viendo más la calle mientras se mueve. Belén también prefiere el bus, aunque reconoce que cuando pasa por las escuelas a determinadas horas, el transporte se llena de niños y es menos agradable.

Los hombres, sin embargo, han hablado peor del servicio de buses. Además de que declaran usarlo en menor cantidad que las mujeres, se quejaron mucho más del tiempo que tarda, reconocen no usarlo muchas veces por el tiempo extra que supone su uso. Además, en algunos casos, como el de Abel (Sarrià, 23), se ve un conflicto de clase claro: Abel cree que mucho más agobiante, huele mal y está más sucio. Y por ello reconoce ir siempre en su moto clásica o en las motos de renting. De hecho, preferiría “*ir andando antes que ir en bus o metro*”.

Con el nitbus (la línea nocturna) pasa algo parecido al bus: su uso a veces es desalentado por el agobio y los tiempos. Pero se añade además el factor nocturno que genera una incomodidad añadida, sobre todo en el caso de las mujeres. Muchas mujeres han reconocido que no utilizan el nitbus aunque usen el bus durante el día. En los recorridos de estos buses nocturnos se han dado muchas veces casos de acoso o se han presenciado situaciones incómodas para muchas mujeres. Para Ana (Porta, 25 años),

*El nitbus es horroroso, es una jungla. Te subes a las 4 de la mañana y suerte. Sí que lo he pillado cuando íbamos en grupo de colegas. ¿Pero ir sola? Un par de veces contadas. Así que, aunque suene muy burgués prefiero coger el taxi.*

En estos casos, las mujeres prefieren pagar en tiempo (recorridos más largos caminando), en energía (cogen Bicing del servicio municipal) o incluso dinero (taxi como en el testimonio de Ana) a verse expuestas en situaciones de acoso y se arriesguen a agresiones. Evidentemente, no siempre se puede escoger en qué forma pagar: algunas chicas han tenido que usar el nitbus cuando no tienen nadie que las acompañe, o no tienen dinero para pagar el taxi, y esto redonda en una experiencia muchas veces incómoda.

### 3.2 TRANSPORTE INDIVIDUAL

El transporte individual engloba medios con una capacidad para una o pocas personas. Estos medios tienen la ventaja de no depender tanto de los horarios o la definición previa de trayectos. Los medios individuales suelen carecer de estos límites, aunque suelen ser más contaminantes y menos sostenibles que los colectivos (a excepción, evidentemente, de la bicicleta; o del avión, que es un medio colectivo muy contaminante).

En esta sección hablaré de cómo los jóvenes se relacionan con estos medios individuales, los cuales muestran un sesgo de clase mucho más claro al basarse la mayoría de ellos en la propiedad privada del medio.

#### 3.2.1 BICICLETA

La bicicleta ha sido uno de los símbolos estrella con los que las políticas urbanas sostenibles y accesibles han planteado debates y disputas en la ciudad contra el coche y las lógicas de movilidad mercantilista. Barcelona es una de las ciudades con mayor uso de la bicicleta de España, como muestra la Encuesta de Movilidad en Día Laboral (EMEF).

En los últimos años, han cobrado importancia también cuestiones relacionadas con el uso desde una perspectiva de género (Clarsen, 2014b; Col·lectiu Punt 6, 2020; IERMB, 2020), pero siguen habiendo algunos vacíos temáticos en lo que se refiere, por ejemplo, a las motivaciones de los desplazamientos, como reconoce el *Análisis de uso de los carriles bici de Barcelona* (Bicicleta Club de Catalunya -BACC, 2022). Esto pone dificultades para las investigaciones que se realizan sobre este tema y, por ello, en este apartado, intentaremos profundizar en las motivaciones y en las contradicciones de uso que hay en este medio en la experiencia juvenil.

Una de las cosas más evidentes que se vieron en las entrevistas es que hay un uso más extendido en Porta que en Sarrià, aunque encontré más jóvenes sarriánencos que usan la bici de lo que se preveía. esperábamos poca implantación en Sarrià por una cuestión de dificultad de acceso por los fuertes desniveles que hay y por las largas distancias. Y es verdad que no hay tanta gente que reconozca su uso. De la gente que lo hace, muchos lo hacen de manera puntual. Sólo Belén (Sarrià, 25) y Óscar (Sarrià, 25) reconocen ir siempre en bici, Belén sobre todo para ir a la universidad, que es mucho más rápido que en metro (por combinaciones poco prácticas de buses), Óscar la usa “para todo”. Hugo (Sarrià, 24) la usa mucho, pero sobre

todo para ir al trabajo, ya que *“en transporte público tardo 45 minutos mínimo, cuando en la bicicleta tardo 20. Y eso marca mucho la diferencia”*.

En Porta el uso está bastante extendido. Y de nuevo, son hombres los que reconocen usarla para todo desplazamiento y de manera más constante. Sólo Esteban (Porta, 20) no usa bicicleta, el resto de los hombres, sí. Bruno (Porta, 18) usa la bici diariamente. Cristian (Porta, 20) la usa constantemente aunque sean trayectos cortos ya que *“trayectos cortos los haces más rápido”*. Diego (Porta, 26) la usa cuando tardaría más de 5 minutos caminando. Germán (Porta, 25) tiene dos, una para la ciudad y otra para las escapadas de fin de semana a la montaña. Héctor (Porta, 26) la usa todos los días para ir al trabajo. Noel (Porta, 21) y Alberto (Porta, 18) la usan más para trayectos más cercanos dentro del barrio. Entre las mujeres, Blanca (Porta, 25) sí que reconoce usarla bastante más, sobre todo por *“motivos económicos”* (precio de metro y bus), aunque para ella la bici también es un *“momento de break, de tranquilidad”*.

Por esto, vemos que por género, el uso está repartido de la misma forma que se muestra en las estadísticas. En el estudio del BACC del 2022, la media de la brecha se medía de tal forma que un 64,4% de los usuarios eran hombres y un 35,6% eran mujeres. Esto se parece a lo que se ve en la muestra de personas entrevistadas: en Porta sólo hubo 3 mujeres de 11 personas reconocen usar frecuentemente la bicicleta. En Sarrià, 4 mujeres de las 12 personas que usan la bici. Pero en el caso de Sarrià, el uso es más esporádico y menos constante. Sólo 3 personas reconocen que la usan cotidianamente, el resto es en momentos puntuales.

A nivel de clase también puede enriquecerse la mirada de género, porque si bien es verdad que se puede ver en los discursos de las personas entrevistadas que hay una mayor valoración y uso de los medios más sostenibles en consonancia con los datos que aportan otras investigaciones (Col·lectiu Punt 6, 2020), hay una diferencia entre mujeres de Sarrià y mujeres de Porta, ya que en el caso sarrianenco, muchas mujeres sí que prefieren los usos motorizados (coche y motocicleta) a los más sostenibles, y muestran un desinterés o un rechazo frontal a ir caminando, ir en bici o en transporte público. Y no solo eso, sino que, aunque haya tantas mujeres en Sarrià que usen en bici como en Porta, el tipo de uso es totalmente distinto: hay una presencia más limitada y un uso mucho más esporádico. Sólo Belén tiene un uso más constante de la bicicleta como medio de transporte, el resto o lo hace puntualmente (Jana, Sarrià, 20; menciona que lo usó alguna vez pero no tiene interés) o lo ha usado durante una época (Carlota, Sarrià, 23; sólo mientras estudiaba el máster) o lo hace por causas externas (Inés, Sarrià, 25; tuvo que llevar al desguace su moto por normativas medioambientales y usa la bici mientras mira qué hacer pero prefiere mucho más la moto).

En cambio, en Porta sí que hay más presencia, aunque los casos son muy pocos como para hacer inferencias. Pero al estar relacionado el uso con la ausencia de recursos para otros medios (coche o moto), a la evasión de situaciones conflictivas (medio para evadir comentarios, como veremos en el capítulo siguiente) o la disponibilidad de las infraestructuras (más paradas de Bicing, más carriles, etc.), podemos sospechar que lo que cuentan estas mujeres podría aplicarse a muchas otras.

Lo veremos en los apartados siguientes, pero ya podríamos empezar a entender el alto valor de introducir distinciones de clase en los estudios de género: las posiciones de género en temas clave como la bicicleta tienen una importante diferencia por clases y los estudios que

no incluyen esta variable como eje de análisis, pueden estar homogeneizando una experiencia más específica de lo que parece.

La distancia del destino es un criterio clave en la elección del uso y eso marca la posibilidad del uso de la bicicleta. Esto tiene una lectura de clase: comentábamos que en Sarrià había más casos de jóvenes trabajando o estudiando en sitios cercanos. En Porta, la distancia del puesto de trabajo es una de las razones por las que el uso de la bicicleta no está más extendido. Por ejemplo, Alberto trabaja en Hospitalet de Llobregat y le resulta demasiado ir hasta allí en bicicleta (unos 9 kilómetros). No es por voluntad, ya que cuando se trata de sitios cercanos intenta ir en bicicleta.

Como en Sarrià la vida es muy interna, la distancia que se ha de recorrer generalmente es poca, por lo que se usa menos o no se usa. Como dice Borja (Sarrià, 22): *“La bici la tengo desde este año, pero yo siempre he ido caminando a todos los sitios”*, ya que los desplazamientos diarios son más internos en el barrio. Elías (Sarrià, 26) sigue la misma línea: *“Sobre todo andando, por dentro del barrio. En bici igual, si no vas muy lejos, pero ya sino te vas del barrio”*. Pablo (Sarrià, 22), por su parte, se encuentra en un dilema: si quiere salir del barrio va en Bicing, pero si es a un sitio más alejado o con si tiene poco tiempo, coge el ferrocarril o el autobús.

El uso de la bicicleta es muy valorado por los jóvenes que la tienen integrada en su vida cotidiana. Daniel (Sarrià, 25) reconoce que es más *“divertido y más versátil”* ir en bici. Héctor lo ve también como una forma de genial de hacer ejercicio (y de moverse de manera sostenible). Hugo usa su bicicleta plegable a diario porque le da una libertad que no le da otro medio:

*me ha dado la vida, porque soy una persona que siempre está muy ocupada porque siempre tiene mil cosas que hacer entre trabajo, universidad, el Esplai, los Castellers... Siempre me voy moviendo de arriba abajo y la bicicleta me da una libertad muy grande.* – Hugo (Sarrià, 24)

Y abre la posibilidad, además, de poder improvisar paseos o adaptarse a las situaciones. Cuando Hugo (Sarrià, 24) llega pronto a un sitio, *“cojo una bici -dice- y a veces doy vueltas a la manzana y no tengo básquet hasta dentro de 3 horas, pues a lo mejor doy vueltas, la primera recta, la segunda calle me cruzo, o cosas así”*.

El uso de Bicing en ambos barrios está bastante extendido, siguiendo las cifras oficiales que pueden verse en informes como el de la BACC, por la cual el 27,2% de las bicicletas utilizadas son del servicio Bicing. Muchas son las razones para hacer uso de este servicio. Muchos hablan de cómo el hecho de poder usarlas para hacer un solo trayecto y luego dejarlas les da mucha versatilidad (para poder salir de fiesta sin preocupaciones, o para poder improvisar otros medios para volver a casa). Sin embargo, hay otras razones de uso menos relacionadas con las facilidades que da el servicio. Alberto (Porta, 18) no tiene bici porque la tiene rota, ahora usa Bicing pero está esperando a arreglar la suya propia. Camilo (Sarrià, 26) usa Bicing porque le robaron la bicicleta y no tiene dinero para comprar otra. Daniel (Sarrià, 25) sólo la usa cuando cierran los ferrocarriles. Inés (Sarrià, 25), como decía más arriba, usa la bicicleta sólo porque tuvo que llevar la motocicleta al desguace, pero está esperando para poder volver a usar la moto.

En Sarrià, es muy bien valorado el servicio de Bicing, ya que permite salvar los grandes desniveles. Especialmente, las bicicletas eléctricas del servicio municipal son muy bien valoradas. Sin embargo, ya hemos comentado las quejas sobre cómo por las mañanas las estaciones suelen quedarse sin bicicletas, ya que muchos las cogían para bajar pero poca gente las subía. Esto resta en la confianza en el servicio, pero en entrevistas más tardías, como Óscar (hecha en la segunda tanda de entrevistas después del confinamiento), se apunta que este problema se ha mitigado bastante:

*ahora como han mejorado mucho la red de Bicing con el Bicing eléctrico... Pues está muy bien. Antes no encontrabas nunca bici para bajar de Sarrià al resto de Barcelona. Nunca había. Siempre, a primera hora, hasta las 8 y media y ya. Pero ahora, con el Bicing eléctrico se nota que, por lo menos, hay muchas más bicis de lo que había antes. Entonces, siempre bajo en bici. – Óscar (Sarrià, 25)*

Otra realidad importante que resaltar han sido los comentarios sobre cómo el uso de la bicicleta implica una serie de elementos de percepción de espacios y de la experiencia del recorrido urbano. Ir en bicicleta supone estar siempre atenta a unos estímulos que se suceden muy rápido y de manera muy seguida.

*Germán (Porta, 25): En la bici los reflejos suelen ser muy rápidos, y no hay tanto tiempo para pensar como cuando vas caminando.*

*Noel (Porta, 21): no me aburro porque hay mucho estímulo. Y cuando voy caminando... bueno, voy con la música, o aprieto mucho el paso para tener algo de estímulo.*

Esta rapidez de los estímulos podría hacer que se comience a ver en la bicicleta el medio más atractivo por rápido y estimulante. Aunque también tiene utilidad social. Algunos entrevistados (más personas de las que me esperaba) han reconocido valorar positivamente que en la bici pudiesen ignorar a gente a la que no querían saludar. Algunos no saludan porque están muy centrados en los estímulos (como Germán: “*Con la bici no me fijo nunca. Solamente me fijo en el coche de adelante, en el coche de atrás. Pero poco más*”), pero otros aprovechan la situación para no saludar, como Bruno (Porta, 18), Noel (Porta, 21), Blanca o Helena (Porta, 19). Noel dice, por ejemplo:

*La bici también te da la oportunidad de mirar para el frente y no mirar. Y lo mismo el teléfono, que pones la mirada fija en el móvil y no ves para ningún sitio. Esta también es mítica – Noel (Porta, 21)*

Sin embargo, en algunos casos, ese no interactuar tiene que ver con la posibilidad de eludir encuentros indeseables como el que tienen las mujeres con hombres en la calle. Por lo tanto, vemos que la versatilidad de la bicicleta es clave en su elección y su introducción en la vida cotidiana. Sin embargo, ¿está siendo correctamente valorado este medio en los barrios analizados? Barcelona es una de las ciudades punteras en uso y promoción de la bicicleta como medio sostenible, diverso y accesible, pero hemos visto cómo la brecha de género se mantiene. ¿Qué otros obstáculos para su uso se recogieron en las entrevistas?

En primer lugar, se mencionó el tema infraestructural. Para algunos, deja mucho que desear la red de carriles bici existente (y la propuesta en los planes de movilidad). Esto sucede tanto en Sarrià como en Porta. Bruno se muestra especialmente enfadado con esta situación, ya que ha tenido que hacer frente a multas por el uso en la bici. La insuficiencia de los carriles o la

inadecuación de los existentes (como el de Piferrer, del que se queja Bruno) aumenta la tensión.

En Sarrià, Hugo (Sarrià, 24) reconoce que se han ampliado las zonas con carriles de velocidad reducida, pero para él es “*poco ágil*” tener que ir buscándolos, además de que sigue habiendo coches que no reducen su velocidad. Y es que, aunque sean carriles de velocidad reducida, la presión de tener un coche (o varios) detrás es para muchos muy incómoda (como para Hugo).

Además del problema infraestructural, el de la inseguridad ha sido otro de los más comentados. Sobre todo cuando se valora que la bici en propiedad es cara (como Bruno, Germán, Camilo, Mario...), la inseguridad aumenta por el miedo al robo. Eso hace que estos ciclistas terminen subiendo las bicicletas a su casa, pero esto cuando no hay espacio en casa, complica la situación. Este problema de la inseguridad percibida (o real, ya que a Camilo y a Mario le robaron una vez su bici), puede llegar a disuadir del uso de la bicicleta y empujar a otros usos. Germán por el miedo al robo termina prefiriendo tardar más e ir caminando a los sitios en vez de usar la bicicleta (que sólo la usa para ir al trabajo). Mario (Sarrià, 21) prefiere usar el *longboard* ya que le resulta más cómodo llevarlo encima que buscar sitio para aparcar de manera segura la bicicleta.

Un tercer motivo de disuasión de uso son los conflictos que surgen con otros conductores, especialmente de coches. El uso de la bicicleta en una ciudad diseñada para los coches puede resultar incómodo: normas viales pensadas para automóviles (semáforos, rotondas, etc.), la legitimidad que algunos conductores sienten para presionar a ciclistas, los ritmos y velocidades acelerados... pueden resultar potentes razones para las cuales una persona no escoge el uso de la bicicleta, como se señalan en otras investigaciones sobre el tema (Collectiu Punt 6, 2020). Camilo, por ejemplo, tenía muchos conflictos con los coches y tuvo fuertes disputas con otros conductores, especialmente por cruzar por zonas que no debía o por saltarse semáforos, cosa que me justificó porque son normas sin mucho sentido para las bicicletas. La ciudad diseñada para coches puede estar desincentivando el uso de la bicicleta. Lo dice muy claramente Diego:

*estoy muy decepcionado porque sigue estando todo hecho para los coches. Para ir en bici te has de buscar la vida. Y no solo para ir de un sitio a otro sino para que no te metan multa. Si vas en bici es para ir pedaleando y no caminando al lado de la bici. Y claro, en el barrio está muy poco pensado el barrio para la bici. - Diego (Porta, 26)*

Conflictos así también mencionan Blanca, Bruno, Daniel o Hugo. Pero en algunos casos, el comportamiento del ciclista tampoco es el ideal. Se han relatado en algunos casos, consumos de porros o de alcohol antes de circular con la bicicleta, lo cual afecta bastante a la capacidad de reacción o al estado mental. Leandro suele fumar a menudo y muchas veces coge la bicicleta fumado, lo cual para él no le afecta. De hecho, siente que es mucho peor cuando “*va un poco pedo*”. Por su parte, Silvio comenta que

*por la noche no hay nadie, puedo volver borracho, fumándome un poco. De noche, volver en bici es como guay, vas haciendo un poco de ejercicio, te da el aire, puedes ir haciendo el gilipollas, yo qué sé. - Silvio (Sarrià)*

### 3.2.2 MONOPATINES ELÉCTRICOS

Finalmente, querríamos hablar someramente sobre el uso de los patinetes eléctricos. Lo dejamos para el final porque no han sido muchos los comentarios sobre este tema en las entrevistas. Sólo Federico tenía patinete eléctrico, y ya no lo usaba, por lo que no pudimos profundizar mucho en este tema. Esperábamos que en Sarrìa el uso fuese mayor que en Porta, pero parece que es al revés. De hecho, un miembro de la Asociación de Vecinos y Vecinas de Porta comentaba que el barrio está plagado de monopatines:

*Los chavales sí que usan mucho los monopatines estos eléctricos. Pero mucho. Incluso hay un mercado ilegal. A mí me ha venido un tío ofreciendo un patinete a cambio de dos o tres gramos de hachís. No me lo invento, ¿eh? - Federico (Porta, 21)*

Imagen 41: Carrera de monopatines en Porta



Imagen 42: Dos jóvenes yendo por la calle Porta en Monopatines



Fotos de salida de campo

Este medio parece estar ligado a las clases obreras, y puede ser uno de los pocos medios disponibles de movilidad rápida para jóvenes con poca capacidad adquisitiva. Federico reconoce que se compró el patinete eléctrico porque “no tenía dinero para una moto”, ni para sacarse las clases del carné de coche. El miembro de la AVV dice, sin embargo, que no tiene tanto que ver con movilidades largas:

*más que moverse a larga distancia o utilizarlos para ir a trabajar o así, los ves que lo usan para venir a la plaza, estaban ahí con los chavales y te quedas ahí, como para fardar o así.*

En las salidas de campo sí que se vieron en Porta mucho uso de monopatines, utilizados por jóvenes (quizás entre 16 y 18 años) para circular por el barrio (imágenes 41 y 42), ir al parque a pasar un rato con un amigo (imagen 32) o para ir a hacer recados por el barrio (imagen 43). Aunque se ha visto una importante diferencia entre el uso nocturno y el uso diurno: en el segundo, el uso es más discreto, más cuidadoso e incluso se toman medidas como bajarse del monopatín para caminar por la acera. Por la noche se ha visto que este uso es menos cuidadoso y pude ver varias veces monopatines circulando por la acera.



Imagen 43: Mujer circulando por la acera con monopatín. Foto de salida de campo

### 3.2.3 COCHE

En la situación del coche puede verse la gran diferencia de clase que existe entre el barrio de Porta y el barrio de Sarrià. En el barrio de clase alta, son más numerosos los casos de gente con coche, aunque tampoco tanto como esperábamos. En Porta sólo 4 personas entrevistadas usaban el coche, dos hombres, Federico (Porta, 21) y Noel (Porta, 21); y dos mujeres, Carmen (Porta, 24) y Gemma (Porta, 25). En Sarrià 7: Abel (Sarrià, 23), Isidro (Sarrià, 24), León (Sarrià, 22) y Óscar (Sarrià, 25), por un lado y Carlota (Sarrià, 23), Elina (Sarrià, 25) y Laia (Sarrià, 25) por el otro. En Porta, gente como Daniela (Porta, 25) reconoce que nunca pudo sacarse el carné por dinero. Por la otra parte, Isidro reconoce que en su barrio el coche tiene un papel mucho más importante por nivel de clase:

*Aquí la gente tiene más dinero, por lo general, los padres tienen coches particulares y les compran coches particulares a los hijos... - Isidro (Sarrià, 24)*

Entre las personas entrevistadas, en general (salvo casos particulares), hay un uso esporádico relacionado con movimientos fuera de la ciudad. Normalmente lo usan para salir de la ciudad, al monte o a otra ciudad. Muchas veces por cuestiones laborales (como Carmen, que es profesora en una bolsa de profesores y hace sustituciones por toda la provincia) y otras veces, los fines de semana para salir de fiesta o ir a la montaña.

La valoración del uso del coche por la ciudad es bastante negativa. En general, agobia usar el coche en Barcelona, hay demasiados automóviles, a veces hay atascos inesperados que pueden retrasar más que el uso del transporte público, además de las dificultades para aparcar (pocas zonas gratuitas, precios elevados y dificultad para acceder a los permisos de aparcamientos para residentes).

Las razones de su uso se basan muchas veces en el tiempo. Gemma, por ejemplo, sale del trabajo muy cansada:

*cuando salgo de trabajar a las 10 o así, prefiero tardar 10 minutos o un cuarto de hora en llegar a cualquier lado en vez de invertir otros 45 porque llego super reventada. - Gemma (Porta, 25)*

Sin embargo, muchas veces la diferencia no es tanta, y se trata de una decisión marcada por un cálculo, no sólo de tiempo, sino también de oportunidades (aparcamiento, rutas sencillas...), de dinero ("*depende de la pasta que me vaya a costar*") y "*del estrés que me da tener que aparcar ahí en la calle y todo eso*".

Aun con todo, si bien Gemma reconoce que es un cálculo que muchas veces habría que decantar por el metro, considera ella misma que estos cálculos de tiempo pueden estar más bien influenciados por la costumbre: "*me he acomodado. Tengo que reconocer que desde que tengo coche, me he acomodado*". Pero esta es la única vez que encontramos en Porta un uso tan arraigado del coche. En algunos casos, el coche ni siquiera está presente en la familia. Por ejemplo, Fabiola (Porta, 20) comenta que al no tener coche propio o familiar para poder usar, depende del coche de amigos (como Federico) para poder volver a casa por la noche después de las reuniones o de fiesta. Pero, salvo pocos casos concretos, se trata de un uso muy puntual, especialmente para desplazamientos más largos, o para uso lúdico los fines de semana

El uso también puede estar marcado por razones logísticas. Abel, por ejemplo, lo usa sobre todo en invierno por el frío. En verano usa mucho más la motocicleta. También apunta que usa más el coche cuando tiene que llevar cosas como la mochila, el material de deporte (hace hockey) o demás. Sin embargo, se nota en él una mentalidad muy apegada a los medios privados de transporte: recordemos que era Abel quien rechazaba el uso del metro o el bus por considerarlos sucios y agobiantes. Abel tiene, además de coche propio, una motocicleta clásica que compró por un precio muy elevado. Sus comentarios en relación con la elección modal desprenden cierto elitismo de clase, una valoración positiva del estatus social que se desprenden de ciertos usos sociales del coche y la moto.

Esto nos llevaría a apuntar hacia la cultura del coche que se desarrolla en nuestras sociedades, especialmente en ciudades con un peso muy fuerte de los medios privados de transporte. Esto no se aplica del todo en Barcelona, que es una ciudad conocida por una retórica y unas decisiones políticas sobre el espacio público que llevan a primar los medios públicos de transporte y a disputarle la calle a los coches. Sin embargo, eso no elimina del todo una cultura del coche que tiene que ver también con la relación que se establece con un objeto, como han apuntado otros autores (Urry, 2004; Dennis & Urry, 2009; Drevon, 2019).

El apego al coche pasa por considerarlo como un *espacio propio* sobre el que se establecen relaciones de apropiación similares a las que podemos tener con otros espacios. Si tenemos en cuenta la propuesta de Tomeu Vidal y Enric Pol (2005) y relacionamos el sentido de apego espacial a través de la acción y la identificación, en el coche este apego se genera a partir del control del interior, por la sensación de estar, a la vez, dentro y fuera del espacio urbano y por una identificación emocional en tanto que se le atribuye al coche unos valores de independencia y libertad. Noel, por ejemplo, siente el coche suyo por la posibilidad de controlar el espacio y la decoración hasta compararlo con una *habitación propia*. Gemma por su parte, lo siente también su espacio y lo protege:

Noel (Porta, 21): *Me siento ahí, me pongo mis cosas, me siento como tranquilo, a mi royo. Y sí. Te lo haces tuyo, tienes tu decoración, tus pequeñas cosas. Es como un pequeño espacio propio, como una pequeña habitación.*

Gemma (Porta, 25): *Es mi espacio y cualquiera que lo toque puede morir con mucho sufrimiento [se ríe] (...) hay un punto de tema de independencia que es brutal. Yo puedo irme y volver cuando me dé la gana y no tengo que depender de absolutamente de nadie salvo de que tenga el coche gasolina y el seguro. Y eso te da mucha seguridad, ¿sabes?*

La posibilidad de disponer de un espacio propio con el que poder disponer de un retiro privado dentro del espacio público da seguridad y genera mucho apego espacial, que termina traduciéndose en una capacidad de acción y apropiación muy bien valorada.

Sin embargo, hay otros criterios que llevan a optar por el coche como medio predilecto de transporte. Algunas entrevistadas hablan de la elección del coche motivadas por la seguridad, como veremos en el próximo capítulo. Pero no sólo se trata de llevar en espacios nocturnos para evitar inseguridad, el coche es también valorado positivamente porque permite cargar con amigos e ir a sitios de más difícil acceso a pasar el tiempo, como León que suele pasar a recoger en su coche a varios amigos para irse a fumar porros a algún mirador.

El coche en las entrevistas tiene un fuerte componente individual: es usado principalmente por personas en solitario con motivos laborales, de ocio (deportes) o para cualquier desplazamiento que suponga una distancia alta. En esta dimensión individual, el coche se muestra como un espacio propio donde se dan relaciones de apego, identificación y acción espacial. Sin embargo, la dimensión social del coche es también fundamental: muchos jóvenes únicamente lo cogen para moverse con sus amigos de un sitio a otro (ocio de fin de semana), y otros, aunque no lo usen con amigos, están abiertos a poder beneficiar a sus amigas de su uso.

#### 3.2.4 MOTO

La motocicleta es otro de los grandes medios individuales que más se usan entre los jóvenes entrevistados. Esto es especialmente así en el barrio de Sarrià, donde la moto permite superar los obstáculos geográficos con la misma facilidad que el coche, manteniendo la versatilidad de la bicicleta. Por eso, según varios jóvenes, es uno de los medios predilectos en el barrio de Sarrià.

Se ha podido ver una cultura de la moto muy asentada en este barrio, según cuentan jóvenes como Abel, cuando cumplen 16 años, los jóvenes adquieren el carné de moto para conseguir la independencia de desplazamiento al margen de sus padres. La valoración de la moto viene también por un barrio sin buenas conexiones y sin muchas alternativas, por lo que en la socialización temprana de las prácticas de movilidad, una vez se adapta el uso a la motocicleta, el joven termina por desarrollar un hábito ligado a este medio. Como dice Abel, *“Una vez cogí la moto, nunca más cogí el bus”*. Lo mismo dice Inés (Sarrià, 25), quien usaba mucho la moto hasta que tuvo que mandarla al desguace ya que por la declaración de la Zona de Bajas Emisiones, su moto no podía circular por el centro de Barcelona antes de las 20h. A partir de entonces se vio obligada a usar la bicicleta, pero no ve la hora de volver a la motocicleta, con la que sigue sintiendo que consigue mucha más libertad que con la bicicleta.

Abel (Sarrià, 23): *Si no eres el que tiene moto, si nos movemos, o tienes un casco o estás perdido.*

Francisca (Sarrià, 26): *La mayoría de gente que conozco aquí tiene moto o se mueve con moto.*

Esta cultura sarrianenca de la moto está muy extendida. Abel comenta que todos sus amigos tienen moto, y los que no la tienen siempre van con un casco encima, ya que nunca se sabe si te van a terminar llevando a algún sitio. Esto lo relacionan con causas geográficas (desniveles muy fuertes), por carencias de políticas urbanas (poca oferta de alternativas como *Bicing*), por infraestructuras (falta de líneas de metro/ferro o de carriles bici) y por la facilidad que aporta la moto.

Sin embargo, no todo son cosas buenas. En Sarrià algunos hablan de los colapsos que se generan entre coches y motos por la mañana. Es un barrio lleno de colegios, por lo que se llena de padres llevando y recogiendo a sus hijas. Y eso genera problemas en sitios como la calle mayor de Sarrià, que es peatonal pero por la que van constantemente motos intentando saltarse los colapsos de las calles principales.

En el caso de Porta, la presencia de esa cultura de la moto es mucho menor. Existen más alternativas (oferta de metro, tren, *Bicing*, etc.), existen más infraestructuras (paradas de metro, paradas de bus, carriles bici), menos obstáculos geográficos (pendientes más suaves) y, muy

importante también, menos recursos económicos por lo que la opción de la moto resulta menos valorada. Federico (Porta, 21), por ejemplo, reconoce que es la falta de dinero lo que hace que no comprase una moto. Noel (Porta, 21) igual, porque “*la butxaca [el bolsillo] tampoco da para mucho más*”.

Esta diferencia cultural es muy importante, y condiciona los hábitos de movilidad de los jóvenes. A partir de los 18 años comienzan las relaciones más “*adultas*” de los jóvenes con los espacios urbanos. Se amplía el abanico de espacios que los jóvenes pueden usar, por lo que comienza a ganar peso las decisiones de medio y los cálculos urbanos de distancias y tiempos. Esta *pedagogía de la movilidad* incluye unas normas, unas infraestructuras, unas culturas móviles que terminan incorporándose en los sujetos que toman decisiones, generan hábitos y hacen usos basados en esa pedagogía. La socialización temprana es clave en esto, y por ello cobran importancia elementos como las experiencias juveniles, positivas o negativas.

Y esto no sólo es una cuestión de clase y de recursos económicos. Es un diálogo complejo entre ejes, como el de género. Ana (Porta, 25 años), por ejemplo, comenzó a usar la moto muy joven. El motivo era fundamentalmente que deseaba sentir menos inseguridad:

*Empecé a usar la moto mucho cuando iba a un local en la Prospe [barrio de La Prosperitat, en el distrito de Nou Barris], que estaba a 15 minutos caminando pero que el trayecto a casa era muy oscuro, típica calle estrecha, oscura.*

Desde que empezó a usar la moto reconoce que disminuyó su inseguridad, cuando sale aparca la moto frente a su casa. Lo mismo dice Laia (Sarrià, 25), en el barrio de Sarrià, prefiere ir con la moto a tomar cervezas o cuando sale, porque le da más seguridad. En los casos donde hay recursos, el cálculo urbano se parece. ¿Tiene que ver más con el género o con la clase? Evidentemente no se pueden simplificar cosas tan complejas como éstas, pero el caso de Alberto (Porta, 18), un hombre de Porta que también ha tenido recursos económicos para conseguir el carné y una moto, no la usa porque no lo ve necesario. Las experiencias de inseguridad son mínimas en su relato, por lo que en la decisión de coger o no la moto, priman otras experiencias, como el compromiso medioambiental.

### 3.2.5 TAXI

El taxi es un medio individual pero incluye un conductor con el que se tiene (o no) contacto. El taxi en Barcelona es gestionado por el Instituto Metropolitano del Taxi (IMET), un organismo autónomo que depende del Área Metropolitana de Barcelona (AMB).

Los testimonios de uso del taxi han sido sobre todo por parte de mujeres, aunque les preguntase a todos expresamente por este medio. En los hombres se ha mencionado un uso muy puntual: Germán (Porta, 25) dice que lo coge “*a lo mejor una vez cada 5 o 6 meses*” cuando salen de discotecas. Borja (Sarrià, 22) sólo en emergencias “*sólo si llego tarde y tengo dinero*”. En estos casos, es un medio excepcional que cogen únicamente cuando hay dinero suficiente y cuando el uso es compartido.

Sin embargo, en el caso de las mujeres parece más normalizado. Su uso es en la mayoría de los casos nocturno, como cabe esperar. Las vueltas nocturnas a casa son uno de los momentos de inseguridad y malestar femenino, por lo que se contemplan todas las opciones posibles,

incluso cuando el dinero es un problema. Hay varias mujeres de Porta que reconocen haber pagado taxi, aunque ese gasto les supone un peso extra.

Ana (Porta, 25 años), por ejemplo, se lamenta de que en su vida ha tenido que “*pagar mucho taxi*”, sobre todo para no volver sola a casa ya que la amiga con la que suele salir de fiesta es de un pueblo vecino. Pero no todas pueden, Fabiola (Porta, 20), reconoce que volvería en taxi pero dice “*no tengo dinero para cogerlo*”. Lo mismo reconoce Irene (Porta, 22). No hay siempre dinero para poder hacer frente a ese gasto, por lo que muchas se ven forzadas a usar medios como el bus, aunque los valoren como conflictivos o desagradables (recordemos las valoraciones en apartados anteriores).

Este recurso, por lo tanto, tiene unas implicaciones de clase muy claras. En los casos de las mujeres de Sarrià, su uso es más frecuente: Alba (Sarrià, 20) reconoce, por ejemplo, que lo usa frecuentemente con sus amigas, “*dos veces al mes o así*”. Dina también menciona que sus amigas del barrio lo usan frecuentemente, lo cual para ella es un problema ya que no tiene el nivel adquisitivo de sus amigas:

*son chicas con mucho dinero, con familias de mucho dinero, y que bueno, no les gusta caminar por la calle, así que cogen directamente el taxi. Todo el rato van con taxi. O sea, son las 12 de la noche y están en un bar, no querrán coger un transporte público. Cogen un taxi. Y a veces que me ha tocado ir con ellas, me he tenido que comer el compartir el gasto y a veces hemos tenido que pagar 50 euros y me lo he tenido que comer y pagar. Porque ellas querían un taxi. - Dina (Sarrià, 21)*

También es un medio valorado para aquellas mujeres que acceden a un sueldo estable y empiezan a concebir este medio como accesible. Es el caso de Ana, que reconoce usar más el servicio de taxi desde que tiene su trabajo, así se ahorra el tener que volverse a casa sola. Lo mismo cuenta Julia (Porta, 22), que tiene un nivel de vida superior a las otras mujeres de Porta. Ella reconoce usar mucho el taxi o Cabify (el servicio en red de transporte mediante *smartphone*), tanto para ir a la universidad cuando llega tarde. “*Algún día que dices uf, qué pereza, me tiro 5 minutos más en el sofá y pillo taxi, pues lo hago*”.

Cuando existen recursos económicos, los medios son más abundantes, por lo que hay más formas de evitar contextos de inseguridad en la calle.

### 3.2.6 COCHE/MOTO COMPARTIDOS

Si el nivel de acceso a recursos económicos aumenta las posibilidades y opciones de transporte para poder hacer frente a los desplazamientos en la ciudad, no sólo se da en términos de capacidad de comprar un medio como el coche o la moto, o de pagar un taxi. En los últimos años se ha extendido mucho el uso de los medios compartidos de transporte, el cual aporta un formato dinámico y flexible al consistir en el uso privado y temporal de un medio de transporte individual sin la necesidad o la responsabilidad de la propiedad del medio (Nansubuga & Kowalkowski, 2021).

En la muestra de personas entrevistadas, el uso de este tipo de aplicaciones ha sido relativamente escaso (sólo 5 personas hablan de que la usado), y la mayoría en Sarrià. Se ha mencionado únicamente el uso de la aplicación *Cooltra* o similares, para compartir motos y

scooters eléctricas en Barcelona. Sin embargo, aunque no hayan sido muchos los comentarios sobre este servicio, los comentarios son muy interesantes.

Lo más valorado es la posibilidad de dejar la moto ahí y poder volver en otro medio. Esto permite que los días en los que salen de fiesta y vuelven a casa habiendo bebido, pueden dejar la moto ahí y volver en metro. El uso que se ha comentado es, en este sentido, fundamentalmente nocturno. Abel (Sarrià, 23) relaciona este servicio con las veces que *“sales de copeo y no sabes qué va a pasar”*. En otros casos, él habría dejado la moto ahí y hubiese vuelto al día siguiente preocupándose por si se la habrán robado o dañado. Pero ahora tiene una moto muy valiosa y no se atreve a dejarla ahí. Desde que usa la moto de alquiler, se ha relajado bastante: *“Pago 3 euros, que es casi lo mismo que el transporte público”*. Algo parecido dice Alberto (Porta, 18) sobre un amigo suyo que volvía al día siguiente (o a los dos días cuando el domingo tenía demasiada resaca) a por la moto y sufría mucho estrés esos días.

El riesgo es que este tipo de servicios también lo cogen personas que no saben muy bien cómo usarlas, como Laia (Sarrià, 25) que sólo usa moto compartida y no tiene hábito de usar motos, por lo que reconoce haber tenido varios *“sustos”*. De hecho, le pusieron una vez una multa por infracciones en motos alquiladas, pero aun así reconoce que el servicio es muy práctico y cómodo. Comenta una cosa interesante también: comenzó a utilizar el servicio más a menudo desde que comenzó la pandemia de Covid. *“No me apetecía encerrarme más en los ferros” comentaba, por lo que aprovechaba los desplazamientos en moto para salir fuera”*.

## LOS MEDIOS E INFRAESTRUCTURAS DE MOVILIDAD

- **La (no)disponibilidad de medios en cada barrio afecta directamente a la motilidad en tanto potencia/debilita las (in)movilidades en cada caso. La motilidad no sólo supone una característica individual de los sujetos, sino que implica también la disponibilidad de medios y la accesibilidad a los mismos.**

### TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO

- **Metro:** En general, hay una muy buena opinión de la red de metros entre los jóvenes entrevistados. Especialmente, entre los jóvenes de Porta. En Sarrià el servicio es prácticamente inexistente. El metro supone uno de los medios donde más suceden escenas socialmente importantes para los jóvenes entrevistados.
- **Ferrocarriles:** La presencia de los trenes, como en el caso del metro, es muy desigual en cada barrio. Es el medio colectivo mejor valorado en Sarrià.
- **Autobuses + nitbus:** Su disponibilidad es mayor que la de los otros medios, sobre todo en las partes internas del barrio. Hay personas (especialmente mujeres) que reconocen sentirse más "seguras" o "cómodas" en el bus.

### TRANSPORTE INDIVIDUAL

- **Bicicleta:** hay un uso más extendido en Porta que en Sarrià. Depende mucho de la orografía, de la disponibilidad de Bicing, del tiempo y de la seguridad (posibilidad de robo). Hay más hombres que tienen un uso intensivo.
- **Monopatines eléctricos:** Este medio parece estar ligado a las clases obreras, al ser uno de los pocos medios accesibles de movilidad rápida para jóvenes con poca capacidad adquisitiva.
- **Coche:** hay una gran diferencia de clase. En Sarrià se usa mucho más que en Porta, tanto coche en propiedad como de un familiar. Pero en ninguno de los dos casos se comprobó una cultura del coche muy asentada.
- **Moto:** la moto está mucho más asentada en Sarrià que en Porta (por posibilidades de acceso). Y goza de una cultura más implantada.
- **Taxi:** Su uso (por acceso) está mucho más extendido en Sarrià, en Porta el uso es muy puntual. También está más extendido entre mujeres que en entre hombres.
- **Servicio de moto/coche compartidos:** En la muestra, el uso de este tipo de aplicaciones ha sido relativamente escaso y prácticamente todas en Sarrià. Se valora especialmente el poder no depender del medio a la hora de volver si así no se desea.

#### 4. RELACIONES SOCIALES EN MOVIMIENTO

A lo largo de esta investigación hemos visto cómo las movibilidades van mucho más allá de las infraestructuras y medios de transporte, ya que implican cuerpos y representaciones. Estos cuerpos, además, no pueden explicarse únicamente a través de su dimensión individual ya que no puede reducirse su dimensión móvil a la relación que mantienen con infraestructuras. En tanto que vivimos en sociedad, la dimensión móvil implica una coexistencia de cuerpos, objetos e ideas que se relacionan mutuamente y, por lo tanto, es importante incluir en el análisis de las movibilidades las relaciones que se dan entre sujetos.

Son numerosas las aportaciones sobre la dimensión relacional de los desplazamientos, sobre las interacciones que se dan durante los movimientos (Sheller & Urry, 2006; Symes, 2007; Adey, 2006; Benediktsson, y otros, 2020), sobre la experiencia de compartir espacio en amarraderos como las paradas de bus (Bissell, 2007) o qué prácticas relacionales se dan en los encuentros cotidianos (Wilson, 2011). En estos aportes, los lugares cotidianos de movilidad (buses, trenes, calles) aparecen como espacios de interacción inevitable con desconocidas (Jensen, 2009; Wilson, 2011). En estos espacios, como muestra Helen Wilson (2011), los encuentros cotidianos suponen importantes escenarios de negociaciones espaciales, gestuales y simbólicas atravesados por la tolerancia o la evasión. Las movibilidades urbanas implican en general relacionarse con otras personas. En este apartado, pondremos la mirada en las relaciones que se dan *durante* las movibilidades, y las realidades sociales que se afinan en los caminos, los *entremedios*, que más que un *no-lugar*, se muestran importantes escenarios de apropiación y disputa.

Pero no sólo las relaciones se dan entre personas y objetos. También una parte importante de las relaciones que conforman el sistema de las movibilidades se da entre personas y las ideas, saberes y discursos que circulan por los espacios, atraviesan las personas y lugares para terminar de configurar las movibilidades como procesos (Adey, 2006: 79). La cultura también forma parte de los espacios, en forma de normas, leyes, hábitos, fronteras simbólicas, estigmas... Estos elementos interactúan con los cuerpos y los espacios de tal forma que dan razones para desplazarse o para quedarse quieta, ponen límites, hacen los desplazamientos más incómodos, cobijan movimientos en un sentimiento de pertenencia, dan permiso para ciertos usos o, por el contrario, generan incomodidad.

A la hora de analizar las relaciones y la cultura, las posibilidades son inacabables. Por ello, he intentado abordar los tres elementos significativos en relación con la juventud y la clase social. En primer lugar, presentaré los relatos de comunidad que intervienen en cómo los jóvenes perciben su lugar, su contexto y sus posibilidades de movimientos. Pasaremos a hablar sobre la percepción de inseguridad, sobre la relación que establecen los jóvenes con autoridades policiales y con los entornos fascistas de ambos barrios. Y por último, presentaré el tema de la seducción, los espacios del cortejo y su presencia en la vida cotidiana de los jóvenes entrevistados.

#### 4.1 TEJIDO SOCIAL Y MOVILIDADES INTERNAS JUVENILES

La forma en la que los jóvenes viven el barrio difiere bastante en ambos barrios. Uno de los primeros detalles que pude ver es la tendencia más *endosocial* (Prout, 2018), a una socialidad interna, endogámica, en el barrio de Sarrià que lleva a (o es producto de) una hipertrofia de la identidad barrial. Esto lleva a generar mayores resistencias ante culturas ajenas y, en lo que nos ocupa, a una mayor circulación de actividades internas, desplazamientos de cuerpos y objetos dentro de las fronteras del barrio y, en definitiva, a una mayor parte de la vida dentro del barrio: en las entrevistas muchos jóvenes han ido al colegio en el barrio, participan de actividades culturales dentro del barrio, salen con amigos del barrio, frecuentan bares del barrio o se emparejan con personas del barrio. Esto se ha visto más en el sector de activistas culturales y activistas políticos que entrevistamos, ya que los jóvenes ajenos al mundo asociativo o político sí mostraban mayor permeabilidad con el resto de la ciudad.

Por lo que vemos, el barrio de Porta parece más tejido junto con otros barrios del distrito (resto de Nou Barris), con Horta-Guinardó y con Sant Andreu. Los entrevistados tienen más permeabilidad, tienen que salir del barrio mucho más, y hay mucha menos sensación de independencia, identidad y ser-pueblo. Para el responsable de la Asociación de Vecinos y Vecinas de Porta, esto se puede definir como jóvenes que están “de espaldas a la ciudad”, pero mirando hacia el resto de Nou Barris.

*Son bloques donde se han generado espacios de jóvenes muy ligados a la comunidad de vecinos. (...) Se sienten ligados a la plaza de delante de casa, al jardín de su bloque y han tenido una vida muy conectada a los espacios de vivir la calle como tal. No consumir la calle, sino vivirla y generar sus propias reglas utilizando el espacio público. – Responsable de la AA.VV. de Porta*

Como comenta el representante de la Asociación, en el caso del barrio obrero el tiempo invertido en una *co-presencia* distendida en espacios de encuentro juvenil tiene mucho peso en la sensación de barrio descrita. Hay pocos relatos de actividades extraescolares, menos presencia de participación comunitaria (no encontramos a nadie que forme parte de Castellers, o colectivos culturales de este tipo). Hay más presencia de “ *echar unas cervezas en el parque*”. Estos espacios son importantes contextos de socialización y estrechamiento de lazos sociales, como han estudiado autoras como Samantha Wilkinson (2016; 2017). Para esta autora, si bien los encuentros juveniles alrededor del alcohol han sido ampliamente reconocidos como una de las actividades predominantes en los espacios nocturnos de la ciudad, la predominancia ha sido la de centrar la mirada en los espacios de ocio de bares o discotecas, dejando al margen la comprensión de los espacios de consumo esporádico en espacios públicos. Estos espacios de consumo esporádico e informal, sin embargo, son fundamentales en el tipo de socialización juvenil, tanto en Porta como en Sarrià, aunque en ambos casos con formas distintas.

En Sarrià, la participación juvenil aparece encauzada en actividades culturales más formales (muchos participan de organizaciones barriales de corte cultural, activista o scout). El tiempo que resta suelen dedicarlo a “ *echar unas cervezas*” pero hay mucha menor presencia de este tipo de encuentro que en Porta o, por lo menos, parece menos importante en el relato que hacen de su posición en el barrio. Aquí el peso narrativo de la identidad del barrio se lo lleva la participación cultural y el activismo de base, menos ligado al ocio (aunque con sus espacios de esparcimiento).

Pero el caso de Sarrià lo mencionaremos aparte, para poder profundizar más en un caso muy interesante de segregación identitaria a través de un conflicto de clase. En las entrevistas realizadas en Sarrià, surgía constantemente la mención de una frontera interna entre *dos Sarriàs*. Lo hemos mencionado varias veces ya. Hablemos de ello.

#### 4.2 LAS DOS SARRIÀS

La idea de las dos Sarriàs surge como forma de distinguir la parte del barrio más afincada en una noción de *identidad de Vila* de aquella parte del barrio de *nueva incorporación* que tiene estilos de vida de clase alta, poca implicación en el tejido del barrio y unos hábitos de movilidad muy distintos. Evidentemente, se trata de unos tipos ideales que se desprenden de las entrevistas, no tanto una realidad exacta sociológicamente, la realidad es mucho más diversa.

La parte identificada con el Casco histórico del barrio sería el Sarrià de la Vila e iría desde cuando acaba Plaza Artós (no la incluye) hacia Ronda de Dalt; de Foix hasta Vía Augusta (según Felipe, Sarrià, 24). Aunque dentro de esta Sarrià también hay subdivisión entre la gente que compra, consume y culturalmente hace vida en Sarrià, y luego la Sarrià más implicada políticamente también. Por el otro lado, tenemos la parte más residencial, menos identitaria ligada a los alrededores más residenciales. Este tipo de vecino suele frecuentar cotidianamente zonas de fuera del barrio, además de que presenta poca participación asociativa. Una excepción supone la participación religiosa a través de culto y parroquias, como la de Inés (Sarrià, 25) o Gabriela (Sarrià, 25), por ejemplo.

Esta diferenciación entre sectores se da sobre todo por parte del Sarrià de pueblo, y se da por razones de clase, legitimidad histórica y hasta por una tensión ideológica entre un sector más independentista (según varios entrevistados, los bloques del casco histórico tienen un voto tradicionalmente independentista de centro o centroderecha, mientras que la parte externa del casco vota a la derecha o directamente a la ultraderecha de Vox). Esto es visto para un sector más político y comunitario como una amenaza al patrimonio cultural y asociativo que veíamos en el capítulo anterior. En ese contexto surgen movimientos de conservación identitaria que disputan la propiedad del barrio. El ejemplo más claro es la frase que menciona Mario (Sarrià, 21) en la entrevista pero que es usada por la asamblea de las Fiestas Alternativas del barrio: "*Sarrià no és de qui el paga, sinó de qui el fa viure*" (*Sarrià no es de quien lo paga sino de quien lo hace vivir*) (Imagen 44).

Imagen 44: Carteles en el barrio de Sarrià



Fuente: cuenta de Twitter de Festes Alternatives de Sarrià

Lo curioso de esta división identitaria entre dos Sarriàs, es que todas las personas a las que les pregunto a cuál de las dos Sarriàs pertenece me responde que a la de pueblo, o que están en medio (Inés). Gabriela (Sarrià, 25) se identifica con la Sarrià *auténtica* aunque nunca haya participado en nada. Pablo (Sarrià, 22), aunque diga que no le gustan nada los castellers ni las cosas comunitarias del barrio, a la hora de situarse entre las dos Sarriàs, dice “*entremedio*”. Hay algunos jóvenes que no tienen problemas entre esta división de identidades de barrio y transitan las fronteras cómodamente, aunque son consciente de ellas. Sin embargo, para algunos jóvenes que podrían situarse en el Sarrià más residencial, el casco antiguo supone una frontera que puede generarles algo de incomodidad. Por poner un ejemplo, Pablo se lamenta de las actitudes de la gente del casco:

*A esa gente le gusta el postureo (...). Los catalanes así guays y tal, son los que suelen estar en Mayor de Sarrià. (...) son los típicos catalufos capullitos que a mí no me caen bien... Los de Mayor de Sarrià. – Pablo (Sarrià, 22)*

Desde la parte residencial puede verse la fuerza identitaria del Sarrià de pueblo como cierta prepotencia o rechazo a quien no participa. Elina (Sarrià, 25) siente incomodidad en un sentido opuesto: no suele transitar por la Sarrià residencial y de más clase alta, que para ella usan el barrio únicamente como sitio donde dormir. Para ella, toda la zona que sale del núcleo antiguo:

*es una zona que ni frecuento, ni tengo ningún interés en desplazarme a ella. Por ideas políticas, por comodidad a la hora de cruzar ese espacio... Porque depende mucho de cómo vayas vestido (...) Si vas según con qué pintas, te miran como un paria. O simplemente, te pasas (...) una calle entera, dos o tres cruces donde no te encuentras a nadie. Según qué hora, no hay absolutamente nadie, porque es zona residencial o sólo colegios. - Elina (Sarrià, 25)*

Esta división entre la Sarrià de pueblo y la residente parece apuntar a un esquema de binarismo urbano que diferencia entre *lo puro* y *lo impuro*, en el sentido que le daba David Sibley (1995). Esta defensa sirve para Sibley para marcar fronteras internas y protegerse de lo sucio e invasor. Esta defensa de una identidad ideal sarrianea proviene de una legitimidad propietaria de un barrio auténtico que esgrime la identidad para identificar un área como propia y defenderla de los *otros*. Jonny Pickering, Keith Kintrea y Jon Bannister (2012) identifican en esta territorialidad un capital cultural heredado a través de la tradición y la afinidad social y política con el barrio.

Pero esta identidad tiene un componente de clase importante. Para acceder a determinados espacios de participación juvenil cultural sarrianeo es importante poder tener recursos económicos suficientes. Recordemos que en Sarrià, el precio de más de dos tercios de las actividades culturales en el barrio asciende a más de 400 euros anuales. El capital social y cultural que aporta el asociacionismo a las vidas de los jóvenes está evidentemente ligado al capital económico disponible. Disponer de este capital económico abre las puertas a un capital social y cultural de barrio que termina generando un apego espacial a través de la sensación

de pertenencia por la mayor implicación en el tejido social de barrio y, por ende, una mayor red de circulación de personas, ideas y objetos entre nodos. Así, en este barrio de clase alta con un tejido asociativo alto, el capital social, capital económico y motilidades internas están íntimamente ligadas con la identidad de barrio.

La identidad territorializada podría, sin embargo, estar alimentando dinámicas de endogamia y exclusión. Un sentimiento fuerte de pertenencia puede alimentar mecanismos de control de la diferencia y de hipervigilancia interna. Mario se lamenta de que la saturación del barrio por el perfil de burgués catalán hace que las personas migrantes o personas con estética alternativa (“*canis*” o “*punks*”) podrían sentirse incómodos o inseguros aquí por la mirada de la comunidad blanca. En ese sentido, Mario cree que es un “*barrio racista*”: mira muy mal a la comunidad migrante, y desconfía de ella.

*En Sarrià... No sé, no me suena ningún sitio donde se reúnan las personas migrantes. No hay mucha diversidad cultural. Y si la hay, se esconde porque no se ve en la calle. [Luego se corrige: sí que hay migrantes, pero de un tipo determinado] Sobre todo hay europeos. Hay una escuela francesa, una escuela italiana. Hay también escuelas de estadounidenses... Así que tampoco hay muchas personas de otras etnias. – Mario (Sarrià, 21)*

Felipe comenta lo mismo: aunque “*ame profundamente este barrio*” reconoce que es un barrio de pijos. Y para profundizar en esto, habla de cómo no hay lugar para la migración que no sea europea (menciona también la presencia de población venezolana rica), y que el efecto pueblo genera una presión que no le gusta:

*Amo el barrio, pero a la vez... No lo odio porque no creo que el odio lleve a nada, pero muchas veces no me siento cómodo en el ambiente de este barrio. – Felipe (Sarrià, 24)*

Con León (Sarrià, 22) podemos ver un ejemplo más directo de esta persecución racial en el barrio. León es un joven con aspecto que podría confundirse con procedencia migrante (tiene piel más oscura y pelo negro largo, ya que su padre es magrebí) y me cuenta cómo en el barrio ha tenido que sufrir racismo y malas caras en varias ocasiones. La más indignante fue para él cuando los policías lo pararon por parecer “*sospechoso*” y por creer que podía ser el responsable de un robo que había habido en el barrio. Lo detuvieron durante un rato considerable, ante la mirada de las personas del barrio que pasaban por ahí. Al final lo terminaron dejando ir, pero desde entonces le guarda rencor a la presencia policial.

Sin embargo, esta condición de *pueblo* de Sarrià no sólo pasa factura a la gente migrante, sino que puede volverse contra los jóvenes disidentes a nivel identitario o a nivel de orientación sexual. Por ejemplo, Elías (Sarrià, 26) relata los problemas que tiene por ser “*el único chico gay*”. Siente mayor sensación de exposición ante las miradas del barrio, así como dificultad para expresar afectividad en espacios públicos. Esta experiencia es consistente con otras investigaciones como la de María Rodó de Zárate (2015) donde analiza las dificultades de afectividades disidentes en espacios públicos de entornos rurales. Sarrià, así, presenta una construcción de comunidad que potencia una mirada hacia dentro que puede funcionar como una mirada de control o exposición para ciertos perfiles.

La fractura percibida entre un barrio por el que luchar y la amenaza de una Sarrià conservadora e hipergentrificada crece cuando los propios jóvenes que activamente luchan

por conservar el barrio tienen que marcharse por ser imposible independizarse quedándose en el barrio. Esta fractura entre dos barrios hace peligrar la identidad cultural de un barrio y le amenaza con terminar por convertirse en un barrio más de clase alta.

#### 4.3 LA SEGURIDAD

La seguridad es uno de los puntos fundamentales que todo estudio sobre los desplazamientos o sobre las dinámicas sociales de los espacios incorpora en algún momento. La seguridad atraviesa de manera radical cómo viven los espacios las personas, justifica movimientos políticos, activa la circulación de discursos, intervenciones administrativas, conflictos policiales. La seguridad es uno de los temas básicos de la vida urbana y está ahí como tema de investigación desde prácticamente el comienzo de los estudios urbanos.

La seguridad es una cuestión también diferenciada según clase social, tanto porque son sociales el crimen o la violencia, como porque las percepciones personales de (in)seguridad se encuentran atravesadas por ejes sociales de género, etnia, edad, pero también por los recursos educativos, políticos o culturales que posee el sujeto. Esto se ha podido ver en las entrevistas realizadas en los niveles de inseguridad percibida (e inseguridad física) en ambos barrios. La diferencia que se ve puede entenderse por un factor ligado a lo ambiental, como menciona Óscar cuando habla de la seguridad que siente en Sarrià porque “*está muy bien cuidado*”. Esto, para él, está relacionado con un motivo de clase, lo cual termina redundando en una mayor sensación de cuidado y, a través de esto, a una mayor experiencia de seguridad:

*seguramente aquí deben pagar más o debe haber más influencia y se debe hacer más. Pero amigos míos que unca habían estado por Sarrià, que eran de Hospitalet, de Zona Franca y así, y que han pasado por aquí, han dicho “joder”, está todo más limpio, más arreglado... Así que esa inseguridad del urbanismo no la tienes, está todo más ordenado. – Óscar (Sarrià, 25)*

Porta, sin embargo, debido al descuido de algunas zonas del barrio, que se perciben como más oscuras, sucias o poco intervenidas, la sensación de inseguridad despuntaría (especialmente en las mujeres, pero esto lo veremos en el próximo capítulo).

Esta relación entre la situación contextual y desorden apunta hacia teorías como la *teoría de los cristales rotos* por la cual varias investigadoras han demostrado que desorden físico y social a nivel espacial está relacionado con una mayor inseguridad (real y percibida) (Howell, 2009; Chappell, 2011; Sharp, 2012). Lo interesante de esta teoría es que su abordaje crítico permite avanzar hacia una crítica de la intervención policial, que ha sido un factor fundamental en la alimentación (para su posterior instrumentalización) de la inseguridad. En este apartado quiero centrarme en la inseguridad generada por la presencia policial en los jóvenes, y cómo esta presencia alimenta la inseguridad de un tipo de perfil juvenil alternativo (ligado a un tipo de uso espacial que roza o se sumerge en lo ilegal) que ve limitada la posibilidad de tránsito, uso y parada de espacios del barrio.

Centrarme en la policía como factor de inseguridad no es un capricho. En las entrevistas, la policía apareció constantemente como factor de inseguridad, tanto como el riesgo de acoso y más que el robo o las peleas. Además, las investigaciones que abordan la percepción de confianza en la policía y la influencia en la percepción de inseguridad son realmente escasas en

territorio español (hay excepciones interesantes como la de Ruiz Chasco, 2019). Con este apartado esperamos aportar información relevante para el análisis de las inseguridades urbanas y prácticas juveniles.

#### 4.3.1 POLICÍA Y CONFLICTO DE USO

El conflicto con la policía aparece frecuentemente tanto en Porta como en Sarrià. No obstante, la relación con la policía es diferente según la disponibilidad de espacios de un barrio u otro, la amenaza real de la multa y la incidencia diferencial de presencia policial y prácticas securitarias en barrios obreros o barrios pudientes.

En tanto el crimen y la violencia urbana son realidades sociales atravesadas por el espacio, pero también por los ejes de desigualdad social, son productos sociales de relaciones complejas en las que la policía como agente social, tiene una implicación directa, no tanto como mero ejecutor neutral de unas leyes, sino como agente social moldeado culturalmente. En este apartado hablaremos de cómo la policía supone un factor clave en la experiencia de los jóvenes entrevistados a la hora de relacionarse con el barrio y los desplazamientos.

##### 4.3.1.1 Policía y apropiación espacial

Si la apropiación espacial se basa en una relación, a la vez, práctica y simbólica, la policía opera en esta relación entre sujetos y espacios limitando la forma en la que los jóvenes gestionan su presencia en el barrio, cómo se relacionan emocionalmente con los espacios y qué tipo de actividad se permiten en los mismos. Hay algunos jóvenes que reconocen que no pueden ir cómodos por el barrio. Bruno (Porta, 18) siente una incomodidad constante cada vez que ve un coche patrulla. Ir caminando por el barrio y ver pasar un coche patrulla hace muchas veces *“que modifique siempre los lugares por los que voy”* ya que le han parado ya muchas veces. Y cuando está en un sitio parado, está siempre pendiente por si ven una luz azul. Diego (Porta, 26) describe su emoción como un *“sentimiento de persecución en tu propio barrio”* ya que ha tenido tardes en las que no podía ir a ningún sitio, ya que a cualquier plaza que iba, aparecía una patrulla. *“Joder -comenta frustrado-, es que es un agobio de la hostia, como si te estuviesen persiguiendo”*.

Esta incomodidad hace que estos jóvenes no se relacionen tan libremente con los espacios del barrio como les gustaría, tienen que buscar constantemente espacios retirados. Este tipo de presencia policial tiene, a la vez, mucho y poco que ver con las drogas. Efectivamente, la policía para (y pone las posteriores multas) por momentos de consumo, pero no sólo, ya que muchos cacheos en medio de la calle tienen que ver más bien con la apariencia. La presencia policial y la relación que tienen los jóvenes de Porta con los agentes va sedimentando una forma de entender las normas, entender sus cuerpos, su presencia y las posibilidades de movimiento que termina afectando a sus hábitos y limitando la motilidad juvenil. Fabiola (Porta, 20), por ejemplo, comenta que la policía afecta directamente la forma que tiene de vivir Porta ya que siente *“tensión”* y poca seguridad. Y no sólo se debe al consumo de drogas: *“ahora que dejé de fumar porros no siento seguridad tampoco”*.

Al final, muchos de los hábitos de reunión y ocio de los jóvenes pertenecen al mundo de lo ilegal, por lo que terminan confrontando situaciones con la policía de una forma u otra: sea por fumar unos porros, por tomar unas litronas en el banco, o por pegar carteles/pegatinas políticas.

Este encuentro constante con los policías genera un ambiente de tensión y cuidado frente a los que las jóvenes, sin embargo, no se quedan pasivas. En un sentido foucaultiano, las resistencias cotidianas y no confrontativas de los jóvenes pasan por acumular una serie de saberes y prácticas, por ejemplo, de evitar espacios negros o mimetizarse estéticamente. En las entrevistas surgen una serie de *puntos negros* de presencia policial, que son aquellos espacios donde algunos jóvenes sienten que están más desprotegidos o donde es más fácil que los paren la policía. Las estrategias en muchos casos pasan por hacer rodeos evitando zonas peligrosas, buscando puntos ciegos sin presencia policial o buscando lugares donde para la autoridad sea más difícil parar. Federico da una muestra perfecta de esto cuando reconoce sus rutas para llegar al Casal:

*si llevo algo encima, en vez de pasar por meridiana, pues entro directamente por el cementerio. Y luego por otra calle, ir al Casal. Que, aunque sean zonas que también frecuentan la policía, pues hay menos probabilidades de encontrártelos. Y bueno, si te los encuentras, no se paran, porque son zonas más de paso. - Federico (Porta, 21)*

Aunque aumente el tiempo de recorrido, muchos jóvenes están dispuestos a invertir el tiempo si con eso pueden ahorrarse la multa.

Otra estrategia pasa por identificar “los sitios donde ponernos para ir viendo si pasan o no pasan”, dice Diego. “Por ejemplo, si te pones en esta plaza, los ves pasar por lo lejos y ya te avisan para que vayas con cuidado”. Esteban (Porta, 20) dice que se trata de buscar “infraestructuras que te cobijen”, y en esa línea, muchos terminaban identificando la antigua Plaza Sóller como un espacio seguro ya que antes de la reforma era de difícil acceso (de coches pero también de la mirada) y ahí dentro podían ver a la policía sin ser vistos.

Con el comienzo de las obras de la plaza, se perdió uno de los espacios más seguros donde los jóvenes podían estar a gusto sin presencia policial. Y, de hecho, podría entenderse la obra en la Sóller como una forma de rehabilitar un espacio y, a la vez, disputar la presencia de sujetos barriales “indeseables” que generaban tensiones en el barrio. La retórica que justifica las obras precisamente habla de la *integración* de la plaza en *los recorridos cívicos* (Ayuntamiento de Barcelona, 2020), porque antes de las obras, la plaza era “poco permeable”. Esto, precisamente, era uno de los valores positivos que le daban las jóvenes del barrio que buscaban espacios al margen de los recorridos más frecuentes, amarraderos a los que se dirigían sus desplazamientos cotidianos en busca de encuentro, sensación de pertenencia y ocio.

Si recordamos los testimonios de las jóvenes durante las obras de la Sóller, había una sensación de desorientación, de *diáspora* juvenil y de falta de *espacios-amarradero* que llevaron a muchos jóvenes a probar sitios nuevos, a sentirse más expuestos o a esforzarse económicamente y empezar a socializar en espacios de pago (bares o alquilando locales para fiestas). La Sóller tenía un problema de descuido, resultaba un espacio intimidante (especialmente para mujeres), ligado al consumo de droga o a personas sin hogar. Sin embargo, era un espacio de reunión

para jóvenes y personas racializadas y excluidas socialmente, cuyos cuerpos soportan el estigma social y son blanco fácil de la policía, como veremos en el próximo apartado. Si bien las reformas en la Sóller resultaban importantes para una renovación más inclusiva del espacio de Porta, ¿cómo se dio esta contradicción entre la necesidad de amarraderos de personas excluidas socialmente y políticas de renovación y *embellecimiento* urbano? Lo veremos en breves.

En lo que a Sarrià respecta, este tipo de conflicto y control policial también se da, aunque con una intensidad menor y con una confrontación más sutil. Los conflictos se dan sobre todo alrededor del uso y disfrute de la Plaza Sant Vicenç de Sarrià. Se trata de una plaza pequeña donde se alternan usos muy diferentes: familiares, infantiles, juveniles, políticos... Cuando cae el sol, comienzan a aparecer grupos de jóvenes que se reúnen, se sientan en los bancos o en el suelo, beben unas latas de cerveza Estrella Damm que compran en el supermercado del barrio, y pasan las horas ahí. A veces aparecen algunos jóvenes con un balón, otras veces con una guitarra. Se genera un ambiente bastante agradable al que se van sumando cada vez más personas según terminan algunos colectivos las reuniones o la gente sale de trabajar y van a tomar una cerveza con amigos.

Sin embargo, la policía también suele hacer aparición en la plaza, controlando la presencia juvenil y desplazando a los grupos de jóvenes a espacios privados (a las terrazas de bares o a casa, ya que no hay en el barrio otra plaza donde hacer estas quedadas a partir del atardecer). La plaza Sant Vicenç es pequeña y está rodeada de casas, así que, como dice Isidro (Sarrià, 24), es muy común que las vecinas terminen llamando a la policía por el ruido y la policía hace aparición para desplazar y controlar la zona. Esto, en algunos casos se traduce en multas: a Borja le han puesto varias multas por beber en la plaza.

*Una vez estaba celebrando mi cumpleaños, los 23 o 24 o así. Eran las 11.30 o así y apareció la guardia urbana nos empapeló a todos. – Borja (Sarrià, 22)*

Este tipo de presencia, control y castigo policial termina generando una percepción de inseguridad parecida a la que había en Porta. Genera un “*chip de inseguridad*”, dice Borja. Esto, en un barrio como Sarrià, puede ser el único motivo de inseguridad que sienten varios jóvenes, para los que la realidad del robo, las peleas o conflictos espaciales les queda lejos. Para Josué (Sarrià, 20) la inseguridad por consumo de bebidas en la plaza es “*la principal que siento*”. Ese pensamiento no le abandona fácilmente ya que ha tenido que pagar multas muy altas (de hasta doscientos euros, por lo que dice), que le han generado una sensación de peligro constante.

Sin embargo, para otros, como Isidro, la presencia policial no es tan fuera de lo común:

*Es un barrio tranquilo, y la poli no va muy a saco, (...) Algunas veces sí que hemos tenido algún susto de que la poli ha venido, nos ha registrado y tal, pero también han sido veces puntuales. Y claro, los polis ven a unos chavales sentado sen un banco, fumando algo... y bueno, supongo que también es algo rutinario. – Isidro (Sarrià, 24)*

Esto podría estar limitando la capacidad de apropiación espacial de los jóvenes de este barrio, ya que una presencia policial excesiva coarta la capacidad de acción e identificación sobre el espacio.

Sin embargo, como decía, existe una diferencia clara entre Sarrià y Porta. En el caso de la antigua Vila, la exposición a la presencia policial es menos agresiva y la sensación de exposición parece menos extendida entre los jóvenes entrevistados que en el barrio obrero. Mario, por ejemplo, compara el caso de Sarrià con el del barrio de Gracia, conocido por las plazas llenas de jóvenes bebiendo cervezas, en el que la policía opera como escoba, mandando a irse pero sin una actitud punitiva.

*Ahora hay como una dinámica que me recuerda mucho a Gràcia, a la plaza del Sol. A veces aparece la poli en Sanvi pero más como imponiendo la presencia, no poniendo multa, más para dispersar, ¿sabes? – Mario (Sarrià, 21)*

En algunos casos, el conocimiento del barrio juega a su favor, como veíamos que también pasaba en Porta. Isidro acepta la situación que marca la policía y considera que lo importante es “saber moverse”. Cuando le preguntamos qué quiere decir con esto, contesta:

*saber dónde pueden dar vueltas, dónde pueden rular o moverse, y segundo, saber tú donde vas y aun así estar alerta porque pueden aparecer en cualquier momento. Porque sabes que hace algo ilegal, y te puede tocar que te pillen. – Isidro (Sarrià, 24)*

Cuando llega la policía, pueden ir moviéndose a otras plazas, como la que hay al lado del Casa Orlandai (“Plaza del Ciprés”, la llaman), o a los Jardines de Santa Amelia. Josué lo llama “inteligencia del barrio”. Pero existen límites con los otros espacios: los Jardines cierran al atardecer, y la plaza de Casa Orlandai está muy expuesta. Esto implica que los que no consiguen aguantar la molestia de cambiar de sitios, o si no hay otras opciones, la disuasión es efectiva, y terminan por ir a consumir a un bar.

La inseguridad y la tensión con la policía no sólo sucede con relación a los consumos de sustancias y ocupación de espacio público por motivos de ocio. También se da por el activismo social, que lleva a confrontaciones constantes. Por ejemplo, sucede mucho con pegar carteles, pegatinas, etc.; en estos casos, la exposición es bastante alta y el miedo a la policía puede resultar un problema. La trayectoria militante genera constantes diálogos con la policía, ya que son muchos los escenarios donde por activismo político se topan con las autoridades del barrio: fiestas alternativas, concentraciones, pegadas de carteles, actos de recaudación de dinero... Este encuentro constante genera mucha frustración, especialmente cuando son actos sociales.

Esta socialización juvenil desde la confrontación política con la policía, como dice Marina, termina generando una percepción de alerta que afecta a la vida cotidiana:

*joder, te cambia la percepción. Estás ahí con la mirada atenta, y cuando ves unas luces azules (...) te generan alerta. O cuando oyes unas sirenas y te preguntas qué pasará. – Marina (Porta, 25)*

Mario, por su parte, hace un apunte importante. Él forma parte de una organización política y han tenido experiencias desagradables que, por suerte, no han acabado en multas, pero que ha generado un cuidado constante. Este cuidado se da por un barrio que saben que tiene un carácter conservador y que resulta muy superficial:

*Sabemos que esta forma reivindicativa, que aunque es muy lícita, en este barrio como que si te ven te van a decir algo. Lllaman a la policía si te ven con pintas, así que hay que tener como cuidado. – Mario (Sarrià, 21)*

Esto incluye un elemento importante que me gustaría desarrollar: la estética en la experiencia de control policial.

#### 4.3.1.2 *Apariencia y control*

En los dos barrios se ha visto cómo los y las jóvenes perciben que el criterio policial de actuación tiene una base estética muy marcada, por la cual son las características físicas (atuendos, marcas raciales, símbolos o detalles) los que definen si hay un riesgo de ser parado y cacheado por la policía o no.

Esto se corresponde a las tácticas de *stop and search* o *stop and frisk* ('parar y registrar') que han sido ampliamente estudiadas por investigadoras racializadas (Fagan & Davies, 2000; Fagan, Geller, Davies, & West, 2009; Long, 2018) y que señalan una relación clara entre características físicas, criterio policial y probabilidad de ser parada en la calle. Esto apunta a un riesgo de caer en procesos de discriminación social que ahondarían en la exclusión social de un sector juvenil que vería empeorada su calidad de vida urbana y que influiría negativamente en la percepción de riesgo de sus trayectos, su relación con los espacios del barrio y, eventualmente, en un clima comunitario de señalamiento y exclusión de minorías estigmatizadas.

Esto puede verse en nuestra investigación porque los relatos sobre policías y cacheos se dieron en su gran mayoría entre los y las jóvenes de Porta. Esta fue un dato con el que nos encontramos inesperadamente cuando comenzamos con las entrevistas y, de hecho, tuvimos que introducir este ítem en el repertorio de preguntas hacia la tercera entrevista en Porta. Cuando empezó a verse que parte de la inseguridad que había en el barrio venía por la propia policía, decidimos preguntar explícitamente sobre esta relación al resto de jóvenes. Así, empezaron a surgir historias como la de Fabiola (Porta, 20) que se lamenta de que a ella le paran a menudo por "*las pintas*", aunque ella no fume porros desde hacía años, y contó que hacía poco estaba yendo por la calle con Nicolás, que sí fumaba. Les pararon los policías y le comenzaron a registrar a ella y no a él.

*Como él tiene pintas de buena persona, a él lo apartaron, le pidieron que le contase la verdad y tal. Y a mí me revisaron absolutamente todo, hablándome mal, no sé. – Nicolás (Porta)*

Nicolás reconoce esta anécdota y da su versión, que constata la de Olga:

*tenía yo el porro en la mano cuando vinieron. Y cuando nos revisaron, a mí no me hicieron vaciarme un solo bolsillo, sin embargo, a ella le hicieron vaciar las tres sudaderas, el tabaco, todo. A mí me hablaron hasta con respeto... -Y añade- Podría haber llevado una pistola y un gramo de farlopa que no lo hubiesen sabido. – Olga (Porta)*

Él lo relaciona al no tener una estética punk, no tener barba o tener una "*cara redondita*". Para Nicolás esto supone un claro factor de tranquilidad, ya que él fuma marihuana a menudo, pero al no llevar una estética llamativa está más tranquilo frente a la poli. Esto, al pasar a menudo, le genera a Fabiola estrés y frustración, ya que le han parado hasta por liarse un cigarro en la calle.

Bruno (Porta, 18) también es otro joven al que paran constantemente por la estética. Pero para él la inseguridad se traduce en un riesgo real porque sí suele llevar marihuana o hachís a

menudo encima. Esta inseguridad penetra en la forma que tiene de experimentar los desplazamientos por el barrio y genera subjetividad. La inseguridad y la sensación de exposición y “ser visto” constituyen un importante elemento vertebrador de la *percepción* de movi­lidades, lo cual afecta de manera directa en la frecuencia, la forma y las prácticas de los recorridos. Esta sensación termina por reforzar comportamientos de malestar que se desprenden del hecho real de tener algo ilegal o no:

*luego por costumbre -reconoce- aunque no lleve ningún porro encima, ves a la poli y es como... te pones tenso, ¿sabes? Y por las pintas paran un montón, así que ando siempre en tensión. - Bruno (Porta, 18)*

Los registros pueden terminar revelando otras cosas, como el espray de pimienta de autodefensa que lleva Elisa (Porta, 22), que lo perdió cuando los policías le pararon “*por las pintas*” también. Este sesgo discriminatorio de la policía pone en situación de inseguridad a gran parte de los jóvenes entrevistados de Porta, ya que saben que están más expuestas por razones de símbolos, estética o marcas étnicas. Esto, sin embargo, no es vivido desde la pura victimización. Existen ejercicios de agencia y resistencia personal que lidian con estos factores de inseguridad y control. Como dice Esteban (Porta, 20): “*Ya somos sabios con la poli. Y claro, vas al quite*”.

En las entrevistas, varios jóvenes hablaron de cómo intentan llevar atuendos menos llamativos, aunque en esta edad, la estética supone un importante elemento de diferenciación y socialización grupal, por lo que no siempre están dispuestas a renunciar al atuendo.

Si no están dispuestas a cambiar la ropa para pasar desapercibidas (o porque no todas las marcas llamativas son cambiables, como dice Esteban (Porta, 20), que ha probado varios atuendos y le siguen parando), la mayoría de las personas entrevistadas intentan llevar por lo menos la marihuana en la ropa interior, sabiendo que no los van a registrar tan a fondo. Pero no sólo va de ropa: muchos jóvenes hablaron de estrategias gestuales, de interacción y de “*pasar desapercibidos*”, una representación teatralizada de la tranquilidad. Fabiola, por ejemplo, intenta “*No mirarlos*”, hacer como que no existen, no ponerse nerviosa para no llamar la atención. Se trata de un saber popular creado a base de ensayo y error:

*con el tiempo entiendes que cuanto más normal actúas, menos sospechas levantas. Entonces, intentas ir tranquilo. - Isidro (Sarrià, 24)*

El control de la vestimenta y los códigos corporales por motivos de la policía no sólo se dan en porta. En Sarrià también hay una presencia policial considerable, aunque más reducida a la Plaza Sant Vicenç. El barrio de Sarrià, al comparar la presencia policial y el tipo de intervenciones que hace, apunta hacia la misma lógica de control urbano de tolerancia cero, estigmatización de minorías y control urbano basado en las actuaciones prejuiciosas. Belén (Sarrià, 25) nos da un buen material para entender esto.

*Estábamos en Sant Vicenç sin hacer nada, adelante nuestro había unos chicos con guitarra tocando, vinieron estos policías y nos identificaron a todos los que llevábamos más pintas alternativas. Nos multaron, mintieron en la multa poniendo que eran las 2 de la mañana cuando eran las 11 de la noche. Fue una mierda.*

Las intervenciones “*ejemplares*” son una forma de mantener un barrio controlado a través de una socialización juvenil en el miedo y la exposición permanente. Esto, además, tiene un sesgo peligroso cuando se introducen las cuestiones estéticas y el control se refuerza sobre poblaciones que portan ciertas marcas visibles que les identifican fuertemente en un barrio de clase alta donde es más fácil llamar la atención.

Esto puede darse incluso por motivos raciales. En la sección de las dos Sarriàs comentamos el caso de León (Sarrià, 22), un joven con marcas raciales. Me contó cómo en el barrio, las miradas que siente son “*muy cantosas*” y que esto le ha hecho pasar escenas muy incómodas, como cuando le paró la policía por sospechar de un robo: “*una vez me paró la policía, y decían por la radio ‘tenemos a un sospechoso que coincide con la descripción’ y no sé qué... Y digo, wow*”.

En este barrio la presencia policial se expande hasta las vecinas, que operan en algunos relatos como foco de vigilancia y control de barrio. Mario lo comentaba más arriba: muchos vecinos llaman a la policía si ven a gente con apariencia extraña en el barrio. Esto complica la situación de la juventud en el barrio, que comienzan a sentir que están en un espacio donde siempre pueden estar siendo vigilados y no hay mucha confianza con el espacio que habitan, lo cual opera como un factor de desarticulación comunitaria.

#### 4.3.1.3 *Desarticulación comunitaria*

La bibliografía especializada apunta a que la legitimidad percibida de las leyes y la presencia policial deriva de la *justicia procedural* tanto de las leyes como de la práctica policial (Tyler & Fagan, 2008; Bottoms & Tankebe, 2012; Tankebe, 2012), de tal forma que una práctica policial percibida como injusta, mina la percepción de legitimidad de las leyes y su institución ejecutiva. Esto podría estar avanzando hacia procesos de desestructuración comunitaria que afectarían a la percepción de seguridad que los vecinos y vecinas tienen del barrio, así como de la sensación de participación que tienen los jóvenes del barrio por el que circulan.

Esto es así especialmente en el caso de Porta, donde se han visto muchos casos de actuaciones valoradas negativamente. Los testimonios más importantes los encontramos en la entrevista de Gemma (Porta, 25), que trabaja en un centro juvenil del barrio, y ha sido testigo de escenas que ve como muy reprobables. Me contó sobre redadas esporádicas que han hecho policías a los jóvenes del barrio, a quienes cogen y los ponen contra la pared para registrarlos uno por uno mientras están expuestos a las miradas de todos los vecinos que pasan. Eso, para Gemma es un problema pedagógico, ya que según ella se podrían haber dado otras formas en las actuaciones, más basadas en la enseñanza que en la persecución.

Las actuaciones policiales entorpecen en este sentido los proyectos sociales que trabajan con población en procesos de exclusión. Esta población es, precisamente a la que se dirigen las prácticas de *parar y registrar* (Fagan, Geller, Davies, & West, 2009), las cuales han demostrado no ser eficaces en la prevención o gestión del crimen, y que, al contrario, pueden aumentar la percepción subjetiva de desorden e inseguridad (Sampson & Raudenbush, 2004).

Gemma (Porta, 25): *Joder, son chavales con los que igual estábamos haciendo algún proyecto y que hagan eso igual nos lo jode.*

El rechazo a las actuaciones de la policía no sólo viene por activa, sino también por pasiva en su ausencia o tardanza en momento de riesgo. Sobre esto, Fabiola (Porta, 20) cuenta que una vez tuvieron en la asamblea feminista en un festejo popular, tuvieron un problema con un hombre que comenzó a rozarse con algunas de las jóvenes, para después increparles e insultarles. Llamaron a la policía y no hicieron nada. Esteban (Porta, 20), por su cuenta, cuenta que en el Sant Joan de hace unos años, a la madrugada una pareja heterosexual comenzó a discutir muy fuertemente. El hombre la cogió del brazo y ahí la gente que había alrededor se metió. Metieron a la mujer en el Ateneu y llamaron a la policía mientras el hombre golpeaba la entrada exigiendo que saliese la mujer. Esteban menciona indignado que la policía tardó dos horas en llegar.

La mala gestión policial aumenta la sensación de desorden y, a la vez, la percepción de que la única opción viable es la organización del propio barrio. Esto da pie a procesos de *innovación social*, solidaria y desde abajo frente a las necesidades no resueltas por parte de la administración (Pradel Miquel & García Cabeza, 2018). Algunos agentes *parainstitucionales*, como técnicos de bajo rango de centros de actividad juvenil, intervienen para mitigar las fuerzas policiales (especialmente la Guardia Urbana) porque identifican que la intervención indiscriminada de la policía sólo agrava procesos de exclusión social. Gemma cuenta que cuando ven cacheos injustificados enfrente del Casal sale algún técnico del equipamiento para “*pipear un poco, a ver qué hace*”. Así que reconoce explícitamente que ante la problemática de la policía, “*salimos y vigilamos un poco el barrio nosotros, ¿sabes?*”.

La intervención de algunos técnicos a favor de los grupos más excluidos del barrio genera alianzas de apoyo mutuo muy positivas. Gemma me cuenta cómo su centro estableció mucha afinidad con la comunidad gitana de Porta, que sufre una discriminación institucional y cultural muy fuerte. Esta implicación se da en varios niveles: Gemma cuenta que hay jóvenes que van a las clases de refuerzo o a los distintos actos organizados desde el Casal. Y aprovecha para contar una anécdota que da una pista importante sobre cómo el respeto mutuo fue creando la solidaridad:

*Se les murió un familiar, y estando ellos de luto y tal, nosotros habíamos montado una fiesta para ese fin de semana, y claro, la comunidad gitana no puede escuchar música ni celebrar nada de nada si están de duelo. Así que fuimos y le preguntamos a ver si querían que moviésemos la fiesta de día o si querían que la cambiásemos de ubicación. Y mucha gente cuestionando “¿por qué tenemos que cambiar nada?” y joder, si ellos viven aquí y esta es su casa, pues si necesitan esto, a ti también te gustaría que, si te ha pasado algo gordo, pues te respetasen. Y bueno, ellos dijeron al final que no, que ya lo habían pensado y que no, que se irían a la montaña con la familia y tal. Pero agradecieron mucho el gesto y tal. - Gemma (Porta, 25)*

Estos pequeños gestos generan un impacto comunitario muy fuerte. La población gitana sufre procesos muy duros de exclusión, por lo que un reconocimiento como éste marca una gran diferencia. Este apoyo comunitario puede terminar incluso cubriendo a los propios técnicos que se implican en la comunidad. En ese sentido, Gemma cuenta que un día un hombre aparentemente borracho comenzó a gritar y tirar botellas en el parque. Cuando salió Gemma para intentar hablar con él, el hombre se le encaró y empezó a comunicarse agresivamente con ella.

*Y en ese momento, cuando se vino a mí, todos los hombres de la comunidad gitana se empezaron a levantar y estaban ya listos para saltarle. Y joder, eso fue guay, ahí me di cuenta de que en estos espacios a mí no me iba a tocar un pelo, que iban a saltar todos a la yugular, ¿sabes? Y bueno, eso te da confianza. - Gemma (Porta, 25)*

Esto, para Gemma, fue muy importante:

*ser consciente de que, joder, aquí tenemos seguridad, como pase algo nos defendemos, somos vecinos, estamos ahí cada día. Y así que cuando viene la urbana salimos nosotros y les decimos a los polis que calma, ellos salen por nosotros cuando pasan cosas como estas (...) ¿Para qué vas a necesitar a la policía? Si nos cuidamos entre nosotros? - Gemma (Porta, 25)*

La posibilidad de reconocerse en el barrio a través del apoyo y la implicación política y comunitaria fortalece una sensación de apego que resiste a los procesos de desestructuración social, intervención policial y precariedad. Esta sensación de apego influirá positivamente en los circuitos de movilidad del barrio: circulan informaciones, ayudas, circulan más cómodamente los cuerpos y se alimentan actores políticos que apuntan a mejores políticas de movilidad. Fortalecer la comunidad ayuda a fortalecer las motilidades de la comunidad, y trasciende un enfoque puramente individualista de los movimientos urbanos. Esto es hacia lo que apuntan aportes recientes del enfoque de las movilidades, que comienzan a identificar la importancia de conectar la justicia móvil (Sheller, 2018b) con el trabajo comunitario (Nikolaeva, y otros, 2019a) y la mirada de *mobility as common* (Nikolaeva, y otros, 2019b) para promover ciudades donde las movilidades sean un pilar importante de la justicia social, la democracia y la participación ciudadana. Como vemos, los procesos de exclusión social afectan directamente a las movilidades, y estos procesos de exclusión social tienen una relación directa con las políticas urbanas y las políticas de seguridad. Cuerpos, espacios y políticas se atan claramente en procesos sinérgicos.

En Sarrià, no hemos podido registrar una relación tan conflictiva con la policía ya que, por lo que se ha visto, la intervención policial se concentra en un sector muy pequeño del barrio, que también se encuentra en conflictos de uso con otros sectores del vecindario (por ejemplo, por consumo de cerveza en la plaza Sant Vicenç). La conflictividad es menos generalizada, así como las intervenciones policiales parecen estar mucho más acotadas a la plaza Sant Vicenç de Sarrià.

Los discursos que se mostraron descontentos con la actuación policial respondían a dos perfiles: uno, un perfil de persona joven que tiene usos sancionables en los espacios públicos, y otro, un perfil activista que tiene conflictos con la policía por actos políticos, y para ambos perfiles, la valoración de la policía es distinta. Para el primer sector, más ligado al asociacionismo cultural del barrio (Caus, Esplais, Castellars, etc.), la policía sigue actuaciones de control por efectos indeseados del ocio juvenil, que choca con los intereses del resto de vecinos. En estos casos, la actuación policial es indeseable, pero es más legítima que en el caso de Porta ya que se basa en el consumo de alcohol y porros así como en el ruido nocturno. Entienden que haya un conflicto de usos en torno a la plaza, aunque les moleste el riesgo.

El segundo perfil corresponde a un sector del barrio implicado en el activismo social más político, a proyectos como el quemado Ateneu Popular, o a siglas concretas (Partido Comunista, Juventudes del partido independentista CUP, sectores anarquistas, etc.). Para este

sector, el papel de la policía tiene un sentido más politizado y responde a una función social de control. Como cuenta Elías, hacía unas semanas habían organizado una *calçotada popular* en el barrio, y aunque hubiesen pedido permiso al Ayuntamiento, al rato apareció la policía porque habían puesto música y no se podía.

*Siempre se ha usado la policía para limitar las acciones vecinales o de barrio. Cada vez que intentas hacer algo en el espacio público te envían a la policía (...) siempre está la policía buscando el fallo, siempre hay problemas... Una vez se nos presentaron antidisturbios, porque habíamos puesto una pancarta "fuera policía de nuestras fiestas". – Elías (Sarrià, 26)*

Sin embargo, se da una contradicción interesante en la percepción de la policía ligada al tema de las *dos Sarriàs*. Los sectores activistas del barrio entienden ciertas actuaciones cuando son para controlar conflictos de uso, especialmente por un mal uso por parte de la población de una Sarrià desligada de la identidad de Vila. Especialmente, se ha visto cómo en las fiestas del barrio, la situación llega al esperpento cuando chicos de 14 o 15 años de las escuelas privadas o concertadas del barrio llenan las calles de escenas de alcoholizaciones descontroladas. Dice Hugo:

*para muchos de esos niños, son sus primeras fiestas, son sus primeras copas y los ves y son niños y niñas que no deberían estar en ese estado, y que como son sus primeras fiestas, se llena pero descomunadamente de niños emborrachados muchísimos. – Hugo (Sarrià, 24)*

Por esta razón, el barrio se llena de policía, ponen controles incluso para acceder a los recintos, buscando bebidas,

*y eso es algo que no se había visto en ninguna fiesta de barrio de ningún barrio, y eso es porque la participación de menores de edad es inmensa y para que haya un mínimo control de esto – Hugo (Sarrià, 24)*

Otra gran fuente de malestar activista es el papel que la policía tiene en la gestión del peligro fascista en el barrio, el cual deja mucho que desear según algunos jóvenes entrevistados. En palabras de Camilo, lo que le gustaría que cambiase en el barrio es

*que la policía cambie su forma de actuar. Que cuando hacemos una mani antifascista como respuesta a una fascista, la poli se ponga mirando a ellos y no a nosotros. Que sienta que quieren poner límite a esto... - Camilo (Sarrià, 26)*

Pero la cuestión de la presencia fascista y la relación con la inseguridad percibida la desarrollaré en una sección aparte.

#### 4.3.2 INSEGURIDAD Y FASCISMO

La inseguridad que viene del conflicto con las posiciones fascistas fue otra de las realidades inesperadas que surgieron en las primeras entrevistas de campo. Es un tema que comenzó a aparecer en muchas entrevistas de Sarrià, especialmente en aquellas personas ligadas al activismo. Se trata de una inseguridad generada por la conciencia de que existen en el barrio grupos activos de neonazis o fascistas que pueden dar a lugar conflictos, peleas o agresiones durante los desplazamientos.

En el barrio se identifican a través de varios relatos dos tipos de amenazas. Por un lado están los jóvenes del barrio, “de 16 a 25 años, que son pijos niños de bien que votan a Vox o al PP”, como dice Elías (Sarrià, 26). Con ellos no hay tanto problemas, más que miradas cortantes y algún comentario. Pero ligados a éstos están hombres mayores, que según los entrevistados no son de Sarrià, sino que vienen de ciudades como Sabadell o Sant Boi (Elías cree que son de ahí por las pegatinas de ultras de Sabadell que se encuentra). Estos segundos son más agresivos y bajan a Barcelona a buscar conflicto. Esto sucede en festejos concretos: manifestaciones de Vox, concentraciones anti-independentistas, festejos deportivos, o incluso alguna noche de fiesta. Esto “concentra” la inseguridad en unos momentos específicos pero que son momentos tan críticos que terminan por alimentar una inseguridad más amplia. Los grupos ligados al Ateneu y al activismo político, esos días caminan en grupo, se comunican por grupos de WhatsApp internos, evitan zonas, no llevan ropas llamativas... Son momentos de organización, tensión y conflicto.

Elías (Sarrià, 26): *tenemos nuestros canales de comunicación, por lo menos en los colectivos politizados. (...) te mandan un mensaje de ‘eh, pasad esto por ahí’ o ‘está pasando esto aquí, ¡cuidad!’ o ‘cuidado’.*

Carlota (Sarrià, 23): *en esa época caliente damos rodeos para ir a casa, todos vamos acompañados, quedamos en que en un momento todos nos reunimos en un sitio, y vamos todos acompañados.*

Este conflicto ahonda aún más en la brecha identitaria del barrio, alimentando la idea de las *dos Sarriàs* de forma que fractura la sensación de comunidad poniendo en el corazón del barrio un conflicto de seguridad, democracia y derechos humanos. Por otro lado, el conflicto alimenta la sensación de grupo y de lucha común de la parte de Sarrià más ligada al antifascismo y al activismo social.

A nivel de inseguridad percibida, los jóvenes que participan en el activismo social tienen bastante claro cómo su participación en espacios como el Ateneu Popular, o en los colectivos activos en el barrio hacen que sean visibles, lo que podría poner en peligro su posición. Camilo, por ejemplo, fue uno de estos jóvenes que tuvo que vivir cómo los alrededores aparecían pintados con su nombre y frases como “*se ha abierto la veda, vais a correr como Carlos*”, en referencia a Carlos Palomino, un antifascista a quien asesinaron de una puñalada en el corazón en 2007.

Este miedo por la seguridad personal es radicalmente distinto a la inseguridad que comentábamos en el caso de Porta en relación con la policía. En este caso, se teme por la propia integridad física. Este miedo llegaba a niveles muy altos cuando estuvo el Ateneu Popular abierto. Elías cuenta al respecto:

*yo no me quedaba sólo nunca ahí. De hecho, debajo de las barras teníamos barras de metal por si acaso. Me acuerdo de una vez que estábamos haciendo una asamblea ahí, y de repente nos empezaron a lanzar petardos, no tiraron agua, nos echaron de todo... (...) nos entraron como unas 10 veces en total (...) Hasta que al final... pues lo quemaron... Esa época me generó mucha inseguridad urbana. – Elías (Sarrià, 26)*

Durante esa época, algunos de los jóvenes que entrevistamos se sentían vigilados. Elías cuenta que a veces seguían a compañeros por la calle, los miraban e insultaban. “*Teníamos un proyecto que les molestaba e iban a por nosotros*”. Estas experiencias van sedimentando una sensación de

inseguridad urbana que afecta al día a día de los trayectos, modifica la ropa con la que salen, los hábitos en los desplazamientos (Camilo, por ejemplo, suele girarse mucho cuando camina).

Curiosamente, en las entrevistas realizadas, la gran mayoría de comentarios en relación con la inseguridad percibida por la presencia fascista son realizados por hombres. Una de las hipótesis que nos iba rondando por la cabeza según se daban entrevistas con jóvenes del movimiento antifascista sarriánico era que quizás la inseguridad urbana estaba más presente en hombres por una mayor exposición. Belén (Sarrià, 25), que está también involucrada en el movimiento antifascista de Sarrià y a la que le pregunté expresamente sobre esta hipótesis, me comentó que puede haber algo de cierto y que son sus compañeros hombres los que han tendido a sufrir más agresiones, persecuciones o fichajes. Por ello, dejaré la cuestión de la inseguridad urbana por la amenaza fascista para el capítulo sobre movilidades masculinas.

Por lo pronto, habría que resumir cómo en Sarrià, la existencia de un movimiento fascista activo y problemático que ha generado momentos puntuales de tensión política en el barrio (especialmente en algunos *puntos calientes*), pero que se ha traducido en el fortalecimiento de un activismo fascista que ha llegado a hacer amenazas con pintadas a jóvenes activistas de Sarrià y que la máxima expresión de la conflictividad ha sido la quema del Ateneu Popular.

En relación con Porta, la presencia fascista es menor que en el caso de Sarrià, pero no por ello menos importante. Es verdad que no se siente tanta inseguridad por el movimiento fascista, pero ha habido ataques puntuales que ha mostrado que la amenaza de los colectivos fascistas no es baladí. En 2018, por ejemplo, un grupo de fascistas hicieron pintadas y destrozos en el Ateneu Tres Voltes Rebel (elDiario.es Catalunya, 2018) y el año anterior, una mezquita a escasos 100 metros de Porta sufrió ataques por plataformas fascistas (Metrópoli, 2021). Al margen de estos casos más llamativos, el Ateneu de Tres Voltes Rebel sufría pintada a menudo, según Esteban (Porta, 20) y cuenta cómo “*el año pasado intentaron entrar, un tío con la esvástica tatuada, y con mucha violencia*”. Sin embargo, el conflicto queda relegado a esferas más implicadas. Dice sobre esto Esteban:

*Para mi madre no hay problema. Si no eres de un ambiente antifascista igual te enteras menos. Pero si estas en estos círculos, te llega mucho más. Son cosas que te importan, te informas, te llegan muchas más informaciones. De tu casa, de otros casales, por reuniones, de muchos sitios. – Esteban (Porta, 20)*

Habría que entender también el contexto de Nou Barris, un distrito con una tradición antifascista muy importante. Esto permitiría que las personas con ideario filofascista sintiesen menos legitimidad para poder llevar a cabo expresiones públicas de sus ideas políticas. Esteban comenta que con su círculo, también antifascista, “*Le hemos ido a gritar a Vox, hay mucho discurso de género, hay una política muy social, hay mucho trabajo en red. Hay muchos proyectos entrelazados con ideología muy marcada y social*”. Noel (Porta, 21) comenta que sí que ha habido alguna contramanifestación de personas conservadoras contra los cortes de la Meridiana (Imagen 45), pero que aparte de casos puntuales, la presencia fascista se reduce a personas conocidas pero que no actúan en el barrio.



*Imagen 45: Corte semanal en Meridiana. Foto de salida de campo*

En resumen, la experiencia de inseguridad juvenil en ambos barrios tiene un papel importante en la modificación de las movilidades juveniles. Por un lado, la presencia policial opera como un dispositivo de control y disciplina de los cuerpos, especialmente de aquellos que se escapan de las normas sociales. Se ha visto una diferencia de clase en tanto que en el barrio obrero hay una presencia más constante y agresiva de la policía, con mayor intervención con criterios raciales y con mayor imposición de multas. En el barrio de clase alta, la intervención es más sutil, se centra sólo en los excesos de los puntos de socialización juvenil (por consumo de alcohol y ruido) y genera menos tensión en la percepción de los jóvenes, salvo en el caso de los jóvenes más activos en el asociacionismo político. Por otro lado, el peligro fascista es otro de los focos de inseguridad más importantes. Esto se da sobre todo en el caso de Sarrià, donde el perfil blanco de clase media/alta de un sector importante de los activistas de ultraderecha hacen que en el barrio se dé tanto la presencia de un colectivo político y asociativo de izquierdas y un movimiento fascista violento.

Sin embargo, a la hora de hablar de relaciones sociales en movimiento no sólo hay que mencionar aquellas ligadas al conflicto y a la inseguridad. También es interesante hablar del placer y la diversión. Por ello, hablaremos ahora de una dimensión importante en la experiencia juvenil: el cortejo y el flirteo en contextos de desplazamiento.

#### 4.4 EL FLIRTEO EN TRÁNSITO

Este factor está, a la vez, cerca y lejos del factor de inseguridad: por un lado, es su opuesto en tanto supone interacciones y relaciones basadas en el placer y el juego pero, por otro lado, puede ser en algunas circunstancias una puerta de entrada para conflictos y sensaciones de inseguridad. Por ello, debemos ir con cuidado a la hora de analizarlo y, especialmente, ser sensibles con las distintas implicaciones que existen según género. Debido a esto, en este capítulo haremos un abordaje más general del tema, y será en los capítulos siguientes cuando se introduzcan los detalles específicos de género.

El mundo de la seducción y el cortejo supone una parte importante de la socialización juvenil, ya que implica para algunos autores, supone uno de los escenarios donde se escenifican la vida adulta, la autonomía y el valor propio (Northcote, 2006; Muñoz-Laboy & Parker, 2010; Brak-Lamy, 2015). Estos escenarios tienen una importancia fundamental en el relato y construcción de las identidades de género en tanto que operan, a la vez, como representaciones sociales (hacia la mirada de las demás) de prácticas corporales, como generadores de autoestima (mirada hacia dentro), como pedagogía sexual (a través de las primeras relaciones sexuales) o aprendizaje del riesgo y la vulnerabilidad.

Sin embargo, aunque sea tan importante en la vida de los jóvenes, las aportaciones desde la academia no han sido tan numerosas. Y las que hay, suelen centrarse en los espacios fijos, como los clubes nocturnos (Northcote, 2006; Brak-Lamy, 2015). Queda mucho por pensar las dinámicas de cortejo, seducción e interacciones festivas en desplazamiento, un objeto de estudio muy interesante y que refleja lo complejo de los *durante* de los movimientos urbanos.

El lugar estrella en el que se han narrado anécdotas de flirteo y juegos de seducción ha sido el metro. Este espacio, a la vez móvil y fijo, constituye un lugar de *escenificaciones de género* muy interesantes, especialmente en espacios nocturnos. En las entrevistas, el metro fue mencionado tanto por hombres como por mujeres como un lugar de jugueteo, de miradas, de conversaciones que se cruzan y de deseos fugaces. Pero en los relatos, no se ven grandes pretensiones por parte de las mujeres; y en el caso de los hombres estas historias aparecen marcadas con una pretensión de ocio y diversión y no tanto de consumación sexual.

Los escenarios narrados son muchas veces grupales, especialmente en los hombres. La diferencia entre las formas de interacción y espacialización del género tienen mucho que ver con la dimensión grupal o individual del encuentro. Hay algunos que relatan escenas totalmente distintas según están con amigos o solos. León (Sarrià, 22), por ejemplo, cuando ha hecho viajes él sólo, cuenta enamoramientos fugaces, que ha dado su teléfono a chicas, que idealiza y piensa formas de interactuar con algunas chicas a las que se siente atraído. Sin embargo, cuando va en grupo, el discurso cambia. León reconoce que ir en grupo aumenta la voluntad y la valentía de interactuar, incluso en espacios de tránsito y en transportes. Esto genera escenarios que pueden ser vividos como violentos por las mujeres a las que hablan estos jóvenes. Sin embargo, en otros escenarios, sobre todo cuando son trayectos desde Sarrià hasta las zonas de discoteca como la discoteca Apollo en Paral·lel se dan juegos consentidos entre grupos de chicos y grupos de chicas que se hablan a lo lejos y hacen bromas. A veces, estos juegos terminan en vinculaciones (se dan el contacto entre ellos o hablan de verse en la discoteca). Dina (Sarrià, 21) cuenta que un trayecto yendo a las fiestas de Sitges, sus grupos de amigas estuvieron ligando con un grupo de franceses. Ese tipo de escenarios le gusta y le divierte, no es un tiempo muerto, el trayecto es parte de la diversión de la noche.

Hemos mencionado a Sarrià porque este tipo de interacciones sólo se han escuchado en entrevistas de Sarrià, en concreto, entre jóvenes de Sarrià con un ocio nocturno más hegemónico y con un nivel económico mayor. En el caso de Porta, no se han registrado tantos jóvenes que frecuentasen discotecas. Y los que sí, como Irene (Porta, 22), Julia (Porta, 22), Alberto (Porta, 18), Esteban (Porta, 20), al ser discotecas muchas veces (salvo Esteban) en Sabadell, van en coche con amigos. En estos casos, no hay seducción, aunque estos viajes

siguen siendo muy divertidos para ellas, tanto que Julia (Porta, 22) termina reconociendo “*me encantan las idas y vueltas a la discoteca*”.

La otra situación en desplazamiento donde se dan los intentos de flirteo es en la calle, pero en este caso no ha habido ninguna mujer entrevistada que vea ese espacio como un espacio deseable para iniciar espacios de flirteo. En general, el espacio urbano no es un espacio de flirteo para las mujeres, y menos cuando en los desplazamientos por la calle se dan encuentros fugaces, momentáneos. En estos casos, cualquier interacción no deseada con extraños entra entre los relatos de la inseguridad que la mayoría de las mujeres lleva toda la vida integrando.

Entre los hombres, los espacios callejeros tampoco son vistos como espacios pasibles de ser convertidos en escenarios del cortejo. Los encuentros son demasiado rápidos y en ese sentido pueden resultar agobiantes. Los pocos hombres que ven estos espacios con algunas posibilidades reconocen que no harían nada, por timidez o miedo al rechazo. Para los que no conciben siquiera la posibilidad, hay una percepción negativa de estos comportamientos. Aunque esto no excluye que algunos jóvenes reconozcan que, si bien no interactúan con ninguna chica, no controlan tanto su mirada y suelen observar con deseo a las chicas del metro (como Bruno, Federico...).

Por lo tanto, en algunos contextos de movilidad estas interacciones de flirteo pueden suceder si cumplen algunas características (trayectos de ocio con cierta predisposición, la grupalidad facilita las cosas, trayectos de duración media, etc.). Sin embargo, estos encuentros parecen estar ligados al metro fundamentalmente, donde la disposición de asientos, la duración media del trayecto o la estructura de mirada facilitan que dos personas se miren, se sonrían y terminen interactuando.

En lo que a la clase se refiere, si estos espacios suelen ser más frecuentes en trayectos ligados a un tipo de ocio nocturno de discoteca, el componente de clase está claro: este ocio nocturno exige un capital adquisitivo, un tipo de gustos musicales, un tipo de estética y unos hábitos de reunión y consumo que suelen estar ligados a clases más pudientes. Menciono más factores que no son simplemente el dinero, ya que es un *habitus* de clase lo que está en juego, no simplemente el precio de una entrada. Este tipo de ocio tiene un atractivo para unos jóvenes inmersos en unas culturas determinadas, con unos capitales corporales, culturales y sociales concretos. Por eso tampoco son todos los jóvenes de Sarrià los que viven este tipo de ocios. Hay un sector juvenil sarrianenco ligado al activismo o al mundo cultural que tiene muchas similitudes en su tipo de ocio y hábitos espaciales, a los de los jóvenes activistas de Porta.

El tema de la movilidad del cortejo es muy interesante, pero tendremos que esperar al próximo capítulo para indagar más profundamente en él, ya que resulta insuficiente analizarlo sin las claves de género.

#### 4.5 EL USO DE LAS TECNOLOGÍAS EN LOS DESPLAZAMIENTOS

En este apartado, introduciremos la presencia que en la vida de los jóvenes entrevistados tienen las tecnologías de la comunicación. Hablaremos sobre todo de la tecnología que acompaña y se interrelaciona con los cuerpos juveniles en sus trayectos más que de las

tecnologías e infraestructuras de movilidad. Y entre ellas, el *smartphone* es la tecnología más presente en la cotidianidad juvenil.

Como recuerda Jordan Frith (2012), las primeras teorías de los noventa que se imaginaban la presencia que tendría internet en nuestras vidas hablaban de individuos que vivirían la mayor parte de sus vidas en línea, reduciendo la importancia de los desplazamientos físicos y de los espacios urbanos. Pero muy lejos quedaron estos vaticinios de la realidad. La tecnología e internet, más que distanciarnos de los espacios físicos, se han atado con ellos, de tal forma que nuestra cotidianidad pasa por un ensamblaje complejo de realidades virtuales y físicas. Miramos reseñas de Google antes de elegir un restaurante, buscamos en Wikipedia para resolver la disputa que tenemos con un amigo mientras bebemos una cerveza, pagamos con el móvil, escaneamos códigos QR para poder ver la carta del bar, sacamos fotos, buscamos en el mapa la ruta más rápida, vemos en la aplicación del TMB cuánto queda para el próximo bus... Son incontables los usos cotidianos que tienen los móviles inteligentes en los desplazamientos en los espacios urbanos, y han modificado fuertemente las formas de encuentro y las formas de co-presencia.

Podemos estar mandándonos ubicaciones en tiempo real para encontrarnos con un amigo en una plaza abarrotada. Podemos estar jugando en línea con amigos de otras ciudades mientras viajamos en el metro... De hecho, según Frith y Jason Kalin, estas tecnologías nos pueden estar ayudando a conectar aún más con el espacio, permitiendo mejores y más eficientes recorridos, conocer mejor lugares y dar más oportunidades a la relación espacio y memoria (Kalin & Frith, 2016).

En todas las entrevistas se ha mencionado algún tipo de uso digital en los desplazamientos. Especialmente en los momentos de usar el metro o el tren. En general, lo que está más extendido es el uso de las aplicaciones de redes sociales (Instagram, Twitter, TikTok...), que muchas reconocen usarlas de manera evasiva, "*para pasar el rato*". En muchos casos es por inercia y les gustaría poder dedicar ese tiempo a otras cosas. Esteban, por ejemplo, menciona que le gustaría poder llevar un libro y aprovechar ese tiempo para leer, pero que debido a la facilidad de uso del móvil y a los trayectos, que no son muy largos, termina usando el móvil más que otra cosa. Como él, hay varios otros que usan el móvil más de lo que les gustaría. Fabiola directamente se queja de estar tan enganchada:

Fabiola (Porta, 20): *El móvil lo uso mucho la verdad. Lo uso para escuchar música, para distraerme. Es que sino no sé para donde mirar. No sé cómo distraerme sino. Y me jode, ¿eh? No me gusta estar así. Me gustaría estar... estoy muy cansada del móvil, pero es si no.*

Helena (Porta, 19): *creo que lo uso mucho, pero bueno, si lo comparo con otra gente, no creo que lo use tantísimo. Sí que es el recurso fácil de estar aburrida y saco el móvil, pero no por cuestiones de no poder vivir sin el móvil.*

Irene, sin embargo, comenta algo interesante sobre el uso evasivo del móvil en espacios como el metro. Para ella tiene un sentido de evitar situaciones incómodas, especialmente interacciones indeseadas con gente desconocida.

*No sé si te ha pasado en el metro pero poca gente ves que tenga la mirada hacia arriba. Y si conectas la mirada con alguien es incómodo, así que es más fácil abstraerte mirando la pantalla y marcas la*

*distancia con el otro. O sea, me siento incómoda con muchas miradas en el metro. (...) Cuando voy sola, como no estoy hablando con nadie o no sé qué hacer, me siento tensa y me pongo con el móvil. Aunque no tenga nada, ninguna notificación ni nada, pero lo miras igual. Es como la excusa. Es la excusa de hacer algo y no tener las manos vacías y la mirada hacia arriba. - Irene (Porta, 22)*

El móvil aparece como una forma de abstraerse del momento presente, de desconectar y aislarse de la situación. Este uso evasivo también se registró en los recorridos por la calle. Hubo algunas personas que utilizan el mirar el móvil (o hacer como que llaman por él) cuando se encuentran con alguien que no quieren ver, como pasaba con la bicicleta.

Creo que conecta con este tipo de sensación la tendencia que tienen muchos jóvenes a escuchar música en los trayectos. La palabra música aparece en prácticamente todas las entrevistas ya que el escuchar música es una de las actividades más comunes para los jóvenes mientras recorren la ciudad, ya sea caminando, en metro o incluso en bicicleta. Esta música les permite no sólo relajarse, sino que en cierta forma desconecta y crea cierta distancia emocional con respecto a lo que sucede alrededor, “*me pongo música y ya estoy en mi mundo*”, dice Carmen (Porta, 24). Para Blanca (Porta, 25) “*va bien para no hacer caso a la gente también si te la encuentras por ahí*”. Helena (Porta, 19) usa la música para volver a casa más rápido porque le acelera el ritmo. Julia (Porta, 22) dice lo mismo, pero le añade que con la música se relaja en momentos difíciles como volver por la noche a casa caminando.

Como veremos en el siguiente capítulo, existe una relación compleja entre el escuchar música y la vuelta femenina a casa. Algunas ven en la música una forma de relajarse, pero otras lo ven como una distracción que les quita los sentidos de la calle. Hay otras que incluso fingen escuchar música (o escuchan con un solo auricular), para ignorar comentarios de hombres. Para algunas, la posibilidad de desconectar de la situación implica decisiones más complejas.

Otra actividad común en estos trayectos la realizan los jóvenes estudiantes. Muchos utilizan los trayectos como lugar para leer las lecturas recomendadas, estudiar o hacer trabajos de clase. En algunos casos, como los desplazamientos en tren hasta la Universidad Autónoma de Barcelona, los trayectos son muy largos (está fuera de la ciudad), por lo que ese tiempo es muy valioso para aprovechamiento estudiantil. Algunas otras, especialmente mujeres, reconocen que aprovechan el tiempo para llamar a sus familias o amistades, y aprovechan viajes para hablar. Algunas, como Gabriela (Sarrià, 25) reconocen que no les gusta hablar en general por el teléfono, por lo que aprovecha estos espacios para realizar estas tareas de cuidados. En el caso de los hombres, ninguno reconoció que llamase a la familia o a amistades, aunque algunos reconocieron que juegan juegos durante los trayectos. Camilo (Sarrià, 26) tiene “*un vicio*” con el ajedrez en línea, Alberto (Porta, 18) suele ponerse juegos a menudo cuando va en el metro,

Existen otro tipo de tecnologías portátiles, como los relojes inteligentes (*Smart watch*), pero la implantación aún es muy escasa, y en las entrevistas sólo dos personas (Bruno y Carmen) reconocen utilizarlos. Bruno (Porta, 18) porque hace muchos kilómetros en la bicicleta y le gusta llevar la cuenta. Carmen parece tener una tendencia a controlar muchos aspectos de su vida (habla en muchos casos de querer estar “*siempre atenta*” de las cosas), pero la información que disponemos sobre esto es demasiado poca como para hacer inferencias. Hay

investigaciones que sí que analizan esto en más detalle (Gimore, 2016; Lee, Kim, Ryoo, & Shin, 2016; Rich & Miah, 2017).

Como cabe esperar, el uso de las tecnologías móviles está muy influenciadas por el nivel adquisitivo, pero también por el capital cultural ligado a la clase. Por ejemplo, Carmen a la hora de escuchar música utiliza YouTube desde el móvil, una aplicación de vídeos, y cuando hablamos de que la aplicación de YouTube apaga la música si se bloquea el móvil, gasta más datos y más batería, dice *“Es que soy muy torpe. Conozco esa y ya. No se me da bien aprender nuevas cosas así que Spotify y eso nada”*. Fabiola (Porta, 20) se lamenta de que hace tiempo que se le rompieron los auriculares con los que escuchaba música en los trayectos. Como no tiene dinero para comprarse unos nuevos, ahora no escucha más música en los desplazamientos. Jana (Sarrià, 20), por su parte, tiene un móvil viejo y no tiene dinero para comprarse uno nuevo, como le dura muy poco la batería, no puede usar muchas aplicaciones para evadirse o escuchar música para relajarse. *“Si me pasa algo, así puedo llamar. Si escucho música y se me acaba la batería y me pasa algo...”*.

Por la otra parte, cuando se tienen recursos económicos amplios, los desplazamientos pueden hacerse con tecnología más cara. Laia (Sarrià, 25), por ejemplo, desde que se compró el iPad puede hacer más y mejor el trabajo de clase mientras va en el tren.

Estos ejemplos permiten ver perfectamente cómo las movilidades contemporáneas suponen complejos ensamblajes de tecnologías, cuerpos, mundos virtuales y contextos sociales concretos. Y este ensamblaje complejo, según autores como Mark Holton (2019), modifica las prácticas de movilidad de las personas, ampliando habilidades, dando nuevas posibilidades de conexión, evasión o relajación. Entender la forma en la que las tecnologías se enredan en las prácticas de movilidad juveniles nos permite entender el sentido de ver las movilidades como un sistema *sociotécnico* que involucra, además de cuerpos, espacios y políticas, también materialidades (dispositivos, aplicaciones, accesorios) e imaginarios (cultura, deseo, miedos, aburrimiento).

## RELACIONES SOCIALES EN MOVIMIENTO

- Lo que sucede **durante** los desplazamientos permite entender mejor cómo se suceden (o cómo se bloquean) los desplazamientos juveniles. Sin embargo, se trata de **contextos diferentes según clase**, lo que se traduce en realidades muy diferentes.
  - o En **Sarrià**, la cultura de pueblo influye directamente en qué desplazamientos se hacen, cómo y hacia dónde. La **fractura interna en dos Sarriàs** genera diferencias en la forma de ocupar espacios, la valoración de in/comodidad y la relación con el resto de la ciudad. En el sector más ligado a la identidad de pueblo se ha visto una **permeabilidad menor** en relación con el resto de la ciudad.
  - o En **Porta**, la identidad de barrio se enlaza con la **identidad de distrito cuya cultura obrera y activista es muy potente**, por lo que se alimenta una **mayor permeabilidad entre barrios**. Esto fomenta desplazamientos hacia fuera del barrio más comunes.

## SEGURIDAD

- En relación con la seguridad, decidimos centrarnos en el papel de la **policía** en ambos barrios, debido a su frecuente aparición en las entrevistas. La policía supone un factor de inseguridad en ambos casos, pero su incidencia es distinta:
  - o En **Porta**, la técnica de **parar y registrar** es algo común y parece basarse en **criterios estéticos injustos, clasistas y racistas**. Esto genera un gran **malestar** en los jóvenes y **dificulta su capacidad de apegarse a los lugares**.
  - o En **Sarrià**, se ha visto una **actuación menos agresiva y más localizada** en la plaza Sant Vicenç y en las acciones activistas.
  - o En ambos casos, la actuación policial supone, a la vez, un factor de **distanciamiento individual** del espacio barrial, y de **desarticulación comunitaria** en tanto que limita la posibilidad de agenciamiento individual y colectivo en espacios del barrio.
- La **presencia fascista** también es un factor importante en los desplazamientos juveniles, especialmente en Sarrià, donde el perfil blanco de clase media/alta del barrio lleva a la convivencia de un sector de activistas de ultraderecha con un colectivo político y asociativo de izquierdas. Esto se traduce en **encontronazos, peleas y persecuciones** que afectan a la cotidianidad móvil de los jóvenes.

## FLIRTEO Y TECNOLOGÍAS

- El flirteo y las tecnologías son otras de las relaciones sociales que se han registrado como importantes en los movimientos cotidianos en ambos barrios.
  - o El caso del **flirteo** tiene una relación directa con la clase por el **tipo de ocio, el tipo de medios y los espacios** que suelen frecuentar.
  - o Las **tecnologías** están muy presentes en los desplazamientos como **medios de distracción, conexión social, herramienta de estudio y como defensa en casos específicos (acoso callejero)**.

## 5. CONCLUSIONES. MOTILIDAD Y CLASE SOCIAL

Como hemos intentado demostrar en este capítulo, hay una relación importante entre los recursos socioeconómicos y las motilidades juveniles. Esta relación se deja ver no sólo en los recursos individuales que tienen los sujetos, sino que afecta al diseño y a la inclusión/exclusión de la experiencia o necesidades juveniles en las movilidades del barrio.

Hemos visto cómo en la vida juvenil son fundamentales los espacios de in/movilidad, espacios-amarradero a los que las movilidades llegan o desde las que parten, espacios donde el *parar* tiene un sentido cotidiano muy importante. Estos son espacios donde se dan complejas relaciones de disputa y apropiación, donde los usos juveniles suelen estar enfrentados a parte del barrio e incluso a las autoridades legales. Pero sin estos espacios, sin los lugares que forman parte del archipiélago de movilidades cotidianas de los jóvenes, sus vidas y sus desplazamientos no se entienden. Esto permite entender la importancia de enfoques analíticos que incluyan mayor diversidad en las tipologías clásicas de movilidad.

En este capítulo hemos visto cómo la clase afecta a las movilidades desde una dimensión corporal y, a la vez, espacial. Los cuerpos, a través de sus procesos de socialización y a partir de las *marcas corporales* (estética, etnia, género...) pueden tener experiencias de movilidad totalmente distintas, como han indicado ya otras autoras, y estas marcas pueden volverse importantes obstáculos de movilidad en contextos espaciales determinados. La clase también delimita los recursos a los que una persona puede acceder para hacer sus desplazamientos más *rápidos* (medios de transporte), más *entretenidos* (tecnologías) o más *seguros* (servicios privados de movilidad).

A nivel de *motivos*, también hemos visto cómo el *habitus* cultural que proviene de clases distintas genera intereses en ocios muy distintos. Los jóvenes con mayor nivel adquisitivo parecen decantarse por ocios nocturnos que implican un consumo y unas interacciones más caras (entradas, desplazamientos, sustancias varias, etc.), lo cual los lleva a unas cotidianidades nocturnas con mayores desplazamientos y sus respectivas vueltas (que son situaciones socialmente delicadas, como ya sabemos). Por su parte, los jóvenes con niveles más modestos de recursos económicos parecen tender a situaciones de consumo local, en plazas y parques de sus barrios, encuentros más ligados a la apropiación de espacios urbanos, lo que genera situaciones de disputa espacial (no hay apropiaciones sin disputas) con autoridades policiales o vecinales poniéndoles en situaciones de exposición legal (peligro policial) y/o riesgo político (peligro fascista). Debido a esto, muchos jóvenes tienden a desarrollar habilidades de adaptación espacial: búsqueda de espacios con menor riesgo, adaptación estética o teatral o modificación de rutas o hábitos de desplazamiento. Esto rompe el enfoque pasivo de unos cuerpos que son víctimas de ciertas políticas o desigualdades, sino que muestran un pragmatismo urbano muy interesante.

En el análisis feminista de los desplazamientos se ha introducido la perspectiva de clase junto a la de género, especialmente en los análisis interseccionales como el del Col·lectiu Punt 6, (2019). En estos análisis, especialmente los de siguen la herencia del trabajo de Nancy Fraser (1993) se ha apuntado cómo la distinción tradicional entre *público/privado* que relega a la mujer al espacio doméstico y la expulsa del espacio urbano tiene un sesgo de clase: la mujer obrera siempre ha estado en las calles moviéndose por los espacios urbanos con cargas laborales y

de cuidado, con necesidades de conciliación, etc., y por lo tanto la idea de la mujer recluida tiene una carga de clase muy fuerte: responde más bien a la experiencia burguesa que a la de la mujer obrera.

Sin embargo, como hemos visto, si incluimos el eje de edad esto se complica. La mujer sigue estando en la calle, pero las tareas de cuidados no están entre los motivos comunes de desplazamientos de las mujeres jóvenes. Esto es consistente con las investigaciones sobre usos del tiempo en población joven que veíamos más arriba (Tablas 1 y 2). Las mujeres jóvenes no tienen las cargas de cuidado que presentan las mujeres adultas. Pero esto no implica que estas mujeres estén menos en el espacio urbano. Sigue siendo falsa la exclusión de las dos esferas en tanto que las mujeres jóvenes siguen teniendo el tránsito por los espacios urbanos como una parte fundamental de sus vidas, pero los motivos no están tan relacionados con los cuidados como se podría pensar. Hemos visto cómo el ocio, los estudios, el deporte o las amistades son algunas de las actividades más presentes en las entrevistas

Esto no implica más que la experiencia de género es amplia y diversa, y que unas políticas de movilidad y una perspectiva política de las movibilidades (como puede ser el urbanismo feminista), han de incorporar la máxima cantidad de experiencias de género, incluyendo las de la juventud, un colectivo históricamente ignorado y que ha pasado desapercibido para las políticas urbanas de movilidad.

Por otra parte, hemos visto también cómo las infraestructuras de movilidad forman parte clave del sistema sociotécnico de las movibilidades. Las infraestructuras cumplen un papel, a la vez, activo y pasivo en la vida móvil de los jóvenes. Por un lado, las infraestructuras fijas son los carriles, las aceras, los caminos, estaciones y calles por las cuales las movibilidades se territorializan. Por otro lado, las máquinas móviles (Hannam, Sheller, & Urry, 2006) funcionan sobre y a través de las infraestructuras inmóviles. Coches, bicicletas, metros... Pero también móviles, relojes, música... Este ensamblaje de tecnologías móviles e infraestructuras inmóviles interactúan con cuerpos socialmente definidos dibujando desde fuera la motilidad de las personas.

Las infraestructuras de movilidad presentan importantes diferencias según el barrio analizado. En Sarrià, la movilidad imperante es una movilidad privada motorizada, lo cual se deja ver en los grandes volúmenes de turismos matriculados en el barrio, las motos en circulación y en la presencia de estos medios en la cotidianidad de las jóvenes entrevistadas. El coche está asentado como un medio mucho más hegemónico en la cotidianidad sarriana, y la motocicleta aparece como medio favorito de varias de las personas entrevistadas.

Esto se dejará notar en el tipo de vías que se construyen (vías de grandes afluencias como Ronda de Dalt, Vía Augusta, Avenida de Josep Vicenç Foix o Paseo de la Bonanova atraviesan y rodean el barrio; los edificios tienen una presencia muy considerable de aparcamientos integrados en las fincas) o las que no se construyen (llaman la atención la escasez y discontinuidad de carriles de bicicleta o la ausencia de líneas de metro que pasen por el barrio, aunque sobre esto último suelen aludirse a motivos geográficos). Si bien sí que existe una oferta considerable de líneas de bus, y una presencia relativamente buena de paradas de tren, en general los y las jóvenes entrevistadas hablan de un barrio mal conectado que les fuerza a tener que depender de medios privados e individuales de transporte. Esto demandará niveles

altos de capital económico, que en las entrevistas realizadas se alcanzaban sin problema, incluso en muchos jóvenes ligados a movimientos alternativos.

No obstante, lo interesante es el efecto de profecía autocumplida que tiene la elección modal en Sarrià. Al no haber una promoción del transporte público que cumpla las necesidades de los jóvenes del barrio (que sea flexible, rápido y barato), la elección termina por ser un sobreesfuerzo para la adquisición de un medio motorizado privado (moto o coche), o en el desarrollo de una vida más local donde los desplazamientos no son tan numerosos.

Esto es distinto en Porta, cuyos habitantes no disponen ni de medios económicos para afrontar la compra de un coche por familia. Aquí la presencia de transporte colectivo público es mucho mayor. Hay una nutrida oferta de paradas de metro que rodean el barrio con varias líneas, así como disponibilidad de líneas de tren y una red amplia de autobuses. También dispone de muchos carriles bici, paradas de *Bicing* y aparcamientos de bicicleta. Esta mayor disponibilidad es coherente con las necesidades del barrio, ya que la mayoría de las jóvenes necesitan posibilidades de transporte barato y rápido. Las infraestructuras de in/movilidad en Porta están adaptadas a una población con menos acceso a medios de transporte individual privado, lo cual revela una gobernanza urbana basada en la accesibilidad y en los principios del *derecho a la movilidad*. Este derecho supone la inclusión en el diseño, el servicio y la puesta en marcha de redes de y sistemas de transporte de los sectores de población más vulnerables y que han estado tradicionalmente excluidos de las políticas urbanas de movilidad y, por lo tanto, desconectadas de los flujos que conectan la ciudad. En la práctica, supone repensar la accesibilidad de los transportes: cuánto cuestan, qué frecuencias tienen, qué medios de accesibilidad presentan o qué obstáculos de uso pueden tener, desde una mirada colectiva y sostenible ambientalmente, como bien definen Mariela Iglesias, Blanca Valdivia et al. (2018).

Finalmente, la cuestión de las representaciones ligadas a los desplazamientos y las relaciones sociales que se dan durante los mismos ha sido el último punto que hemos abordado desde un enfoque de clase. En este análisis hemos visto cómo las movilidades no pueden reducirse a la disponibilidad o accesibilidad de las infraestructuras desde un enfoque meramente espacial. Las movilidades implican relaciones sociales, emocionales y simbólicas entre cuerpos, estructuras de movilidad y discursos culturales sobre los desplazamientos, y estas relaciones modifican, potencian, disuaden o bloquean las posibilidades de moverse.

Los límites simbólicos de uso son fundamentales. Aquí estamos hablando de las relaciones de identificación y comodidad que pueden establecer los y las jóvenes con los espacios del barrio o con las infraestructuras de movilidad. Los límites percibidos establecen creencias de legitimidad de uso o generan distancia y sensación de expulsión. Y en estas relaciones tienen un papel muy importante las condiciones legales, culturales, económicas e incluso políticas.

La posibilidad de percibir unos medios y unos espacios como disponibles para los jóvenes es un factor fundamental para que se generen ciertos desplazamientos, para que se dé implicación juvenil en el barrio o conexión con los nodos del tejido barrial. Esto apunta al desarrollo de una noción de identidad de barrio como un elemento que se desprende de una noción de *barrio transitable, accesible y cómodo*, potenciando los desplazamientos y los recorridos a través de los lugares más agradables y mejor percibidos.

Cuando no se percibe esta posibilidad y esta cercanía del barrio y sus espacios, pueden darse procesos de desconexión juvenil, como los que cuenta el representante de la Asociación de Vecinos y Vecinas de Porta. A través de sus años de intentos de conectar con la juventud del barrio, entiende que hay una percepción de lejanía o desconocimiento por parte de muchos vecinos jóvenes del barrio. Sobre todo, ve que el problema crece entre los jóvenes de un perfil de clase más baja y con una vulnerabilidad material mayor que terminan por “vivir de espaldas a la ciudad” porque no creen que el tejido asociativo o las actividades del barrio y de la ciudad tengan algo que ver con ellos.

Si no bastase con los problemas de conexión que muchas asociaciones tienen con los jóvenes del barrio, también hay que contar con los mecanismos de control y expulsión de la presencia que hay en ambos barrios. Factores como la inseguridad que genera la presencia policial, la presencia de sectores ideológicos amenazantes (como la presencia fascista) o la sensación de control de los propios vecinos, afecta negativamente a la percepción de legitimidad de tránsito de muchos jóvenes de ambos barrios, especialmente cuando están ligados a sectores más politizados de la juventud o cuando hacen ciertos consumos de sustancias legales o ilegales. Las entrevistas realizadas revelan que hay una conexión directa entre la sensación de seguridad percibida y la posibilidad de establecer relaciones de apego y de uso de determinados espacios del barrio. Esto incluye a los desplazamientos: los recorridos, los espacios frecuentados, las rutas escogidas y los medios elegidos para el transporte están muy relacionados con la percepción de seguridad de esos elementos, lo que incluye la probabilidad de ser parados por la policía, de encontrarse con ciertos sectores fascistas o de sentir una mirada vecinal de reproche.

Esto se traducirá en zonas del barrio que no se pisan por mayor tendencia al control policial, por estar apropiadas y significadas por sectores políticos concretos (como la Plaza Artós y la “zona facha” de Sarrià); por una mayor sensación de exposición y vulnerabilidad en la realización de algunas actividades (beber cervezas en un parque, quedar con personas del mismo sexo, fumar porros, etc.). También se traducirá en elegir medios de transporte según la seguridad (ir en bici para tener menos probabilidad de tener encuentros indeseables, llegar más rápido a casa o poder tener más versatilidad de movimientos, por ejemplo).

En este sentido, un elemento valioso de esta investigación es la información que arroja sobre la relación conflictiva que existe entre la presencia policial y la experiencia juvenil. Las intervenciones policiales, especialmente en territorio de Porta, siguen criterios cuestionables que operan según unos principios similares a la *tolerancia cero* de la *teoría de los cristales rotos*, donde se dan técnicas de *parar y registrar* sobre cuerpos juveniles con señales estéticas distintivas (estética alternativa, marcas raciales o étnicas determinadas). Esto supone un elemento muy presente en la vida emocional de los jóvenes, ya que delimita el acceso percibido a los espacios y la disponibilidad percibida del propio barrio para desplazamientos, encuentros y actividades de ocio, y supone el aprendizaje de estrategias de evasión y control del riesgo que modifica de manera considerable sus trayectos.

En Sarrià, la presencia policial también opera como elemento importante, pero se concentra sobre todo al control de zonas concretas, como los conflictos de uso en la plaza Sant Vicenç, donde se controla la presencia juvenil y los usos de ocio alrededor del consumo de alcohol

no reglado (el consumo reglado es el que se da en bares, por ejemplo). También se ha visto intervención policial en las actividades comunitarias alternativas, en las cuales la policía interviene como factor de control y *desempoderamiento* de las asociaciones y colectivos que organizan espacios alternativos y contestatarios.

Por otro lado, se ha visto cómo la estética individual está muy ligada a estos elementos de control y a la inseguridad percibida en los desplazamientos por el barrio. Asimismo, puede ser un problema ante los ojos de los vecinos del barrio ya que pueden sentir que los miran mucho o que llaman mucho la atención. Esto puede ser problemático cuando realizan actividades ilegales (como fumar porros o hacer salidas políticas), o cuando tienen formas no normativas de relacionarse (jóvenes LGTB). La modificación estratégica de la estética corporal se ha visto como un elemento importante en la vida de los jóvenes: la modificación en situaciones de inseguridad (mirada fascista o presencia policial) puede salvarles de conflictos indeseables. Así, aprenden tácticas de modulación y evitación de conflictos *in itinere* basados en la estética (ropa, accesorios...), en algunas prácticas corporales (formas de expresión, esconderse determinados objetos durante trayectos o cuidar las formas de mostrar afecto) o la teatralidad (ignorar voluntariamente, simular tranquilidad o, como veremos en el próximo capítulo, simular caminares agresivos para intimidar). Como vemos, la complejidad de las movilidades juveniles está ligada con las condiciones de clase de su situación, así como las diferencias socioeconómicas atraviesan los espacios.

Clase y movilidades tienen una fuerte relación en la experiencia juvenil, generando oportunidades y problemas específicos muy interesantes. Hemos visto cómo la motilidad se teje como una mezcla de recursos individuales y contextuales que marcan la potencia móvil de un individuo. Sin embargo, la clase no es el único eje de experiencia que atraviesa la vida de las jóvenes entrevistadas. En los próximos capítulos, hablaremos de cómo el género marca las movilidades juveniles y complejiza el panorama que hemos visto hasta el momento.

#### MOVILIDADES DE CLASE

- En las movilizaciones juveniles, **las cargas de cuidados parecen ser muy bajas**. Los **desplazamientos entre hombres y mujeres** son mucho más **similares** en esta edad que en la etapa adulta. Esto matizaría algunas aportaciones de los análisis de movilidad desde un enfoque feminista, que estarían **universalizando una tipología de movimientos más propias de mujeres adultas**.
- El tejido de un barrio implica la **circulación entre nodos de personas, objetos e ideas**. Y **este flujo será mayor cuando existe una sensación de apego al barrio**.

#### MOTIVOS

- Entre clases, hay una **mayor tendencia en los jóvenes obreros a hacer desplazamientos más frecuentes y largos por motivos laborales y estudiantiles**.
- En el ocio, se da una tendencia contraria: **los jóvenes más pudientes de Sarrià (y de Porta) tienden a hacer mayores desplazamientos los fines de semana**. En el caso de **los jóvenes con menos recursos** (en Porta y en Sarrià), los **hábitos de ocio están más localizados en el barrio**.

#### MEDIOS E INFRAESTRUCTURAS DE MOVILIDAD

- La **existencia y disponibilidad** de medios en cada barrio afecta directamente a la motilidad de los jóvenes. **Potencia/debilita las (in)movilidades**.

#### RELACIONES SOCIALES EN MOVIMIENTO

- La **policía** es un **factor de inseguridad juvenil en los desplazamientos**. Esto es así en ambos barrios, aunque en la experiencia en Sarrià está más ligada a la implicación política.
- Otro factor importante de inseguridad juvenil es el **conflicto político y la presencia de colectivo fascista**. Esto es especialmente relevante en el caso de Sarrià, donde la convivencia de grupos radicales fascistas vuelve más inseguros los desplazamientos de jóvenes ligados al activismo.
- La **estética** es un factor importante en la forma en la que las y los jóvenes de ambos barrios **negocian su presencia y su exposición** (a las leyes y a la violencia) urbana.

# Las movilidades de las mujeres.

Feminidad, peligro y negociación



## 1. INTRODUCCIÓN

La enseñanza de género se da a partir de muchas fuentes. Colegio, padres, medios de comunicación, amistades, calle... Pero todas tienen algo en común. A través de esta socialización temprana se van demarcando qué se puede y qué no se puede hacer. En este capítulo no volveremos a analizar qué es el género. Lo hemos abordado ya en el marco teórico. Lo que sí nos gustaría mencionar es que una parte importante de este aprendizaje de género tiene que ver con la incorporación de *indicadores de experiencia*, es decir, formas de entender qué importancia tienen las cosas que nos pasan a partir de unos indicadores sociales. Aprendemos cuánto importa la primera experiencia sexual, las primeras palabras de tu bebé o tu primera cita no por naturaleza, sino por la carga social que se le da. Lo mismo pasa con multitud de dimensiones de la vida. Y entre ellas, la urbana.

El aprendizaje de género etiqueta ciertas realidades urbanas como experiencias significativas y, en el caso de la mujer, discursos sobre el riesgo y el peligro sexual etiquetan ciertas imágenes (imaginario de hombre caminando detrás suyo, pasar por delante de un banco o un bar lleno de hombres, el hombre que te mira fijamente en el metro, etc.) como peligros significativos. Estas imágenes hacen mella incluso cuando no se han vivido (como veremos, algunas chicas declaran no haber sufrido episodios de acoso ni haber recibido comentarios de bancos de hombres, pero reconocen tener miedo igualmente).

En los hombres, ciertos riesgos no se toman de manera significativa. Incluso cuando se han sufrido casos de robo, peleas o intimidación con violencia, esas experiencias no parecen formar parte del grueso significativo de experiencias. Sin embargo, sí que lo hacen para las mujeres. ¿Dónde está la diferencia?

Por otro lado, nos gustaría alejarnos de perspectivas *victimizantes* que analizan la experiencia femenina únicamente en clave de riesgo y peligro. En cambio, sería genial poder centrar la atención en *qué hacen* estas mujeres a pesar de estos miedos. Qué formas encuentran de seguir viviendo y recorriendo la ciudad, a pesar de las experiencias de inseguridad, aun habiendo vivido experiencias de miedo. Por ello, nos centraremos en la habilidad *afirmativa* de la vida urbana femenina y, para ello, el análisis se centrará en los *cálculos* y *prácticas* urbanas.

Consideramos que en el caso de las mujeres cobra especial protagonismo un tipo de reflexión y racionalidad estratégica (y táctica<sup>28</sup>, como veremos) que se da con relación a las movi­lidades juveniles. Llamaremos a este tipo de pensamiento “*cálculo urbano*” y con él nos referimos a una tendencia a desarrollar un tipo de reflexión *in situ* a la hora de decidir prácticas urbanas: se perciben los condicionantes, las oportunidades, los recursos disponibles y los riesgos para

---

<sup>28</sup> La diferencia entre *estrategia* y *táctica* es importante. La estrategia es la forma de planificar las operaciones en las que se sucederán en conjunto en un conflicto. En nuestro caso podríamos poner como ejemplo la forma en la que se diseña la *vuelta a casa* en conjunto. La táctica son las distintas operaciones y movimientos que se realizan siguiendo el plan general pero dialogando con los contextos cambiantes que no se pueden prever. En nuestro caso, ejemplo de tácticas son todos los gestos, evasiones o reacciones que realiza la persona volviendo a casa, planificados o improvisados sobre la marcha.

calcular vías más adecuadas. En ese sentido, marca una tensión entre el sujeto y el contexto, el cual aparece para la mujer como un espacio con el que hay que tener cuidado y respeto.

La noción de cálculo urbano es más o menos común en el ámbito del urbanismo y está ligada a los datos que dan los indicadores que guían los criterios de diseño en la ciudad. Sin embargo, una resignificación del cálculo urbano *desde abajo* se pregunta por los pragmatismos cotidianos de los cuerpos que circulan y usan los espacios de la ciudad. Cogemos este concepto de Verónica Gago quien, junto a Eva García (Gago & García Pérez, 2014) y luego ella sola (Gago, 2015), define este cálculo urbano como un “*tipo singular de racionalidad política, colectiva en lo coyuntural e individual en el riesgo*”. Gago y Pérez lo relacionan con las prácticas comunitarias de ocupación de tierras en Latinoamérica, pero el concepto puede tener una aplicación a las lógicas individuales de movilidad urbana. Este cálculo marca una tensión entre el individuo y la colectividad, en tanto que las mujeres pueden recurrir a recursos sociales y comunitarios para resolver obstáculos ligados a los desplazamientos al movilizar una red de contactos, unos recursos (económicos, culturales, sociales) para generar una cooperación en la movilidad. Por lo tanto, según la posición de la mujer (experiencia acumulada o nivel de implicación comunitaria, por ejemplo) este cálculo trasciende lo meramente individual. Nuestra hipótesis es que en las mujeres de Porta y Sarrià que participan del tejido asociativo del barrio, pueden movilizar en sus cálculos urbanos unos recursos colectivos mayores que aquellas que no participan del tejido (H2.1).

En este capítulo veremos cómo la experiencia de las mujeres jóvenes entrevistadas está atravesada por el género, en intersección con la clase, en las dinámicas de movilidad. Analizaremos cómo el *cálculo urbano de movilidad* tiene fuertes raíces en la socialización temprana de género (el ambiente cultural en el que se aprende lo que puede un cuerpo y el papel que tiene el discurso del terror sexual) y en las experiencias personales, y cómo esto se traducirá en distintas elecciones modales, en tendencias de (des)ocupación del espacio público, en prácticas *in itinere* concretas y en percepciones diversas.



Así suele indicarse desde las contribuciones pioneras de género y movilidad en nuestro país, como las de María Ángeles Díaz Muñoz (1989) o Carme Miralles Guasch (1998), donde el *rol reproductivo* es la clave de lectura de los desplazamientos de las mujeres en la ciudad. También en análisis más recientes (Díaz Muñoz & Jiménez Gigante, 2007; Miralles-Guasch C., 2010; Olmo Sánchez & Maeso González, 2012). Como ya sabemos, las autoras identificaron que uno de los problemas de los estudios de movilidad es que ha primado históricamente una mirada agregada y homogénea de la vida urbana que ha invisibilizado algunas experiencias (especialmente, de población subalterna según género, raza, edad, clase, etc.) y que, por lo tanto, era necesario un enfoque más diversos que incluyese esas poblaciones no representadas. Sin embargo, aunque eso quedó claro en la teoría, en la práctica, la inclusión se redujo a introducir la mirada de la mujer sin incidir en las fracturas internas de dicho colectivo y, más concretamente, sin incluir la especificidad de la edad más que como un apunte retórico. Un ejemplo: muchas investigaciones mencionan el eje *edad* como eje importante pero es muy difícil encontrar alguna investigación que lo incluya en la metodología (excepciones notables encontramos en Rodó-de-Zárate, 2014 2015a; 2015b; y en el trabajo del Col·lectiu Punt 6, 2019).

Si tenemos en cuenta la especificidad juvenil de género, la carga del *rol reproductivo* queda mitigado en una vida donde las cargas de cuidado son mínimas. Lo hemos visto en el marco teórico cuando revisamos los resultados de la Encuesta de Empleo del Tiempo 2009-2010 y así lo vemos en las entrevistas de las mujeres jóvenes de ambos barrios, donde los desplazamientos siguen motivos muy similares a los de los varones.

Una excepción muy interesante la encontramos en Daniela (Porta, 25), la única madre joven de la muestra. Ella sí tiene una vida urbana muy marcada por los cuidados y la presencia de su hijo de 3 años. Es ella la que está al cuidado del niño mientras que el padre trabaja. Él se implica a partir de la salida del trabajo, pero por la tarde. Antes de eso, la cuidadora es Daniela (cumplen así la relación de *hombre proveedor principal* y *mujer cuidadora principal*). Sus desplazamientos cotidianos están muy marcados por su hijo. Además, trabaja de canguro de otros niños por el barrio, por lo que su día a día pasa por desplazamientos barriales con motivos de cuidados: recoger a los niños, va a las plazas paseando a los niños y niñas que cuida y los lleva de vuelta a sus casas. En el momento de la entrevista (prepandemia), está comenzando un negocio de impresiones, por lo que comenta que cada vez le cuesta más compaginar las reuniones con proveedores y el cuidado de su hijo.

Otros desplazamientos de cuidados lo podemos ver en las mujeres independizadas, como Ana (Porta, 25 años), Daniela, Alba (Sarrià, 20) y Carlota (Sarrià, 23), que comentan que suele salir a comprar para su casa. Sin embargo, son pocos los casos de jóvenes independizadas, debido a los precios y la dificultad para encontrar un piso adecuado. Sin embargo, aunque se traten de *autocuidados*, esto no entraría en la definición de cuidados de *otras*.

Por ello, los desplazamientos cotidianos son básicamente de estudios, trabajo y ocio. De estos, no se observaron diferencias significativas en los desplazamientos de trabajo y estudios, por lo que en el siguiente epígrafe nos centraremos en el que menos estudiado está y el que más diferencias de género presenta: los desplazamientos por ocio.

## 2.1 EL OCIO, ENTRE SEMANA Y LOS FINES DE SEMANAS

Los desplazamientos por ocio presentan cierta diferencia entre clases. En Porta, tanto entre semana como los fines de semana, presentan una permeabilidad mayor con los barrios de alrededor: Horta, Sant Andreu, La Prosperitat, Vilapiscina, el resto de Nou Barris... Algunas, como Carmen (Porta, 24), consideran el barrio como “*bastante feo*” y buscan bares o sitios donde comer fuera de él, pero no muy lejos. Recordemos que hay una sensación generalizada de que las zonas más céntricas de Barcelona son poco atractivas.

También hay en Porta un ocio de fin de semana que tiende a salir del barrio cuando los recursos lo permiten. Por un lado, mujeres como Julia (Porta, 22) van de discotecas los fines de semana (a las discotecas más baratas, como las de Sabadell, donde Julia reconoce que se encuentra con gente de todo el barrio) y por otro, algunas como Blanca (Porta, 25) o Gemma (Porta, 25), suelen ir a la montaña o a barrios periféricos a ver a amigos o a sus parejas.

En Sarrià, los desplazamientos entre semana son muy locales. Suelen quedarse en el barrio o moverse a barrios colindantes en busca de bares atractivos. Son los fines de semana cuando las mujeres realizan desplazamientos más largos para ir a discotecas, en Gracia (zona Aribau), Poble Sec (Apolo) o Eixample (Esquerra del Eixample). Varias de las mujeres entrevistadas van a Gracia, en parte por la fama y el tipo de ocio que se da ahí (alternativo pero para personas con cierto nivel adquisitivo) pero en parte también a la facilidad de acceso, como cuenta Belén (Sarrià, 25), la red de ferrocarriles lleva directamente a Gracia y si quisieran ir a otras zonas tendrían que hacer trasbordos.

En Sarrià, sin embargo, las mujeres activistas o ligadas a movimientos sociales del barrio mantienen hábitos de ocio muy similares a las mujeres de Porta. En estos casos, no se habla de hábitos de discotecas o bares de moda, sino de fiestas de barrio, montaña, cervezas cercanas, o directamente participación social. Belén lo ejemplifica perfectamente, aunque luego Carlota (Sarrià, 23) comenta cómo aunque haya ciertas diferencias, la gente del tejido asociativo sarriánico sigue participando de un ocio pudiente:

*Belén (Sarrià, 25): no soy de discotecas. No suelo, la verdad. Es raro que me quede en casa el finde. Tengo muchas cosas siempre. Este fin de semana, por ejemplo.... A ver, (...) el sábado tenía asamblea todo el día. Normalmente tengo cosas todo el día. Y si me puedo ir fuera a la montaña, me voy a la montaña.*

*Elina (Sarrià, 25): la mayoría de gente suele salir a las 3, se van a discotecas... O sea, no dejamos de ser Sarrià. Por muy del eje del casco antiguo, asociativo y todo eso que seas, de fiesta salimos todos al mismo sitio. Porque da pereza irse a Razzmataz y tal. Al final todos salimos por las discotecas de Aribau.*

Una cosa que sí tienen en común los hábitos de ocio de las jóvenes entrevistadas, de los dos barrios, es la poca ocupación del espacio público que hacen. Las mujeres entrevistadas presentan menos tendencia a ocupar el espacio público en la dinámica de *pasar/parar/pasar* que comentábamos en el capítulo anterior. Los recorridos que comentan son más de paso y hablan de menos paradas en los sitios de amarradero. En las entrevistas hablan de pasear al

perro (Fabiola, Helena, Carlota), de ir a comprar cosas (Ana, Alba, Carlota, Gabriela), salir a correr (Alba, Belén, Inés, Laia), pasear con su pareja o familia (Daniela, Julia, Marina, Alba, Francisca...). Esto no quiere decir, desde luego, que sólo se pueda hacer presencia en el espacio público parando. Esto sería una perspectiva fijista que le resta realidad o capacidad de apropiación a los desplazamientos. Pero es cierto que existe cierta diferencia. En los espacios fijos, la exposición es mayor, la percepción de la vulnerabilidad propia es más alta si no se plantea el abandono. La desigualdad de poder y capacidad de resistencia espacial hace que, ante la disputa de un espacio entre presencias femeninas y masculinas, el cuerpo femenino tiene las de perder. El desplazamiento da libertad, expone pero de manera momentánea, bastaría con irse, con ignorar, con salir corriendo o dar rodeos. Parece haber más posibilidades de agenciamiento femenino en el desplazamiento.

Se dan casos de ocupación espacial en las entrevistas, pero se dan en unas circunstancias específicas. Por un lado, las paradas de encuentro con amistades suelen darse más en espacios privados o semiprivados: en Porta quedan en el Casal, en el Centro Cívico, en el Huerto de Can Verdaguer, el huerto de Porta'm a l'Hort, en Leron City; en Sarrià frecuentan Casa Orlandai o colegios. Los bares son la opción más clara después de estos espacios cerrados. Pero en general, se habla de encuentros inmóviles en espacios no públicos.

Esto tiene una excepción. Dos, de hecho. En primer lugar, si son mujeres más ligadas a espacios militantes, su capacidad de ocupar los espacios públicos de una manera más cómoda y segura será mayor porque se da desde la seguridad grupal. En estos casos, se ha visto cómo los desplazamientos aparecen como más empoderados y se permiten rodeos, paradas improvisadas, sensación de seguridad en los espacios del barrio. Si no se da esa apropiación militante, sus desplazamientos son mucho más dirigidos, de A a B.

Esto es especialmente claro si nos centramos en los dos casos paradigmáticos de *amarraderos* de ambos barrios, Plaza Sóller en Porta y Plaza Sant Vicenç en Sarrià. En ambos casos, se cumple que las mujeres más ligadas al activismo social tienen mayor predisposición y una mejor relación con ambos espacios, mientras que las mujeres más alejadas del entorno activista o asociativo perciben dichas plazas como espacios conquistados, incómodos y evitables.

Ana, Carmen, Elisa (Porta, 22) y Fabiola (Porta, 20), por ejemplo, forman parte del entorno femenino ligado al Casal de Jóvenes de Porta. Para Ana (Porta, 25 años) la plaza es un espacio clave: "*La Sóller como centro neurálgico (...). Somos Sollercéntricos*", dice irónicamente. Carmen (Porta, 24) prefiere sitios "*donde voy a menudo y donde la gente me conoce, la Sóller y tal. (...)* *Básicamente son sitios de ocio, y bueno, los de militancia y ocio también*".

Sin embargo, Fabiola dice algo sumamente interesante. Cuando habla de sentirse a gusto, habla de la plaza. Pero añade algo muy valioso. Señala una ambivalencia que subyace a la relación con la plaza. Es un espacio complejo para muchas mujeres porque a la vez que resulta un espacio familiar donde pasan parte importante de su vida social, es un espacio que se vive como *conquistado* o apropiado por grupos de hombres que generan cierta inseguridad. En sus palabras:

*antes en la Sólter no sólo estábamos nosotros. Había mucha gente, mucha juventud, y no solo juventud. (...) Y claro, había muchos momentos en los que me sentía muy incómoda, pero también era mi espacio de seguridad. Era muy raro, la verdad. Ahora como está todo en construcción, toda esa gente se ha repartido.*

La plaza Sólter tenía unas características que la volvían un espacio complejo socialmente: en su espacio se juntaban los y las jóvenes activistas que tenían en los bajos de la plaza el local del Ateneu. Además, ahí se reunían jóvenes ajenos al Ateneu y al Casal Joven y que pasaban la tarde en la plaza fumando. Hubo una época en la que también albergaba a los grupos de hombres latinoamericanos, algunos incluso pertenecientes a bandas callejeras. Para completar el panorama (muy masculinizado), en los soportales se cobijaban las personas sin hogar que frecuentaban el barrio y que aprovechaban ese espacio para dormir cobijados, especialmente cuando podía llover. El activismo, sin embargo, permite que la plaza sea más accesible para su presencia. Por ejemplo, Ana recuerda su relación con la plaza previa a su activismo y era totalmente distinta. Para ella, la plaza era un espacio de miradas y de exposición:

*Por la Sólter, cuando no estaba con mi grupo, antes de vivir más en el barrio y tener menos un grupo, pasar por la plaza era un drama. Eran todo tíos... Y te sentías super mirada. Y estos espacios no son espacios donde me sienta muy a gusto. Voy por mi coño moreno, pero espacios tan masculinos... - Ana (Porta, 25 años)*

El caso de Irene (Porta, 22) es interesante también, porque avanza elementos sobre el aprendizaje de la inseguridad como parte del aprendizaje femenino de la experiencia urbana. Ella en el momento de la entrevista frecuenta la Sólter de una manera constante por su militancia en el Casal. Sin embargo, recuerda cómo la plaza era para ella un espacio vedado desde pequeña:

*Yo antes tenía prohibido ir a la Sólter. Bueno, no prohibido, pero sí que mi familia me puso miedo toda la vida por las bandas callejeras que había ahí. Y claro, yo empecé a salir a los 12 o 13 años con mis amigas y claro, esa zona ni se nos ocurría. Una vez me acuerdo de que salimos, pasamos por ahí y vimos a mi primo, y tuvimos que escondernos para que no dijese que estuve en la Sólter. Porque claro, ahí se movía mucha mierda...*

Es decir, se trata de una plaza controvertida socialmente en el barrio. Si bien sus orígenes están ligados a la lucha vecinal y a las reivindicaciones por espacios populares en Porta, hasta antes de su reforma, la plaza era un espacio bastante ambivalente: un espacio de refugio, esparcimiento y ocio masculino y un espacio de tensión y miedo femenino. Como decía Blanca, mujer bastante ligada al Casal:

*Pues si soy sincera, a mí no me gustaba nada de nada la Plaza Sólter. Tengo como muchas ganas de ver cómo la han dejado porque no me gustaba nada el espacio. Creo que estaba mal hecho, era muy incómodo... Era incómodo para todo el mundo, creo. - Blanca (Porta, 25)*

En el caso de Sarrià pasa algo parecido con la plaza Sant Vicenç y con Casa Orlandai. Se trata de sitios que reciben los desplazamientos de muchas jóvenes que quieren tomar una cerveza con una amistad. Pero ¿qué tipo de chicas son las que hablan de estos sitios? Principalmente, en el caso de Casa Orlandai, son jóvenes del entorno activista. Belén (Sarrià, 25), activista desde los 15 años, escoge la plaza como el sitio donde se siente más cómoda. Carlota (Sarrià,

23) lo mismo, que lleva desde los 17 en la Comisión de Fiestas Alternativas. Y se trata de un hábito bastante implantado entre la gente del entorno activista: “Lo ponemos por el grupo que tenemos ‘¿Quién toma algo?’ y bajamos directamente”.

Sin embargo, veamos qué opinan de la plaza las personas ajenas al entorno activista.

Alba (Sarrià, 20): *Son un grupo de gente haciendo botellón y parece que lo hacen bastante porque estaban como en casa. Y bueno, no hacen ningún mal a nadie, pero a los vecinos sí que nos molesta.*

Gabriela (Sarrià, 25): *muchas veces en esa plaza, depende de qué hora, hay mucha gente bebida y tal, y a partir de alguna hora no me gusta (...) Esa misma plaza, paso por la mañana y no tengo miedo ninguno. Pero luego, a partir de las 11 de la noche, pues miedo. (...) sí que es verdad que intentabas evitar ese recorrido y cogías otra alternativa.*

Laia (Sarrià, 25): *esta placita (Sant Vicenç) no la cruzo, depende de quién vea pues me cruzo y me voy a Mayor de Sarrià.*

Este rechazo a la plaza parece provenir, por un lado, de una distancia social de hábitos urbanos. Al respecto Gabriela es clara cuando dice que prefiere ir a una terraza de bar que a una plaza a tomar una lata de cerveza de supermercado. Se trata de un tipo de actividad que no les atrae. Por otro lado, parece tener una serie de características formales que la hacen ser percibida como peligrosa. Al respecto dice Laia: “Es que esa plaza... como no tiene luz, ni iluminación ni nada, pues si veo grupos de tíos, por ejemplo, (...) pues giro, ¿sabes? Me voy por la otra calle”.

Pero también encontramos razones basadas en un distanciamiento social y en la sensación de ocupación ajena. Elina (Sarrià, 25) habla con tono despectivo de cómo la plaza, según avanza el día, se llena de jóvenes de los esplais, de monitories que no paran de beber, fumar y ocupar el espacio de la plaza de manera exclusiva. Esa presencia limita el uso a personas ajenas a los grupos activistas o culturales.

Y un factor más sale en las entrevistas. La cuestión del aprendizaje cultural. Iremos apuntando este elemento como clave en la socialización femenina urbana, y lo trataremos con más detenimiento al final del capítulo. Elina cuenta que toda su vida en el barrio, sus padres le decían de la plaza “que no pases por ahí”.

*Te da inseguridad -continúa-, pero es una inseguridad que te la trasladan tus padres. La plaza Sant Vicenç era una plaza donde antes la gente quedaba para drogarse y tal. - Elina (Sarrià, 25)*

Se trata de una integración de ciertos marcajes espaciales, que etiquetan determinados lugares a partir de discursos e imágenes aprendidas por otros (familia, medios, amigos...) y que configuran un mapa del miedo muy presente en la vida de las mujeres entrevistadas.

## 2.2 MEDIOS

Una vez analizados los desplazamientos en relación con los motivos, procederemos a repasar las cuestiones de género ligadas a la elección modal. En este caso disponemos de bastante

bibliografía que analiza esta relación, tanto en cómo los desplazamientos de las mujeres tienden a ser más sostenibles (Olmo Sánchez & Maeso González, 2012), más complejos (Gutiérrez Valdivia & Ciocoletto, 2012; Ciocoletto, 2014) o más cercanos (Díaz Muñoz & Jiménez Gigante, 2007). Por ello, en vez de incidir en temas ya conocidos, nos centraremos en cómo la elección modal juvenil está marcada por la presencia en los cálculos cotidianos del factor de seguridad, algo menos trabajado desde el análisis de género (excepción notable encontramos, como hemos dicho ya, en Rodó-de-Zárate y en una amplia bibliografía anglosajona que liga experiencia juvenil con cálculos de seguridad que iremos citando). Asimismo, analizaremos cómo los argumentos que hablan de movibilidades sostenibles de las mujeres quedan matizados por la cuestión de clase.

El criterio de seguridad es sumamente contextual. El cálculo de seguridad en los desplazamientos está ligado fundamentalmente a los contextos nocturnos. Helena no lo puede dejar más claro:

*durante el día es más una cuestión de conocer. Durante por la noche, si bajo por la noche a casa de mi novio o a la de mi abuela, sí que hago más elecciones por seguridad.* - Helena (Porta, 19)

En el caso del metro, en general, el metro es percibido en sí como un espacio seguro. El metro resulta una opción atractiva para muchas mujeres, por su rapidez y por el hecho de no ser tan comunes las conversaciones o momentos incómodos durante el trayecto. Marina (Porta, 25) siente que en el metro está expuesta a peligros como el robo (le robaron alguna vez) pero no tanto al acoso o a la agresión.

Sin embargo, no todas piensan igual. Cuando pregunto por una experiencia indeseable en el metro, Ana (Porta, 25 años) y Laia (Sarrià, 25) cuentan que han sufrido varios episodios incómodos. En uno de ellos, Ana volvía con una amiga y dos hombres se sentaron delante de ellas y no pararon de mirarlas en todo el trayecto. Cuando su amiga se bajó en su parada, los tíos se quedaron, por lo que tuvo que hacer el resto del trayecto muy incómoda. Laia, por su parte, narra que lo pasó muy mal cuando en un trayecto un hombre borracho le empezó a hacer como broma que se caía por perder el equilibrio y al final tuvo arrinconada contra la pared. Por suerte, una señora que iba con su bebé puso su carrito en el medio y le dijo que se bajara ya. El espacio del metro puede ser valorado en general como positivo pero sigue habiendo riesgos. Y no sólo por escenas más físicas. Uno de los grandes elementos constantes en la experiencia femenina es la mirada, como se ha trabajado en la literatura feminista desde la contribución fundamental de Laura Mulvey (1975; Oliver, 2017), o desde obras como la de Bourdieu (Portevin, 2000). El comentario de “*me están todo el rato mirando*” se ha repetido en varias entrevistas. Hablaremos más detalladamente de la mirada más adelante.

Si analizamos la experiencia del metro únicamente ligada al desplazamiento, pareciera que, aunque existan algunos comentarios sobre inseguridad en los trayectos, pareciera que la experiencia es más o menos cómoda. Sin embargo, si introducimos en el análisis lo que rodea al uso, el tema se complica ya que hay momentos relacionados con el metro donde la inseguridad se dispara. Sobre todo, relacionado con la bajada y el trayecto a casa desde la parada. Aunque durante el trayecto del metro resultase cómo y rápido, como dice Ana (Porta,

25 años), “El camino de metro a casa era duro”. Ana continúa la anécdota anterior: después de irse su amiga, los tíos se quedaron con ella. Y al bajar en Fabra i Puig,

*ellos bajan detrás. ¡Y me siguieron! Y ya estaba pensando en llamar a mis padres, pero me sabe mal, ¿sabes? Y joder, este día me tuve que volver corriendo. Es mucha casualidad que se bajasen en el mismo sitio... Y joder, cuando llegué ahí, empecé a correr... y no los vi más... Pero como esas hay un montón. Me acuerdo de esa, pero hay muchas. - Ana (Porta, 25 años)*

Aunque Porta estuviese bien comunicado por metro, las paradas se encuentran muy lejos de las casas ya que se encuentran en la periferia del barrio. En esos caminos, las calles oscuras del barrio intimidan a las jóvenes que llegan a dar rodeos y cambiar las rutas para no pasar por esas calles que son muy oscuras... Ana al respecto dice que dependiendo de cómo ve la situación hacía una ruta u otra. A veces incluso esperaba en la salida del metro a ver si salía un grupo mayor de gente en el metro y podía ir siguiéndoles. Este tipo de comentarios se repitieron mucho en las entrevistas, y revela cómo un desplazamiento nunca es simple, nunca consiste en un solo movimiento a través de un solo medio. Son encadenaciones de medios, cuerpos y espacios. Por ello, el análisis de la experiencia del metro incluye lo que pasa antes y después de pagar el billete.

Con el Nitbus pasa algo parecido, sólo que no únicamente se percibe como peligroso el antes y el después del desplazamiento, sino que el propio trayecto también es visto como inseguro. Comentábamos en el capítulo anterior que hay una percepción negativa de la seguridad del espacio y en casos como el de Ana lo vemos claramente. Dice, “el nitbus lo recuerdo muy traumático” y a continuación narra una escena que presenció:

*Había una pava sola borracha. Y yo iba bien porque volvía de currar de camarera a las 6 o así. Y había un pavo todo el rato mirándola, y le empezó a decir coas. Y la pava se levantó para bajarse y me bajé con ella porque el pavo se bajó detrás. Y joder, iba muy mal.*

Por casos como éstos, Ana dice que sólo coge el nitbus si va en grupo. Si va sola ya nunca lo hace, y prefiere gastarse 20 euros en un taxi a ir sola en el nitbus. El espacio limitado, la co-presencia obligada en pocos metros cuadrados y una salida directamente a la calle (otro espacio inseguro), hacen del nitbus un medio vivido como poco seguro.

Si pasamos a los medios privados, la experiencia cambia de manera muy interesante. En relación con el coche y la moto, son medios a los que sólo pueden acceder algunas mujeres. Los precios de adquisición son muy altos. Y, además, supone una serie de cambios en la vida cotidiana para permitir su uso. Carmen (Porta, 24), por ejemplo, ya no bebe desde que usa el coche para ir y volver a las zonas de ocio. Ana, Laia también reconocen beber menos para poder usar la moto. Pero este cálculo parece depender de lo mucho que tenían presente el alcohol en su vida de ocio. Carmen y Laia reconocen que bebían poco de por sí. Otros casos de mujeres que conducen no usan la moto o el coche, precisamente, para poder beber. Inés (Sarrilà, 25), por ejemplo, bebe y sale. Y para poder hacerlo, usa los servicios de moto compartida. Otras prefieren volverse en taxi. Todo esto implica un cálculo importante en la vida de las mujeres: salir y no beber para poder tener medios percibidos como más seguros, o beber y recurrir a la red de apoyos, gastar más dinero o exponerse en espacios públicos.

Sin embargo, el beneficio puede ser considerable, incluso a nivel de la percepción general de inseguridad. Ana, por ejemplo, reconoce que desde que utiliza la moto ha disminuido mucho su sensación de inseguridad en los trayectos. Esto se debe a la mayor sensación de agencia y control que adquieren los desplazamientos desde que utiliza la moto:

*Y por eso empecé a ir en moto a todos lados. La dejaba en la puerta de mi casa y la aparcaba donde tenía que ir. Con la moto, si me pasa algo, le doy gas y acelero. Y la dejo en la puerta de casa. Y no hay margen de que me haya seguido. Y en el metro ese camino te puede seguir. - Ana (Porta, 25 años)*

El medio privado aparece, así, como forma de aumentar la sensación (percibida, no necesariamente real) de decisión, control y seguridad. Además de que les sirve para ahorrarse malas zonas más fácilmente. Con los medios colectivos hay menos posibilidades pero con el coche o la moto, como dice Carmen (Porta, 24): “El coche es como mi forma de salvarme de esos sitios”.

El coche no tiene por qué ser de propiedad. Pueden hacer uso del coche con otras personas. Muchas tienen un historial de padres y madres que las iban a buscar por la noche. También pueden ser de amigos. Pueden echar mano de la red de amistades para poder volver en coche acompañada. Esto permite entender mejor cómo los cálculos urbanos tienen una conexión directa con la comunidad y con los contextos no sólo infraestructurales, sino también sociales, en los que se inscriben los desplazamientos.

Otra de las formas en la que la red permite abrir nuevas posibilidades de desplazamiento es la mayor disponibilidad del recurso del taxi cuando es compartido. En el capítulo anterior veíamos cómo el taxi es un recurso difícilmente accesible por razones económicas y, sin embargo, es uno de los medios percibidos como más seguros. La posibilidad de pagarlo con amigas permite que los trayectos sean más accesibles, costando mucho menos a cada una. Elisa (Porta, 22), Gemma (Porta, 25), Julia (Porta, 22), Alba (Sarrià, 20) o Dina (Sarrià, 21) cuentan que cogen el taxi, y muchas sólo lo hacen cuando van con amigas, como Dina, Gemma o Julia.

Sin embargo, no querría dar a entender que el taxi está normalizado. En las entrevistas de Porta las mujeres acceden al taxi de una forma bastante excepcional. Son pocas las mujeres que lo hacen, y de las que lo hacen, sólo Ana y Julia hablan de cogerlo habitualmente (Ana porque trabaja y puede permitírselo; Julia porque se lo pagan sus padres muchas veces). Lo general es que las mujeres, como Fabiola, reconozcan que nunca cogen el taxi por dinero, lo cual las lleva a ir caminando o en bus.

*Taxi... no tengo dinero para cogerlo. La verdad es que suelo ir caminando. En coche alguna vez, si Federico me alcanza a algún sitio, pero generalmente voy caminando o en bus. - Fabiola (Porta, 20)*

Sin embargo, ya lo hacen más que los hombres, que han mencionado el taxi en sólo un caso (Germán, Porta, 25; que dice que lo usa dos veces al año).

En Sarrià, es un poco más común y se ha convertido en un hábito para algunas mujeres. Es un hábito que puede convertirse en una carga cuando se tiene la costumbre de coger taxi en

compañía. Hay mujeres que viven en Sarrià pero que no tienen un nivel adquisitivo tan alto como sus amigas, como es el caso de Dina. Para ella, recién llegada desde Perú a España, el taxi es un lujo bastante caro, y le sienta muy mal que sus amigas lo cojan constantemente:

*las chicas de la residencia a veces no les pasa esto, porque son chicas con mucho dinero, con familias de mucho dinero, y que bueno, no les gusta caminar por la calle, así que cogen directamente el taxi. Todo el rato viajan en taxi. O sea, son las 12 de la noche y están en un bar, no querrán coger un transporte público. Cogen un taxi. Y a veces que me ha tocado ir con ellas, me he tenido que comer el compartir el gasto y a veces hemos tenido que pagar 50 euros y me lo he tenido que comer y pagar. Porque ellas querían un taxi. - Dina (Sarrià, 21)*

Género y clase tienen una relación muy importante en las movilidades femeninas. Y en estos ejemplos puede verse claramente cómo mayores niveles adquisitivos abren posibilidades de desplazamiento más cómodas. Esto permite complejizar la lectura sobre la sostenibilidad de los desplazamientos femeninos. Cuando se habla de cómo las movilidades cotidianas de las mujeres son más sostenibles y ecológicas, quizás haya que matizar según criterios de clase.

Sobre los medios privados, la bicicleta constituye un ejemplo aparte. La bicicleta resulta uno de los medios predilectos de varias de las personas entrevistadas, especialmente en Porta. Es cierto que la *cultura del coche* ha modulado los relatos sobre quién es mejor conductor o quién tiene más legitimidad para ocupar espacios de conducción (Walker, Butland, & Connell, 2000). Esto, entre otras cosas, ha hecho que la bicicleta sea más accesible para hombres que para mujeres (Col·lectiu Punt 6, 2020; Bicicleta Club de Catalunya -BACC, 2022), pero poco a poco parece que las mujeres acceden y se acostumbran al uso de este medio.

Los testimonios de las usuarias de la bicicleta hablan de una forma de desplazamiento que resulta barata, relajante y cómoda, como dice Blanca:

*Yo voy en bici por motivos económicos, y también porque me estresa el metro por tanta gente. Y bueno, me es más fácil y cómodo. Y es un momento de break, de tranquilidad. - Blanca (Porta, 25)*

La bicicleta, cuando se desarrolla el hábito de uso, permite acceder a un medio que, con una inversión relativamente pequeña (que se amortiza rápidamente por el ahorro en el uso de los bonos de metro/bus/tren), aporta mucha versatilidad, más individual, más conectado con los espacios y la corporalidad.

Pero, además, existe un factor importante de seguridad en la experiencia femenina. La misma Blanca, cuando le pregunto por la relación que percibe entre la seguridad y la bicicleta, habla sobre la sensación de que “no me vas a pillar” cuando la usa. La bicicleta marca una distancia valiosa respecto a los cuerpos que en los espacios nocturnos son vividos como amenaza. En ese sentido, la distancia es vivida como positiva: “con la bici tampoco ves muchas situaciones personales de cerca”, y eso permite transitar los espacios del barrio y la ciudad de una manera más relajada. Helena apunta en la misma dirección:

*Al ir con bicicleta voy más rápido y me da la sensación de ‘ya está, ya ha pasado’. (...) O sea, me da la sensación de que si vas andando es como que, o se fijan más en ti o lo que sea, y en bicicleta vas más rápido y en un plis plas estás en casa. - Helena (Porta, 19)*

No obstante, esa distancia creada no es perfecta. Es difícil para una mujer joven no llamar la atención en un espacio público, y aunque la bicicleta aporte velocidad, adaptabilidad y distancia, sigue siendo vista. Esto lo retrata perfectamente Belén:

*Y aquí en el barrio no he tenido ningún problema. Fuera, cuando vuelvo a casa me han dicho mil veces cosas. (...) Una chica en bici... me han parado mil millones de veces. (...) Y piensas que es menos probable que te pase algo porque puedes ir más rápido. Pero es verdad que te llevas más comentarios. Porque eres más llamativa. - Belén (Sarrià, 25)*

La mirada masculina opera como un fuerte regulador de la posición femenina en los espacios urbanos. Analizaremos el tema de la mirada de manera más detallada cuando hablemos más en profundidad sobre la percepción de seguridad.

### 2.3 LAS RUTAS ESCOGIDAS

Comentábamos al comienzo del capítulo, que en las mujeres entrevistadas, los desplazamientos son adaptativos a las circunstancias que se van encontrando de forma que despliegan un cálculo urbano constante y dinámico. Entre las formas en las que se plasma este cálculo, las rutas que escogen para desplazarse son un ejemplo muy importante. Las rutas que suelen escoger están muy ligadas al contexto que perciben y las valoraciones que hacen basadas en la información que poseen y sus experiencias previas.

En las entrevistas se ha notado cómo el peso de la seguridad es clave a la hora de entender la selección de las rutas que realizan por los barrios. Las rutas escogidas se basan en muchos casos en el cálculo del menor riesgo, más que en la rapidez o la facilidad de tránsito. Incluso, si tienen que hacer desvíos y alargar las rutas para evitar caminos percibidos como inseguros. Este cálculo está muy integrado en su vida cotidiana y afecta también a las rutas que eligen transitar.

#### 2.3.1 EL FACTOR NOCTURNO

La noche es el gran factor de cambio en la forma en la que las mujeres perciben y se mueven por el espacio. Los hombres, como veremos, suelen usar las mismas rutas independientemente del contexto, usan los mismos medios e, incluso, disfrutan del trayecto por la noche. Las mujeres entrevistadas, en los contextos nocturnos, realizan multitud de cambios logísticos como resultados de sus cálculos de seguridad.

En este cálculo pesan las experiencias pasadas (acoso, peleas, robos y un largo etcétera), pero también los aprendizajes sociales que han recibido a lo largo de su vida. Son varios los testimonios donde mujeres reconocen mantener ciertos hábitos de cuando eran más pequeñas: evitar pasar de noche por una calle donde había jeringuillas en su infancia, por donde sus padres les dijeron que no pasasen, o donde tuvieron un robo hace años. Volvemos a toparnos con el papel de la cultura y la socialización temprana.

En varios casos, se reconoce que el mismo sitio, cuando es por la noche, cambia totalmente de sentido y no se transita. Carmen (Porta, 24) lo ejemplifica muy bien cuando dice cómo la misma ruta la hace perfectamente de día, pero nunca de noche ya que no son calles iluminadas. Los desvíos son un reflejo de un cálculo de costes y beneficios que está siempre presente. Muchas mujeres prefieren alargar trayectos (dar rodeos para no pasar por alguna calle, acompañar a alguien hasta su casa para poder contar con compañía en parte del trayecto, etc.) a exponerse a determinadas condiciones. En la mayoría de los casos, hay una búsqueda de *rutas cómodas y seguras* basadas en elementos formales de la calle (“*calles amplias*”, “*iluminadas*”, “*sin bares con hombres*”, “*con gente*”, “*que se pueda ver a lo lejos*”, “*que pase algún coche*”, “*que no tenga puntos ciegos*”). Esto es coherente con las investigaciones arquitectónicas sobre los aspectos formales de la percepción de seguridad femenina que llevan años realizando el Col·lectiu Punt 6 (Muxí, Casanovas, Ciocoletto, Fonseca, & Gutiérrez Valdivia, 2011; Gutiérrez Valdivia & Ciocoletto, 2012; Ciocoletto, 2014; Ortiz Escalante, 2017; Col·lectiu Punt 6, 2019) o autoras como María Rodó de Zárata (2011; 2014; 2015a; 2015b). Hablaremos más en profundidad a continuación.

En los casos de Sarrià han aparecido menos las menciones a los cambios de rutas por factores de seguridad. Parece haber una mayor sensación de *barrio seguro* y, por lo tanto, menos sensación de exposición o vulnerabilidad al recorrerlo por la noche. Por ello, aparecen más comúnmente factores como la rapidez (Jana, Sarrià, 20; dice que escoge “*las más rápidas, hahaha, voy siempre rápido*”). Carlota (Sarrià, 23) reconoce que a la hora de elegir “*suele ser la practicidad lo que me hace decidir*” y no tanto la inseguridad. ¿Esto apunta a un factor de menor inseguridad por clase? ¿Tiene que ver el tejido comunitario? ¿Las infraestructuras del barrio más cuidadas? ¿Quiénes tienen más o menos percepción de inseguridad? Lo veremos a continuación.

## DESPLAZAMIENTOS FEMENINOS

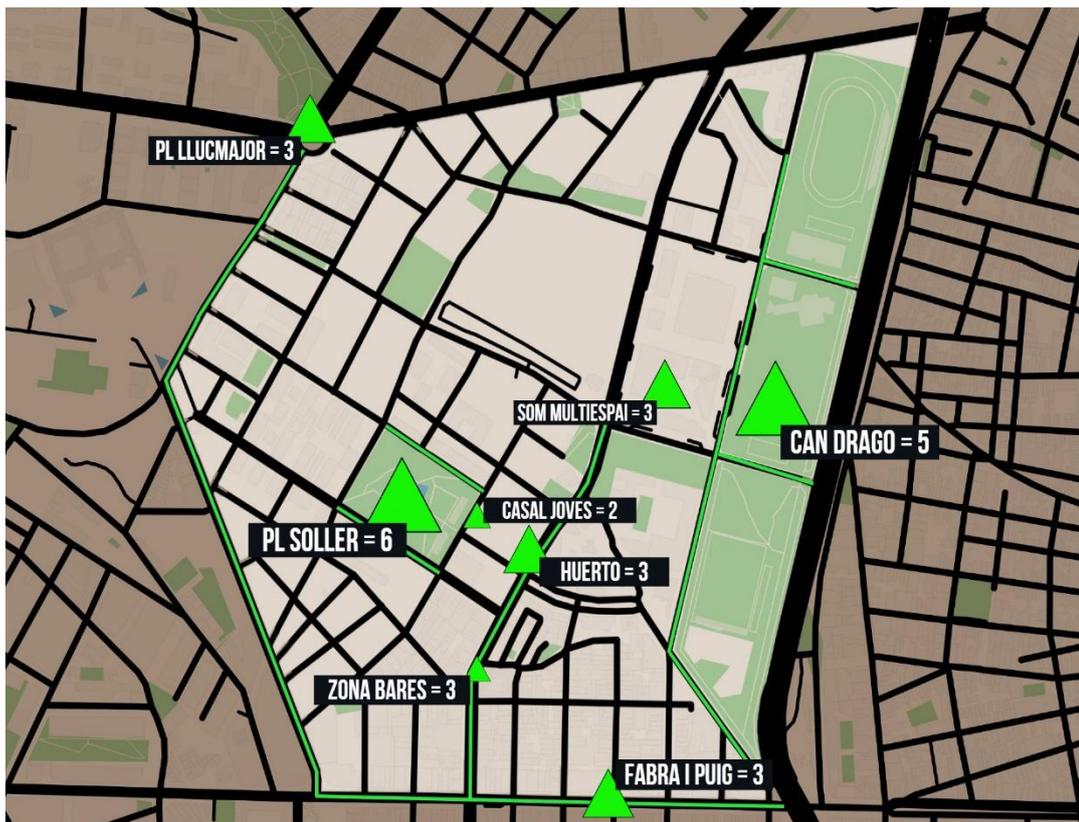
- Existe una diferencia en los **motivos de desplazamiento de mujeres jóvenes**: no hay tanta carga de cuidados como se apunta en otras investigaciones. A esta edad, las movibilidades se parecen más a las masculinas.
- La **capacidad de uso y tránsito** de espacios del barrio está ligada a la sensación de **propiedad y pertenencia**.
  - o Esta es mayor en jóvenes relacionadas con el **mundo activista**, donde la capacidad de apropiación es mayor.
- En las jóvenes **no ligadas al activismo** hay **mayor sensación de distancia y rechazo a determinados espacios** apropiados por otros colectivos.
- El **factor de seguridad** tiene un gran peso en la **elección de medios** en los desplazamientos cotidianos; en la **noche** es el criterio fundamental.
- En el **cálculo de medios**, hay que tener en cuenta también los **desplazamientos hacia esas infraestructuras o desde esas infraestructuras a casa**, donde pueden darse situaciones de acoso.
- La **clase** supone un factor importante de modulación de género. Los **recursos socioeconómicos abren o cierran posibilidad de uso de medios de transporte** (coche/moto propia, renting, taxi...).
- Los **medios propios motorizados** son **muy valorados** por quienes lo poseen. Esto matiza la idea de que las mujeres tienden a desplazamientos más sostenibles (Col·lectiu Punt 6, 2019). Puede haber **diferencias de clase** importantes.

### 3. PERCEPCIÓN

En lo que a percepción femenina se refiere, tenemos que hablar obligatoriamente de las sensaciones de inseguridad y miedo. Son dos de las emociones más analizadas de la experiencia femenina del espacio urbano. Sin embargo, no es la única, y muchas veces no es la predominante. Me gustaría poder incidir en las causas sociológicas de las diferencias perceptivas para analizar la relación entre género, clase y edad en estas percepciones.

En los trabajos con los mapas con mujeres, los espacios que se han ido marcando durante las entrevistas reflejan parte de los elementos que veremos en este apartado y al que haremos referencia durante las explicaciones. A continuación vemos los resultados de percepción de comodidad e incomodidad percibida en ambos barrios.

Mapa 20: 10 Espacios cómodos/placenteros para las mujeres de Porta

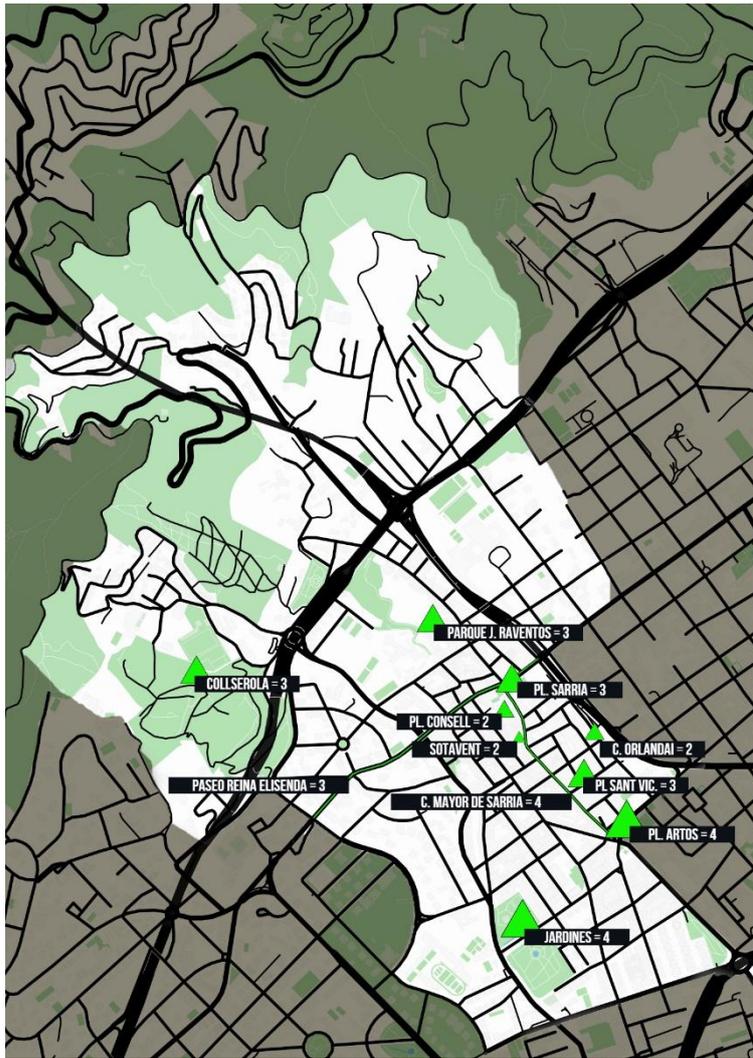


Fuente: Elaboración propia

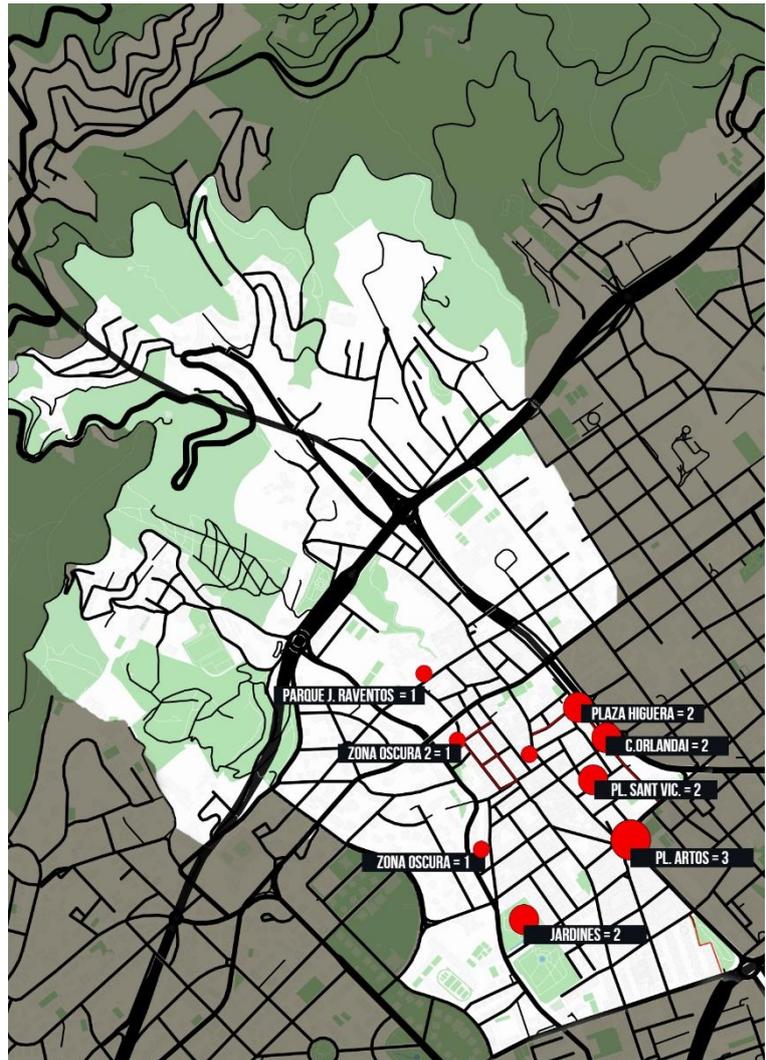
Mapa 21: Espacios inseguros/incómodos para las mujeres de Porta



Fuente: Elaboración propia a partir de <https://app.mappin.pro/>



Mapa 22: Espacios cómodos/placenteros para las mujeres de Sarrià; fuente: elaboración propia

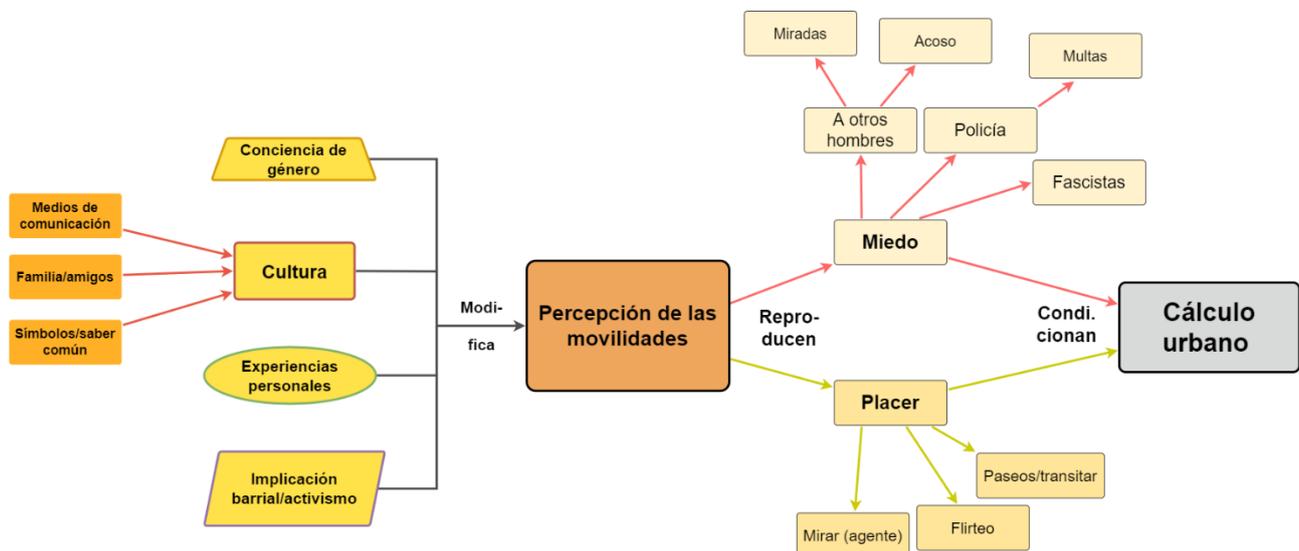


Mapa 23: Espacios inseguros/incómodos para las mujeres de Sarrià; fuente: elaboración propia

Los mapas sitúan los espacios identificados en las entrevistas como *cómodos/placenteros*, por un lado, o *inseguros/incómodos*, por otro. Veremos a lo largo de estas páginas cómo, sin embargo, esta elección no basta para hacer una lista de *puntos negros* o *buenas prácticas urbanísticas*, ya que en varios casos, la percepción es contradictoria, huidiza, contextual. De hecho, una mirada rápida a los mapas elaborados a partir de la técnica de mapeo colaborativo en contextos de entrevistas lo primero que revela es que en ambos barrios, espacios cómodos y espacios incómodos, espacios seguros y espacios inseguros, coinciden. Se mencionan los mismos espacios ligados a experiencias muy contradictorias según unos factores contextuales (noche/día; sí/no iluminados; etc.), sociales (con/sin compañía; con/sin gente; etc.) o personales (buenas/malas experiencias pasadas; ropa adecuada/inadecuada; etc.).

Por esto, no haremos tanto hincapié en los aspectos formales de la inseguridad femenina. Hay una amplia bibliografía y una fuerte producción política de colectivos feministas que abordan los elementos más arquitectónicos ligados a la experiencia de inseguridad (Collectiu Punt 6 o el colectivo Equal Saree, por ejemplo). Estas aportaciones suelen girar en torno a unos elementos que ya se tienen bastante claros: poca iluminación, pasos a desnivel, calles curvas, poca posibilidad de ver/ser vista desde la distancia, portales con gran profundidad, entre otros<sup>29</sup>. Sin embargo, la crítica meramente espacial y de corte arquitectónico, si bien es necesaria, no es suficiente para dar cuenta de cómo el género interviene con la experiencia urbana. Esto no va sólo de iluminación o calles amplias, sino que es necesario entender más profundamente cómo las representaciones, las emociones y los cuerpos interactúan con los espacios, las políticas y las movilidades.

Gráfico 15: Percepción de las movilidades y el cálculo urbano



Fuente: Elaboración propia

<sup>29</sup> Para más información sobre los aspectos formales y arquitectónicos, véase: Gutiérrez Mozo, 2011 o el trabajo del Observatorio Noctámbul@s (Burgos García, 2018)

### 3.1 MIEDO. ACOSO Y VIOLENCIA

Las escenas de acoso se repiten en la experiencia de las mujeres entrevistadas. Varias de ellas me cuentan varias escenas de distintas gravedades que van construyendo la forma que tienen de experimentar el espacio de la ciudad. Estos casos de acoso, de contactos sexuales no consentidos, de comentarios no deseados, miradas incómodas o incluso persecuciones o escenas de violencia son muy importantes para entender la forma en la que estas mujeres aprenden a circular por la ciudad.

Las consecuencias pueden ser muy diversas: generan una sensación de ansiedad muy presente, obligan a tomar medidas de precaución que pueden ser incómodas (no salir, salir sin beber, pedir compañía a amistades, vestir de determinada forma, etc.) o costosas (pagar taxi, comprarse una moto, doblar el tiempo por dar rodeos, etc.) poniendo importantes obstáculos a los desplazamientos y, por lo tanto, obstaculizando las motilidades de estas mujeres.

Algunas de las mujeres entrevistadas hablan de forma muy triste sobre esto: Fabiola cuenta que siente una inseguridad muy generalizada en sus trayectos. Por su parte, Carmen (Porta, 24) habla de cómo esta inseguridad le ha imposibilitado salir en muchos casos.

*Fabiola (Porta, 20): cuando tengo que volver tarde del Ateneu, y no puedo ir acompañada y tengo que volver sola. ... La verdad es que en ese momento Todo [hace énfasis en la palabra] me genera incomodidad. Puedo decir que cuando tengo que volver sola, todo es incómodo, se me hace un mundo. Voy con las llaves en la mano, voy a paso rápido y en cinco minutos en casa. Me genera ansiedad, pero sobre todo ese lugar que te digo, del otro lado de Virrei.*

*Carmen (Porta, 24): Todas estas cosas me afectan mucho al tema de salir. Es que no salgo por la noche, es que me cago. Me da miedo. Es decir, porque me digan algo no me va a pasar nada, pero es que no voy cómoda, me da miedo.*

En algunos casos, el miedo más que a cuentagotas, se desarrolla después de un evento traumático, como en el caso de Julia (Porta, 22). Ella no tenía miedo, y solía salir mucho de casa. Cuenta que vivía el barrio de una manera más libre, hasta que sufrió un robo con violencia, en la que terminó con un brazo roto y un miedo muy fuerte:

*Esta agresión me ha cambiado mucho, me ha cambiado las rutas... Ahora ya no puedo pasar sola por la calle que me pasó... Antes iba a todos los lados andando... A casa de mi amiga, que son 3 paradas de metro, iba andando. Y nunca me había pasado nada... iba sola y andando a todos lados y no tenía miedo. Incluso cuando tenía 18 años y volvía del centro de Barcelona a mi casa cuando salía de trabajar en el restaurante, iba sola y nunca me había pasado nada, ¿sabes? Mi madre me lo ha dicho: "si no te ha pasado nada en todo este tiempo, es porque Dios no ha querido, porque mira que venías tarde, a las 6 de la mañana con 18 años". - Julia (Porta, 22)*

Sin embargo, también ha habido entrevistas donde algunas mujeres no presentan esta emoción. Blanca reconoce que no suele sentir miedo, y lo relaciona, no sólo con un "carácter" fuerte, sino con el hecho de no haber sufrido experiencias dolorosas en este tema. Esto le permite incluso volver sola por la noche de fiesta y no sentir miedo. Daniela (Porta, 25) dice que no es tanto miedo, sino seguir una serie de pautas de seguridad. Helena (Porta, 19) incide en lo mismo: no es una sensación de miedo, sino de desconocimiento, como no conoce esa

zona prefiere no pasar por ahí. Pero aun así, incluso en los casos en los que ellas personalmente no sienten miedo, viven en contextos donde la inseguridad y la negociación del riesgo forman parte de su vida cotidiana. En ese sentido, resulta interesante ver qué efectos puede tener en la experiencia femenina la exposición constante a una violencia urbana basada en el género.

La gestión de esta situación puede afrontarse de diversas formas. Hay quienes lo viven con rabia y frustración (Irene: “*Pero joder, tampoco podemos normalizar eso, no puedo ir con miedo por la vida*”; Julia (Porta, 22): “*Me da muchísima rabia no poder estar tranquila por la calle*”), otras como vimos, desarrollan tristeza y malestar, como Carmen (Porta, 24) o Irene (Porta, 22), quien ha sedimentado a partir de experiencias infantiles muchos problemas de miedo y al respecto comenta dolorosamente:

*me han traumatizado cosas de más pequeña. Joder, con 12 años soy una niña... Joder a una niña de 12 de años es ir a joder. ¿Qué va a hacer una niña de 12 o 13? - Irene (Porta, 22)*

Otras, como veremos, normalizan tanto la experiencia de miedo, que no molestan. De una forma u otra, la experiencia de ser acosadas, ser perseguidas, miradas, piropadas, tocadas o agredidas marcará su forma de circular y llevar a cabo sus movi­lidades.

Se trata de experiencias que no sólo tienen que ver con hombres desconocidos. También se han registrado experiencias de inseguridad e incomodidad ligadas a exparejas, como la de Fabiola (Porta, 20), que vive a un par de calles de distancia. Después de un historial de malos tratos y de varios encuentros inesperados incómodos o bruscos, Fabiola se siente muy incómoda cuando sale o llega a casa, por si se lo encuentra.

Y esto apela de manera amarga, pero directa, a comportamientos de hombres que accionan la inseguridad de estas mujeres sin ser conscientes de sus actos o siéndolo y actúan aun así. Por ejemplo, Fabiola habla de cómo le molesta cuando, estando ella sentada en un banco, “*se me sienten en el mismo banco que estoy yo. Y joder, hay cinco bancos y vienes al que estoy yo*”. También se ha hablado mucho de los comentarios por la calle, que les paren para decirles o preguntarles cosas con evidente voluntad oculta, o demás formas de hacerlas sentir incómodas. Hay muchos más testimonios, pero no quiero ser redundante ni sucumbir al morbo. Lo importante aquí será analizar cómo esta relación urbana entre personas está mediada por el género, cómo se da intercategóricamente esta relación (desde la mujer, pero también desde el hombre, que desarrollaremos en el capítulo siguiente) y cómo interactúa con la clase en los contextos analizados.

A todo esto. ¿No os llama la atención de que todo este rato esté hablando únicamente de mujeres de Porta? ¿Qué pasa con la experiencia femenina de inseguridad en Sarrià?

### 3.1.1 INSEGURIDAD Y CLASE

La similitud en los discursos entre las mujeres de Porta y de Sarrià se puede ver en varios elementos. Los discursos giran en torno a nociones similares de seguridad e identifican elementos parecidos para cualificar experiencias de seguridad. Si nos centramos en cómo se

desarrollan estos discursos en ambos barrios, se podría pensar que la experiencia de inseguridad es ubicua, es indiferente según clases sociales y que, por lo tanto, podría verse como nuclear en la experiencia femenina del espacio urbano.

¿Significa esto que no hay diferencias de clase en ambos casos? En absoluto. De hecho, las que hay son muy importantes. En las entrevistas, podemos ver cómo en Sarrià, si bien los relatos sobre inseguridad eran parecidos a los escuchados en Porta, no eran tan numerosos. En general y resumiendo, parece haber menos inseguridad en Sarrià. Esto necesita matizaciones, obviamente, pero es lo que puede desprenderse de un análisis de las mujeres jóvenes entrevistadas. Como dice Francisca, como mucho siente inseguridad por las cuestiones formales que ha aprendido que son inseguras por cultura (oscuridad, en este caso), pero no por experiencias personales. Jana se pronuncia en la misma dirección. No siente inseguridad en el barrio salvo por alguna excepción formal (calles vacías).

*Francisca (Sarrià, 26): En realidad, Sarrià... Pues hay mucho pijo. Es un barrio de pijos y nunca he visto gente que me parezca peligrosa. Es verdad que he tenido algún encontronazo, pero es una vez al año. La verdad es que es muy poco. Así que por eso es iluminación y falta de gente, sobre todo.*

*Jana (Sarrià, 20): es un barrio muy residencial, así que de noche la gente está siempre durmiendo. A menos que te encuentres algún borracho, pero es raro. O sea, puedo tener miedo en Sarrià porque no hay nadie, pero no un miedo de encontrarte a alguien que pueda hacerte algo. En ese sentido, no.*

Este tipo de despreocupación tiene un contenido de privilegio de clase muy importante. No hay testimonios en Porta que hablen en esa dirección. Aunque algunas mujeres reconozcan no sentir miedo, como Blanca (Porta, 25), Daniela (Porta, 25) o Helena (Porta, 19), sí reconocen el riesgo como un factor que se cuele en sus cálculos en cualquier momento. En Sarrià este factor no suele estar presente cuando se habla del barrio. Como podemos ver en los mapas colaborativos, las veces en las que las mujeres de Porta identifican un espacio potencialmente inseguro o incómodo son mucho mayores que en Sarrià, donde se identifica cada espacio, a lo sumo, dos veces (y por motivos muy diversos, como Plaza Artós o la Plaza de Sant Vicenç). La diferencia cuantitativa en la que se mencionan lugares inseguros o incómodos en cada barrio es llamativa.

Sin embargo, recalquemos algo importante: la tranquilidad que muestran las mujeres de Sarrià se refiere en todo caso al propio barrio. Cuando hablan de no sentir miedo, circunscriben la sensación a la experiencia en un barrio que se sabe apartado, relativamente filtrado de presencias *indeseables*, fruto de un *higienismo urbano* realizado desde hace tiempo.

Sarrià puede despertar una sensación extraña de precaución porque no hay nadie en sus calles por la noche y eso en un barrio cuya zona principal es, además, semipeatonal, puede generar una sensación inhóspita. Esto es consecuencia de los procesos de securitización que se han llevado en el barrio, a base de exclusión de minorías étnicas que no tienen en el barrio lugares de encuentro o posibilidad de generar redes. También a base de expulsión de personas que duermen en la calle. Esto es algo que no sólo apareció en varias entrevistas. En las propias salidas de campo, era muy difícil ver a alguien en situación de dormir en la calle. Sólo pudimos ver (en varias salidas) un grupo de hombres que beben de día latas de cerveza en la Plaza de Sarrià y algunos hombres que se reúnen durante el día en la placita que hay en el cruce de Vía Augusta y Carrer de l'Hort de la Vila.

Imagen 46: Hombres bebiendo en Plaza de Sarrià



Foto de salida de campo

Imagen 47: Personas en plaza de Vía Augusta



Foto de salida de campo

En Porta, sin embargo, es un barrio donde hay más cuerpos circulando a todas horas. La presencia policial no disuade de la presencia, y eso parece generar una mayor sensación de exposición de las mujeres jóvenes a los espacios conquistados por cuerpos masculinos. Los relatos de miedo son mayores y están más relacionados con encuentros o conflictos con hombres, no sólo narran inseguridad en relación con la sensación de soledad. Esto resulta coherente con las investigaciones que desde hace años apuntan a que los barrios con índices de renta más bajos tienden a desarrollar una mayor percepción de inseguridad (Wilson-Doenges, 2000).

La sensación menor de seguridad en Sarrià podría estar ligada al éxito de los procesos de embellecimiento urbano que implican la exclusión de perfiles estigmatizados con la etiqueta de *inseguros*, un involucramiento político en la rehabilitación y cuidado estético del barrio, así como una tendencia a la homogeneización social y a una homogamia de clase. El mayor cuidado que los barrios ricos reciben por parte de las administraciones ha sido ya trabajado por varios autores (Conley & Dix, 2004), lo mismo que las tendencias a la cohesión social y la persecución de la diferencia que suele haber en barrios ricos segregados (Roitman, 2003; Sabatini, 2003). Sin embargo, ha sido poco transitada la idea de cómo esta securitización de los barrios impactan en la seguridad percibida de las mujeres en relación con el acoso callejero.

En la comparación de la relación entre inseguridad y ocio también se puede ver cómo la diferente capacidad adquisitiva tiene un impacto directo en la cotidianidad de estas mujeres. La posibilidad de disponer, no sólo de medios de transporte individual o privado (coches, taxis,

motos, amigos, etc.), sino también de acceder a recintos de ocio privados (discotecas o bares) donde el filtro es riguroso, puede tener un impacto positivo en la percepción de seguridad urbana de varias mujeres. Esto puede explicarse desde las teorías de las *gated communities* o comunidades cerradas. En algunos casos, la circulación por espacios públicos es muy baja y los circuitos cotidianos de movilidad son fundamentalmente privados: de casa a la universidad, al gimnasio, a las discotecas, a bares, etc. En lo que respecta al ocio, cuando los desplazamientos son directos y privados (por ejemplo, en taxi), la sensación de exposición urbana se reduce.

Esto no quiere decir que los entornos de discotecas sean seguros completamente. Precisamente, el trabajo de grupos como el Observatorio Noctámbul@s refleja cómo los espacios de fiesta siguen formando parte de la realidad social desigual para las mujeres y en estos contextos se reproducen las lógicas de acoso, comentarios incómodos, insistencia por parte de hombres, etc. Sin embargo, en las entrevistas, fueron pocos los comentarios referidos a las situaciones incómodas dentro de la discoteca. De hecho, fueron más comunes comentarios sobre lo que sucede *fuera* de las discotecas o volviendo de la discoteca a casa. Exceptuando Dina, que sí que ha vivido interacciones incómodas en discotecas con relación a sus rasgos latinos, el resto de los comentarios sobre las discotecas no son muy interesantes. La muestra escogida tampoco es muy asidua en estos espacios por lo que no podemos hacer inferencias sobre la sensación de inseguridad en estos espacios.

*Dina (Sarrià, 21): tengo el pelo como rizado, y me molestan mucho por esto. Me lo he alisado para salir a las discotecas porque sé que así no me van a molestar. Hay gente que me lo toca, o me hacen comentarios.*

*Daniela (Porta, 25): en las discotecas, los conflictos que tengo es con los hombres que me molestan. Y a veces en los VIPs, antes de pasar, los porteros no me dejan pasar porque me dicen tipo que no tengo tacos, o cosas así. O a veces me dicen que parezco menor de edad, y no me dejan pasar... Pero es lo único que tengo*

*Inés (Sarrià, 25): No cosas heavys. No tanto por ahí caminando por la calle. Qué se yo, igual sí en alguna discoteca. En espacios cerrados, algún borracho te la puede liar. Pero nada más. Fuera de discotecas, también, como hay muchísima gente es fácil liarla.*

*Irene (Porta, 22): me harté en algún momento que me soltaran mierdas por la calle, al salir de discotecas, en los parques, en las calles. Al final empecé a darme cuenta de que cuanto más gente menos mierda que me dicen, así que bien.*

Esto en Porta no pasa. Mujeres como Fabiola hablan de “agobio” o “incomodidad” cuando tienen que calcular las salidas de ocio. El cálculo, cuando las opciones disponibles son pocas, se torna un dilema y toca elegir: ¿beber a sabiendas de que se pierden facultades? ¿buscar amistades y depender de horarios ajenos? ¿Gastarme ese dinero que necesito en un taxi y ahorrar luego por otro lado? ¿Llamar a mis padres?

*Para mí el tema que más me agobiaba últimamente es el tema de las fiestas. El tener que dejar de salir por ciertos espacios, el tener que dejar de salir porque no sé cómo voy a volver, a qué hora voy a volver, con quién voy a volver, qué va a pasar ahí. – Fabiola (Porta, 20)*

Otras, como Carmen (Porta, 24), encuentran la solución en salir menos y hacerlo sobre todo por el barrio, “*porque no quiero volverme sola*”.

En Sarrià, entonces, podríamos ver una menor sensación de exposición a la inseguridad por efecto de las políticas de embellecimiento e higienismo urbano de los barrios ricos, además de por una mayor disponibilidad de recursos (sociales y materiales: gustos, hábitos espaciales, dinero, medios privados, etc.) para circular por espacios securitizados y privados. Esto apuntaría a corredores de *movilidades seguras* que quedarían lejos de las posibilidades, sociales y económicas, de los barrios más obreros. Hay una distancia económica (no pueden pagar entradas de discotecas de 18 euros o 15 euros por un taxi) pero también una distancia de gusto (no les atrae el ocio de zonas de discotecas). Esto las lleva a buscar salida más económica a sus necesidades de ocio, que pasarían por zonas menos securitizadas.

Podría entenderse entonces que las mujeres con mayor nivel adquisitivo que viven en barrios de renta alta tengan una situación social ventajosa al no haber vivido experiencias de acoso o agresiones sexuales en espacios urbanos. Sin embargo, esto podría problematizarse y para ello, es necesario introducir un factor importante en el análisis: la tendencia de ciertas mujeres a normalizar, naturalizar y, por lo tanto, no identificar, relaciones de violencia.

### 3.1.2 NATURALIZACIÓN DE LA VIOLENCIA URBANA

Antes de la presente investigación, tuvimos la suerte de hacer un trabajo de investigación en la ciudad de Zaragoza, en el que se analizaba cómo el acoso callejero impactaba en la percepción espacial cotidiana. En un artículo sobre el tema, decidimos analizar cómo interactuaba con esta percepción de inseguridad el nivel de conciencia feminista (Delgado, 2018). En ese artículo, se identificó una relación llamativa y directamente proporcional entre los niveles de concienciación feminista<sup>30</sup> con los mayores grados de inseguridad urbana percibida y al revés, una relación inversamente proporcional entre la naturalización de la violencia y la conciencia feminista. En muchos discursos de mujeres conscientemente alejadas del discurso feminista aparecían formas de mitigación de la presencia de la violencia urbana cotidiana que vivían. Es decir, cuanta menos conciencia feminista tienen, más posibilidades tienen de haber normalizado violencias urbanas.

Con normalización nos referimos a una menor capacidad de identificación de situaciones de violencia urbana como excepcionales. La normalización de determinadas situaciones puede llevar a perder capacidad de identificar situaciones de acoso cuando les preguntamos por ellas.

---

<sup>30</sup> Son pocos los trabajos que estudien en el territorio español el nivel de conciencia feminista (García Jiménez, Cala Carrillo, & Trigo Sánchez, 2016). En algunas según Lorraine M. Gutiérrez (1995), la conciencia crítica, necesaria para el proceso de empoderamiento, consta de tres procesos psicológicos: el *Group Identification* (identificación de áreas de experiencias comunes que construyen una noción de grupo), el *Group Consciousness* (comprensión de las diferencias de poder y status sociales junto a un sentimiento de privación relativa que lleva al descontento social) y el *Self and Collective Efficacy* (creencia en que uno es capaz de realizar cambios deseables en la propia vida). Este tipo de conciencia puede disponerse en diversos grados y combinaciones. Para más análisis sobre niveles de adhesión a ideas feministas y las reticencias para la autodefinirse desde este discurso nos remitimos a varios estudios (Williams & Wittig, 1997; Burn, Aboud, & Moyles, 2000; Toller, Suter, & Trautman, 2004; Leaper & Brown, 2008; Delgado, 2018).

Contamos con esto a la hora de realizar las entrevistas de esta investigación y, a partir de rodeos de conversación, pudimos llegar a determinados relatos de experiencias vividas que no aparecían si preguntábamos directamente por ellas. Por ejemplo, aunque al principio decía Gabriela que no había sufrido escenas de inseguridad o acoso en sus desplazamientos, cuando indagamos más profundamente termina reconociendo que sí, que los comentarios de hombres son algo bastante cotidiano:

*la verdad es que sí, ahora que lo pienso sí que me ha pasado. Porque bueno, sí que es verdad que si te encuentras con un grupo de personas que está bebida o tal, pues sí que te dicen algo. (...) Sí, comentarios siempre un poco fuera de lugar. Que al final, bueno, los ignoras y ya está. Al final es que te los encuentras en mi barrio, pero en cualquier otro barrio también, así que los ignoras un poco. – Gabriela (Sarrià, 25)*

Laia comenta algo parecido después de abordar el tema repetidas veces, pero lo que dice me resultó más sorprendente:

*como no he tenido tampoco ninguna experiencia así heavy, pues nada. A ver, que vayas por la calle y que se pare un coche a tu lado, baje la ventanilla y te diga algo, pues sí, pero como todo el mundo, creo. Eso ya lo tengo bastante normalizado. No me marca mucho ni me da especial miedo. – Laia (Sarrià, 25)*

El que haya normalizado y que le haya costado tanto poder recordar escenas como éstas resultó muy confuso. ¿Cuántas entrevistas habremos realizado sin poder haber llegado a esas historias normalizadas? ¿Qué mecanismos de la memoria operan en el ocultamiento de estos escenarios?

Frente a esta normalización, en muchas entrevistas se ha reflejado cómo la cultura feminista ha facilitado el desarrollo progresivo de herramientas de negociación de esa inseguridad a través del empoderamiento. Este empoderamiento femenino supone una mayor capacidad de identificación como indeseables y, a la vez, como innecesario y eliminable, la violencia urbana masculina hacia ellas. Por ejemplo, Jana dice:

- LD: *¿Dirías que es una experiencia que te marcó?*
- Jana: *No, no, la verdad es que no. En ese momento, igual sí, pero ya bueno, no pasó nada. Y aprendí de eso. Y si me pasase ahora le diría “¿pero qué haces?”. Y bueno, son muchas cosas así las que te pasan, y vas aprendiendo. Ahora me dicen un piropo por la calle y me doy la vuelta y les digo “qué dices, calla la boca”. Ahora me vuelvo, pero en ese momento... Pero bueno, hubo un momento en el que era bastante frecuente las cosas que me pasaban... Desde los 15 a 17... Ahora, pasa menos, la verdad. Aunque bueno, no sé, tengo la sensación de asociarlo a que me siento más segura y a mi capacidad de responder y enfrentarme. Y creo que por eso me pasa menos. Pero no sé si está relacionado de verdad... No sé. – Jana (Sarrià, 20)*

La conciencia feminista, la incidencia de una mirada socialmente crítica y la difusión de una actitud contestataria e insumisa a las escenas de comentarios, piropos o acosos diversos permiten que estas mujeres entren en contacto con herramientas de gestión del miedo y de autodefensa en un sentido proactivo.

...el miedo es una medida de supervivencia. (...) Pero no considero que sea miedo, si fuese miedo dejaría de hacer las cosas, ya no saldría de fiesta. Yo lo veo como una capacidad de saberlo gestionar. Y bueno, siempre está el peligro, pero bueno, hay que aprender a convivir. A combatirla, evidentemente, pero bueno, también a convivir con ella sin que te impida vivir. – Jana (Sarrià, 20)

Jana supone un ejemplo muy valioso de cómo la conciencia política feminista permite reconceptualizar el miedo a nivel personal y romper así la pasividad y victimización social. A través del feminismo, el miedo se transmuta y pasa de ser un bloque de movi­lidades y un corsé para la motilidad, a un factor (importante, pero no necesariamente decisivo) dentro de los cálculos urbanos femeninos.

No obstante, el caso de Jana no puede reducirse únicamente a un factor de conciencia feminista. Ella viene de una familia que ha sabido generar un ambiente de confianza y comprensión familiar, donde se marcan límites pero se respeta la libertad de la mujer. Me comenta cuando habla de este entorno familiar que desde que recuerda, le habían dejado llegar tarde a casa y “no había muchos límites” en lo que a ocio se refería. Aunque lo pasasen mal su madre y padre (le pedían que, aunque estuviesen dormidos, les despertase y dijese cuando llegaban), hicieron un proceso de aceptación y respeto de la libertad de su hija y ahora están “más tranquilos”.

Aunque la conciencia feminista sea importante en el proceso de identificación (y confrontación) de las violencias machistas en desplazamientos, la educación familiar supone un factor valioso también. Y en esta educación, en las entrevistas realizadas parece tener un peso importante una cultura del terror sexual que tenemos que abordar si queremos comprender cómo los desplazamientos no son realizados en el vacío, sino que se encuentran atravesados por las culturas locales.

### 3.1.3 CÁLCULO Y CONTEXTO. CULTURA, FAMILIA Y COMUNIDAD

Según todo lo dicho anteriormente, hemos desarrollado la noción de *cálculo urbano* como ejercicio clave en las movi­lidades cotidianas. Las personas están constantemente calculando opciones y barajando opciones que las lleva a escoger medios, modular rutas, evitar riesgos. Sin embargo, no me gustaría encallar en una perspectiva individualista del cálculo urbano, ni acercarme a una mirada atomizada del sujeto donde la mujer es un ente *maximizador de utilidades*, descontextualizado, solitario y descarnado.

Hemos visto cómo la inseguridad urbana en los desplazamientos de las mujeres supone una conciencia de la propia vulnerabilidad corporal en contextos patriarcales. Esto las lleva a desarrollar una pragmática del cálculo donde el riesgo es un factor decisivo en sus movimientos, paradas y hábitos urbanos. Este cálculo interactúa con los recursos económicos y espaciales de los que disponen, por lo que es inseparable de la conciencia de su situación social y, por lo tanto, es un *cálculo encarnado* (aunque no siempre aprehendido, ya que aquí interviene la conciencia social y de género).

En este apartado, me gustaría incidir en cómo el cálculo no puede reducirse a una mera pragmática individual. El miedo se basa no sólo en experiencias en primera persona. Incluso

cuando no se han vivido personalmente casos significativos de violencia, se ha visto en las entrevistas que la inseguridad se desarrolla por otros medios. Existen dispositivos que alimentan una cultura de la inseguridad urbana que permea en el aprendizaje urbano femenino. Esta cultura de la inseguridad liga determinadas características espaciales, determinadas escenas o personas a una sensación de exposición y riesgo. Por ejemplo, cuando en Sarrià mencionan calles que dan miedo (la zona norte cerca de la parada Reina Elisenda, por ejemplo) dan razones ligadas a la poca iluminación, a la forma sinuosa del camino, etc. Sin embargo, Calle Mayor de Sarrià, que en casi todos los casos es percibida con seguridad, cumple mucho de esos elementos. ¿Podría deberse a la carga simbólica, histórica pero también cultural que tienen esas calles (casas bajas, mayor cercanía de pueblo, o la memoria de recordar esa zona como llena de gente horas antes)? Esto nos lleva a tener que introducir elementos que van más allá de lo formal en el análisis de la inseguridad percibida.

#### 3.1.4 CULTURA DEL PELIGRO SEXUAL Y LA FAMILIA

El análisis del miedo urbano femenino gana mucha profundidad cuando consigue incluir la cultura y la atmósfera social que rodea a las mujeres como factor relevante. Así lo explican autoras recientes que llevan a cabo análisis urbanístico feminista (Collectiu Punt 6, 2019), pero también investigaciones de sociólogas históricas como Judith Walkowitz (1992) o la española Nerea Barjola (2018). En estas dos obras, las autoras analizan el papel de las representaciones del peligro sexual en la vida cotidiana de las mujeres. En el primero, se analiza la narrativa alrededor del caso de Jack El Destripador y en el segundo, la del Caso de Alcàsser. Ambos relatos operan como dispositivo *disciplinador* ordenando representaciones, conocimientos, imágenes y valores y sedimentando un discurso que se encarna en las subjetividades de las mujeres, delimitando su práctica.

En última instancia, se trataría de estudiar cómo en los aprendizajes de género femenino, los relatos sobre el peligro sexual cumplen un papel importante. En palabras de Barjola (2018: 25): *“las narrativas y representaciones sobre el peligro sexual son un sistema que usa la violencia contra las mujeres y la tortura sexual como un lenguaje muy concreto de comunicación social”*, entendiendo como *“comunicación social”* las diversas formas de aprendizaje, aleccionamiento y disciplinamiento social.

Esto ha podido constatarse en muchas entrevistas donde se narraba el impacto de historias, noticias, conversaciones o precauciones familiares aprehendidos durante la vida. Marina, por ejemplo, siente miedo por el robo, no porque le hayan robado, sino porque se lo han enseñado así:

*A mí personalmente no me ha pasado nada, pero siempre escuchas historias de que a alguien cercano tuyo le han intentado robar o que ha habido alguna pelea al lado de tu casa... Y eso, bueno, pues te mantiene alerta. – Marina (Porta, 25)*

Ha habido varias mujeres que reconocen no haber sufrido grandes escenas de peligro durante sus desplazamientos, pero que siguen sintiendo miedo e inseguridad en muchos contextos. Cuando les preguntamos por esta incongruencia, hablan de la influencia de terceras personas.

Marina habla de las experiencias e historias que le cuentan conocidos o personas cercanas. Carmen (Porta, 24) ha vivido muy cerca al bar que tenían sus padres durante su infancia y ha desarrollado mucho miedo en relación con la ciudad. Cuando le preguntamos por el origen, habla de cómo le viene *“de escuchar o de ver lo que hay en el barrio”*. Ya que en el bar hablan de drogas, de gente que compra, de violaciones, robos... Poco a poco le empieza a *“pillar respeto”* a la calle...

En esta transmisión de historias, leyendas o noticias, tiene un importante papel la familia y, entre ellas, la figura de la madre ha aparecido en muchos casos como vehículo de precauciones urbanas que terminan transmutándose en inseguridad y miedo. No nos atreveríamos a decir que la madre supone socialmente un transmisor de ciertas enseñanzas de género con relación a la inseguridad. Pero sí que ha sido curioso ver en las entrevistas cómo las enseñanzas maternas pueden alimentar el miedo sentido de manera considerable. Cuando comenzamos a ver este patrón, pregunté en las entrevistas específicamente sobre cómo habían incorporado ciertas normas o prácticas. Daniela dice:

*antes te decía que no, pero estas barreras me las ha creado mi madre... Por lo que siempre me ha dicho. Y hablando con mis amigos, nos ha pasado lo mismo. Nos dicen ‘si vas a pasar de aquí, avísame’.*  
– Daniela (Porta, 25)

El *“me las ha creado mi madre”* resulta chocante y señala cómo los aprendizajes domésticos en edades infantiles sedimentan una serie de prácticas urbanas desde culturas interiorizadas. La forma en la que esto se traduce es en comportamientos cotidianos como el de Blanca:

*había una calle donde a una mano tenías casas pero al otro la montaña. Y mi madre siempre me decía ‘pasa por el lado de las casas’. Y es verdad que ahora que siempre paso por ahí, sigo yendo por el lado de las casas. Tengo el patrón ya adquirido, aunque sea más rápido el otro, ¿sabes?* – Blanca (Porta, 25)

¿Pasa esto también en Sarrià? Sí, aunque de forma mitigada. Ha habido menos relatos en las entrevistas a mujeres de Sarrià donde se hablase de las precauciones aprehendidas. De éstas, la mayoría hablaban de cómo los avisos familiares se daban en torno a la plaza Sant Vicenç. Como hemos dicho en varias ocasiones, esta plaza supone un espacio disputado por usos distintos. Por la noche, la plaza es, como se ha dicho, un espacio muy juvenil y ligado al ocio barato de alcohol y porros. A esto se le suma que tradicionalmente, la Plaza Sant Vicenç ha sido una de las plazas donde se concentraban el consumo de drogas, las personas sin hogar y las peleas antes de ser la plaza tranquila, limpia y plural que es ahora. Elina (Sarrià, 25) cuenta al respecto que la plaza era una zona donde *“había gente no deseada”*. Y, por lo tanto, los padres han dicho a muchos de los entrevistados que no pasasen por ahí.

Fuera de la plaza, en Sarrià no hay muchos contextos percibidos en las entrevistas como inseguros. Pero sí que se mencionan a mujeres adultas que van entrenando en el miedo a los jóvenes. A Elina la observaban las profesoras de la Escuela de Arte cuando salía de clase. *“Salían a la puerta y te veían hasta que llegabas al carrer mayor”*. Para ella, la integración del cálculo de inseguridad queda confuso, debido a la desconexión de ciertas experiencias que se le inculcan desde fuera. La cercanía de pueblo de Sarrià no ayuda: las familias viven cerca, se conocen

entre todas y las anécdotas circulan mucho. Esta circulación de noticias, bulos o impresiones genera unas movi­lidades de información muy influyentes en contextos de homoga­mia social. Pero el precio que se paga es el de un contexto de seguridad aprehendida de segundo orden. Como dice Elina:

*no sé hasta qué punto las inseguridades que tenemos en el barrio son por épocas antiguas que sí que pasaban cosas, y las personas que vivieron esa época te inculcan miedos. Se heredan miedos de alguna forma, ¿sabes? – Elina (Sarrià, 25)*

Esta circulación de informaciones se da en ambos casos, tanto en Sarrià como en Porta. Irene (Porta, 22), por ejemplo, habla de que durante toda su vida ha escuchado “*cuidado, no te vaya a pasar nada, que acaban de violar a una chica en no sé qué parque*”. No obstante. Como dice Irene, el papel de la mujer frente a estos flujos de información no es el de un receptor vacío. La mujer está frente a una decisión cuando se encuentra con estos relatos: normalizarlos, rebelarse, integrarlos como una realidad existente, negarlos... En cualquier caso, tendrá que gestionar un proceso de socialización largo y profundo que no se rompe a base de voluntad. La rabia frente a una herencia que no han decidido tener es grande.

*): Joder, tampoco podemos normalizar eso, no puedo ir con miedo por la vida. Pero me llevan comiendo la cabeza desde pequeña y no consigo ir segura, por mucho que lo intente. Voy siempre el doble de precavida de lo que tendría ir – Irene (Porta, 22)*

### 3.1.5 CULTURA DE BARRIO

Además del papel de la cultura del peligro sexual y de la familia como transmisor de enseñanzas urbanas, podemos ver cómo el tejido social de cada barrio interactúa con los cálculos urbanos que realizan estas mujeres cotidianamente. Si la sensación de seguridad está ligada al apego espacial (Vidal Moranta & Pol Urrútia, 2005; Di Masso, y otros, 2019), entonces es de esperar que sea mayor en el propio barrio. Así se pudo ver en las entrevistas. Se registraron numerosos comentarios de mujeres que reconocían tener con su propio barrio una sensación de mayor seguridad. Curiosamente (o no), la sensación era más fuerte cuando la mujer estaba activa en los espacios asociativos del barrio. Esto lo ejemplifica muy bien Ana cuando narra cómo poco a poco se fue sintiendo más parte del barrio y cómo paralelamente su sensación de miedo fue disminuyendo:

*Cuando conoces las calles, el miedo es menor (...), como me siento más del barrio, no le tengo tanto respeto como cuando lo veía desconocido. Siento el barrio más mío (...). Así que cuando voy sola por la noche vas alerta y tal, pero ya no tengo la sensación de que tenía cuando tenía 20 años. Ana (Porta, 25 años)*

Cuando la persona es capaz de integrarse en el contexto grupal, la percepción de vulnerabilidad se reduce. Esto parece venir de una sensación de protección por el entorno y por el grupo de iguales y por un apego simbólico que reconoce el lugar como seguro y/o reconoce los recursos defensivos que tiene la persona.

En las entrevistas realizadas en Sarrià, como decíamos, no se registró una sensación de inseguridad muy marcada. Pero sí que esta sensación de inseguridad crecía cuando se sale del barrio. En muchas entrevistas se habló de una *sensación de tranquilidad* cuando se llegaba o se circulaba por el barrio. Esta sensación se vio sobre todo en aquellas mujeres que viven en el núcleo antiguo.

Cuando son de la segunda Sarrià, la más ligada a la periferia residencial más allá de la Vila histórica, la zona de Carrer Major de Sarrià les puede resultar insegura e incómoda. Las calles estrechas y oscuras son poco acogedoras y se prefiere circular por las zonas más centrales y amplias. Asimismo, como veíamos más arriba, también la tendencia a percibir la Plaza Sant Vicenç como un espacio incómodo tenía un sentido de falta de sensación de pertenencia. Se podría entonces considerar que cuando existe el factor comunitario de sentimiento de pertenencia, los espacios ganan en suavidad, aunque formalmente tengan elementos que podrían despertar inseguridad. Pero cuando no existe ese factor de comunidad, los elementos formales son decisivos. Si Kevin Lynch en *La imagen de la ciudad* (1960), había demostrado cómo los sujetos se sienten cómodos ante espacios desconocidos si éstos coinciden en mayor o menor medida con espacios ya conocidos, en nuestra investigación podemos ver cómo los espacios son más cómodos en el caso de las mujeres cuando éstos son percibidos como parte de los espacios con los que tienen relaciones estrechas emocionalmente. Esto tendrá consecuencias, entre varias áreas, en la sensación de inseguridad.

Alba (Sarrià, 20) lleva poco más de un año en Sarrià y le sigue pareciendo incómodo tanta soledad. Cuando tiene que pasar por sitios del “*Sarrià profundo*” (calles menos frecuentadas, atajos, callecitas cortitas y ocultas), se le dispara la incomodidad. Habla en concreto de un pasaje que tomó para ir a una tienda que era sumamente oscuro y estaba descuidado donde sintió gran inseguridad. Sin embargo, Carlota (Sarrià, 23) habla del pasaje en otros términos: para ella es “*muy mono*”. Belén (Sarrià, 25) habla maravillas también de esa zona del casco. Los mismos sitios son percibidos como espacios tranquilos y agradables por mujeres que están más imbricadas en el tejido asociativo del barrio.

La misma contradicción de opiniones se da en el sentido contrario. Las mujeres que están más alejadas del activismo de Sarrià se sienten más cómodas en espacios como la Plaza Artós. La propia Alba (Sarrià, 20) dice que le gusta mucho ir ahí a tomar cervezas. Lo mismo dicen Elina, Francisca (Sarrià, 26), Inés (Sarrià, 25) o Laia (Sarrià, 25), mujeres todas ellas alejadas del movimiento asociativo (menos Elina, que sí que participa del colectivo Diablos y Diablesas del barrio, y Laia que estuvo en un Esplai religioso de pequeña). Sin embargo, si nos fijamos en testimonios como el de Belén o Carlota, que estaban en el Ateneu antes de que lo quemasen, o forman parte de asociaciones políticas, hablan muy distinto sobre la Plaza Artós:

Belén (Sarrià, 25): *Miedo sobre todo en Plaza Artós. Ya te imaginas por qué. (...) por neonazis que hay. Y ahí no es tanto por género sino por política.*

Carlota (Sarrià, 23): *En general me siento muy cómoda en casi todos los sitios. Bueno, salvo plaza Artós, que tampoco voy mucho (...) Plaza Artós es por momentos punto negro.*

Por lo tanto, en las entrevistas realizadas se puede ver que esa apropiación sí que marca cierta diferencia en la experiencia de inseguridad. La mujer, si se siente identificada y apegada al espacio, puede negociar su acceso a zonas que de otras formas serían percibidas como inseguras. Esta sensación de apego dota a las mujeres de recurso para poder negociar su presencia en espacios apropiados por otros.

*Que esté un banco de tíos en la plaza no me hará no ir, porque me siento cómoda en el barrio, como te dije, así que sigue siendo mi plaza, aunque estén ellos. Es que me siento como muy fuerte en el barrio. – Carmen (Porta, 24)*

Sin embargo, si se carece de estos recursos de acceso, la negociación de la presencia es más compleja y la percepción de inseguridad es mayor. Por ello, las mujeres con menos participación en el tejido social y menor sensación de apego al barrio tienden a realizar circuitos de ocio por espacios de moda o más turísticos (Plaza de Sarrià, el bar Sotavent, los bares de Plaza Artós, o directamente barrios vecinos).

¿Cómo se traduce esto en Porta?

El caso más claro en el barrio obrero es la Plaza Sóller. Dijimos más arriba que esta plaza guarda una experiencia contradictoria en la vida de las mujeres. Es, a la vez, una plaza que se siente como *hogar* y como *peligro*. En la cotidianidad de las mujeres activistas del barrio, la plaza es un espacio clave de socialización pero antes de esto, en muchos casos ha sido una plaza en la que recaían las advertencias paternas sobre el riesgo que en este sitio había.

*Por la Sóller, cuando no estaba con mi grupo, antes de vivir más en el barrio y tener menos un grupo, pasar por la plaza era un drama. Eran todo tíos... Y te sentías super mirada. Y estos espacios no son espacios donde me sienta muy a gusto. – Ana (Porta, 25 años)*

El conocimiento y el enraizamiento en el barrio tiene en Porta también un impacto positivo en la sensación de seguridad: como dice Blanca (Porta, 25), “*No siento tanta inseguridad porque también me conozco la zona*”. Cuando me topé con estas ideas, intenté profundizar un poco más. Helena (Porta, 19), por ejemplo, nota otra sensación derivada del desconocimiento de la zona, una especie de *distanciamiento* o *ajenidad espacial*, y hablaba en términos de inseguridad, pero no tanto miedo. Parecieran más una tendencia a vedar espacios desconocidos, algo muy distinto a la tendencia de recorrer y buscar rutas novedosas que veremos en las movibilidades masculinas.

Esto es especialmente común en los espacios nocturnos, como ya hemos dicho. Aunque haya confianza fruto de la sensación de apego, cuando cae la noche la inseguridad aparece como sensación ineludible. La noche es uno de los espacios de rearticulación de la experiencia urbana más importantes en la vida de las mujeres entrevistadas.

*Durante el día, toda la zona es máximo confort. Me siento muy tranquila, me conozco las calles y me siento bien. Pero todo cambia. Si estás sola por la noche, has tenido un mal día, o no sé. – Carmen (Porta, 24)*

Pero lo importante es entender que incluso en esa sensación de inseguridad se dan posibilidades de negociación. La inseguridad es un factor del cálculo, pero no el único. Existen otros factores que pueden equilibrar la balanza: estar acompañada por los entornos adecuados, estar implicada en el tejido social y conocer a la gente de los espacios inseguros, contar con el respaldo comunitario si algo malo pasa...

### 3.1.6 LA POLICÍA Y LA SENSACIÓN DE INSEGURIDAD

Como comentaba en el capítulo anterior, el factor de la policía en las movilizaciones juveniles es complejo y su análisis aporta elementos importantes para la comprensión de las dinámicas de seguridad, comunidad y prácticas móviles. En este apartado profundizaremos en este factor en relación con el género. Veremos cómo la policía dialoga de manera compleja y contradictoria con la experiencia de las mujeres entrevistadas.

Hemos visto cómo la percepción de in/seguridad que genera la policía está íntimamente relacionada con la implicación activista en el barrio. Las personas más movilizadas han tenido generalmente encuentros conflictivos con la policía por motivos políticos (manifestaciones, concentraciones, fiestas populares, conciertos, reuniones y asambleas varias, pegada de carteles o pegatinas en el barrio, etc.). Esto modifica la imagen de la policía y lo convierte en un factor, a la vez, de autoridad y represión. Como cabe esperar, esto en el caso de las mujeres es más complejo debido a los problemas de inseguridad de acoso. En varias entrevistas se ha visto cómo las mujeres introducían en su cálculo urbano el factor de la policía de manera ambivalente: es, a la vez, factor de seguridad y de inseguridad. Según la situación, la policía cambia su valor en el cálculo. En los desplazamientos donde prima la exposición y la sensación de vulnerabilidad, la policía puede ser un elemento que dote de confianza y seguridad. Pero en los desplazamientos grupales, donde prima la noción de grupo y la seguridad viene de ahí, la policía por experiencia es sinónimo de riesgos de multa, represión o sensación de incomodidad. Carlota lo resume bien:

*Vale, el día que esté sola y veo una patrulla por ahí, ahí sí que me puede generar seguridad. Pero cuando estoy con gente, la poli nunca te genera seguridad. – Carlota (Sarrià, 23)*

Esto aporta un elemento interesante en los estudios de seguridad urbana. ¿Qué prácticas policiales son las que generan esta incomodidad juvenil? Algunas jóvenes demuestran que su juicio negativo no es inventado. Distinguen entre buenas praxis y prácticas policiales abusivas. Ya comentamos en el capítulo anterior cómo Gemma (Porta, 25), técnica de un Casal, se lamenta de cómo las actuaciones policiales, más que un sentido de seguridad y plenitud ciudadana, terminan atentando contra minorías estigmatizadas y dificultando la construcción de un tejido comunitario inclusivo con poblaciones como la de etnia gitana. En sus palabras,

*Creo que mucha de las cosas en las que intervienen podría hacerse con un poco más de pedagogía. Y creo que sus actuaciones agrandan esa inseguridad que se crea.*

La tendencia a las prácticas de *parar y registrar* (Fagan, Geller, Davies, & West, 2009), como hemos indicado ya, también genera malestar. Varias chicas comentan que la sensación de que las pararán por las pintas y les registrarán aumenta su estrés urbano. Esto puede ahondar aún

más en la sensación de exposición y riesgo de mujeres que sienten presión por los dos lados. Además, hay una sensación de que las intervenciones policiales en los contextos donde su actuación es legítima (robos, persecución del crimen, protección de la ciudadanía...) no son eficaces. Fabiola habla de cómo las veces que sí que hubo algún problema no hicieron nada:

*Hace poco, tuvimos un problema con un señor que nos empezó a increpar bastante, se nos empezó a restregar y terminamos llamando a la policía. Y es que la policía no hizo absolutamente nada. Y estábamos delante del escenario, y nosotras "¿hola? Está pasando esto" nadie hizo nada, y la policía tampoco. - Fabiola (Porta, 20)*

Alma, en la entrevista realizada al colectivo feminista de Porta, comenta en la misma dirección: en un taller sobre acompañamiento psicológico y de gestión legal le recomendaron llamar a la policía, a lo cual ella contesta:

*Alma: eh, ¿y cuando la policía no te genera nada de confianza y seguridad? ¿Qué haces? Es que en algunas situaciones, lo último que quiero es que llamen a la policía... (...) en el caso de una mujer a la que se le estaba agrediendo y tardaron también 40 minutos... Y cuando llegó la policía, preguntándole "¿Pero estás con él aún o ya no estáis juntos?" O sea, ni cómo estás ni nada... "¿Es tu pareja? ¿es tu expareja? ¿sigues manteniendo relaciones con él?". Pero es que qué horror. La pava estaba temblando que se quería ir a su puta casa y yo estaba flipando.*

*Celia: le pregunté [a la chica agredida] si tenía sitio a donde ir, y me dijo que sí, que su madre vivía aquí al lado. Le pregunté si quería que le acompañase y me dice el policía "Si le acompañas me haces un favor" y ahí es donde se metió el Juanan, y le dice "La acompañas tú. Mi mujer si quieres va para tranquilizarla, pero tú las acompañas, que sólo falta que vayan ellas dos y el pavo aparezca de nuevo".*

Esta percepción de poca utilidad o de complicación de dinámicas de violencia de género urbana, sumado a otras escenas similares, termina llevando a la idea de Fabiola:

*¿Que quizás me genere un poquito de seguridad? Quizás, pero tampoco muchísima, porque las veces que las vi actuar no hicieron nada. Sí que puede pasar que, con su presencia, la gente que quiera hacer estas cosas se achante un poco más. Pero no sé, tampoco creo que pase mucho. - Fabiola (Porta, 20)*

Sin embargo, como he dicho, esta sensación está más presente en las mujeres con implicación social en el tejido del barrio. En otros casos no se ha visto esta sensación. Hay mayor desinterés por el papel político de la policía. Aunque en algunos casos, como el de Irene (Porta, 22) (pero también el de Helena, entre otros), hay cierto resentimiento también por la poca eficacia de sus intervenciones:

*No, me dan vergüenza, pero no inseguridad. Me dan vergüenza porque veo que no hacen nada, ¿sabes? Yo vivo al lado del ayuntamiento con la policía delante, así que los veo siempre y no sirven de nada. - Irene (Porta, 22)*

No ha habido ninguna entrevista en la que se haya valorado únicamente de manera positiva a la policía. O hay desinterés y no aparecen en las entrevistas, o hay desconfianza y valores ligados a la incomodidad.

En conclusión, la presencia policial interviene en la percepción de in/seguridad de las mujeres entrevistadas de una manera compleja. El factor de seguridad queda en entredicho para la experiencia juvenil. La seguridad que pueden suponer queda enredada ineludiblemente, por un lado, con la incomodidad que para muchas significa el riesgo de ser registradas o multadas; y por otro, con la sensación de ineficacia de las actuaciones que en muchos casos operan como desestructurador de las redes juveniles de apoyo o como obstáculo para ejercer justicias comunitarias desde abajo.

### 3.1.7 LA MIRADA COMO CLAVE DE LA EXPERIENCIA URBANA FEMENINA

Otro elemento clave en la experiencia urbana femenina es la de la mirada. La mirada parece operar como uno de los dispositivos de control y disciplinamiento de género en el espacio urbano. En su ensayo *Visual Pleasure and Narrative Cinema*, Laura Mulvey (1975) hace un análisis de género sobre la estructura narrativa cinematográfica a partir de Freud. Habla de cómo la cultura de género ha identificado ampliamente lo masculino con la actividad y lo femenino con la pasividad. Esto en el cine tradicional se ha traducido en que narrativamente todo está hecho para que nos identifiquemos con el personaje masculino (principal) mientras que el personaje femenino, tradicionalmente objetos de deseo o temor pero siempre objetos, ha hecho que las espectadoras mujeres aprendan a identificarse desde pequeñas con objetos pasivos que son vistos o con personajes masculinos. No hay en ninguno de los casos la posibilidad de identificación con sujetos femeninos agentes y protagonistas.

Posteriormente, Mulvey ha ido matizando ciertas ideas sobre el género, reconociendo que el género o el deseo de identificación son más fluidos y menos rígidos de lo que indicaba en un principio. Pero sigue manteniendo la idea de que la estructura cultural patriarcal inculca desde temprano la idea de que el cuerpo de la mujer es un objeto visual para los hombres quienes aprenden desde épocas tempranas una *tendencia escopofílica* que relaciona el mirar con el placer. Pierre Bourdieu, en la entrevista que le hace Catherine Portevin, afirma que “*todo el mundo se somete a miradas, pero esto con mayor o menor intensidad según las posiciones sociales y sobre todo según los sexos*” y habla sobre la mirada ajena como uno de los grandes dispositivos de regulación corporal, ética y psicológica de las mujeres.

Es comprensible entonces que en los desplazamientos urbanos de las mujeres, donde la presencia corporal es clave, la mirada masculina tenga un papel importante. La mirada ajena ha estado muy presente en las entrevistas. En las primeras que realizamos, nos encontramos con comentarios muy interesantes sobre esta dimensión. Luego, ya decidimos incluirlas en el resto de las entrevistas. Los comentarios fueron sumamente interesantes y la mayoría apunta hacia una experiencia de una mirada sexualizadora que le dice a la mujer qué no debe vestir, por dónde no debe ir o qué no debe hacer. Estas miradas son vividas desde pequeñas (de hecho, por lo que han dicho algunas, las miradas son mucho más invasivas o agresivas de pequeñas que lo que son de más mayores), y van permeando en la forma en la que se entienden a sí mismas en los espacios de tránsito. Esto produce un entorno de aprendizaje de género que se traduce en prácticas corporales y una conciencia del yo definidas por la mirada ajena. Al respecto, algunos comentarios de entrevistas han sido:

Irene (Porta, 22): *ahora son más miradas que palabras. Sabes, de encontrarme a abuelos que con todo el morro se paran y te miran de arriba abajo. Y joder, te dicen y te dices a ti misma si no quieres que te miren, cámbiate la ropa.*

Alba (Sarrià, 20): *a lo mejor estás por la calle y te cruzas y te miran de arriba abajo o te siguen o te giran. O vas andando y vez que alguien se va acercando más y más por detrás. Que no sé si van al mismo sitio, pero no sé...*

Laia (Sarrià, 25): *A mi esa mirada en general me incomoda. No es como 'oh, qué guay que me mire' o sea, no me siento importante, me incomoda. (...) Es que te invaden un poco. Si es en un metro y tienes alguien delante y te va mirando, me da como miedo...*

Fabiola (Porta, 20): *No sé, siempre están las típicas 5 personas, hombres mayores que están ahí y si pasas la mirada te sigue. No me dicen nada, pero el momento de pasar ahí y sentir la mirada de 5 señores que te miran fijamente pues no es nada cómodo.*

Las mujeres, en sus desplazamientos, se enfrentan a la multitud de ojos que las miran constantemente, de arriba abajo, sus ropas, sus formas y sus acciones. Esta mirada, desde pequeñas, sedimenta una sensación de exposición que permeará en la experiencia cotidiana de la ciudad y las movibilidades. El impacto de este “ser vistas” permanentemente puede ser realmente negativo. Para Fabiola, hay días que las miradas le afectan mucho. “*Me afectan un montón y me vengo abajo*”, dice. Y la sensación termina integrándose tanto que no necesita que haya miradas reales para sentir ese “ser vista”, como se puede entender del testimonio de Elisa:

*yo llevaba el pelo así [señalando un color amarillo fosforescente] y me molestaba como que estaba todo el rato pensando que este me ha mirado, el otro me ha mirado, yo qué sé. Y claro, me agobiaba. Y bueno, quizás era todo mentira pero yo lo sentía. – Elisa (Porta, 22)*

### 3.1.7.1 La mujer también mira

Aun cuando la feminidad y la experiencia femenina están atravesadas de manera importante por la noción de mirada ajena, esto no elimina la posibilidad de agencia de las mujeres. Aunque se use la frase de que “*los hombres miran, las mujeres son vistas*”, no debemos perder de vista que las mujeres siguen siendo agentes urbanos y como tales, las mujeres también miran. Muchas de las mujeres entrevistadas son muy observadoras de su entorno y la gente con la que se cruzan. Gemma habla de que le gusta llegar a un sitio y mirar si hay gente guapa:

Gemma (Porta, 25): *Si voy caminando por la calle voy mirando todo en general y si veo a alguien que me gusta sí que lo miro más. Y cuando llegas a un sitio haces el típico barrido de mirar a ver quién hay y 'mira éste que mono'. (...) A veces no por deseo, sino por belleza.*

Carmen (Porta, 24): *Yo es que soy muy chafardera, voy viendo mucho, para ver quién hay, para decir adiós a alguien que conozca y tal. (...) Yo voy, y miro porque tengo que mirar enfrente, pero yo no cruzo miradas, intento no mirar mucho a la gente. Miro enfrente, miro a los escaparates, miro a los niños, al perro.*

La atención puesta en el entorno en algunos casos tiene que ver con la posibilidad de estar siendo vistas, o con la voluntad de contemplar elementos del entorno para hacer mejores cálculos. Resulta llamativo ver cómo la atención puesta al entorno es vivida en algunos casos

de manera más pasiva. Algunas chicas no quieren llamar mucho la atención ni incomodar a las personas del entorno. La misma Gemma que antes hablaba de cómo le gusta ver personas bellas habla también de una mirada defensiva:

*Pensaba que tenía esto más superado, pero veo que hay un punto de estar pendiente de la gente que hay en el entorno, de fijarme de dónde sale la gente, si están cruzando por aquí o por allá, si están con la llave del coche para irse, si pasaban por ahí, o no sé.*

Esta mirada de control es muy común también. Supone un despliegue de recursos de vigilancia, conciencia del entorno e identificación de riesgos que se traduce en una mirada de controlar el espacio, como dice Belén (Sarrià, 25): “*de mirar mucho donde me siento, de pensar en qué podré ver cuando me siento, qué me podrán mirar. (...) con motivación de controlar el espacio*”.

### 3.1.7.2 La ambivalencia en el deseo de ser mirada

En relación con la mirada habría que apuntar también un elemento importante. Si bien la mirada objetualizadora es la versión más indeseable y evidente del *entrenamiento* de género, hay dimensiones menos visibles que consisten en, como decía Bourdieu del *habitus*, la construcción de esquemas de percepciones y representaciones del yo/otro. La mirada del otro como elemento clave de la experiencia femenina puede estar ligada también a formas de gestión de la autoestima a partir de la validación externa. La mirada del otro, así, no sólo es un dispositivo de control y delimitación de lo que un cuerpo femenino puede o no puede hacer. También constituye un dispositivo de validación personal.

De esta forma tenemos que entender cuando jóvenes como Dina (Sarrià, 21), si bien comentan que no le gusta ser vistas por la calle, también reconocen que hay un sentimiento contradictorio ya que la mirada de deseo puede ser también alimento para la autoestima. Este pensamiento permanece en gran medida inconsciente hasta para ella misma, por lo que en las entrevistas donde este tema apareció, las mujeres expresaban confusión o perplejidad. Dina comenta:

*Dina (Sarrià, 21): Si quiero ponerme bonita es porque quiero, pero también porque alguien me mire y me vea bonita. Es un poco contradictorio, porque no quiero que se me acerquen pero también quiero que me miren. Es un poco raro.*

*Julia (Porta, 22): Me gusta mucho arreglarme, maquillarme, vestirme bien. A ver, a quién no le gusta que le miren, ¿sabes? Pero a mí me gusta arreglarme. (...) En plan, incluso si me encuentro con mi ex o tal, que me vea bien, o sea, que no me vea con un chándal. A ver, no es un hacerte notar. Pero sí que me gusta que me miren y tal.*

*Fabiola (Porta, 20): Me gusta pintarme, así como cosas en la cara. (...) Creo que inconscientemente seguramente piense en la mirada ajena, pero en conciencia no creo que haga ese proceso.*

Irene (Porta, 22) es otro caso muy interesante. Ella reconoce que ha habido épocas de su vida donde la mirada ha sido muy importante para su autoestima y lo ha explotado bastante. Dice:

*yo soy muy superficial conmigo misma. Me preocupo mucha en cómo me veo a mí misma y qué transmito a los demás. Por ejemplo, ahora estoy pasando por una mala racha y busco que no se me*

*vea nada, voy lo más tapada posible. Voy con chándal, con ropa ancha... porque ahora mismo no estoy en mi mejor momento. (...) Hacerme notar sí que lo he hecho en otros momentos. Para sentirme bien conmigo misma (...)*

LD: ¿En qué se basa ese hacerte notar?

*Pues en el cómo me muevo... En el... no sé cómo explicarlo. No sólo es movimiento, son detalles. Cómo me comunico... (...) Y me gusta ese juego, pero para sentirme bien yo. Hubo una época en la que estaba de baja autoestima y me liaba con mucha gente, un tío distinto semanalmente, para sentirme deseada porque yo no me quería. - Irene (Porta, 22)*

Las duras palabras de Irene reflejan una complicada forma de experimentar el género femenino. Esto es realmente complicado. La interiorización del mandato femenino de adquirir valor a partir de la mirada objetualizadora masculina lleva a varias mujeres a una auto-cosificación y a tener una relación compleja con las miradas ajenas, los piropos y la autoestima, como revelan ya varias investigaciones (Szymanski & Henning, 2007; Roberts, Calogero, & Gervais, 2018). Cuando la mirada ajena tiene tanto poder, su ausencia puede generar malestar en la mujer. Esto se ve en los testimonios de varias mujeres que reconocían que a la hora de salir, si no recibían miradas o comentarios, consideraban que estaban menos guapas. Francisca no lo puede decir más claro:

*es verdad que cuando voy bien arreglada y no me dicen nada, siento mal. (...) en algún momento que me he arreglado por lo que sea, porque iba a una entrevista de trabajo o lo que sea, sí que se queda la espinita de que hoy, que me he arreglado, no me han dicho nada. - Francisca (Sarrià, 26)*

Como veíamos en el tema de la conciencia feminista, ésta puede marcar una gran diferencia en la forma en la que se percibe una misma, cómo se integra la mirada ajena de manera regulada. Al respecto, Carlota narra un ejemplo perfecto:

*El día que me apetece pues me arreglo, el que no, pues no. Sí, y creo que tiene que ver con el feminismo. El romper con los estereotipos y con la imagen que deberías tener. El estar guapa siempre, bueno... los estereotipos típicos y bueno, decir que no, que voy como quiera, me siento guapa así y estoy cómoda conmigo. - Carlota (Sarrià, 23)*

### 3.2 PLACER

A la hora de plantear las percepciones no todo es miedo e inseguridad. También nos parece importante incluir el elemento del placer en el análisis. A qué espacios les gusta más dirigirse, qué trayectos son más agradables, dónde sienten más placer a la hora de desplazarse. Se trata también de apuntar la negociación existente entre placer y miedo. Aunque las mujeres sientan inseguridad no dejan de salir, por lo que tiene que haber razones basadas en el disfrute, en un cálculo que termina dando resultados positivos. A la hora de analizar las respuestas que dan las mujeres entrevistadas cuando les preguntamos sobre los desplazamientos donde están más cómodas, habría que distinguir entre aquellos espacios que valoran y a los que se dirigen porque les gustan y los desplazamientos propiamente dichos y las experiencias de placer que sienten.

Sobre lo primero, los espacios más valorados en caso de Sarrià, algunas de las elecciones recogidas están basadas en la estética del barrio y en la simpatía que le despiertan determinados caminos. Para Alba, por ejemplo, es importante ir por sitios con los que disfrute, por lo que elige caminos de bares y tienda:

*Me gusta ir a pie por esta calle (Carrer Major) porque siempre hay bares y tiendas, y las plantas bajas tienen ambientillo. (...) Hay muchos bares, tiendas abiertas, sitios bonitos... Y así. Así que es una cuestión estética y de seguridad. - Alba (Sarrià, 20)*

Se trata del atractivo de un barrio vivo, estéticamente agradable, con movimiento y tiendas interesantes. Ya son varios los autores que han conectado las políticas de *embellecimiento urbanos* con los procesos políticos de gentrificación y expulsión, encarecimiento de los precios de la vivienda o con la apropiación neoliberal del arte urbano, la moda verde o la renovación estética (Tartari, Pedrini, & Sacco, Urban 'beautification' and its discontents: the erosion of urban commons in Milan, 2022). En este caso, vemos en varias entrevistas cómo los procesos de embellecimiento urbano tienen en muchos casos, traducción directa en la sensación de seguridad femenina, creando un dilema entre, por un lado, espacios populares y *abigarrados* (Gago, 2015) pero que potencialmente despiertan inseguridad en la percepción urbana femenina; y por otro lado, espacios límpidos, higiénicos y revitalizados que, si bien pueden tener un impacto directo en la percepción de seguridad, pueden estar generando desigualdades por otro lado. La percepción que tienen algunas mujeres sobre el Raval, por ejemplo, responde a este dilema y demuestra cómo el contexto nocturno marca una gran diferencia. Francisca es muy clara al respecto:

*El Raval por la noche es muy incómodo. Por el día es bonito y me gusta mucho, y tiene algunos bares guais, como el Cornucopio [Cronopios], la Oveja Negra y demás. Tiene zonas muy guais, pero claro, si no voy con alguien, no voy. Pero bueno, ahora que lo pienso, nunca voy sola a ningún bar, ni ahí ni en ningún otro barrio. - Francisca (Sarrià, 26)*

En el propio barrio, sin embargo, la sensación de que se está en un barrio tranquilo y seguro permite que las mujeres puedan ir a sitios por su cuenta valorando únicamente el criterio estético. Y en esto, son bastante mencionados los espacios naturales que se tienen alrededor del barrio. Varias jóvenes mencionaron que cuando quieren pasear con una amiga o tomar el aire van a los parques de Collserola o a Carretera de les Aigües (llamada así porque antes la recorría unas tuberías de agua), que se encuentra muy cerca, en la parte alta del barrio. El disponer de una zona recreativa montañosa tan cerca es un lujo del que disfrutaban muchas de las jóvenes.

En Porta la situación no es tan agradable. Las palabras de Blanca demuestran un sentir general que se ha ido repitiendo en varias entrevistas: no hay una valoración positiva de la estética del barrio y eso repercute en la disponibilidad percibida de un barrio para el disfrute.

*no creo que sea un barrio construido con cariño, creo. Es verdad que es un barrio con calles amplias, sobre todo comparado con otros barrios como el Guinardó. Bueno, el Parque del Distrito, donde está la Sede del Distrito está bien, es bonito. Pero por lo demás, no sé. - Blanca (Porta, 25)*

Por esto mismo, varias jóvenes reconocen que cuando quieren dar una vuelta con una amiga o tomar el aire suelen irse fuera del barrio, Ana (Porta, 25 años), por ejemplo, suele irse a los búnkeres del barrio del Carmelo, Fabiola (Porta, 20) al parque del Guinardó, Julia (Porta, 22) a Sant Andreu... Y en el barrio, cabe destacar cómo muchas jóvenes hablan de que van al centro comercial SOM Multiespai los días que quieren dar un paseo o tomar algo en espacios con más gente. Algunas como Ana iban sólo cuando eran pequeñas (primeras salidas con amigas por el barrio) pero otras siguen yendo ahora: Blanca, Carmen (Porta, 24), Helena (Porta, 19), Marina (Porta, 25), entre otras.

*hay tiendas, y gente y movimiento y es guay. Y me gusta ir donde hay yayos y tal. Paseo mucho con la familia y con las amigas. Vamos a tomar un café, a dar una vuelta a ver tiendas y tal. Vamos por donde hay mucho verde y mucha gente siempre. – Carmen (Porta, 24)*

En lo que se refiere al placer en el trayecto propiamente dicho, cabe mencionar cómo si hemos visto hasta ahora que las interacciones o miradas en desplazamiento son un espacio potencialmente incómodo, hay veces que las mujeres optan por ser sujetos activos en la interacción. En ese sentido se expresan unas cuantas:

*Blanca (Porta, 25): Bueno, por el metro sí. Como estás sentada, y no tienes mucho más que hacer que mirar...*

*Gemma (Porta, 25): Cuando vas por el metro y miras a todo el mundo. Y luego hay días que sí que ves que todo el mundo está guapo. Hay días que todo el mundo parece salido de una película de Hollywood, ¿sabes?*

*Marina (Porta, 25): Yo miro por curiosidad, no sé. O sea, estoy en el bus o en el metro y me gusta mirar a la gente. Pero bueno, no es tan raro. Pero nunca he hablado a nadie.*

*Elisa (Porta, 22): En el metro alguna vez sí que hablas así ligando. Pero nunca hablo con estos pesados que vienen y te dicen "hola, guapa, ¿estás sola? ¿Tienes novio? No sé qué" (...) A veces te molesta menos que otras veces, a veces la gente es menos cargante. Pero hay otras que son unos pesados.*

Como vemos, los comentarios se dan con relación a la experiencia en metro. Éste, al ser un espacio de paso, un lugar y un *no-lugar* al mismo tiempo, las relaciones que las personas mantienen con el espacio móvil que es el metro es curioso y deja testimonios como el de Helena:

*O sea, el hecho de estar en el transporte público pasa lo mismo que con la bici. Como sabes que vas rápido y es un trayecto corto, no hay tanta preocupación. Sí que haces un repaso, y un vistazo a ver quién hay y tal, pero poco. - Helena (Porta, 19)*

Esto es interesante: si la apropiación espacial decíamos más arriba que se basa en la *identificación* con el lugar (aspecto simbólico) y con la capacidad de *acción* sobre el lugar (aspecto práctico) (Vidal, Pol, Guàrdia, & Peró, 2004), en el caso del metro, ambos aspectos se dan difícilmente en un lugar que se caracteriza por el anonimato y el movimiento permanente. Esta difícil capacidad de ser *apropiable* del metro puede aumentar la sensación de *fuera de lugar* o *placelessness* (Relph, 1976) pero, por otro lado, puede dar cierta tranquilidad a ciertas personas que, de estar afianzadas en el espacio ciertas dinámicas

(especialmente masculinas) tendrían que pagar el precio de *adentrarse en territorio ajeno*. Así, las críticas a la ausencia de noción de lugar tienen un sesgo de género importante: los espacios anónimos, sin una propiedad social clara, pueden resultar cómodos para determinadas personas en lugar espacios marcados con reglas ajenas.

## PERCEPCIONES FEMENINAS

- El **miedo** y la **inseguridad** son dos emociones clave para entender las representaciones de movilidad de las mujeres. Las experiencias de acoso, comentarios o miradas no deseadas han sido **constantes** para muchas jóvenes entrevistadas.
  - o Como **consecuencia**, toman **medidas de precaución incómodas** (no salir, salir sin beber, pedir compañía a amistades, vestir de determinada forma, etc.) o **costosas** (pagar taxi, comprarse una moto, doblar el tiempo por dar rodeos, etc.).

## INSEGURIDAD Y CLASE

- En **Sarrià**, se registró una **menor sensación de exposición a la inseguridad** relacionadas con las **políticas de embellecimiento e higienismo urbano** y una **mayor disponibilidad de recursos** (sociales y materiales).
  - o Esto apuntaría a **corredores de movilidades seguras** exclusivos según capacidad adquisitiva.
- En **Porta** se ha registrado una **mayor sensación de exposición** de las mujeres jóvenes a los **espacios conquistados por cuerpos masculinos**.
  - o Hay una relación entre percepción de inseguridad y clase trabajadora derivada de la **desatención política en el barrio** y la **apropiación espacial por parte de los hombres** de clase obrera ("hanging out" y ocupación sonora y física)
- La **cultura del peligro sexual** (Barjola, 2018) es importante en el análisis. Aunque no existan experiencias directas de inseguridad, la incorporación de **historias, anécdotas y noticias** puede generar una **sensación de inseguridad muy presente** también.
- La **participación en la cultura de barrio** facilita la **identificación** y produce mayor **apego al lugar**, puede **mitigar sensación de inseguridad** al facilitar la **apropiación y sensación de pertenencia**.
- Las **representaciones de placer** y disfrute también están presentes en la vida cotidiana de los desplazamientos femeninos.
  - o En **Sarrià**, los desplazamientos por placer **pueden realizarse en el barrio** por las políticas de embellecimiento e higienización social. También se dirigen a **las zonas de la parte alta del barrio**.
  - o En **Porta**, los desplazamientos por placer tienden a **salir del barrio**, a los parques de barrios colindantes. También se dan a **sitios del barrio preparados para el consumo** (SOM Multiespai).
- También puede experimentarse placer en los **propios desplazamientos**. Ligados a la **estética del paseo** pero también a la **diversión y disfrute de interacciones anónimas con sujetos desconocidos** (miradas, intercambio de palabras) **en lugares controlados**.

## 4. PRÁCTICAS

Falta aún la tercera de las dimensiones en la que hemos basado nuestro análisis de las movilidades juveniles. Se trata de las prácticas corporales y las interacciones sociales que tienen lugar durante los desplazamientos. El interés de este apartado reside en que las investigaciones sobre prácticas corporales juveniles han tendido a centrarse en espacios fijos de la ciudad (parques y plazas, zonas de deporte, skateparks, etc.) (Saraví, 2017), o a enfocarlo como un subapartado dentro de las *actividades recreativas* (2017:27) y no tanto como un constitutivo de la vida urbana en sí misma. Aquí nos situamos en cambio en una estela que entiende las prácticas corporales como una dimensión pragmática y activa de los *modos de ser*. Es decir, las formas en las que la vida se desarrolla y que implican, a la vez, modos de acción individual y social, en tanto que generan interacciones con otros cuerpos y mentan un ámbito simbólico de significación social (Gallo, 2012; Guzmán-Ariza, Chaparro-Hurtado, & González-Ulloa, 2017).

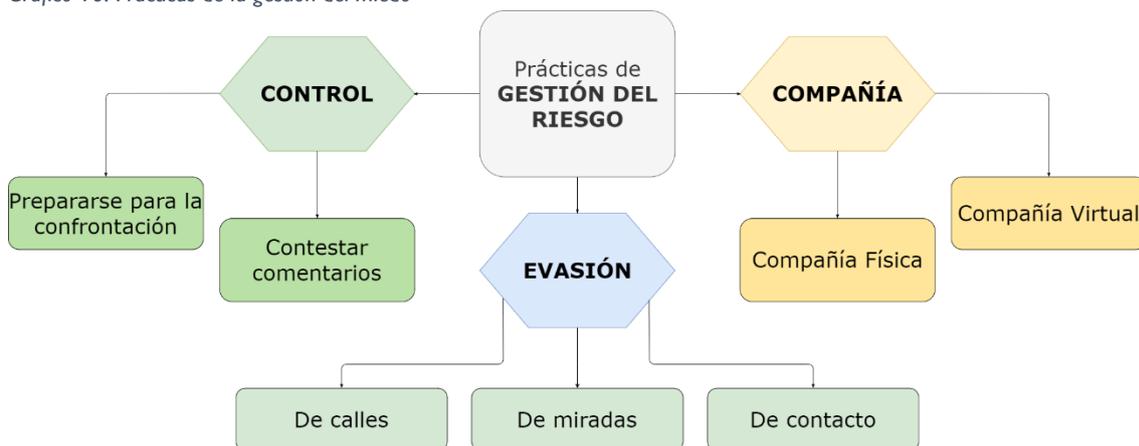
Así entendidas, las prácticas e interacciones *in itinere* presentan un abanico amplio de gestos, acciones y escenarios corporales que necesitan atención. Concretamente, de entre todo el abanico de prácticas posibles (lúdicas, de cuidados, deportivas, etc.) nos centraremos en aquellas prácticas individuales de gestión del riesgo que implican el cálculo urbano que ya hemos definido. Generalmente, estas prácticas podrían considerarse como el output de los cálculos que realizan en cada situación y, por lo tanto, son las formas que las mujeres tienen de lidiar en contextos cambiantes con el riesgo y la inseguridad.

### 4.1 PRÁCTICAS DE GESTIÓN DEL RIESGO

En concreto, podemos concentrar el conjunto de las prácticas femeninas de gestión del riesgo en contextos urbanos. La experiencia de inseguridad femenina en espacios urbanos, si bien no es la única dimensión de la vida en las ciudades, sí que es clave en las movilidades cotidianas de las mujeres. La inseguridad percibida lleva a las mujeres a activar varios mecanismos y pragmáticas cotidianas que no se dan en otros contextos. Centrarnos en la experiencia de inseguridad resultará muy enriquecedor en nuestra investigación.

La vivencia de inseguridad va más allá de las situaciones de acoso. El acoso supone la puesta en práctica de las relaciones de poder, coerción y violencia dificultando el acceso y uso de los espacios de la ciudad por parte de las mujeres, pero la inseguridad no se puede reducir a la situación práctica de acoso. Como hemos visto ya, implica también una serie de representaciones integradas por procesos de aprendizaje y entrenamiento de género a partir de la cultura, las autoridades y la información recibida. Por ello, no todas las prácticas descritas implican situaciones prácticas de acoso, pero no por ser simbólicas tienen menos impacto cotidiano. El acoso y la posibilidad de este constituyen un dispositivo de disciplinamiento de género en los espacios urbanos. Ante esto, las mujeres analizan, piensan y actúan. Y lo hacen siguiendo distintas modalidades que he englobado en los siguientes grupos.

Gráfico 16: Prácticas de la gestión del miedo



Fuente: Elaboración propia

Estas prácticas suponen una mirada pragmática del papel de la mujer en la ciudad. Hacer hincapié en estrategias de gestión del riesgo supone defender que, no sólo las mujeres son agentes activos en las ciudades a través de dinámicas complejas y cálculos urbanos constantes, sino que también son agentes en los contextos desfavorables e incluso violentos. Centrar la atención en lo que las mujeres *hacen* cuando el cálculo urbano les sale negativo o cuando las situaciones se tornan insostenibles implica romper con una cultura del terror sexual victimizadora y desempoderante (Chacón Onetto, 2019).

Como ya han dicho otras autoras antes (Fraser, 1993), nunca se ha tratado sobre si las mujeres pueden o no pueden usar los espacios públicos. Las mujeres *ya están* en la ciudad, de facto, circulando y gestionando vidas cotidianas (las propias y las ajenas). La cuestión de fondo está en si esas vidas se desarrollan en contextos placenteros o incómodos. Y en las entrevistas se ve que se trata de entornos con frecuentes espacios de incomodidad a los que las mujeres tienen que adaptarse.

#### 4.1.1 EVASIÓN

Hemos ido mencionando la evasión como una constante en las negociaciones espaciales femeninas. Hay algún antecedente ya en analizar cómo la evasión suele ser una de las estrategias más comunes en los comportamientos urbanos femeninos (Stanko, 1995). Esta evasión supone un cálculo en desventaja que lleva a la mujer a valorar como más viable la opción de evitar la confrontación e iniciar la esquivada del obstáculo. Este esquivar ha surgido en las entrevistas de dos formas:

##### 4.1.1.1 Espacial

Se trata de una evasión de un encuentro en un espacio determinado mediante un rodeo o la utilización de un medio de transporte que permita esquivar algo en concreto. En ambos casos supone una inversión por parte de la mujer: o *dinero* en el pago de un medio de transporte privado (taxi, moto compartida, moto personal) o de *tiempo* en caso de dar rodeos para no pasar por determinada zona.

Prácticamente todas las mujeres han comentado en algún caso recurrir a la evasión espacial como forma de evitar el riesgo. Evitan calles, evitan pasar por parques, dan rodeos incluso a barrios enteros con tal de poder tener un trayecto más seguro. Saben que dan caminos más largos, pero la seguridad lo vale.

Muchas de estas zonas evitadas son lugares donde han tenido una mala experiencia (acoso, agresión física, robo...) y muchas veces se sabe que es algo personal.

Elisa (Porta, 22): *Es por asociación mía de haberlo pasado mal por una vez o así que por pensar que es una zona super peligrosa.*

Pero otras veces, no hizo falta tener malas experiencias ahí, simplemente cumplen rasgos identificados como peligrosos (calles oscuras, estrechas, sinuosas o vacías). En algunos casos, como ya hemos dicho, son las historias aprehendidas las que llevan a evitar algunos espacios. Pero el resultado es siempre el mismo: se invierten recursos extra para evitar zonas.

#### 4.1.1.2 Estética

Otra forma de evasión que se puede identificar en las estrategias es aquella que se basa en el recurso estético. Se trata de un abanico de opciones de modulaciones estéticas en el propio cuerpo para intentar pasar desapercibida, intimidar o comunicar algo a los posibles observadores (Brownlow, 2005). Esto implica que incluso cuando existen estructuras sociales que imprimen la *mirada ajena* como clave de la experiencia urbana femenina, sigue habiendo margen de acción y ellas, con un nihilismo pragmático, calculan estrategias contando con esa mirada con tal de poder salir airosas de las situaciones de riesgo. Los contextos agresivos urbanos no son algo a lo que las mujeres puedan renunciar.

Por ejemplo, Helena se suele poner la capucha cuando vuelve a casa. Una mezcla de intento de pasar desapercibida y de intimidar le lleva a ir por la calle con la capucha puesta.

*Es que hay una calle, la calle de la Jota, que hay noches que hay muchos señores mayores sentados aquí que alguna vez pasando con alguna amiga, han hecho comentarios desagradables. Así que si bajo por esa zona, voy con capucha para que no se fijen en mí. - Helena (Porta, 19)*

La evasión estética puede significar en parte un nihilismo pragmático que opera como una forma de aceptación estoica de la situación y decide utilizar la situación a su favor. En la investigación que mencionamos sobre acoso callejero en Zaragoza (Delgado & Aguerri, 2018), se pudo ver esto mismo e incluso hubo algunas mujeres que comentaron que salían con una sudadera extra para poder volver a casa con ropa más holgada, o que caminaban imitando andares más masculinos. En estos casos, las entrevistadas siempre muestran una gran capacidad de agenciamiento y de adaptabilidad.

Esto no siempre implica una pragmática beneficiosa o una muestra de fortaleza. Hay algunas mujeres que se adaptan a la situación pero renunciando a cosas:

Dina (Sarrià, 21): *sí que ha pasado el no vestirme como quiero para evitar esto que te cuento. O el pelo, varias veces me he tenido que alisar el pelo para que no me molesten. Viste que tengo el pelo como rizado, y me molestan mucho por esto (...) Hay gente que me lo toca, o me hacen comentarios.*

Belén (Sarrià, 25): *No me pongo los aros, me cambio zapatos, en lugar de venir con así chaqueta negra, me pongo un abrigo verde largo que tengo. Cosas así.*

Los contextos opresivos para las mujeres imponen condiciones tan asfixiantes que las llevan a constantes renunciaciones y a inversiones extra de energía, siempre presentes.

#### 4.1.1.3 De contacto

En muchos desplazamientos, las entrevistadas hablan de que prefieren desconectar y evadirse del mundo. En muchas entrevistas aparece este modo de evasión y suele estar ligado en casi todos los casos al uso del móvil. Se suele utilizar el móvil como forma de evadirse en los trayectos en metro o bus. El uso de las redes sociales, responder mensajes, mirar videos o simplemente hacer *scroll* (desplazar hacia abajo la pantalla para renovar el feed en aplicaciones como Instagram o Facebook) funciona en muchos casos como formas de evitar el aburrimiento en los viajes, pero también para evitar las interacciones. Irene lo explica magistralmente:

*Las uso [las redes] para comunicarme, entretenerme, y para cotillear. Bueno, y para poner distancia, ¿sabes? No sé si te ha pasado en el metro pero poca gente ves que tenga la mirada hacia arriba. Y si conectas la mirada con alguien es incómodo, así que es más fácil abstraerte mirando la pantalla y marcas la distancia con el otro. O sea, me siento incómoda con muchas miradas en el metro. Hay peña que te mira y es incómodo, las notas y tal, te pones con el móvil y chau. - Irene (Porta, 22)*

El uso de la música también es otro de los grandes recursos de evasión del contacto en las entrevistas. Muchas mujeres reconocen ponerse música en los trayectos. Fabiola (Porta, 20), Carmen (Porta, 24), Helena (Porta, 19), Julia (Porta, 22), Francisca (Sarrià, 26), Inés (Sarrià, 25), Jana (Sarrià, 20), Laia (Sarrià, 25) hablaron de la música como un recurso importante. Aunque no todas lo viven de la misma manera. Carmen, Fabiola, Helena, Julia (Porta, 22), Gabriela (Sarrià, 25) o Inés hablan de la música como algo que les permite ir más tranquilas, les permite aumentar el ritmo e ir más rápido, por lo que valoran muy positivamente su uso. Aunque Fabiola ya no puede usarla porque se les rompieron y no tiene dinero para comprarse otros.

Sin embargo, hay algunas que no ven tan cómodamente el recurso ya que asocian la inmersión total en la música como una forma de aislarse del entorno y perder el control. Jana dice algo que resulta muy interesante:

*Y cuando voy de día, por ejemplo, me pongo música siempre, siempre. Pero cuando voy de noche, nada de nada. Porque si necesito estar atenta... Es fuerte, pero es así. Así que no me pongo nunca música. Por eso, y bueno, para guardar batería, porque mi móvil se muere enseguida. Si me pasa algo, así puedo llamar. Si escucho música y se me acaba la batería y me pasa algo... - Jana (Sarrià, 20)*

Laia dice lo mismo así que prefiere ir con un solo casco, o con la música muy bajita, para ser consciente de su alrededor. La idea de un solo caso se repitió en más entrevistas, y deja entender cómo las negociaciones se tienen que resolver en un complejo equilibrio entre confianza, comodidad y seguridad.

Cuando estos cálculos no se resuelven de una manera positiva y se encuentra la forma de ir tranquila por la calle, directamente no se sale, lo cual es el máximo exponente del miedo urbano como forma de regulación de la presencia corporal de la mujer en el espacio de la ciudad. Carmen es un ejemplo de esto. Habla a lo largo de la entrevista de cómo el miedo le ha invadido tanto que termina por reconocer que últimamente no sale por la noche. “*Es que me cago. Me da miedo*”, dice. Por suerte, ha sido sólo un caso y muy excepcional. Pero la realidad es que el cálculo en muchos casos es muy complejo de resolver e implica niveles altos de malestar e incomodidad.

#### 4.1.2 CONTROL

La evasión es una de las formas de gestionar el riesgo previniéndolo. Sin embargo, no siempre se puede prevenirlo y a veces, la gestión tiene que ser in situ. Hemos visto que a veces esta gestión puede pasar por la evasión de miradas o contacto escuchando música o mirando el móvil, pero ¿qué pasa cuando esto no es posible? Otro tipo de estrategia pasa por el *control de la situación*. A través de estrategias de protección se busca reducir el riesgo y resistencia. Esta categoría de respuesta ha sido ya más estudiada en la bibliografía sobre el riesgo femenino desde hace tiempo (Miethe, 1995; Brownlow, 2005) y se entiende cómo en este tipo de estrategias protección y control van de la mano.

##### 4.1.2.1 Preparación para la confrontación

Carmen comenta que desde que hace defensa personal se siente “*más segura*”. Es verdad que se trata de la misma que comentaba pasar tanto miedo que no sale por las noches o coge el coche para no tener que volver a casa caminando. Pero en espacios nocturnos se muestra confiada.

*Yo contesto porque no filtro y me cago en su vida. Pero luego siempre me arrepiento y pienso que no tendría que haberlo hecho. Eso muchas veces. Y luego siempre que me dicen algo miro, miro, pero con mucha cara de asco, que se note (...) Y un día, me pilló cruzada y encima me hizo un comentario, y claro, se la monté. Y claro, desde entonces, cuando me lo encuentro por la calle, él baja la cabeza.*  
– Carmen (Porta, 24)

Esta sensación de autoeficacia genera una confianza muy importante. El triunfo en los conflictos urbanos hace que tengan más optimismo respecto a las propias capacidades. Julia, después de una escena de confrontación, se sintió muy fuerte y cuenta la historia del conflicto con mucha alegría:

*es la primera vez que me enfrenté a ellos. Y eso me hizo saber que soy valiente, ¿sabes? Yo pensaba que no era tan valiente. Y eso, al verme así, me dije que sí, que soy valiente y fuerte.* – Julia (Porta, 22)

Esto puede repercutir positivamente en la autoestima personal, pero también en las capacidades percibidas para ocupar y defenderse en los espacios públicos. Esta confrontación exitosa permitiría una mayor capacidad de apegarse a los espacios en tanto que se convence de que es capaz de habitar espacios de la ciudad y defender su posición.

Esta confianza las lleva a posturas dignas como la de Belén (Sarrià, 25) que se niega a cambiarse de acera o tomar medidas de prevención. Ella, durante un tiempo, hasta llevó encima un spray de pimienta y una navaja. El spray también lo llevaron Elisa (Porta, 22), Fabiola y Dina (Sarrià, 21), y supone un factor importante de percepción de autodefensa, aunque con cierto riesgo: Dina reconoce que es peligroso y duda de que llegado el momento lo pueda usar bien sin que se lo arrebaten y empeore la situación.

#### 4.1.2.2 Contestar comentarios

Aunque no tengan armas, hay algunas mujeres, no muchas, que han comentado en las entrevistas cómo a veces optan por la confrontación directa con los hombres que les molestan y acosan por la calle. Estas confrontaciones estratégicas tienen muchas formas, más o menos agresivas, y se suelen dar sobre todo en contextos diurnos. Se intenta emular comportamientos asociados a la agresividad masculina para frenar comentarios o miradas. Sin embargo, en los contextos nocturnos la inseguridad y la sensación de vulnerabilidad es mucho mayor por lo que el recurso a la confrontación es más difícil por implicar un riesgo mayor a la escalada. También influye si hay más gente. Si hay más gente en el contexto además del agresor. Si es un espacio donde sólo están él y ella, es más difícil imponerse y contestar. Y también depende de la personalidad y la confianza en una misma. Veamos algunos casos.

Dina comenta que pelea bastante con los hombres que le dicen cosas. Está muy cansada. Son muchos años aguantando comentarios así que ha decidido ya llevar tolerancia cero. Cuenta que cuando le dicen *“ay, pero por qué te molestas? Si es un halago”* o cosas así, le hierve la sangre. Jana también contesta ahora por cansancio y enfado. Pero no siempre fue así. Contó en la entrevista cómo cuando era más pequeña se encontró con un hombre en un coche con la ventanilla bajada, que se estaba masturbando mientras le veía. El hombre le persiguió con el coche cuando ella se fue. Por parálisis no supo contestar ni hacer nada más que irse. Pero aprendió de esto y desde entonces intenta contestar siempre.

Inés (Sarrià, 25) también habló de esta parálisis y bloqueo a la hora de responder. Aunque ella se considere una persona *“muy echada para delante”* y sienta que *“yo te puedo decir cualquier cosa”*, cuando se ha encontrado con escenas de acoso, *“Es que te quedas en shock, pero ¿qué estás haciendo? ¿Sabes?”*, y es incapaz de responder. Carlota (Sarrià, 23) también habla de que no es *“de contestar mucho porque me colapso”*. Este bloqueo no es raro. Como ya han demostrado varias investigaciones, la parálisis física y la disociación son respuestas comunes ante escenas de agresiones físicas y agresiones sexuales (Möller, Söndergaard, & Helström, 2017; McCauley, Campbell, & Buchanan, 2019).

No podemos suponer que la confrontación será la opción más viable para las mujeres. Aunque aumente la autoeficacia y la confianza, el cansancio y la frustración están muy presentes cuando se viven escenas de acoso o comentarios no deseados tantas veces. No siempre confrontar es tan sencillo como una decisión.

Irene (Porta, 22): *Al final cansa (...) yo ya paso, ¿para qué me voy a rayar, cabrear o tal por una persona...? (...) le puedo decir algo y le va a hacer lo mismo a la chica que pase detrás mío... Al final, ¿para qué gastarme tanta energía a la semana o al mes?*

#### 4.1.3 COMPAÑÍA

Por último, el tercer grupo de estrategias de gestión del riesgo es el contar con compañía en los desplazamientos. Esta estrategia implica movilizar la red de vínculos que posee cada una para conseguir amigos, amigas, familiares o conocidos como compañía demostrando cómo las movi­lidades implican elementos comunitarios y colectivos. La compañía que consiguen estas mujeres puede ser de dos tipos: *física* (personas que las acompañan en los trayectos cuerpo a cuerpo) o *virtual* (a través de acompañamiento telefónico, digital o controlando cuándo llega la mujer a casa).

##### 4.1.3.1 Física

La compañía física es más complicada de conseguir ya que supone movilizar logísticamente a otras personas. Esto es más sencillo cuando los vínculos son más estrechos, como los familiares. Varias mujeres recurren a sus padres para que las vayan a buscar. Carmen (Porta, 24) siempre ha dependido de sus padres para eso, hasta que consiguió coche propio. Antes de eso, su padre y su madre se turnaban una vez cada una para buscarla, aunque fuese a las 5 de la mañana. A Ana (Porta, 25 años) volvía en el coche de los padres de su amiga, que las recogían a las dos. Julia (Porta, 22) no tiene carné de conducir así que recurre frecuentemente a su padre también, pero a diferencia de Carmen, a ella sí que le da pena llamarlo a altas horas de la noche, por lo que intenta buscar otros recursos: vuelve con un amigo con coche o coge un taxi.

Cuando van acompañadas, las rutas disponibles aumentan, ya que pueden escoger rutas que no transitarían solas. Fabiola (Porta, 20) pasa por la Plaza Petit Princep cuando va con amigos, pero si va sola jamás va por ahí. Helena (Porta, 19) comenta que cuando vuelve de la casa de su novio, él la suele acompañar. Lo mismo Inés (Sarrià, 25): siempre ha vuelto acompañada. Esta opción es muy valorada, por lo que muchas mujeres mueven recursos para que alguien esté con ellas durante los trayectos. Esto a veces hace que tengan que alargar sus rutas y dar grandes rodeos con tal de volver una parte importante del trayecto con amistades, como Irene. Ana, antes de comprarse la moto, tenía por costumbre acompañar a muchas amigas a casa.

Sin embargo, esto no les sale gratis. A veces la sensación de vulnerabilidad y dependencia supone un golpe para el ego.

Irene (Porta, 22): *El otro día me acompañó un amigo a casa, y jo, me sentó raro. Me da rabia. (...) ¿Por qué me tengo que sentir insegura en mi propia calle? Es que me jode (...) Me jode depender encima de un hombre. Me duele en el orgullo.*

Fabiola se siente ridícula teniendo que explicarles a sus amigos sobre su miedo para conseguir que le acompañen a casa. Así, sea por dignidad o sea por la energía extra en tener que conseguir poner en movimiento a la red de vínculos, a veces conseguir compañía resulta incómodo.

#### 4.1.3.2 Virtual

La compañía virtual es muy común en las entrevistas también. Recurrir a la presencia virtual de otras personas resulta más fácil (y menos conflictivo personalmente). En estos casos, se puede optar por llamar a alguien por teléfono o por hablar por móvil con alguien. Carmen cuando escucha a alguien detrás suyo por la noche, dice que se cambia de acera, llama a alguien, o va más rápido. Elisa (Porta, 22) dice que cuando pasa por zonas con hombres que le dicen cosas, llama a su madre o a alguna amiga por teléfono y le dice *“oye, voy para casa, pero voy sola así que hablamos y tal”*. Fabiola igual. Testimonios parecidos me comentan Irene, Julia, Carlota (Sarrià, 23), Gabriela (Sarrià, 25), Jana (Sarrià, 20), Laia (Sarrià, 25) ... Es decir, es un recurso compartido por muchas.

Al ser tan compartido, se puede entrever que existe algo parecido a una cultura de mujeres, un código de apoyo mutuo entre mujeres que han normalizado las llamadas o los mensajes de gestión del riesgo. Resulta preocupante haber normalizado un nivel tal de precaución, pero es bonito ver cómo la red de apoyo que se genera.

Cuando no se tiene esa red, algunas mujeres recurren incluso a fingir llamadas, hablar por el móvil con ellas mismas, fingiendo una conversación con alguien. Así lo comentaron Ana (Porta, 25 años), Dina (Sarrià, 21) o Carlota. Esto implica un estrés muy alto, ya que supone inventar, actuar teatralmente de manera convincente una conversación mientras se gestiona el miedo que sienten de tener a un desconocido detrás suyo.

Cuando no se dan llamadas, lo que se hace es mandar mensajes a amigas.

Helena (Porta, 19): *envío siempre un WhatsApp de que estoy en casa. (...). Envío un mensaje cuando estoy volviendo, a mi familia o a mi novio. Y cuando estoy en casa le envío mensaje a alguna amiga.*

Julia (Porta, 22): *mando ubicación en tiempo real por WhatsApp para que sepan dónde estoy. O un mensaje de “dime cuando llegues”. Cosas que no deberían ser así, pero creo que todas las chicas que al menos yo conozco hacemos.*

Hay otros recursos, más de emergencia, como el que comenta Gabriela cuando dice cómo en algunas circunstancias, cuando le siguen y no puede llamar a nadie, llega a acercarse a gente que no conoce y se pone a hablar con ellos para *“hacer ver que voy con alguien, para hacer ver que lo conozco o que no estoy sola”*. Esto le ha funcionado, según ella, porque la ven en una situación *“un poco más delicada”*.

Por lo tanto, son varias las estrategias que tienen las mujeres para lidiar con la inseguridad cotidiana en contextos de desplazamientos. Ha resultado muy lamentable ver cómo son muy comunes casos de agresiones, comentarios o actividades que les hacen sentir incómodas en su vida urbana. Si bien la adaptación implica una inteligencia pragmática muy valiosa, resulta muy problemático que esté tan asentado en sus vidas los desplazamientos inseguros, sea por una inseguridad aprehendida como por la cantidad de comportamientos dañinos que han tenido que sufrir por parte de hombres en espacios de la ciudad.

## 4.2 FLIRTEO Y CORTEJO

Ahora bien, no todo es inseguridad en la vida de estas mujeres. La ciudad en general y los desplazamientos urbanos en particular, pueden ser escenarios interesantes de encuentro y juegos de seducción. En este último apartado del capítulo, hablaremos de cómo enfocan las mujeres entrevistadas el tema de conocer gente durante los trayectos. El tema del flirteo en relación con las movilidades aún está muy poco investigado en el ámbito de la sociología urbana (interesantes excepciones suponen las aportaciones de Collins, 2005; Wagner, 2017). Y, sin embargo, es un tema que en otros ámbitos, como los estudios de género y en los estudios culturales sí que tiene un mayor interés (Degim, Johnson, & Fu, 2015; Costa, 2021).

El coqueteo tiene un papel importante en la vida juvenil, siendo clave para entender muchas de las interacciones que se dan entre ellos. Estas dinámicas se encuentran circunscritas en espacios concretos (discotecas, bares, plazas o incluso puestos de trabajo), pero pocas veces hemos visto análisis centrados en los desplazamientos (interesante excepción supone Stalter, 2011). En tanto que las interacciones de flirteo suponen una práctica de género muy importante en la juventud (Hall, 1993; Henningsen, Braz, & Davies, 2008) desde las que se reproducen y asientan comportamientos de género (disponibilidad, medida y exposición femeninas; conquista, virilidad y validación masculinas), estudiar las dinámicas de seducción en relación con las movilidades aportará importante información sobre la dimensión de género en los desplazamientos juveniles. Hablaremos de relaciones de flirteo heterosexuales porque son prácticamente el único tipo de orientación sexual que ha aparecido en relación a estas dinámicas. Nos gustaría haber dispuesto de una muestra más diversa en cuanto a orientación se refiere, para investigaciones de seducción en perfiles diversos véase (Collins D., 2005; Doan P., 2007; Rodó-de-Zárate, 2015b).

En general, en las entrevistas realizadas, las interacciones de seducción no implican un gran interés para las mujeres, al contrario que para los hombres, como veremos en el siguiente capítulo. En los relatos de las mujeres no se registran comentarios que relacionen el espacio urbano con un escenario del flirteo sino que se percibe más bien como espacio de tránsito. Pero hay algunas excepciones donde sí que pueden verse mujeres que ven la calle como un espacio de interacción del deseo, aunque en ninguno de los casos se valoran positivamente las interacciones masculinas con esta voluntad.

El metro supone el espacio más mencionado, donde los juegos de mirada están muy presentes. Estas interacciones visuales pueden generar espacios de interacción mutua, lo cual puede ser visto como estimulante. El juego de hablar con un desconocido en el metro aparece en algunas entrevistas como un juego ambivalente. Sin embargo, la actitud más común es la de rechazar este tipo de interacciones en desplazamientos. A Blanca (Porta, 25) le da pereza y reconoce que nunca tiene la iniciativa. Elisa (Porta, 22) está abierta a este tipo de interacciones pero sólo cuando no son “*estos pesados que vienen y te dicen ‘hola, guapa, ¿estás sola? ¿Tienes novio? No sé qué’*”. A Julia y Francisca están también abiertas a la situación, pero dependiendo de algunos factores: le gusta que le hablen si son guapos,

*Julia (Porta, 22): Es complicado. Si es un chico guapo y tal, pues me siento bien. Pero si es un señor mayor o un chico que no me gusta, pues no me gusta (...) en general, me gusta la idea de que me hable un chico un guapo.*

Francisca (Sarrià, 26): *no tengo ningún problema con que venga un extraño y te pregunte qué tal. Porque al final es otra manera tan válida de conocer a gente como cualquier otra. Pero sí que en algunos momentos piensas 'ten en cuenta el timing' o la situación.*

Carmen (Porta, 24) ve indignante que alguien interrumpa el desplazamiento e invada el espacio de otra persona para decirle algo con voluntad de coqueteo, aunque luego se muestra más abierta a estas conversaciones pero sólo si son educadamente porque piensa que no es lo mismo que le digan cosas “bien” y que sean “sencillamente babosos”. Fabiola (Porta, 20) siente que su forma de vivir esto ha cambiado: antes le gustaba esa mirada y ese flirteo en el metro, pero “ahora no, ahora como que me agobio”.

Irene (Porta, 22) ha conocido a hombres en los desplazamientos pero más bien por aburrimiento, no tanto con una voluntad de que el tema vaya más allá. Otras, como Belén, se declaran acérrimamente en contra de este tipo de interacción. Jana también, pero es menos taxativa.

Belén (Sarrià, 25): *Me fijo en la gente si se fijan en mí. (...) Por si tengo que prepararme una respuesta. Pero odio, es decir, odio profundamente ser el centro de atención, odio profundamente que me miren. El ligoteo es una cosa que me da una pereza que no está escrita...*

Jana (Sarrià, 20): *me han parado para intentar ligar alguna vez, pero bueno, no queda muy claro. Si que me han parado pidiendo la hora o pidiendo alguna dirección. Y se ve la intención. Pero, he sudado mucho. Respondes la pregunta, y sigues. No me interesa en esas cosas.*

En muchos de los testimonios, el coqueteo queda fuera de los espacios de desplazamientos porque no se considera que sean espacios adecuados. En otros casos, no se cierra la puerta, pero se necesitan motivos justificados. Como dice Blanca (Porta, 25), “menos si no hay nada que dé a pie. Si hubiese algo que diese a pie, pues genial. *From lost to the river, ya sabes*”.

Sin embargo, ellas no han mostrado en ningún momento predisposición a ser las que inician ese tipo de interacción. En muchos casos porque no le dan tanta importancia, o porque se contentan con la experiencia visual. Parece según las entrevistas que las mujeres, en lo que a pensar interacciones heterosexuales de coqueteo se refiere, aunque no cierren la puerta el tema, no ponen esa experiencia en un lugar importante.

Las que sí se muestran más abiertas, además, disfrutan o aceptan el juego en tanto que sea un juego *delimitado*, es decir, llamar la atención, buscar la mirada y tontear pero sin una necesidad de llevar la interacción más allá. Dina y Irene dicen, por ejemplo,

Dina (Sarrià, 21): *Creo que en mi mente quiero que mi imagen quede marcada en la mente del chico, que diga “oh, dios, he visto a una chica super linda”, pero ya. Nada más. No quiero que me hablen después. Creo que es solo eso. Que hayas marcado a alguien. Y ya.*

Irene (Porta, 22): *Hacerme notar sí que lo he hecho en otros momentos. Para sentirme bien conmigo misma. Parece que sea lo mismo que ligar, pero yo no tengo intención sexual con ninguna persona. Quiero que se fijen en mi pero no me interesa llevarlo hasta lo sexual, sólo quiero que me miren y sentirme bien.*

Irene se expresa directamente en términos de juego:

*me gusta ese juego, pero para sentirme bien yo (...) Que luego no llega a nada, porque yo sé a quién quiero y dónde estoy. Pero un dulce no amarga a nadie, ¿no? - Irene (Porta, 22)*

El juego del coqueteo sólo es seguro cuando se tienen ciertas garantías que protegen a las dos partes, pero en la calle ese juego se percibe con más exposición. La cultura del miedo urbano hace que se perciba el espacio urbano como un espacio de descontrol y violencia. Y esto depende en gran medida del papel atribuido a los hombres en toda esta ecuación. La valoración es negativa porque se sabe que lo que hay en el fondo es una cuestión de poder, no tanto de conocer a alguien. Belén, por ejemplo, cuando le pregunto qué creen que hay detrás de los piropos y de los comentarios, dice:

*Afirmación delante de los colegas cuando es delante de colegas. Es evidente que no van a ligar y no van a buscar algo más. Es más marcar el "estoy yo aquí". Marcar que el espacio es suyo o no tanto de apropiación sino de marcar una situación de poder. Es decir... no sé cómo desarrollarlo pero no creo que vayan a buscar algo más, sino marcar que ellos están aquí. Quiero hacer ver que estoy en una relación de superioridad, que puedo decir lo que quiera, que entre tú y una planta no hay muchas diferencias. - Belén (Sarrià, 25)*

Irene, por su parte, dice directamente que no sabe qué quieren, lo cual le frustra mucho:

*No sé hasta qué punto es un juego, un juego de poder. O un 'me estoy divirtiendo porque estoy aquí aburrido' o sí hay algo detrás y utiliza esto de manera torpe para pedir ayuda. - Irene (Porta, 22)*

El que sean los hombres uno de los factores decisivos también lo deja ver Ana (Porta, 25 años) cuando habla, desde su experiencia bisexual, de que para ella es más fácil y cómodo ligar con otras mujeres, ya que siente menos miedo y se comportan ellas de otra manera. Se relaciona de manera distinta con hombres y mujeres porque, dice, "Sabes que una cosa que cosa que viene de una chica te da menos miedo. Y sabes que no te va a hacer mucho o que es menos probable".

El análisis de la experiencia urbana femenina tiene un límite: el género es una relación y entender la experiencia de la mujer inevitablemente depende (en tanto que es afectada, o

afecta, motiva o limita) por entender lo que los hombres hacemos en las ciudades. En el siguiente capítulo desgranaremos la experiencia masculina de los hombres entrevistados.

#### PRÁCTICAS FEMENINAS

- Nos hemos centrado el análisis en dos tipos de prácticas cotidianas: aquellas **prácticas de gestión del riesgo** y las **prácticas de flirteo** en contextos de desplazamiento.

#### PRÁCTICAS DE GESTIÓN DEL RIESGO

- Intentamos **no incidir en la imagen de víctima** de las mujeres y desarrollamos un **enfoque agente**: ver qué hacen las mujeres a pesar de contextos desfavorables.
- Hemos englobado las prácticas registradas en tres tipos
  - o **Evasión** del riesgo
    - **Evasión espacial**: rodeos y vueltas para evitar espacios
    - **Estética**: modulación de la estética corporal para evitar miradas
    - **De contacto**: prácticas destinadas a evitar que alguien interactúe con ellas en los desplazamientos
  - o **Control** del riesgo
    - **Preparación para la confrontación**: posesión de armas o aprendizaje de técnicas de confrontación (autodefensa, por ejemplo).
    - **Contestar comentarios**: responder a comentarios recibidos con menor o mayor agresividad
  - o **Compañía**
    - **Física**: buscan hacer los trayectos con gente conocida
    - **Virtual**: echan mano de las TIC para hablar, mensajear o mandar ubicación a personas conocidas

#### PRÁCTICAS DE CORTEJO Y FLIRTEO

- Las interacciones de flirteo suponen un tipo de práctica de género muy importante en la juventud. A partir de ellas **se reproducen y asientan comportamientos de género** (disponibilidad, medida y exposición femeninas; conquista, virilidad y validación masculinas).
- En la mayoría de los casos de las mujeres entrevistadas, **el flirteo no es un tipo de interacción deseada o interesante**. Muchas de ellas **rechazan** este tipo de interacciones y las ven como **experiencias molestas e ilegítimas**.
- Las que **sí se muestran más abiertas**, mencionan el **metro** como el espacio más dado a estas interacciones. Además, sólo disfrutan o aceptan el juego en tanto que sea **un juego delimitado**, es decir, llamar la atención, buscar la mirada y "tontear" pero sin necesidad de llevar la interacción más allá. Se registraron **dos tipos**:
  - o **Interacciones visuales** que pueden generar espacios de interacción mutua, lo cual puede ser visto como estimulante.
  - o El **juego de hablar** con un desconocido en el metro que aparece en algunas entrevistas como un juego ambivalente.



# Las movilidades de los hombres

Masculinidad, conciencia y  
(ar)responsabilidad



## 1. INTRODUCCIÓN

En este último capítulo de resultados, abordaremos un tema complejo y menos transitado, quizás, que en el anterior. A la hora analizar la relación entre espacio y género, el grueso de las investigaciones ha abordado la experiencia exclusivamente femenina (o disidencias sexo/género que no masculinas). No en vano, la línea de género y espacio nace en el seno del feminismo y tiene desde el comienzo la voluntad de visibilizar y dar forma a eso que hasta ese momento había permanecido invisible: la vida urbana de las mujeres y disidencias no hegemónicas.

No obstante, según van pasando los años y se va enriqueciendo la comprensión sobre la experiencia femenina de la ciudad, no pasa lo mismo con la comprensión sobre la relación entre masculinidad y espacio. Si bien los hombres han sido siempre estudiados en tanto que la experiencia masculina era la experiencia *neutra* y *universal* de las personas, estos estudios no valoraban la masculinidad como variable. Estudiaban a los hombres, sí, pero no estudiaban a los hombres *en tanto producto masculino*.

Esto es lo que se propuso hacer parte de los estudios de masculinidades que, desde hace unos años, han encontrado en la relación entre los espacios y las identidades de los hombres un campo prometedor sobre el que poner su mirada. Este cruce supone un campo floreciente sobre el que las contribuciones son realmente interesantes (Longhurst, 2000; van Hoven & Hörschelmann, 2005; Gorman-Murray & Hopkins, 2014). No obstante, si bien se han hecho avances importantes en la investigación sobre masculinidades rurales, masculinidades en espacios de socialización masculina, el papel del espacio laboral en la modelación de las identidades masculinas o las prácticas corporales de los hombres en espacios deportivos no ha pasado así con el cruce entre espacio, masculinidad y juventud. Este campo ha sido menos común. Ahí aparece nuestra contribución. Además, un aporte en este sentido, desde un marco de las movilidades, será muy enriquecedor.

Aproximarnos a las masculinidades jóvenes desde un enfoque de las movilidades nos aportará información fundamental sobre la relación entre las prácticas localizadas de género y la construcción y reproducción de las normas de género en desplazamientos. Como en otras áreas, las investigaciones sobre género y espacio tienden a ser sedentarias en tanto que se preocupan por las formas estáticas de construcción de género, y no tanto en el binomio movilidad/inmovilidad en las formas en la que el género dialoga con los cuerpos. Creo que la perspectiva de las movilidades aportará elementos importantes al conocimiento sobre cómo muchas de las prácticas masculinas necesitan espacios fijos para llevarse a cabo, sobre cómo los hombres negocian su género en movimiento y sobre cómo el nivel económico de los hombres será un factor de diferenciación de género importante en los desplazamientos.

Si pensamos que las movilidades masculinas están marcadas por mayor libertad de movimientos, mayor capacidad de elección de modo, tiempo y medio, cálculos basados en la rapidez y la comodidad y sin tan presentes factores como el de la seguridad, entonces, el hombre se acerca a aquellos que los expertos en los estudios de movilidades llaman la *élite cinética* o 'kinetic elite' (Adey, 2004; Cresswell, 2011; Costas, 2013), esto es: un sector de la población que acumula recursos y puede desarrollar una motilidad casi plena. El concepto, heredado de la filosofía de Peter Sloterdijk, sin embargo, no puede asignarse fácilmente a la

experiencia masculina. Eso parte de una definición poco interseccional de la posición masculina, ya que pasa por alto que la masculinidad también se teje de manera diferencial según la diferenciación de clase social.

Esta sensibilidad interseccional permitiría entender cómo hay menor disponibilidad de ciertos medios de transporte por menor capacidad adquisitiva, un tipo de ocio más basado en el barrio o la necesidad de “*pasar el rato*” en espacios del barrio. Menor capacidad de desplazamiento, estigmas de clase en cuerpos obreros que dificultan el recorrer la ciudad a su antojo, menor acceso a ciertas zonas definidas para niveles adquisitivo más altos (tipos de ocio, tipo de actividades culturales, etc.), entre otros muchos rasgos. Las formas en las que el nivel socioeconómico interactúa con la masculinidad son muy diversas y avanzarían hacia un panorama más fragmentado donde los hombres pueden habitar, tanto la posición de la *élite cinética* de poder y libertad de movimientos, como la del *proletariado cinético*, concepto que utiliza la profesora Ewa Mazierska en su análisis cinematográfico de películas sobre el fin del mundo (Mazierska, 2018), o como la del concepto de *Stickiness*, ‘pegajosidad’ de las movilidades, que autoras como Jana Costas (2013) o Charikleia Tzanakou (2021) relacionan con las tendencias a moverse o quedarse en un mismo espacio de las personas.

Por otro lado, en los hombres la forma de operar la inseguridad es muy distinta de lo que hemos visto en las mujeres. La cultura del peligro sexual no se encarna en los cuerpos de los hombres por razones de género. Eso podría hacer que incluso cuando se han sufrido casos de robo o intimidación, esas experiencias no forman parte del grueso significativo de la experiencia masculina, es decir, al no operar la cultura del peligro sexual como dispositivo disciplinador de los cuerpos masculinos, la experiencia de inseguridad no define la identidad del hombre. Al no haber una cultura que señala las experiencias de inseguridad como algo clave en su experiencia de género, estos episodios de atraco, peleas o agresiones se olvidan o pasan a formar parte de una lista de recuerdos que no construyen la identidad masculina.

No obstante, tengamos en cuenta que estadísticamente, los índices que relacionan masculinidad y violencia en las calles son claros: los hombres, aunque no están expuestos a la violencia de género y al acoso sexual (es mínimo y excepcional), sí que son tan vulnerables a las peleas, robos, atracos violentos, amenazas y agresiones como las mujeres (IERMB, 2020). Esto lo podremos ver en relación con el colectivo antifascista y los jóvenes que consumen sustancias ilegales. Se ha registrado en los hombres participantes del colectivo antifascista un tipo de inseguridad urbana basado en las experiencias de peleas, agresiones y conflicto con otros jóvenes de la extrema derecha que dejan una impronta en su forma de comprender y planificar los desplazamientos, en calcular medios y rutas, así como lidiar con situaciones de tensión. Incluso en aquellos casos donde no se han vivido experiencias en primera persona, el miedo al fascista marca la experiencia urbana de muchos hombres jóvenes y genera una inseguridad que influirá, ya veremos cómo, en su vida en el barrio y en el resto de la ciudad.

Algo parecido pasa con el miedo a la policía producto del consumo habitual de sustancias ilegales, que pone a varios jóvenes en una situación de exposición legal fruto de su confrontación con leyes que en muchos casos no entienden o con las que no comulgan. Esta situación de exposición los pone en una tesitura donde la presencia policial supone un riesgo. Y esto será un importante factor a la hora de percibir qué espacios pueden ocupar, qué rutas

realizar o qué prácticas deben tener mientras se mueven por los lugares para evitar las multas. Policía y extrema derecha son así los principales factores de disciplina urbana de los hombres jóvenes que hemos entrevistado.

Por otro lado, veremos que en las entrevistas han aparecido muchas más escenas de peleas, atracos o conflictos varios, lo cual está en la línea con la bibliografía disponible sobre violencia urbana y género... Pero no sólo se trata de una relación pasiva con estos episodios de violencia urbana, no sólo la sufren sino que muchas veces ellos mismos reconocen que se meten en ellas, o incluso las generan.

Esto apunta hacia una forma masculina de relación con el espacio urbano más *agencial* en el sentido de que ellos mismos se perciben como agentes con capacidad de acción y decisión. En algunos de los hombres entrevistados, la capacidad de intervenir en otros trayectos (a través de miradas, comentarios u otras interacciones) es percibida como más legítima y normal, al igual que con la capacidad de desligarse de las consecuencias que sus acciones tienen en las demás personas. En varios casos hasta se registra un tono lúdico con el cual algunos hombres toman el desplazamiento, decidiendo *jugar* haciendo miradas, saludando o interviniendo de varias formas con otras personas durante los desplazamientos. Esto puede estar relacionado, a la vez, con una mayor motilidad ligada al género como conjunto de recursos prácticos, simbólicos y emocionales incorporados en los cuerpos masculinos, pero también con un distanciamiento respecto a las experiencias de las mujeres y a los discursos feministas sobre la experiencia de inseguridad y el miedo urbano que viven muchas mujeres en sus vidas cotidianas.

Mi hipótesis al comenzar a abordar esta relación es que me iba a encontrar con muchos hombres que no eran conscientes del efecto que tenían sus comentarios y sus prácticas urbanas en la vida cotidiana de las mujeres. Pero no fue así. Hubo muchos casos (más de los que me esperaba) donde los hombres sí han mostrado distintos niveles de sensibilización, empatía y conciencia política sobre cómo experimentan las mujeres los espacios urbanos, sobre qué actitudes suyas alimentan esta inseguridad y sobre cosas que podían hacer para mitigar ese conflicto. Muchos de estos hombres jóvenes sensibilizados forman parte de espacios de activismo político y de asociacionismo cultural y están cercanos a grupos feministas. Esto me permitió entender y valorar los canales de permeabilización discursiva que existen entre estos colectivos, y analizar cómo la circulación de discursos y experiencias funciona para sensibilizar a los hombres sobre la desigualdad de género y su prevención.

En este capítulo abordaré todas estas cuestiones. El orden será el siguiente. En un primer momento hablaré sobre los desplazamientos físicos de los hombres jóvenes: hablaremos sobre la elección modal, las rutas escogidas y los usos espaciales, que se mostrarán muy distintos que los de las mujeres jóvenes ya analizados. Posteriormente, me introduciré en la percepción de los desplazamientos, centrándome en la (in)seguridad urbana y la relación con el género masculino. Intentaremos analizar cómo la masculinidad modula la experiencia de inseguridad policial, de inseguridad política y la exposición a la violencia urbana (peleas, amenazas y robos). Y finalmente, nos detendremos en las prácticas móviles masculinas. Analizaremos más concretamente, cómo abordan el coqueteo y seducción in itinere, cómo se dan las



masculinas desde el poder, el movimiento y lo activo (mientras que las feminidades estarían ligadas a lo estacionario y lo pasivo) (Uteng & Cresswell, 2008; Balkmar, 2018).

Sin embargo, vimos que las movilidades femeninas, más que estáticas, lo que mostraban era más bien una *hipermovilidad* en la que el *parar* no era posible y los desplazamientos eran directos de sitio en sitio (por una menor capacidad de afincarse en espacios-amarraderos). Lo mismo con la pasividad: más allá de una cuestión pasiva, las mujeres entrevistadas se mostraron como importantes agentes que están durante todo su desplazamiento *haciendo cosas*: calculando, vigilando, desviando, etc. Si las mujeres mostraron en un análisis más profundo romper la imagen de pasividad y falta de movimiento, ¿se romperán también las ideas preconcebidas de una masculinidad hipermóvil y siempre activa?

En las entrevistas se vio cómo esta noción de la hipermovilidad masculina está muy ligada al nivel socioeconómico. Por un lado, tenemos jóvenes en el barrio de Sarrià con un nivel adquisitivo tal que muestran unas dinámicas de movilidad *opulentas* ya que se desplazan cotidianamente a muchos lugares. Un ejemplo especialmente llamativo de esto es Abel (Sarrià, 23), el hombre que podría representar mejor esa *élite cinética* de la que hablábamos. Abel tiene total libertad de movilidad. Tiene coche, moto, dinero para alquilar otros medios. Tiene una segunda residencia en la Costa Brava, adonde va los fines de semana o cuando quiere desconectar. Siente que puede moverse con total libertad, y así lo hace, cada semana va a distintos sitios de ocio por la ciudad (discotecas de la zona de clase media alta), al club de polo o la montaña.

*(...) los fines de semana, yo me suelo ir fuera. Salvo que tenga partido. Y a veces me voy a la Costa Brava, que tengo una segunda residencia ahí. Por la noche, si no, voy por Aribau, Tusset, Montaner. Las discotecas y esos bares por donde más voy. Alguna vez vamos a Apolo, pero está más lejos*

*(...) A la que tuvimos motos, empezamos a ir a los miradores de Collserola. Si quieres desconectar, te vas ahí rápido y mola. Y si tienes un poco más de tiempo, pues te bajas a la playa. Pero si tienes bastante tiempo, te vas fuera.*

*(...) Mis usos sobre todo son fuera de Sarrià. Como tengo movilidad, pues puedo irme a cualquier sitio. – Abel (Sarrià, 23)*

Como vemos, la capacidad económica abre la puerta a unos recursos materiales, logísticos y de servicio muy amplios, con los cuales la movilidad masculina alcanza niveles de motilidad muy altos. La rapidez y la comodidad son claves de este caso. Se puede optar por medios rápidos y versátiles como las motos para uso intraurbano o como el coche para el uso interurbano.

Lo mismo vemos con otros sujetos con alto nivel adquisitivo en Sarrià. Borja (Sarrià, 22) no tiene el nivel adquisitivo de Abel pero tiene gran parte de su vida fuera de Sarrià. Vive en un barrio que considera únicamente residencial y donde no hay vida u ocio para la juventud. Así, se mueve por la ciudad constantemente.

*voy mucho a Balmes. Por allí, por los cines. (...) Cruzo Diagonal, y voy hasta la Pompeu Fabra. Luego, voy mucho al Gótico a tomar algo, a cenar con amigos, a ir a alguna exposición de vez en cuando, etc. La zona del Caixa Fórum también voy de vez en cuando hay cosas que me interesan. Por el Eixample, por aquí y aquí. A la playa voy mucho también.*

*Por Sarrià, salgo poco. No hago mucha más vida que dar de vez en cuando un paseo. Pero es una cosa muy circunstancial. Sobre todo me muevo por Barcelona. – Borja (Sarrià, 22)*

Vidas parecidas tienen otros jóvenes. Se trata de una vida mucho más permeable con el resto de la ciudad. Jóvenes que recorren la ciudad con intenciones de ocio, usualmente de pago. Esta situación es parecida a la que veíamos en las mujeres de Sarrià. En ellas, el ocio también salía mucho del barrio y tenía acceso a medios más amplios y diversos que las mujeres de Porta, pero aquí los límites que le imponían la seguridad, el miedo urbano y la mirada ajena no están presentes: no se menciona ningún comentario a los hombres, no se menciona ningún miedo a la vuelta a casa que pueda desmotivar, lleve a utilizar medios menos cómodos o hacer rodeos o demás estrategias de evasión. Tampoco hay presencia de una cultura del miedo que les haga sentir vulnerables.

En el caso de Porta, se ha visto una vida mucho más ligada al barrio, con poca permeabilidad con el resto de la ciudad, además de un uso mucho mayor de los espacios públicos del barrio como espacios de socialización y *pasar el rato*. Cristian supone un ejemplo muy claro de esto que digo, su vida cotidiana se da en desplazamientos internos al barrio, tanto entre semana como los fines de semana.

*Todo dentro del barrio, la verdad. No salgo mucho. Voy por aquí para ir a la Sòller o al casal. Me muevo mucho por esta zona, te hago un círculo. Sobre todo por el centro del barrio, que comprende la Sòller, un poco por el Leron City. El fin de semana me suelo mover igual. Los fines de semana si nos movemos es para o ir al casal o por echamos algunas birras por esta zona o por aquí. Vamos de birras, y poco más. Y por este parque nos movemos mucho también. - Cristian (Porta, 20)*

Si nos fijamos en los jóvenes de Sarrià con menos recursos, presentan patrones de movilidad más parecidos a los que podemos ver en Porta. Ya comentamos el caso de Camilo (Sarrià, 26), quien comenta que todo lo que hace es en el barrio. Él baja a Barcelona una vez por semana para reuniones políticas, y poco más. Y como él, se ha visto que los hombres jóvenes más obreros dentro de Sarrià tienen unas movilidades parecidas a los de Porta. Se trata de un uso más local, con recorridos y paradas articuladas entre sí, dando lugar a circuitos de movilidad/inmovilidad que operan apropiándose y haciendo usos de género de los espacios del barrio.

En las entrevistas a los hombres de ambos barrios, se vio que la ocupación de los espacios públicos era mayor, estaba más normalizada y era menos conflictiva que para las mujeres. Sin embargo, antes hablábamos sobre cómo los hombres jóvenes de Sarrià tenían una motilidad mayor que los llevaba a circular por la ciudad más rápida y eficientemente para ir a sitios escogidos por aspectos de estatus y atractivo. En los hombres de Porta (y en los hombres de Sarrià con menor nivel adquisitivo) se dan unas movilidades más locales que se alternan con momentos de parada y *pasar el rato* en lugares cercanos. Se trata de un momento de la dinámica *mover/parar/mover*, una inmovilidad temporal de afincamiento y apropiación espacial que se da entre desplazamientos. Después de clase, después de las reuniones, antes de volver a casa, al salir del trabajo, después de una manifestación... los desplazamientos en lugar de ser directos de casa al colegio/trabajo/ateneo o viceversa, presenta paradas puntuales en parques, plazas o demás espacios de socialización. Tomar una cerveza o dos, o fumar un porro después de hacer algo antes de ir a casa conforma este *hanging out* que ha sido estudiado por varios autores (Siennick & Osgood, 2012; Visser, 2019; Hoeben, Osgood, Siennick, & Weerman ,

2021) como una dimensión fundamental de la socialización juvenil, especialmente la masculina y más específicamente, a la socialización masculina de clase baja (Visser, 2019).

En las entrevistas a los hombres, se registran una serie de espacios favoritos para este tipo de actividades. Especialmente la Sóller, como se ha visto ya, una plaza que supone un espacio agradable de ocio, privacidad y encuentro social. La mayoría de los hombres de Porta que entrevistamos, reconocían pasar gran parte de su tiempo de ocio en la plaza antes del comienzo de las obras.

Esteban (Porta, 20): *Si tuviera que decir dónde pasamos la mayoría del tiempo, diría que en el parque este de aquí. La verdad es que las obras de la Sóller para nosotros ha sido lo peor. Siempre nos reuníamos aquí y ha sido un golpe.*

Federico (Porta, 21): *Claro, es que antes, la Sóller era el día a día. Era que yo bajaba del metro, de ahí a la Sóller, todo el día ahí, fumando, escuchando música, jugando al BANG! O pasando la tarde sin más, a gusto. Ahora bien, una vez tiraron la Sóller, no teníamos ningún espacio. Teníamos que buscarnos las plazas adyacentes a ver si podíamos estar por ahí a gusto.*

Como se veía en el capítulo anterior, en Porta, la plaza Sóller tenía una importante carga de inseguridad para las mujeres. Se trata de un espacio masculinizado donde la presencia de los hombres tendía a generar un lugar vivido como hostil por la mirada masculina y por las relaciones que ahí se daban (consumo de drogas, espacialización de la masculinidad a través de gritos, comentarios a mujeres que pasasen, peleas, etc.). Esta dinámica es muy masculina, no tanto por una labor activa de los hombres de exclusión de otras presencias, sino por facilidades de género y por los obstáculos que encuentran las mujeres para poder realizar la misma actividad.

En algunas entrevistas, algunos hombres reconocían el espacio de la Sóller como un espacio ciertamente ambivalente. El hombre puede acceder a una presencia afinada espacialmente, pero ocupar esa posición no era siempre cómoda, como relata Bruno:

*Antes, cuando estaba abierta la Sóller había más, como peleas y tal (...). Y ahí sí que estaba con gente con la que no me sentía muy cómodo, pero bueno, tampoco nada de miedo. - Bruno (Porta, 18)*

La diferencia de género es clara: la exposición a presencias incómodas no es vivido como un costo de seguridad en los hombres. La posibilidad de desplegar espacialmente su sensación de comodidad, de afincarse en un espacio fijo y apropiarse de él es mayor en los hombres. Esto tiene que ver con una socialización de género donde el relato sobre *lo que puede* un cuerpo masculino, sobre *lo que le está permitido* o, directamente, la ausencia de relatos de miedos o cálculos que deberían hacer mientras están en la calle (es decir, la no incorporación de la vulnerabilidad como un valor de la experiencia de género) hace que se traduzca en la práctica cotidiana masculina en la ciudad en una despreocupación y una sensación de *derecho* a ocupar/usar/estar que en otras investigaciones sobre masculinidades se ha mostrado como un elemento importante en su definición identitaria (Kimmel, 2017).

Como consecuencia, los grupos que ocupan la plaza serán fundamentalmente masculinos, con una ratio de mujeres muy bajo, lo cual alimenta la sensación de que los espacios son excluyentes y siguen resultando incómodos para las mujeres. Según Federico, la cuestión de las ratios es así:

*Bueno, siempre hemos sido más chicos que chicas. Que yo recuerde, muchas chicas nunca han habido. Pero bueno, un 80-20 a veces. En los momentos más flojos de chicas. Y en el resto de la plaza, también había más chavales a su rollo, más chicos que chicas también. (...) Pero siempre ha habido más chicos que chicas, muchos más chavales que estaban ahí y lo tomaban como su espacio, de estar a gusto allí, ¿sabes? Siempre han sido más chicos. - Federico (Porta, 21)*

En lo que se pudo ver de las entrevistas de Porta, el pasar tiempo en el parque está ligado fundamentalmente a la falta de trabajo y al tiempo libre no dedicado a organizaciones. Lo que dice Federico lo ejemplifica muy bien:

*Son sitios que para lo que hacemos los jóvenes, que es estar en un sitio pasando la tarde, fumando o así para no estar metidos en un bar o en casa o así. Son sitios más tranquilitos, sitios donde por lo general la policía no puede venir a tocarte los cojones, y cosas así. Así que eso es lo primordial. - Federico (Porta, 21)*

El *hanging out* de Porta está ligado al consumo de porros (cannabis y hachís). El consumo de cannabis está más extendido en la población masculina, según se han afirmado en multitud de investigaciones (Felton J. W., Collado, Shadur, Lejuez, & MacPherson, 2015; Johnson, y otros, 2015; Carliner, y otros, 2017). En algunas investigaciones (Collison, 1996) se relaciona el consumo de sustancias, así como los entornos sociales que esto genera (compañerismo, risas, vinculación), con la construcción identitaria masculina. Esto pudo verse en muchos hombres entrevistados, especialmente en el caso de Porta pero también en el caso de Sarrià: el ocio a través del consumo se ve como forma de socialización y de construcción de identidad grupal, de identidad personal y de red de barrio, pero también de evasión y de relajación después del trabajo, estudio o encuentros largos de militancia.

Como vemos, muchos son los mismos espacios que una parte importante de las mujeres entrevistaban caracterizaban como espacios de miedo e inseguridad: el parque de alrededor de Can Dragó por la noche, el parque de “*Los caballos*” es un espacio muy valorado para poder ir a fumar un porro por la noche sin mucha gente alrededor, sobre todo después del cierre de la Plaza Sóller por las obras. El aparcamiento del cementerio también apareció en varias entrevistas como lugar de fumar y, a la vez, era uno de los puntos negros del miedo en muchas de las entrevistas a mujeres. Este espacio, aunque no sea un espacio percibido positivamente en un sentido estético o social, sí que aparece como un espacio funcional para el ocio del consumo: como dice Federico:

*el parking del cementerio... No es que me sienta cómodo, pero si quiero fumarme los petas en algún lado, y hay mucha policía por el barrio o no encontramos un parque o tal, porque ahora no hay Sóller, pues meto ahí la furgoneta, con algún colega ahí y luego nos vamos a cualquier sitio - Federico (Porta, 21)*

El uso de estos espacios ambivalentes revela que existe una capacidad de tránsito masculina mucho mayor ya que han incorporado a partir de la experiencia masculina una sensación de seguridad, legitimidad de la presencia y de invulnerabilidad mucho mayor que parece darles acceso a los espacios que para las mujeres estarían vedados. Y no sólo por la percepción de inseguridad, que efectivamente, es mayor en el caso de las mujeres entrevistadas, sino también

por el riesgo real que existe en estos espacios: ningún hombre ha mencionado comentarios, persecuciones o una amenaza sexual.

Esta capacidad de apropiación de los lugares por los que los hombres pasan y paran, sin embargo, presenta un problema. En cierta medida, cuando la apropiación y el despliegue espaciales del género masculino se da en unos términos agresivos, o cuando la masculinidad se espacializa de una forma hegemónica, supone una relación de suma cero con la presencia femenina: cuanto más afincada esté la masculinidad, menos afincada podrá estar la feminidad. Betina, en la entrevista con el colectivo feminista de Porta lo expresa muy bien:

*Como te pases... Claro, ahí se ve otra vez cómo los espacios no son nuestros... No podemos apropiarnos de los espacios. Y de las mujeres no son. (...) Ves mucho de esos grupos pequeños, de dos o tres chicos, con la birra. Son todo hombres... Porque es que la calle es suya... (...) Las mujeres están mucho antes del toque de queda en casa. (...) ahí hay siempre un grupito de cincuenteros con las Xibecas<sup>31</sup>, sentados en el banco más tarde de las 10<sup>32</sup> y pasa la urbana y no les dicen nada.*

A partir de las 10 de la noche, no podía haber personas en las calles, pero en el barrio se veían a menudo bancos con hombres (no necesariamente en situación de dormir en la calle) bebiendo hasta tarde. Sin embargo, las mujeres no se sentían legitimadas, ni cómodas como para exponerse a ocupar el espacio así.

Existen otros espacios de uso donde el uso está más repartido entre hombres y mujeres. Por ejemplo, el huerto comunitario “Porta’m a l’hort” supone una iniciativa social y colectiva donde muchas más mujeres están involucradas, donde se pasan antes de clase o antes del trabajo para colaborar un rato con el cuidado de plantas y se marchan. No había entre los entrevistados miembros del huerto, salvo Diego (Porta, 26), que comenta sobre este espacio que es un oasis en la ciudad, que permite aislarle y conseguir “armonía” y “calma”.

El Centro Cívico Can Verdaguer es otro de los espacios que algunos jóvenes frecuentan. Pero como se comentaba en el capítulo de presentación de casos, la tendencia de la mayoría de las personas entrevistadas es a no circular por esos espacios, que resultan demasiado institucionales y formales para su gusto.

## 2.1 MEDIOS

Hemos hablado antes de cómo los factores de decisión de desplazamientos tienen relación con la masculinidad y el nivel adquisitivo de cada joven. Sin embargo, no hemos hablado de medios específicos. En este apartado hablaremos de cómo se da la elección modal en los hombres entrevistados. Si hablábamos en el capítulo anterior de cómo los desplazamientos femeninos tienden a ser vistos como más sostenibles (Olmo Sánchez & Maeso González, 2012), complejos (Gutiérrez Valdivia & Ciocoletto, 2012; Ciocoletto, 2014) o cercanos (Díaz Muñoz & Jiménez Gigante, 2007), en el caso de los desplazamientos masculinos veremos que se caracterizan por ser muy funcionales, rápidos, directos y despreocupados.

---

<sup>31</sup> Una marca de cerveza producida en Barcelona.

<sup>32</sup> Lo menciona porque en el momento de la entrevista estaba activo el toque de queda debido a la pandemia, por el cual a partir de las 22:00 PM quedaba prohibida la circulación.

En relación con la bicicleta, su presencia abunda como medio favorito, mucho más que en la experiencia femenina, y más en Porta que en Sarrià. Sólo Esteban (Porta, 20) declara no usar bicicleta, el resto sí que lo hace, y de una forma en algunos casos muy identitaria. Germán (Porta, 25) reconoce que se mueve “*siempre en bici*”, como, Bruno (Porta, 18), Héctor (Porta, 26), Noel (Porta, 21) o Hugo (Sarrià, 24). Sus movilidades se dan básicamente en este medio y esto les afecta de diversas formas.

Es interesante ver cómo, cuando les pregunto por su valoración de la experiencia en bicicleta, los criterios que usan muchos de los usuarios comunes se da en términos de velocidad y de comodidad. Especialmente, es la velocidad lo que nos ha llamado la atención, ya que conecta con los resultados de varias otras investigaciones que definen las movilidades masculinas en clave de velocidad (y los problemas que esto genera) (Connell, 1991; Walker, Butland, & Connell, 2000; Schmid Mast, Sieverding, Esslen, Graber, & Jäncke, 2008; Balkmar, 2018). Los valores asociados a la masculinidad enseñan a los hombres a disfrutar de espacios de velocidad y riesgo, especialmente a los varones jóvenes y de clases obreras (Terry, Maddrell, Gale, & Arlidge, 2015). Esto llevaría a desarrollar mayor confianza en el uso de medios donde los reflejos, la rapidez y el dinamismo son clave, como con la bicicleta. Esta valoración de los reflejos está presente en entrevistas donde la bicicleta es un medio clave, como la de Germán (Porta, 25): “*En la bici los reflejos suelen ser muy rápidos, y no hay tanto tiempo para pensar como cuando vas caminando*”. Bruno también relaciona la velocidad con la falta de tiempo para pensar:

*es más inconsciente, es muy automatizado. Agarro la bici y sin darme cuenta ya estoy ahí donde tenía que ir. No es algo que estés muy consciente (...) La velocidad, realmente, no te hace poder pensar mucho. Qué se yo, ponele que el 80 de las veces voy improvisando. Ahora por la calle, ahora por la acera. No te da tiempo a ponerte a pensar mucho, sobre todo si vas rápido. - Bruno (Porta, 18)*

Esto afecta a la forma que tienen de pensar los desplazamientos y la ciudad. Noel se lamenta de cómo, después de acostumbrarse a la bicicleta y sus ritmos veloces, luego cuando tiene que caminar, todo le parece lento: “*es verdad que cuando caminas te sientes más lento. Calculas y ves que lo que el mismo rato que tardaría en bici haces un cuarto del trayecto caminando. Y frustra un poco, la verdad*”. Así, la velocidad y la versatilidad de la bicicleta hace que quien se acostumbre a ella, no la deje ya que altera la forma en la que se viven y se calculan los trayectos. Las movilidades en bicicleta, así, para los hombres es una cuestión de rapidez.

En las entrevistas de mujeres, cuando se menciona la palabra “*rápido*” o “*velocidad*”, normalmente ha sido para hablar de cómo iban más rápido, aceleraban el paso volviendo por la noche o cómo el metro se les hace rápido (salvo el caso de Helena (Porta, 19) y Belén (Sarrià, 25) que hablan de la bicicleta en términos de velocidad también, pero en relación con la posibilidad de hacer más corto la vuelta a casa percibida como insegura). En el caso de los hombres, las palabras “*rápido*” y “*velocidad*” aparecen en muchos casos relacionadas con la valoración de las rutas más adecuadas y en ningún caso relacionado con la seguridad del desplazamiento.

Sin embargo, cuando se trata de bicicletas caras como la de Germán, a veces el factor de seguridad por el riesgo de que le roben la bici afecta a su elección de modalidad. Él habla de

cómo no la coge para trayectos cortos y que procura no usarla mucho porque es muy cara. Hablaremos de la inseguridad del robo más adelante, pero por ahora querriamos dejar claro que, aunque exista una sensación de inseguridad, para nada es parecida o equiparable a la que sienten las mujeres.

En Sarrià también hay varios hombres que utilizan la bicicleta, pero su uso es más esporádico. Incluso hay casos como el de Borja (Sarrià, 22), que se compró una bici este año pero le está costando utilizarla. Camilo (Sarrià, 26) la usaba bastante, pero se la robaron y no pudo comprarse nunca otra. Aunque no le importa tanto porque como hemos visto, sus desplazamientos son cortos y muy ligados al barrio. Elías (Sarrià, 26) la usa pero sólo para trayectos cortos en el barrio. Óscar (Sarrià, 25) usa bastante el Bicing desde que ampliaron el servicio y ahora en Sarrià hay más disponibilidad de bicis eléctricas.

Hubo dos casos de hombres jóvenes de Sarrià que usaban la bicicleta de una manera tan constante como los de Porta, Mario (Sarrià, 21) y Hugo (Sarrià, 24). Este último tiene una bicicleta eléctrica plegable. Con ella recorre el barrio diariamente desde hace dos años y medio. Es bastante cara, por lo que prefiere guardarla en casa, pero la baja diariamente para sus desplazamientos cotidianos: trabajos, estudios, castellers, Esplai. La prefiere a otros medios como la moto (la cual no quiere tener porque sabe que, de tenerla, *“la cogería siempre”*) por una cuestión de salud y medioambiente: *“además hacer actividad física, te mueves y es más sostenible”*. Hugo también usa la bici por una cuestión de comodidad y de accesibilidad. Sabe que el acceso al barrio es muy complejo: *“Yo trabajo en Avinguda Tibidabo y en transporte público tardo 45 minutos mínimo, cuando en la bicicleta tardo 20. Y eso marca mucho la diferencia”*. Mario reconoce lo mismo, pero prefiere usar su longboard a la bicicleta por su comodidad y portabilidad. Salvo para los trayectos dirigidos al otro lado de la ciudad, Mario usa el longboard para todo tipo de trayecto. Por lo tanto, en los casos de Sarrià no se ha visto esa presencia de la velocidad y la rapidez como valores relevantes en su uso. La bicicleta no cambia la forma en la que estos jóvenes viven los trayectos, se trata de un uso más tranquilo, instrumental, y menos de un estilo de vida.

La bicicleta parece tener la potencialidad de una experiencia de movilidad que altera la forma de calcular los trayectos, los ritmos y de ver la ciudad a partir de una cultura de movilidad propia (Jensen, 2013), pero en las entrevistas realizadas este tipo de cultura de la bicicleta se encuentra ligada a una experiencia de clase obrera y menor nivel adquisitivo. Y además, se encuentra ligada a una mayor valorización de la velocidad, la improvisación y la versatilidad. Esto concuerda con las investigaciones sobre masculinidad obrera y las éticas de movilidad ligadas a la velocidad, competición y a desplazamientos más estimulantes.

Esta cultura masculinizada de la bicicleta puede generar problemas en la percepción social de la bicicleta como un medio con el que convivir. Sobre esto, Bruno (Porta, 18) comenta cómo en Porta, al no haber muchos carriles bici tiene que subirse a la acera muchas veces debido al volumen de coches que hay en calles como Fabra i Puig o Piferrer. Esto puede generar conflictos con los viandantes, que critican o llaman la atención a los ciclistas. Cristian relata muy bien la relación que hay de usos entre viandantes y ciclistas. La falta de infraestructuras, así como ciertos comportamientos de los peatones y ciclistas pueden generar tensiones.

*La gente se queja mucho de que las bicis vayamos por la acera. Y bueno, es que no se puede ir por muchos más sitios, porque la carretera es peligrosa. Hay un carril bici en esta calle, que la gente camina por ahí [la de Pi i Ferrer, la que pasa por el Huerto], y que la gente se mete y te bloquea todo el rato, aunque sea un carril bici... Y es horrible. Y a veces pasas al lado de alguien y se asusta y pega un bote enorme. (...) hay veces que hay que pasar por al lado de la gente y es que la gente se asusta mucho. Yo nunca le he dado a nadie y tal, pero la gente pega un bote o así. - Cristian (Porta, 20)*

Por su parte, Germán apunta hacia lo mismo, para él la falta de carriles pacificados hace que se crucen todo el rato los autobuses, que los coches ocupen todo el rato espacios para bicis, se cruce la gente de manera peligrosa... O sea, “Es un caos, con muchísima gente de por medio, con filas de autobuses, con coches a toda velocidad por la calle”. Y esta situación ya de por sí tensa, empeora cuando los hombres siguen valores de conflicto y competición. Al respecto, Camilo habla sobre cómo sus comportamientos (su “síndrome de guardia urbana” como lo llama su pareja) en espacios viales generan peleas a menudo:

*también es que yo en bici también me saltaba a veces semáforos y tal. Y cuando tienes la culpa soy de los que agachan la cabeza y tal. Pero cuando no, a veces me siento mal porque me he pasado, que parezco un machirulo y todo. Pero es verdad que a veces los coches se pasan... - Camilo (Sarrià, 26)*

En resumidas cuentas, la ética de género tiene un papel relevante a la hora de plantear las movilidades: la actitud con la que se realizan los trayectos, la forma de sentirse legitimado para improvisar, subirse a aceras, disputar espacios a otros conductores (o viandantes) e incluso entrar en conflictos tiene que ver con el género. La masculinidad dota de mayor seguridad y sensación de propiedad urbana. En tanto se sienten más ligados emocionalmente a los espacios (por falta de elementos como el relato del peligro sexual que les impidan sentir la ciudad como un espacio disponible) y pueden ser agentes (y crear cambios/afectar a los demás) de sus desplazamientos, pareciera que la apropiación de sus trayectos es mucho mayor que en las mujeres.

Esa apropiación espacial con la bicicleta es, no obstante, una experiencia ligada a niveles adquisitivos más bajos y, por lo tanto, tiene un tinte de clase. Cuando analizamos la experiencia de niveles adquisitivos más altos, el medio más valorado es el de la moto. Muchos jóvenes de Sarrià valoraron positivamente la moto como medio rápido y cómodo. La utilizan varios entrevistados, aunque Abel (Sarrià, 23) es quien más ha mostrado haber integrado una *cultura de la motocicleta* que ya se ha apuntado en otros análisis de las movilidades de motocicletas, como la genial aportación de Philip Pinch y Suzanne Reiner (2012) donde analizan, además de la cultura del placer y la velocidad en carretera, las prácticas, gestos y códigos específicos de los conductores de motocicletas, así como la experiencia de desplazamiento a gran velocidad y las implicaciones que tiene para el cuerpo y la percepción.

La relación entre masculinidad y motocicleta tiene ya tiempo, desde los años setenta con análisis como el de Paul Willis (1975) o el de Thomas W. Martin y Kenneth J. Berry (Martin & Berry, 1974), hasta contribuciones más actuales como la de Pinch y Reiner, o la de Joshua Maynard, (2008), entre otros. Puede decirse que la experiencia de la motocicleta (así como toda cultura que se mueve alrededor de las carreras, la mecánica o la poética de la carretera) conecta muy bien con una masculinidad cuyos valores de conducción tienen que ver con la

independencia, la velocidad y la virtuosidad técnica. Abel representa muy bien estos valores. Forma parte de una cultura donde la moto está muy implantada como medio ligado a la independencia y a la época madura masculina.

*la gente cuando cumplen 16, lo más normal es carné de moto e independencia total por movilidad. Ya no dependes de tus padres, tus padres ya no tienen que llevarte a todos lados, así que es un win win. – Abel (Sarrià, 23)*

Es una forma de poder aumentar drásticamente su motilidad y poder disponer de la ciudad a su alcance con mucha mayor facilidad, siempre y cuando disponga del dinero suficiente. Esto alimenta una cotidianidad muy ligada a la moto, donde cada desplazamiento se realiza con ella, afectando a los cálculos logísticos que se realizan. Esta cotidianidad, si se asienta mucho, puede dar lugar a otro rasgo interesante de la cultura de la moto: la grupalidad:

*Todos mis amigos tienen moto, y todos tenemos conciencia de moto. Y el que no tiene moto, siempre lleva un casco. Nunca se sabe qué puede pasar. Pero si no eres el que tiene moto, si nos movemos, o tienes un casco o estás perdido. – Abel (Sarrià, 23)*

Los grupos de hombres se relacionan desde movilidades similares. Existen redes de apoyo y de ayuda mutua (que uno lleve a otro), pero según lo que me cuenta Abel en la entrevista, es algo temporal: la idea es que al final todos tengan su moto y puedan moverse libremente por el espacio. La masculinidad entra en conflicto con valores ligados a la dependencia y a la humillación, y Abel tiene muy integrado el valor de que no quiere que lo lleve nadie.

Como en la bicicleta, la movilidad en moto también afecta a la forma de percibir las distancias, los tiempos y la velocidad. Abel encarna bien esta forma de ver la ciudad y su cuerpo en la ciudad a través de los factores de velocidad y comodidad (“*la moto es más inmediato y me da más libertad*”) y además, se entrecruza con nociones de distinción de clase. Por eso, se compró poco antes de la entrevista una moto antigua de colección, muy cara, muy rápida y llamativa. Con esto, siente que sus trayectos son más bonitos, siente que le miran más. Aunque eso también le supone un aumento de cierto miedo al robo.

*Me he comprado una moto, y es una moto clásica, antigua y muy guapa. Y noto que me miran más. Los del semáforo y las personas que están fuera, sí que noto que me miran la moto y a mí.*

*Antes usaba una moto normal y no me importaba mucho ir en moto, dejarla ahí y buscarla al día siguiente. Ahora con la moto que tengo no me atrevo. Y por eso uso las de Cooltra. – Abel (Sarrià, 23)*

Si no usa motos compartidas, puede elegir otros medios. Reconoce que usa mucho Cabify y que le gusta más que el taxi porque así no tiene que “*ir paseando*” para buscar uno. Y de hecho, le gusta mucho poder llamar un Cabify mientras empieza a despedirse de alguien cuando está en su casa y así cuando baja el coche ya está esperando. Como vemos, Abel puede alternar medios como quiere, tiene una libertad casi plena y encarna una motilidad privilegiada: hombre cisgénero sin miedo urbano, blanco sin estigmas raciales, clase alta con recursos para usar tanto renting, como taxi o Cabify. O incluso coche.

No hemos hablado aún del coche, uno de los medios clave en las movilidades urbanas. En los últimos años, los permisos de conducir expedidos son cada vez menos, dando a entender que la conducción de coches deja de ser una prioridad poco a poco (Morales, 2021). Así se puede ver también en las entrevistas realizadas. En Porta es muy poco común tener un coche. Sólo Federico (Porta, 21) y Héctor (Porta, 26) tienen coche (una furgoneta en el caso de Federico) y es por motivos laborales. Al ser de los pocos que tiene coche, Federico opera como transporte para amigos y amigas del casal, algo especialmente valioso en el caso de las amigas a las que puede acercar a casa para evitar trayectos de miedo.

*En las reuniones de la gestora del Casal, muchas reuniones se alargan y acabamos tarde, y entre lo que nos tomamos la última cerveza y tal, pues a muchas chicas se les hace tarde, y muchas tienen ese miedo de que no quieren volver a casa solas. En ese caso, yo me ofrezco muchas veces a llevarlas a casa en caso de que pueda. Porque entiendo también ese riesgo, que no hace falta que pase nada.*  
- Federico (Porta, 21)

Héctor, por su parte, sólo usa el coche cuando tiene que hacer viajes más largos. Lo usa allí donde no llega el transporte público, ir a montes cercanos o algún pantano con los amigos. En coche tarda una hora y media, pero comenta que en transporte público tiene que coger el tren, luego el bus y luego un taxi. Aun así, el resto de los desplazamientos los hace en bicicleta. Federico tampoco lo usa mucho, ya que muchas veces bebe y fuma. Y como dice, “*me da miedo beber un poco, ir cruzado y que se me cruce una señora y que pase alguna desgracia. Así que no, gracias*”. Por lo tanto, en los pocos casos que se han visto en Porta, la cultura del coche ha impregnado muy poco en la juventud obrera de Barcelona. La carga simbólica en la que está imbuido el coche no parece encontrarse en los casos de Porta, donde casi nadie le da importancia a este medio y donde los que sí que tienen, lo usan de manera tangencial. De hecho, se han registrado críticas y una opinión más bien negativa respecto al uso excesivo del coche como medio. Dice Hugo:

*hay gente que coge el coche para todo. Mi padre incluido, que ve una nube en el cielo y coge el coche. (...) Aquí coges el coche para todo, das 20 vueltas para aparcar y tal. Estamos idiotizados. (...) Hay demasiados coches... y todos van de uno. Un coche una persona, un coche, una persona... y no falla. Y es que les hemos educado así... - Hugo (Sarrià, 24)*

Por lo tanto, parece que en las entrevistas a jóvenes de menos nivel adquisitivo, el coche no aparece como un medio muy valorado. Entre las entrevistas con jóvenes con mayor nivel económico, en Sarrià, podemos ver posiciones diversas. Abel, decíamos, puede elegir entre todos los medios que quiera.

*(...) coche, sobre todo cuando hace frío, en invierno. En verano moto, siempre. Y también depende si tengo que llevar mucha mochila, tengo que llevar el material de deporte y tal. Si tengo que llevar cosas, o si llueve un poco, pues cojo el coche. Yo poco cojo el bus o el ferro. Pero lo del coche y la moto es más inmediato y me da más libertad. Es más, una cosa de ahorro de tiempo. – Abel (Sarrià, 23)*

Sin embargo, no es muy común esta situación. Isidro (Sarrià, 24) tiene coche también, pero no lo usa casi para moverse por Barcelona. Como Hugo, usa el coche únicamente cuando tiene que salir de la ciudad. Lo mismo Óscar:

Hugo (Sarrià, 24): *yo tengo coche, coche particular, pero no lo cojo para ir por Barcelona. Lo cojo para salir de Barcelona, aquí es bastante mala ciudad. Lo aparco en zona verde que es de residentes, que sale a bien de precio, pero para el resto de Barcelona no.*

Óscar (Sarrià, 25): *Alguna vez pillo el coche, una vez al mes o así, para ir a algún sitio de Barcelona o salir de Barcelona mismamente.*

La cada vez menor presencia del coche en la vida de los jóvenes podemos entenderla de diversas maneras. Para Patrick Rérat (2021) apunta a varios factores: el encarecimiento de las clases, el precio de los coches en una vida juvenil precaria, pero también factores sociales como una mayor competitividad de otros medios de transporte (como el público) por lo menos dentro de las ciudades, que haya perdido peso el sacarse el carnet como *rito de paso* a la adultez a favor de otras actividades (viajar, por ejemplo), que el coche ya no sea sinónimo de libertad sino más bien de responsabilidad, gastos o situación laboral estable. Esta serie de nuevos valores atribuidos al coche impactarían de manera diferencial según la clase social, pero también según el género.

Si no se puede acceder a una moto o a un coche, en algunos casos, como el de Noel (Porta, 21) o Alberto (Porta, 18), se puede usar los servicios moto compartida, aunque tiene fuertes limitaciones por dinero: *“La usas, en trayectos cortitos y tal. Pero la habré usado 4 o 5 veces en 6 meses. Poco más. Porque la butxaca (bolsillo) tampoco da para mucho más”* (Noel). Si el nivel adquisitivo no alcanza para acceder a una moto actualizada o al renting, los VMP (o patinetes eléctricos) pueden suplantar de manera bastante efectiva la moto y conectar a estos hombres con la cultura de la velocidad. Federico, por ejemplo, como ya comentamos antes, como no tenía dinero para una moto (o para clases de moto) se compró un patinete eléctrico, con él va a bastante velocidad por los carriles bici. Sin embargo, no sólo tenemos este caso así que no podemos hablar mucho sobre esto.

Sobre otros medios como el metro en relación con la masculinidad, hablaremos en el apartado de la Mirada, el Grupo y el Cortejo, por lo que aquí sólo mencionaremos que los metros son interesantes escenarios sociales. El metro opera como espacio de interacción, juego y seducción. Varios de los hombres entrevistados han contado apasionantes relaciones sociales que se establecen en estos lugares. Lo mismo pasa con el ferrocarril, el medio predilecto en el caso de Sarrià, por ser el más rápido y cómodo para poder desplazarse por la ciudad colectivamente. La conexión con las zonas de fiestas es buena, algo importante para muchos jóvenes de Sarrià.

## 2.2 RUTAS ESCOGIDAS

En relación con las rutas escogidas, como puede adivinarse, los hombres entrevistados han mostrado menos preocupación por el criterio de seguridad. Las rutas escogidas, en consistencia con los criterios de velocidad y comodidad descritos anteriormente, son rutas más directas con motivaciones basadas en el tiempo. Sus desplazamientos se miden y calculan según criterios fundamentalmente de rapidez y de comodidad, en algunos casos, de estética.

Noel (Porta, 21): *Y suelen ser las mismas rutas. Suelo hacerlas para ir más rápido de un sitio a otro. El primer día que voy a un sitio calculo cuánto tardo para prepararme luego antes.*

Esteban (Porta, 20): *Sí, después de tanto tiempo en el barrio tengo bastante claro cuál es el camino más rápido. Mi elección es por ser la más corta. Prefiero la velocidad. (...) En cuanto a mis rutas, no puedo decir que sea por falta de servicios, miedo o violencia. Es únicamente por velocidad.*

Bruno (Porta, 18): *Agarro siempre lo mismo, pero creo que es por costumbre. También por rapidez.*

Federico (Porta, 21): *Estos caminos son los que uso desde siempre. Los elijo por tema rapidez, porque dependiendo de por dónde pases te vas a comer más semáforos o menos.*

Germán (Porta, 25): *El criterio... creo que comodidad. El no tener que estar gastando mucho tiempo, que sean más directos y rápidos, que no tenga que estar callejeando mucho.*

Es interesante e inesperado que sólo las entrevistas en Porta hayan valorado las rutas rápidas como factor de cálculo. Ni los hombres de Sarrià, ni las mujeres hablaron en estos términos. Esto supone algo difícil de comprender, especialmente cuando la velocidad y la rapidez es un factor que se asocia a las élites cinéticas y a sus desplazamientos. Sin embargo, si revisamos otra vez los relatos de los hombres de Sarrià respecto al coche o la moto (o Cabify, o VMP), vemos que valoraban fundamentalmente la libertad y la comodidad, no tanto la velocidad. La velocidad estaba más valorada en el uso de la bicicleta en los jóvenes de Porta. Es como si la velocidad fuese algo más valorada por los hombres de clase obrera porque es en estos entornos en los que la velocidad aparece como viril, estimulante y atractiva. ¿Estarán en este caso las clases altas más relacionadas con el ritmo lento pero cómodo, un confort que puede permitirse dedicar más tiempo porque es placentero? No hay palabras más adecuadas para esto que las que dice Diego (Porta, 26): *“cuando tienes tiempo puedes preocuparte más por lo bonito que por la velocidad”*.

A parte de los criterios de velocidad y comodidad, mencionamos ya que en algún caso la belleza estética aparecía como criterio de elección de ruta. En concreto, Camilo (Sarrià, 26) dice que a veces escoge recorridos que son más lentos por el placer de pasar por algunos sitios, especialmente el centro antiguo del barrio de Sarrià: *“conozco gente que haría el mismo recorrido por la Vía Augusta porque es más rápida. A mí me gusta hacer este otro. Y es un sitio que metería en los sitios de placer que dices”*. Las razones de Elías son muy parecidas, ya que escoge sus rutas por la belleza del barrio antiguo, aunque se nota más el enfado político en sus palabras.

*(...) odio esto que hicieron en esta zona, odio la zona, odio esos edificios, odio a la gente que te encuentras aquí. Odio Vía Augusta, una calle con edificios super altos y super pijos, etcétera. Y prefiero ir por el casco, donde se hace vía pública. Donde te encuentras gente del barrio, donde está el comercio. Y esto está muy calculado, eh? Y no soy el único al que le pasa. He hablado con amigos y también lo hacen. Esto es algo que siempre, siempre hago. De hecho, antes, cuando vivía justo en la esquina, Salía del ferrocarril y era todo recto. Pues nunca hacía esa línea recta. Siempre me metía una o dos calles y volvía a casa. (...) Voy por dentro porque es más tranquilo y bonito. Es también por estética. Es mucho más bonito. – Elías (Sarrià, 26)*

La cuestión estética forma parte de la cotidianidad de varios hombres en sus cálculos urbanos, también en Porta. Germán comenta que hace desvíos por apetencias momentáneas que demuestra una apertura y una predisposición al cambio muy alta.

*Cuando voy caminando sí que callejeo más. Si me apetece caminar y no tengo mucha prisa a veces me gusta disfrutar. A lo mejor por una calle más ancha, donde vaya más cómodo. Si voy con más prisa, sí que callejeo para ganar metros. (...) A veces me apetece pasar una calle, no sé si es muy racional. A veces me apetece pasar por determinadas calles. Así veo, por ejemplo, cómo van las obras en la Sóller.*

Diego también habla sobre sus desvíos por motivos estéticos pero tiene unas razones mucho más personales. Diego es un joven no binario que tiene una forma de vivir su cuerpo y su mente ligada a la cultura New Age. Es un joven muy sensible y espiritual y comenta que varias veces elige espacios por criterios estéticos. Alberto a su vez tiene motivos personales de querer conocer mejor su barrio para dar rodeos o caminar por sitios nuevos y descubrir lugares bonitos.

*Diego (Porta, 26): veces me pierdo, pero eso me permite explorar nuevas partes del barrio, y es algo que me gusta hacer mucho. (...) Por ejemplo, hay un camino donde hay más verde y un trozo de arena que a veces me gusta quitarme las zapatillas para poder sentir el suelo más bonito (...). Por eso prefiero los sitios bonitos. No por seguridad como tal, pero sí por una manera de seguridad más emocional y espiritual.*

*Alberto (Porta, 18): No siempre voy por el mismo sitio. Primero, porque se me hace pesado ver siempre lo mismo. Dos, porque me gusta moverme por más sitio y ver más cosas de las calles, nuevos sitios y tal. Y tres, para callejear y aprender más sobre mi ciudad o el barrio.*

Se podría entender a partir de estos fragmentos, entre otros, que en la experiencia masculina del espacio hay una sensación de libertad mucho mayor, y si bien, como veremos, sí existe cierta percepción de miedo y una negociación en contextos de inseguridad, la experiencia de los hombres puede considerarse como más segura que la de las mujeres. Un ejemplo perfecto de a qué me refiero con esto, es el testimonio de Alberto:

*Yo sinceramente he sido una persona que me he sentido cómodo a todos lados que voy. Soy una persona que está segura de mí misma, sé por dónde voy y me conozco todos los sitios. Creo que nunca me ha pasado nada y no creo que por qué me tiene que pasar algo, Si me pasara igualmente iría por la misma calle porque es una cosa que le pude pasar a cualquiera. Pero es verdad que no me siento incómodo por ningún lado - Alberto (Porta, 18)*

Alberto aunque no tenga un nivel adquisitivo alto como para poder disponer de medios a su antojo, sí que puede beneficiarse de una *motilidad amplia* en un *sentido emocional*. La sensación de que el cálculo urbano depende más bien de lo que le apetece, de lo que quiere o de lo que siente es fruto de una motilidad mayor aprehendida. Esto puede estar relacionado con el no haber interiorizado una cultura del peligro sexual que marque limitaciones tempranas a los espacios que pueden recorrer (y los riesgos que pueden correr de hacerlo). Muchos de los hombres entrevistados presentan una capacidad de movimiento muy normalizada, irreflexiva en tanto que no les llama la atención la posibilidad sino que la dan como algo normal.

También puede estar relacionado, además de con el género, con la ligazón emocional que tienen con el barrio, ya que muchos de estos hombres llevan muchos años circulando por los mismos lugares. Como dice Germán: *“Sí, suelo ir casi siempre por las mismas rutas porque ya me las conozco. Ya me conozco el tráfico, los semáforos, por dónde va la gente. Claro, llevo toda la vida aquí”*. Evidentemente, hay cambios y modulaciones según los contextos. En el caso de las

mujeres veíamos que la noche era un factor que alteraba radicalmente la experiencia urbana, transformando espacios seguros que durante el día eran utilizados o transitados sin muchos problemas (aunque no siempre), en escenarios del riesgo. Por su parte, en la experiencia masculina, la noche también altera cierta experiencia, pero no en todos los casos ni, desde luego, en la misma medida que a las mujeres. Alberto, después de hablar de cómo caminaba sin miedo, continuaba su relato diciendo “*Aunque a la noche, es verdad que hay zonas y cosas que no me gustan. Por ejemplo, gente en la calle tumbada que se ha metido no sé qué. Peleas y tal. E intento evitarlas, avisar, etc.*”. Como vemos, durante la noche, sus criterios de tránsito cambian, pero no tan radicalmente como pasaba en el caso de las entrevistas hechas a mujeres.

En algunos casos, como los de jóvenes que han sufrido casos de robos o peleas conflictos con el movimiento fascista, los criterios son más centrados en la seguridad, pero ellos mismos siguen reconociendo que es un elemento excepcional, muy ligado a momentos o espacios concretos y en ningún caso se ha encontrado una inseguridad constante como en la registrada en varias de las entrevistas hechas a mujeres.

#### DESPLAZAMIENTOS MASCULINOS

- Los valores que parecen regir la elección modal de los hombres es la **rapidez y la comodidad**. El cálculo urbano de los hombres se rige en ese sentido.
- Hay una diferencia patente de motilidades entre ambos barrios.
  - o Se han registrado en **Sarrià** varios casos de **motilidades muy altas**, con gran disponibilidad de medios adaptables a sus necesidades. Hay algunos perfiles que se acercan a la **élite cinética** con una especificidad juvenil: no se trata de hombres de negocio, sino de hombres con un abanico muy amplio de medios, de acceso a zonas de ocio o formas de pasar el tiempo.
  - o En el caso de **Porta** esta **motilidad no es tan alta**, los medios a los que pueden acceder económicamente son más limitados.
- En el caso de los hombres de **Sarrià**, lo que más parece valorarse en los desplazamientos es la **comodidad**.
- En el caso de **Porta**, la **velocidad** ha aparecido más valorada que otros rasgos de movilidad. La **cultura de la velocidad** se vio ligada a un estilo de vida estimulante y dinámico. Esto tiene relación con la **masculinidad obrera**.
- La **traducción de clase** de valores masculinos de velocidad y comodidad se da en los siguientes medios:
  - o **Bicicleta**: se valora la experiencia de velocidad, adaptabilidad, capacidad de improvisación y la atención siempre puesta.
  - o **Moto**: se valora mucho lo cómodo que es, lo versátil que puede ser su uso, facilidad de uso/estacionamiento.
  - o **Coche**: en contra de lo que se suele pensar, no ha habido una valoración muy alta de este medio. Se habla de lo cómodo que es para transportar cosas o para llevar gente, pero poco más.
- En el día a día de **Porta**, los hombres le dan mucha importancia a la socialización del **Hanging out**, con unas connotaciones de clase y género muy importantes. Esto condiciona los desplazamientos haciéndolos más locales.

### 3. PERCEPCIÓN

Si en el capítulo anterior, sobre las movibilidades femeninas, veíamos cómo la forma en la que los espacios y los desplazamientos son percibidos condicionan de manera directa los comportamientos juveniles en los espacios urbanos, en este aplicaremos la misma lógica para analizar la percepción masculina. Los estudios de la masculinidad suelen estar enfocados en lo que los hombres hacen, pero no tanto en las percepciones. Y desde luego, mucho menos aún en las percepciones de miedo e inseguridad, debido a la poca conexión cultural que existe entre masculinidad y la inseguridad.

Sin embargo, como veremos, la percepción de miedo e inseguridad en los hombres tiene unas características que lo hacen bastante distinta a la percepción de las mujeres. Los escenarios que les generan inseguridad son otros, no existe un horizonte de posibilidad que incluya la violación como evento posible, tienen más interiorizada la posibilidad de devolver el miedo, etc. Esto será muy relevante en el análisis.

Asimismo, como comentamos también en el capítulo anterior, no queremos reducir la dimensión perceptiva a la inseguridad (por muy interesante que sea). Por ello, también dedicaremos un espacio a los desplazamientos y a las representaciones de placer y disfrute que mostraron los jóvenes en las entrevistas.

#### 3.1 MIEDO. ROBO Y AGRESIÓN

Analizar la inseguridad urbana masculina es complejo. La relación entre masculinidad, violencia y espacio urbano está muy avalada por investigaciones desde hace décadas. Sin embargo, a la hora de abordarla analíticamente, la inseguridad masculina está centrada en la victimización *de facto*, es decir, la forma en la que los hombres sufren/ejercen/alimentan la violencia urbana. Se ha prestado menos atención a la forma en la que esta inseguridad se incorpora y alimenta una *percepción* masculina del miedo urbano (Brownlow, 2005).

Si bien en el caso del Área Metropolitana de Barcelona, el índice de inseguridad urbano es similar entre hombres y mujeres (20,2 y 20,9 respectivamente) (Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona, 2019), no hay investigaciones regionales que analicen el miedo de los hombres en relación con su género. En este apartado desarrollaremos las percepciones e ideas con relación al miedo y la inseguridad masculina registradas.

La presencia del miedo y la inseguridad en las entrevistas realizadas a hombres es compleja y necesita muchos matices. Se ha registrado una gran diferencia respecto a la experiencia de miedo o inseguridad de las mujeres, tanto en la intensidad, como en la forma o en la capacidad de respuesta. En algunas investigaciones, como la fundamental aportación de Alec Brownlow (2005), se habla de cómo la experiencia de inseguridad de los hombres dialoga con los modelos de masculinidad, sea de manera explícita o de una manera implícita: la inseguridad puede minar la confianza masculina ya que sentir miedo está relacionado con el *ser un gallina* o un *maricón*. En otros casos, aunque sea de manera implícita, algunos hombres se muestran incómodos con la idea de tener miedo, evitar calles o verse vulnerables. Este miedo es impropio para un modelo de masculinidad que relaciona los cuerpos de los hombres con un

derecho implícito de ocupar espacios según les plazca. Estos elementos apuntan hacia una experiencia del miedo urbano masculino repleta de contradicciones que dialoga constantemente con una cultura de *la ausencia de miedo* y la *intrepidez* (fearlessness) masculina.

En relación con los resultados del trabajo de campo, en general, se han visto escenarios concretos muy interesantes en los que el miedo y la inseguridad percibidas se disparan. Sin embargo, no es un miedo tan constante como en los casos de las mujeres. La sensación está ceñida a momentos y a escenarios muy concretos, y queda lejos una cultura generalizada del miedo que condicione todos los desplazamientos. Estas situaciones concretas las organizaré en cuatro ejes de análisis: miedo al robo, miedo a la policía, miedo a la extrema derecha y miedo a la violencia urbana. Aquí sólo incluimos la percepción *vivida* del miedo. En el siguiente apartado, analizaremos la participación de los hombres en la *producción del miedo* (Ware, Bryant, & Zannettino, 2011).

### 3.1.1 EL MIEDO AL ROBO

Uno de los miedos básicos de la experiencia masculina es el miedo a que les roben. Este miedo es el primero que suele salir en las entrevistas cuando se les pide que concreten esa inseguridad que sienten. Sin embargo, como cabe esperarse a esta altura de la investigación, hay una diferencia muy grande entre barrios. La sensación de inseguridad en Porta ha salido más a la luz que la de Sarrià, aunque los jóvenes de Sarrià sienten mayor inseguridad cuando salen del barrio. Esto lo podemos ver en los mapas de la inseguridad masculina en ambos barrios. Si bien en el caso de Porta se pueden enumerar varios espacios que los jóvenes han relacionado con la inseguridad, en el caso de Sarrià son muchísimos menos (y ligados a la inseguridad política, como veremos más adelante). En el caso de Porta cabe mencionar también que se apuntan “*zonas patrulladas*” como factor de inseguridad, haciendo referencia al contradictorio y confuso papel que tiene la policía en la sensación de seguridad de estos jóvenes de barrio obrero. De estos tres tipos de inseguridad (al fascismo, a la policía y al robo) hablaremos en este epígrafe.

Los tipos de robos que se han registrado puede ser dos tipos: directo (y que supone, por ende, una interacción entre personas) o indirecto. Este segundo caso consiste en el miedo a que les roben propiedades indirectamente, sobre todo la bicicleta o la moto cuando la dejan aparcada. En las entrevistas, en el caso de Porta se destacó sobre todo un miedo a un robo directo, mientras que Sarrià se mencionaron muchas preocupaciones por robo indirecto. Pero en cualquiera de los dos casos, la inseguridad no es constante ni ubicua. Está muy circunscrita a la noche y a espacios del barrio concretos.

En Porta se mencionaron sobre todo callejones, parques muy oscuros o espacios retirados, lugares donde los hombres entrevistados prefieren no exponerse.

Alberto (Porta, 18): *en Buen Pastor me siento seguro, pero a la vez no, porque hay zonas que no son muy seguras porque tienen callejones. Y si estás metiéndote en una calle que sabes que te vas a encontrar a nadie te das la vuelta.*

Alberto (Porta, 18): *El parking del cementerio. Si tengo que ir por esta zona intento rodearla, quedo por otro sitio, intento no ir solo por la noche por aquí porque cada noche pasa algo ahí. Hay gente haciendo cosas raras y tal.*

Noel (Porta, 21): *son espacios que tienen poca iluminación, que están más cerrados y como alejados de grandes calles y espacios abiertos.*

Lo interesante de esto es que, aunque a algunos de los hombres entrevistados les han robado (a Bruno, Porta, 18; le robaron una vez en el pasado cuando salía con sus amigos, a Germán (Porta, 25) le robaron el móvil hace unos años; Federico (Porta, 21) sufrió dos robos con violencia e incluso le han “*puesto la navaja al cuello*” en alguna ocasión, a Héctor (Porta, 26) le robaron varias veces de más joven pero siempre pequeños objetos), no parece ser una experiencia que permee en la identidad de los hombres. La exposición al robo no parece estar inscrito en un discurso de género que indique qué responsabilidad tiene el hombre en el robo ni el robo forma parte de los discursos básicos en la socialización de género temprana.

De hecho, casi no altera su día a día. Sólo Federico (Porta, 21) menciona cambios en su vida a la hora de pensar por dónde va: “*Uso el sentido común para saber por dónde pasar y por dónde no. Ya que sí que en otras veces me he visto en situaciones comprometidas en otros barrios según por dónde pasaba*”. Esto podría apuntar, como hacen May, Rader y Goodrum (2010) a que las experiencias de robo vividas recientemente sedimentan en mayor sensación de inseguridad y en comportamientos evasivos, especialmente en los hombres por lo que May (2001) denomina “*Sombra de Impotencia*” (*shadow of powerlessness*), a saber, la mayor percepción de vulnerabilidad de algunos hombres debido a la comparación desventajosa con la fuerza de otros. Esta mayor experiencia de vulnerabilidad en el caso de Federico puede darse debido a la agresividad de los atracos vividos (que ha llegado al nivel de tener una navaja en el cuello). Este caso podría compararse con el de Héctor, quien también ha sufrido varios atracos pero que mantiene una posición masculina y viril frente a estas situaciones:

*por aquí también nos han robado por ahí bastantes veces. De hecho, hace poco me para un chaval y me dice “¿tienes un euro?” y le digo, “mira chaval, como me baje de la bici, te va a falta calle para correr”. Y se fue corriendo. Pero si me hubiese acobardado, ¡me hubiese robado!* – Héctor (Porta, 26)

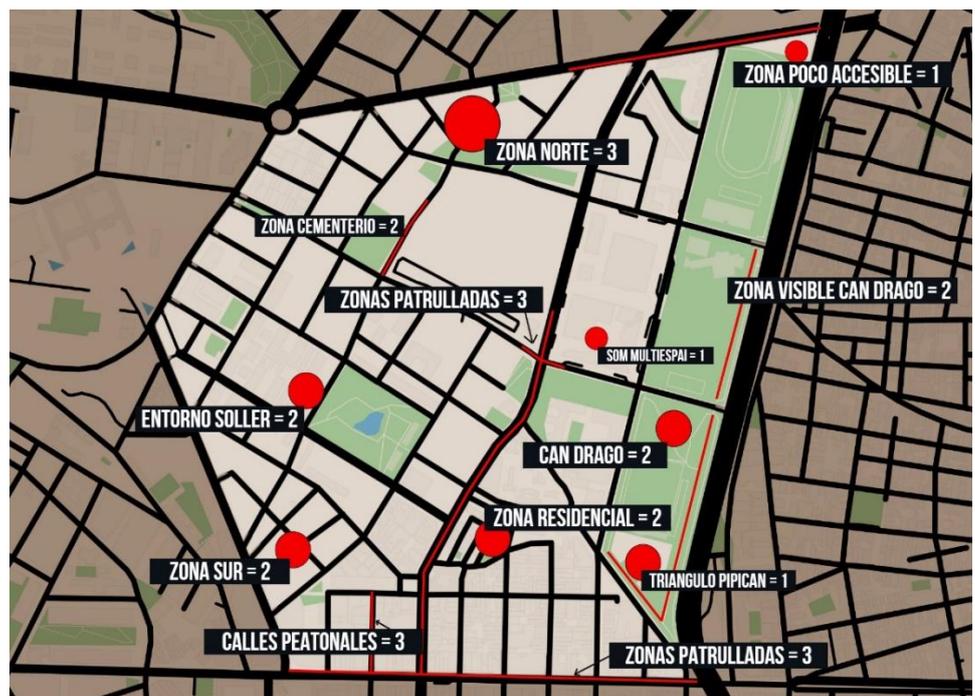
La salida exitosa de casos de confrontación violenta alimentaría una sensación de fortaleza masculina que reafirmaría su autoestima y reduciría la sensación de exposición y vulnerabilidad. Aunque harían falta más casos para poder avanzar teorías en esta línea.

Aunque no haya más casos de robos que se hayan traducido en el desarrollo de miedo urbano, la presencia social del robo sigue estando ahí. Son varios los que comentan cómo las noticias, las anécdotas o los rumores circulan constantemente en sus vidas. A Noel (Porta, 21) una amiga que vive por las calles de al lado de Can Dragó le cuenta el tipo de gente que ve y desde entonces no quiere pasar por ahí. Algo parecido comenta Alberto cuando habla de las zonas donde siente más miedo:

*Eso más por la noche, porque la gente lo ve así y te terminan metiendo el miedo. Lo que dice la gente te llega. Te va llegando más información, por ejemplo, en las noticias dicen “ha habido un tal en tal sitio” y claro, dices “uf, jeso es al lado de donde vivo!” y claro, te alertas.* - Alberto (Porta, 18)



Mapa 24: Espacios inseguros/incómodos para los hombres de Sarrià; fuente: elaboración propia



Mapa 25: Espacios inseguros/incómodos para los hombres de Porta; fuente: elaboración propia

Sin embargo, es interesante cómo este relato puede compararse con el de las violaciones y agresiones sexuales que veíamos en el caso de las mujeres. En este caso, si bien existe también un gran volumen de anécdotas, historias y noticias, no apela a la condición de hombres de estos jóvenes, no tiene que ver con su construcción de género y, por lo tanto, los robos se quedan en lo estrictamente anecdótico. Si bien las noticias y las anécdotas circulan y pueden definir ciertas zonas como potencialmente peligrosas, el robo no tiene que ver con la identidad. Nadie quiere que le roben, pero el que te roben no te define como hombre. Esto no pasa así con la cultura de la violación en el caso de las mujeres.

En Sarrià hay más presencia de una inseguridad de robo, pero indirecto. La preocupación por dónde aparcar la bicicleta o la moto es la sensación más frecuente relacionada con el robo. Esta percepción se da generalmente fuera del barrio, cuando tienen que ir a hacer vida de ocio a otros barrios.

*Abel (Sarrià, 23): Pero sí que me preocupa un poco dónde aparco. Porque a mucha, mucha gente que conozco le han robado la moto. A mi hermana y hermano y a veinte amigos míos le habrán robado la moto. En Instagram dos o tres veces al mes sale alguna historia de moto robada. Es duro.*

Borja cuenta que una vez le intentaron robar en el metro, pero fue poco violento:

*El chico me sacó el móvil del bolsillo y se lo puso en su bolsillo. Yo me di cuenta y se lo quité. Parecía que iba borracho, y no parecía que quería pegarme. Así que no hubo mucho drama... - Borja (Sarrià, 22)*

Esta es la situación de robo más agresiva que se ha comentado en las entrevistas con hombres, por lo que vemos que la experiencia relacionada con el robo no es muy importante en sus vidas. Al contrario, podríamos enumerar muchos testimonios de jóvenes de Sarrià que declaran no sentir miedo ni inseguridad en su día a día.

*Borja (Sarrià, 22): No suelo tener experiencias, ni miedo. Estando solo nunca me han robado, ni amenazado, ni nada. Pero digamos que... por la zona de Sarrià, Pedralbes y Sant Gervasi, alguna vez pasa alguna cosa, pero son pocas.*

*Óscar (Sarrià, 25): Sarrià nunca me ha generado miedo. Es un barrio muy tranquilo (...). O sea, inseguridad nunca he tenido, a la hora de pasearme de noche y todo eso.*

*Mario (Sarrià, 21): La parte "buena" entre comillas, es que no tienes miedo de que te roben, ni de que pase nada, porque es un barrio muy seguro.*

*Pablo (Sarrià, 22): Nunca he tenido robos, ni miedo. No ha habido nada que haya sentido en Sarrià algo de inseguridad.*

*Isidro (Sarrià, 24): no es un barrio peligroso, no es el Raval, ni Hospitalet. Es un barrio muy tranquilo así que esto de la inseguridad... Y no hay ningún sitio que evite, nada nada, ni siquiera por robo. Aquí en Sarrià nada. No tengo ninguna inseguridad. (...) Que siempre puede pasarte algo, pero tendría que ser muy mala suerte. Y a mi alrededor tampoco, no creo que nadie de los que conozco pasa miedo.*

### 3.1.2 EL MIEDO A LA ULTRADERECHA

La inseguridad debido al riesgo de agresión política ha sido un tipo de inseguridad más constante que las de robo, sobre todo en el caso de Sarrià. Debido a las características de la muestra, donde hay muchos jóvenes ligados al movimiento asociativo del barrio, las entrevistas ofrecen una oportunidad perfecta para profundizar en este tipo de inseguridad urbana.

Si en el anterior epígrafe hablábamos de la tranquilidad con la que los jóvenes de Sarrià hablaban de que se sentían muy seguros en relación con el robo, la tranquilidad de acaba cuando toca hablar de la presencia fascista:

*Elías (Sarrià, 26): Pero es verdad que esos locales son problemáticos. Si cierran ese bar, y los que salen quieren jarana, el pobre que se encuentren, pues recibe. Cuando salen a hacer sus cosas, de "cacería", que dicen. Y ha habido varios casos, ¿eh? Hace poco, le pegaron una paliza a un padre y a su hijo, que estaban yendo a su casa.*

*Camilo (Sarrià, 26): Porque si medía cuándo salía de la reunión, la vuelta era siempre un poco de ir con cuidado. (...) ese trayecto que no me gusta... además es un trayecto bastante oscuro. No me da mucha confianza.... Por la presencia también de... bueno, saber que hay mucho nazi moviéndose por ahí.*

Este problema tiene una incidencia mayor en el caso de los hombres por su mayor exposición a episodios de violencia urbana y por la configuración masculina del conflicto. Hay mayor tendencia a que sean los hombres los que escalen la tensión hasta la confrontación física en los encuentros. A esto, se le suma lo que mencionaba Carlota en su entrevista: hay cierta *caballeridad masculina* que hace que la violencia más física esté destinada a desarrollarse entre hombres.

*Con todo esto sufría mucho más con los compas hombres. Porque es un prototipo de machito que iba a por los chavales. Si te encuentran y eres tío igual te hacen mucho más que si eres mujer. Es un caballerismo donde la mujer es más débil y no la voy a pegar (...) Y bueno, a mis compañeros también le sale la vena machita de que, si le están increpando, pues el antifascista saca pecho y el otro saca pecho, y muchas veces la cosa escala. - Carlota (Sarrià, 23)*

Esta inseguridad pasaría a configurarse como miedo urbano en tanto que, no se queda en la mera sensación sino que altera la vida cotidiana de los jóvenes y produce efectos reales en sus movi­dades y prácticas (May, Rader, & Goodrum, 2010). En algunos casos, esta sensación de peligro está basada en experiencias personales.

*Elías (Sarrià, 26): cuando teníamos el Ateneo, yo no me quedaba sólo nunca ahí. De hecho, debajo de las barras teníamos barras de metal por si acaso. (...) Cuando no estábamos se colaban dentro, nos entraron como unas 10 veces en total. Cada vez que entraban, pintadas por todos lados, nos robaban cosas, nos destrozaban todo lo que podían. Hasta que al final... pues lo quemaron... Esa época me generó mucha inseguridad urbana. (...) esas cosas van haciendo que tengas cada vez más miedo...*

La experiencia que cuenta Elías supone un caso perfecto para analizar cómo los conflictos políticos y la vida social, que no tienen a priori una relación directa con las movi­dades, afecta a éstas fuertemente. La sensación de vulnerabilidad incorporada a partir de los episodios de violencia física y política termina por afectar la forma en la que uno puede sentirse seguro/inseguro en los espacios que frecuenta. La sensación de vulnerabilidad puede ser más

o menos mayor, y se va configurando a partir de escaramuzas políticas en un sentido espacial (pintadas, pegatinas, persecuciones o directamente, atentados como el de quemar el Ateneo).

Esta inseguridad va formando una cultura política en el barrio, y no hace falta haber experimentado personalmente estos conflictos. Muchas veces la inseguridad puede venir de conocer a compañeros o compañeras que sí han vivido esto personalmente. Como ya sabemos, la información también circula y tiene una movilidad amplia. Las anécdotas y noticias van intercambiándose, y conforman un bagaje histórico-político que afectará a las nuevas generaciones, creando nuevos hábitos de movilidad, modificando trayectos, etc.

*En la parte de Artós para abajo es muy fascista y de ultraderecha, y hemos tenido siempre muchos problemas con ellos. Por suerte yo no, pero he tenido compañeros y compañeras que han tenido que huir por la calle... (...) Tengo amigos que sí que tienen más miedo [de la Plaza Artós] porque forman parte del movimiento desde antes. (...) No he tenido tanto miedo personalmente, pero sí que sé de casos – Mario (Sarrià, 21)*

En una situación como ésta de confrontación fascista/antifascista, las interacciones se dan en términos de *amenazas físicas, políticas y espaciales*, tal y como como define Stanilav Vysotsky (2013) la dinámica social entre ambas posturas políticas. El movimiento neonazi utiliza la amenaza física como una amenaza política y una forma de espacializar su cultura en los entornos urbanos. El conflicto entre fascistas y antifascistas implica una dimensión espacial fundamental en tanto que la estrategia de ambos pasa por la amenaza espacial al otro bando (Vysotsky, 2013:287). En ese sentido, el activismo antifascista supone integrar la experiencia de estar en medio de un conflicto espacial donde el riesgo es constante.

Una de las consecuencias directas que genera esta inseguridad es una tensión generalizada en los desplazamientos. Veremos en el siguiente apartado cómo se traduce esto en prácticas de gestión del riesgo. Pero más allá de las prácticas, la percepción de riesgo permanente genera una hipervigilancia del entorno que hace estar siempre atento.

*nosotros llevábamos muchas pegatinas de Sarrià Antifascista, así que aprovechábamos parte de nuestro trayecto para tapar pegatinas. Y claro, de repente ves que alguien está mirando y claro, puede ser un vecino que te está mirando, o puede ser otro tipo de persona – Camilo (Sarrià, 26):*

Camilo tiene bastante cuidado de este tipo de amenazas. Se ha significado fuertemente con ciertos partidos políticos y por eso ha pagado el precio de ver pintadas con su nombre y apellido en su puerta de casa amenazándole. Pero es verdad que para personas con una implicación menos pública, la sensación de inseguridad puede mitigarse:

*Josué (Sarrià, 20): yo creo que si me encontrase con un grupo de estos, no creo que ni me reconocieran, ni supieran quién soy, ni qué hago. Y como tampoco hago activismo activo en ningún sitio, ni tengo pintas de nada. Yo creo que la gente que tiene miedo son personas que sí que se pueden reconocer como militantes de la Cup, militantes de Arran, militante de un colectivo LGTBI...*

En resumidas cuentas, podemos entender con esto cómo la experiencia de la inseguridad por motivos políticos es un pilar importante en ciertos perfiles masculinos que militan el antifascismo. Un aporte importante de esta investigación en relación con esto es apuntar cómo los discursos de los jóvenes antifascistas sobre su experiencia de inseguridad política de

la ciudad se acercan mucho a los discursos de las mujeres sobre su inseguridad por riesgo sexual. Esta similitud se da en los siguientes rasgos:

- Se basa en un cálculo de seguridad urbana en los desplazamientos. Se calcula la opción más segura en un contexto de inseguridad dada.
- Se traduce en una atención permanente en el entorno.
- Puede estar ligada a experiencias personales, pero suele darse a través del aprendizaje social por experiencias de otras personas.
- Afecta a las rutas, los medios escogidos y la estética corporal.

Así, de manera inesperada nos topamos con un objeto de investigación interesante que arroja información muy valiosa sobre las movilidades juveniles, especialmente las masculinas. En esta experiencia de inseguridad por motivos políticos se intersecan la cuestión de clase (inseparable de un barrio rico como Sarrià con fuerte presencia conservadora), la cuestión de género (la exposición de los hombres a la violencia urbana es mayor) y la juventud (el activismo y la confrontación física es mayor en momentos más tempranos, donde la exposición y la significación pública es mayor). Es un tema realmente interesante y muy poco estudiado que merece más atención.

### 3.1.3 EL MIEDO A LA POLICÍA

Como ya hemos explicado en el capítulo anterior, uno de los factores de inseguridad más interesantes es el que tiene que ver con la policía. En un conjunto amplio de los jóvenes entrevistados se ha visto cómo la policía, no sólo no consigue generar seguridad con su presencia, sino que para muchos jóvenes directamente es un factor de vulnerabilidad urbana. Veíamos, por ejemplo, en el mapa sobre las inseguridades masculinas de Porta (Mapas 22 y 23) cómo algunas “zonas patrulladas” eran directamente señaladas como focos de inseguridad e incomodidad cotidiana.

Esta inseguridad se ha registrado en relación con una implicación activista (especialmente en Sarrià) y con un consumo de drogas *blandas*<sup>33</sup> (tipo alcohol, hachís o marihuana). En ambos casos se da una traducción directa en la forma en la que los jóvenes se perciben a sí mismos y al espacio del barrio. No se trata exactamente de un miedo, aunque sí que genera una serie de cambios en las formas en las que los jóvenes viven y se comportan espacialmente. Según cada caso, la sensación puede ser distinta. Para algunos no se trata de miedo, sino de una “precaución” (Federico, Porta, 21), para otros significa un “*andar tenso*” por el barrio (Bruno, Porta, 18; y Cristian, Porta, 20). Sentimiento de “*persecución*” (Esteban, Porta, 20), o directamente un “*juego del ratón y el gato*” (Héctor, Porta, 26). Esta forma de verlo de Héctor es interesante, ya que implica una aceptación estoica de unas formas de funcionar sociales. Este estoicismo lleva a algunos jóvenes a aceptar el reto y *jugar*:

---

<sup>33</sup> No somos defensores de la diferencia entre *drogas blandas* y *drogas duras*, ya que resulta conflictiva políticamente y oculta el potencial nocivo de muchas de las drogas consideradas blandas (empezando por el alcohol, si es que se considera el alcohol una droga).

*cuando los ves a lo lejos, ya buscas la salida. Así que cuando los ves empieza el juego, sabes? Según lo que llesves encima, disimulas, calculas la salida...*

*Ellos saben que no estás haciendo nada malo. Pero es su obligación, así que es un juego del ratón y el gato, pero todo es amigable. Si me pillan... pues me has pillado. Dame la multita y para casa. No te enfadas... Estás jugando, y si juegas puedes perder. Al final te arriesgas, así que hay que aprender.*  
– Héctor (Porta, 26)

En el caso de Porta, la tensión en relación con la amenaza policial puede suponer un gran estrés: muchos jóvenes no pueden afrontar multas cuantiosas (de hasta 600 euros), por lo que el riesgo que enfrentan es muy alto. Esto, sin embargo, no les disuade, lo cual hace reflexionar sobre la efectividad de la multa como método de sanción y sobre el papel del consumo de sustancias “blandas” en la socialización juvenil de las clases más obreras.

En lo que a la variable género se refiere, no hay muchas diferencias a nivel de percepción de inseguridad en comparación con la percepción de las mujeres, pero sí que existen diferencias en la forma de negociar con esa inseguridad: en las entrevistas a hombres se ha visto un mayor poder para poner a funcionar prácticas de resistencia policial a través de la evasión espacial ocupando espacios oscuros que se saben poco vigilados. Los hombres entrevistados pueden transitar por espacios oscuros, nocturnos y vacíos sin grandes problemas (aunque con algunos riesgos, como hemos visto en el miedo a la delincuencia). Esta capacidad propiamente masculina les amplía la motilidad nocturna y les permite tener más recursos a la hora de evadir a la policía: pueden ir a espacios muy oscuros y no sentirse en peligro. Hablaremos más detenidamente de estas prácticas de resistencia en el siguiente apartado.

En Sarrià, la inseguridad respecto a la policía por motivos de consumos de sustancias ilegales es menos común, y ya se han comentado los casos en el capítulo de las diferencias de clase entre los barrios. Sí que hay un miedo por ocupación del espacio público y consumo de alcohol (que no es una sustancia ilegal aunque sí su consumo en espacios públicos), un consumo sobre todo concentrado, como vimos, en la Plaza Sant Vicenç de Sarrià, el cual se da tanto en el caso de mujeres como en el de hombres.

Sin embargo, en Sarrià, como en Porta, se muestra una mayor facilidad por parte de los hombres para ocupar y resistir en espacios públicos como la plaza. Se añade el hecho de que en Sarrià pareciera que la labor policial no es tan agresiva, como veíamos en el capítulo X. Si lo recordamos, Mario (Sarrià, 21) nos decía cómo “*a veces aparece la poli en Sanvi pero más como imponiendo la presencia, no poniendo multa, más para dispersar*”. Ante este riesgo, la capacidad de negociación espacial masculina parece ser mayor, ya que son sobre todo hombres los que comentan cómo ocupan y hacen uso de este lugar aún con el riesgo de multa. Esto es consistente con la impresión de las mujeres entrevistadas, que hablan en varios casos de cómo la plaza Sant Vicenç es una plaza muy masculinizada y conquistada por hombres ligados al activismo del barrio.

Por último, los conflictos con la policía también se dan en relación con el activismo barrial, pero no se observaron diferencias significativas en la experiencia activista entre hombres y mujeres.

### 3.1.4 MASCULINIDAD Y VIOLENCIA URBANA

La última dimensión de la experiencia de inseguridad masculina es la que tiene que relación con la exposición de los hombres a la violencia urbana. Me refiero a todo aquello que tiene que ver con las peleas, las amenazas e insultos que se dan entre hombres en los espacios de la ciudad. Es un lugar común de las investigaciones sobre hombres que existe una relación directa entre masculinidad y este tipo de violencias urbanas (Brownlow, 2005), especialmente en Norteamérica y América Latina (Delgado Martínez, 2016). En Barcelona, una mirada a la Encuesta de Victimización de la ciudad muestra que, en el año 2020, en la victimización consumada contra la Seguridad Personal en los términos que nos ocupan (“Agresiones físicas”, “Intentos de Agresiones físicas”, “Intimidación, coacción o amenaza”), la diferencia de género es señalable:

*Tabla 14: Agresiones según género*

Hecho en 2020	Hombres	Mujeres
Agresión física	0.5	0.2
Intento de agresión física	0.8	0.2
Intimidación, coacción o amenaza	3.0	3.0

*Fuente: elaboración propia a partir de datos de la Encuesta de Victimización*

Si bien en la intimidación, coacción y amenaza las cifras son similares, en el intento y en la consumación de la agresión física despuntan los hombres con niveles duplican o cuatuplican las cifras de las mujeres. Esto, sin tener en cuenta tanto los conflictos que no son denunciados ni considerados agresiones, así como la cultura que existe sobre las peleas entre hombres, los encontronazos puntuales que no acaban en peleas y todo lo que sucede entre personas que han bebido. Todo esto se ha visto que influye en la percepción de algunos hombres entrevistados, añadiendo un factor de riesgo que los lleva a evitar situaciones indeseadas.

*Alberto (Porta, 18): Hay peleas por el barrio, pero como en cualquier otro sitio. Y a veces me molesta porque he recibido yo por meterme.*

*Esteban (Porta, 20): Estábamos volviendo de fiesta hace poco, y de repente se levanta un chaval del banco y le dice “oye, devuélvele el móvil que se lo has quitado”. Y yo, qué dices, déjame. Y el pavo, se levanta y agarra el móvil de mi colega y lo estampa contra el suelo. Entonces aparecieron otros dos y le empiezan a reventarlo. Terminan tirando también una bota a una chica que le da en el ojo. Tuvimos que llamar a la ambulancia y todo.*

*Federico (Porta, 21): a determinadas horas de la noche, pues tienes que andar con ojo por dónde pasas. Evitando sitios como las puertas de bares con gente borracha que puede estar buscando problemas*

*Federico: Bueno, una vez vino uno a pedimos un euro a todos, a ver si alguien le daba. Le dijimos que no, estaba él bastante borracho. Y dijo “y si saco la chirla?”. Hubo un momento de tensión, éramos muchos, un colega se puso tenso y fue a agredirlo. Y se puso fea la cosa.*

Lo que sí que se ha notado en relación con la condición de género es que existe una mayor percepción de agencia en estos hombres, que se traduce en una capacidad de intervención y participación de los episodios de violencia. No viven estos episodios como algo que les sucede y del que son víctimas, sino que hay en muchos de ellos una visión más activa y participativa

donde ellos tienen un rol (defensivo o de intervención para separar). Hablaremos de esto en el apartado de prácticas.

En el caso de Sarrià, la percepción de exposición a casos de violencia ha sido mucho menor. Sólo Pablo lo menciona, y lo hace en términos bastante distantes, como si fuese algo que no va con él sino con los jóvenes que beben alcohol y van generando conflictos por la calle.

*Peleas... (piensa) no sé. Lo peor que puede haber es esos pijos de más, capullitos sobraditos, que son tontos y te dicen algo. Pero pasas de ellos y ya está. Y las peleas no sé, no es algo que veas aquí. En las fiestas de Sarrià sí, pero porque va gente de 15 años que borracha y la lían. Cada vez la gente que va borracha es más pequeña. Al nivel, gente de 13 años vomitando a las 11 de la noche. – Pablo (Sarrià, 22)*

### 3.1.5 OTROS MIEDOS

Hay otros hombres que reconocen miedos ligados a la oscuridad, a los bancos con hombres o con espacios percibidos como inseguros por la noche, como es el caso de Diego (Porta, 26). Diego es un chico que se identifica como no binario, tiene una expresión de género mucho menos masculinizada que el resto, se define como *sensible* en algunos momentos de la conversación previa a la entrevista, y en ese sentido, su experiencia urbana se aleja de la experiencia típicamente masculina (ligada a la sensación de legitimidad de la espacialización de su género, de las movi­lidades ligadas a la velocidad, de las paradas puntuales ocupando espacios públicos, etc.). En este caso, Diego (Porta, 26) percibe con inseguridad la plaza Sóller en unos términos muy similares a los que se registraron en las entrevistas de mujeres: lo que más le genera inseguridad en el barrio es la plaza porque está oscura y porque suele toparse con hombres que le miran. Cuando le pregunto por qué tipo de perfiles exactamente le generan inseguridad dice *“Sobre todo, hombres jóvenes pero mayores. Me miran mucho, y me dan mal rollo. Es una intuición más bien, aunque pueden ser más bien prejuicios. No sé”*.

La falta de una muestra más amplia de perfiles de hombres cis identificados como no binarios impide poder indagar más en este tipo de percepciones. Por ello, nos remitimos a las contribuciones sobre percepción y prácticas urbanas de personas trans y no binarias (Doan P., 2007; Doan P., 2010; Lubitow, Carathers, Kelly, & Abelson, 2017; Smith, 2018; Farrow, 2019).

### 3.2 PLACER

Si nos centramos en los lugares favoritos de los hombres, donde comentan que se sienten más cómodos o contentos, habría que señalar dos tipos de respuestas: las que comentan espacios físicos y las hablan de ambientes. Por un lado, están los espacios físicos. Son lugares donde los hombres se sienten calmados o donde sienten que pueden realizar actividades que les gustan. Ya hemos hablado del *hanging out*, de cómo muchos jóvenes se sienten cómodos y contentos con espacios de socialización, reunión y *pasar el rato* con amigos. Sin embargo, hay algunos hombres que también hablaron de la importancia del deporte en su vida. Alberto es entrenador de baloncesto en un equipo infantil. El deporte es importante en su día a día, también en los espacios que transita. Por ello, le gusta pasar muchas tardes en la plaza de Can Dragó.

*con los amigos y hacemos deporte. También hay otras personas corriendo y animamos a la gente que corre. Los chavales nos miran raro, como si fuésemos locos. Pero nos divertimos. (...) Y el básquet también es una zona de placer. Es una zona de desconexión. Con el deporte expreso ahí lo que quiero.*  
- Alberto (Porta, 18)

Este comentario de Alberto es interesante porque revela, como ya hemos ido hablando, cómo suele ser la forma de ocupar y transitar espacios para un hombre (especialmente para un hombre con bastante actitud, con una personalidad más atrevida y con menos vergüenza): arrogarse la posibilidad de comentar los trayectos de otras personas, ocupar el espacio con la suficiente confianza como para sentir que puede interactuar con otra gente legítimamente es un tipo de espacialización de género masculino. Este tipo de intervenciones también se podrían ver en espacios más cercanos, con lazos comunitarios fuertes, donde el sentido de apego y ligazón emocional y práctica con el espacio permite moverse por estos con confianza. Pero cuando se trata de espacios públicos más anónimos, donde no se conocen a las personas con las que interactúas, ese sentido de legitimidad y propiedad sólo las he visto en hombres. Esto tiene que ver con que Alberto sea un hombre que siente tranquilidad en la gran mayoría de trayectos. La confianza que tiene le lleva a reconocer que es muy raro que se sienta incómodo en algún sitio.

*Yo sinceramente he sido una persona que me he sentido cómodo a todos lados que voy. Soy una persona que está segura de mí misma, sé por dónde voy y me conozco todos los sitios. Creo que nunca me ha pasado nada y no creo que por qué me tiene que pasar algo, Si me pasara igualmente iría por la misma calle porque es una cosa que le puede pasar a cualquiera. Pero es verdad que no me siento incómodo por ningún lado.* - Alberto (Porta, 18)

La sensación de comodidad que puede sentir en la mayor parte de recorridos que realiza es una sensación que deriva, en cierta medida, de una creencia en la legitimidad de su presencia y en una noción de autoeficacia que genera la idea de que la vulnerabilidad que tiene es muy baja (no le pueden pasar grandes cosas). El miedo que siente es muy bajo: no ha tenido problemas con la policía ni con la ultraderecha, no le han robado, es grande y fuerte y, como veremos, tiene una percepción de la autoeficacia muy grande al haber intervenido exitosamente en peleas, en robos o incluso ayudando a mujeres jóvenes a volver a casa por la noche. Por esto, su motilidad es muy amplia, en un sentido *práctico* (puede moverse por cualquier sitio a cualquier hora) y en un sentido *emocional* (siente que no hay espacios vedados, y amplía el espacio de la comodidad a todo el barrio).

En Porta, el resto de los jóvenes suelen hablar de un triángulo de espacios de comodidad, el Casal y Plaza Sóller, la zona del huerto y a veces Leron City, el centro comercial del barrio (ahora Som Multiespai). Como dice Cristian (Porta, 20): “Estos son los 3 sitios donde más me muevo porque es donde estoy más cómodo y es como ‘mi sitio’”. Es un triángulo pequeño que alberga gran parte de los desplazamientos cotidianos de los jóvenes. A esto se le añade la zona de bares (la Lily, por ejemplo, en la plaza de Rafaela Serrano), y la zona verde de Can Dragó. Es interesante haber realizado el trabajo de campo en un momento donde la Plaza Sóller estaba en obras, porque esto supuso reflexiones interesantes sobre cómo *relocalizar* el sentimiento de placer y comodidad en la vida cotidiana. Las relocalizaciones se dieron hacia plazas retiradas (la zona de la petanca, plazas pequeñas como la de al lado del huerto).

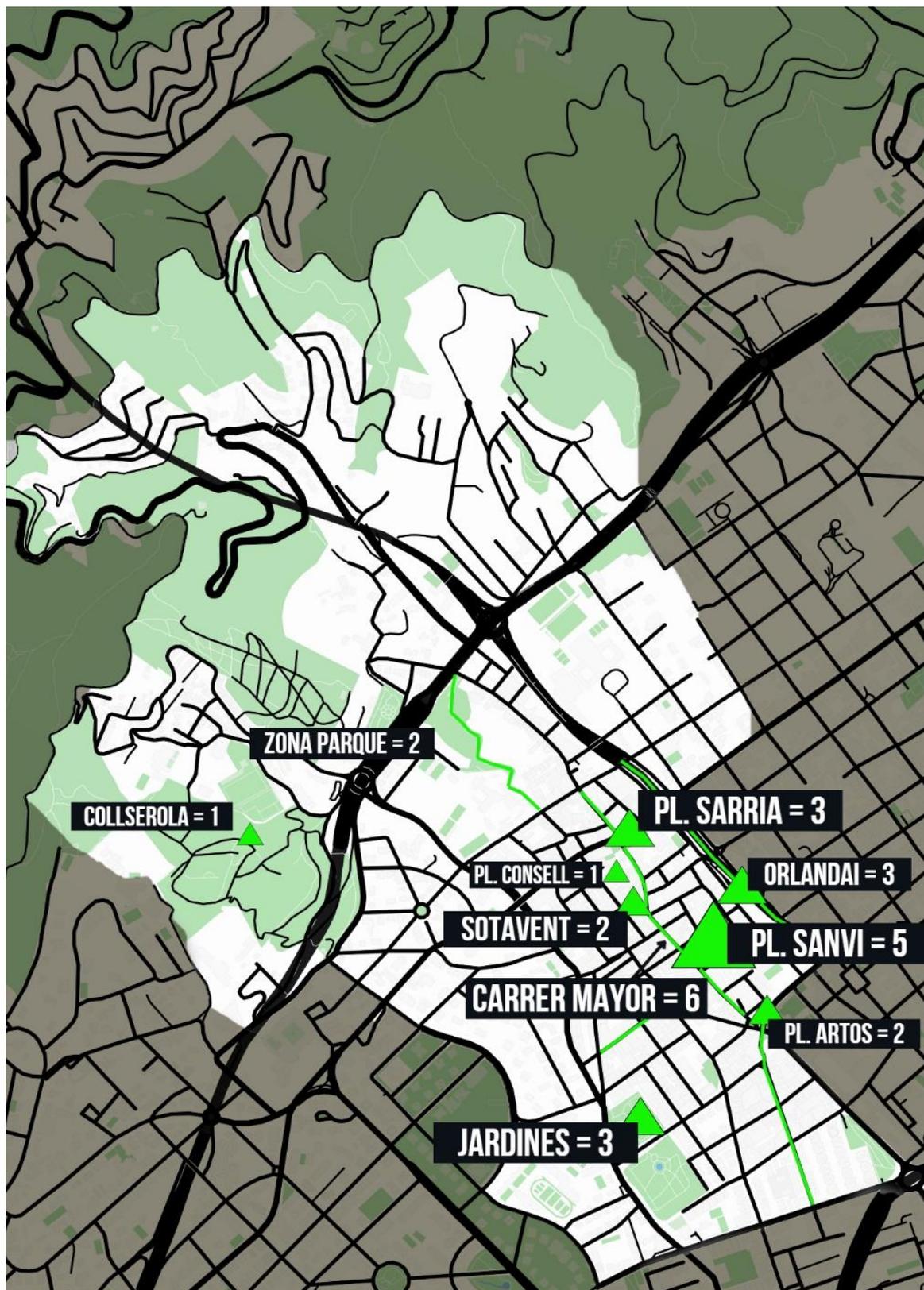
En Sarrià, los espacios de placer masculino tienen también que ver con la ocupación del espacio público por ocio, especialmente la Plaza Sant Vicenç, como ya se ha dicho en varios lugares. Como vemos en el mapa de espacios cómodos de Sarrià, las elecciones tienen mucho que ver con los espacios del casco antiguo, así como los espacios ajardinados. La calle que organiza esta elección estética (que veremos más adelante en el apartado de representaciones del placer) es la Calle Mayor de Sarrià, verdadera vértebra de la vida social del barrio y, como vemos, también una de las calles más cuidadas del barrio.

Mapa 26: Espacios cómodos/placenteros para los hombres de Porta



Fuente: Elaboración propia

Mapa 27: Espacios cómodos/placenteros para los hombres de Sarrià



Fuente: Elaboración propia

Además de los espacios concretos, se han registrado contextos de comodidad en los hombres que resultan especialmente interesantes para nuestra investigación. En varias entrevistas, se han mencionado los desplazamientos nocturnos como desplazamientos de placer y tranquilidad. Esto resulta coherente con algunas de las observaciones que han realizado otras investigadoras, como María Rodó-de-Zárate (2015<sup>a</sup>:8-10), quien apunta someramente cómo, al contrario de varias de las mujeres que entrevistó en su investigación, para quienes la noche aparecía marcada por el miedo y la inseguridad, para los hombres que entrevistó, la noche era un lugar donde ofrecía otras cosas. En las entrevistas que realizamos en el trabajo de campo, también se pudo identificar un pensamiento parecido:

Alberto (Porta, 18): *Normalmente, yo salgo por la noche, para despejarme. Hay más tranquilidad, no hay mucha gente por la calle, etc. Y normalmente suelo ir por lo que llamo "zonas flexibles". Zonas que no estén ni muy transitadas ni nada transitadas. Si no están nada transitados, a la que se acerca alguien ya me emparanoio, "ya vienen a por mí".*

Abel (Sarrià, 23): *No me desagrada tener que caminar hasta casa, y desconectar un poco de todo lo que ha pasado y prepararme un poco para irme a dormir. Es un momento de pensar y desconectar, sobre todo.*

Daniel (Sarrià, 25): *Por el día la bici es super desagradable. por el tema de los coches y es más peligroso. Por la noche no hay nadie, puedo volver borracho, fumándome un poco. De noche, volver en bici es como guay, vas haciendo un poco de ejercicio, te da el aire, puedes ir haciendo el gilipollas, yo qué sé*

Sin embargo, este tipo de sensación de intimidad, tranquilidad y paz parece darse más fácilmente en hombres con una actitud de seguridad y una percepción de su propia motilidad más amplia. Justamente, los hombres que hablaron en términos de placer de la noche son Alberto, Abel y Daniel, tres hombres con una sensación de tranquilidad y una autoconfianza muy alta. Son hombres sin grandes problemas, con un uso amplio y despreocupado del espacio urbano y con motilidades muy amplias. En otros hombres se mencionaron los espacios nocturnos como lugares donde tener cierto cuidado.

Cristian (Porta, 20): *A ver, a lo mejor me crea más inseguridad la policía que otras personas. A lo mejor si vuelvo solo muy tarde a la noche y veo a alguien, y vas un poco tenso pero tampoco me ha pasado nada que yo recuerde (...) quizá esta zona que está encima del cementerio, que hay sitios abandonados... Y bueno, si paso por ahí por la noche, voy un poco más al loro. Que nunca me ha pasado nada, eh? Pero da un poco mal rollo.*

Federico (Porta, 21): *Aunque es verdad que, a determinadas horas de la noche, pues tienes que andar con ojo por dónde pasas*

Camilo (Sarrià, 26): *ese trayecto que no me gusta... además es un trayecto bastante oscuro. No me da mucha confianza... Por la presencia también de... bueno, saber que hay mucho nazi moviéndose por ahí. Y también porque a determinadas horas de la noche impresiona un poco más.*

Elías (Sarrià, 26): *Si que es verdad que alguna vez, pasando por la zona más sur, pasando por la plaza Artós o así, y vienes de otras partes de Barcelona y subes andando... por ahí, de noche, pues según qué días concretos, sí que pasas bastante miedo. E intentas ir rápido o lo que sea. Me han dicho cosas alguna vez.*

Investigar la noche como espacio de placer masculino puede ofrecer importante información sobre las formas de intimidad y paz en los hombres, sobre las causas de la inseguridad y las claves de una experiencia de movilidad más segura. Sin embargo, debe enfocarse desde una perspectiva interseccional: la experiencia de placer nocturno en los hombres no es universal, sino que responde a posicionamientos complejos.

#### PERCEPCIONES MASCULINAS

- Las percepciones de las movilidades se han partido en dos: inseguridad/miedo y placer/comodidad.

#### EXPERIENCIA INSEGURIDAD/MIEDO

Se han registrado varios tipos:

- **Miedo al robo:** Uno de los miedos básicos de la experiencia masculina.
  - o Hay grandes **diferencias en ambos barrios.**
  - o En **Porta, la sensación de exposición es real, el riesgo también.** Varios entrevistados comentan haber sufrido robos alguna vez.
  - o En **Sarrià la exposición es menor, pero no la sensación de exposición, aunque sí que se reduce dentro del barrio.**
- **Miedo a la ultraderecha:** se ha visto que el miedo a la presencia fascista afecta en el día a día de varios jóvenes, **especialmente en Sarrià** (donde la presencia fascista es mayor).
- **Miedo a la policía:** despunta en Porta y en algunos casos concretos de Sarrià. Está ligado al **consumo de sustancias, al activismo y a las estéticas disidentes.**
- **Miedo a la violencia urbana:** la **exposición de los hombres a las agresiones físicas (y a los intentos)** es mayor. Esto afecta en muchos sentidos a cómo perciben espacios, zonas o entornos sociales.

#### EXPERIENCIA DE PLACER/COMODIDAD

- Las representaciones de placer y comodidad de los hombres suelen estar ligadas al **disfrute y a la realización personal.**
- Sin embargo, se ha visto un factor importante: se ha visto un factor de comodidad urbana mayor en algunas **actitudes dominantes, expansivas** y con una **sensación de autoeficacia muy alta.**
  - o Esto los lleva a tener una **actitud más activa, más agente: miran, comentan si hace falta, intervienen y modifican los espacios según les viene bien.**
- También se ha registrado cómo los **desplazamientos nocturnos** para muchos hombres son **espacios de placer, intimidad y tranquilidad.**
  - o Sin embargo, no se da en todos los hombres. **Son los hombres que muestran más confianza y sensación de autoeficacia los que se permiten disfrutar del espacio nocturno.**

## 4. PRÁCTICAS

La última sección de las movilidades masculinas está dedicada a las prácticas. Como en los anteriores capítulos, en este apartado analizaré las formas de interacción social, las prácticas corporales de ocupación, negociación o afirmación personal o grupal entendiendo que en estos gestos, acciones y contactos se esconden importantes elementos de significación social que nos arrojará luz sobre las maneras en las que las masculinidades se tejen con el espacio.

Comenzaremos con la forma en la que los hombres entrevistados se exponen a los conflictos y peleas callejeras. Antes hablábamos de cómo la exposición a la violencia para muchos hombres se daba desde una forma activa y no pasiva, por lo que en primer lugar veremos qué significa esto. En segundo lugar, analizaré cómo varios de los hombres entrevistados explicaban sus experiencias en la ciudad en términos lúdicos. Veremos cómo esta noción de la ciudad como espacio de juego define muchas de las prácticas *in itinere* masculinas (las miradas, los grupos, las conversaciones improvisadas) y cómo operan estas prácticas lúdicas como factor de *creación de miedo* en mujeres.

En tercer lugar veremos qué papel tuvo en las entrevistas la cuestión de la seducción y el flirteo, poniendo en relieve cómo si para las mujeres entrevistadas esta cuestión quedaba muy secundaria en sus intereses móviles, en la experiencia masculina este factor ocupa un lugar importante dentro de su cotidianidad móvil. Por último, analizaremos cómo los hombres entrevistados son conscientes (o no) de su lugar como hombres en la ciudad, el impacto que tienen en la vida de las mujeres y cómo confrontan esto, por un lado, desde el desinterés y la autoexculpación o, por otro, desde el compromiso en el cambio y en las formas más igualitarias de masculinidad. Con esto acabaríamos de analizar las movilidades masculinas.

### 4.1 LA EXPOSICIÓN AL CONFLICTO

La noción de agencia en los hombres es notable. Sienten que pueden intervenir y cambiar las situaciones que se encuentran. Este tipo de creencia implica un cálculo de la propia autoeficacia muy distinto al que veíamos en las mujeres, para las cuales el principio de autoconservación y de prevención del riesgo innecesario eran fundamentales. En estos hombres, si bien la seguridad tiene bastante importancia en general, hay una serie de perfiles que muestran una mayor tendencia a la exposición a los conflictos.

Alberto (Porta, 18): *Si hay vandalismo, miro a ver cómo son las personas. Si se están peleando y los puedo separar, los separo. Si me llevo una hostia, pues bueno.*

Federico (Porta, 21): *incluso me he tenido que pegar con alguien porque esa persona buscaba pelea... Cosas que no gustan, porque claro, tú estás volviendo a casa y no te esperas que alguien te meta en esa situación.*

Germán (Porta, 25): *en general, cuando hay peleas, si puedo evitarlo lo evito. No me quiero meter. A veces, si veo que es factible meterme, pues me meto, pero si veo que son dos morlacos que me pueden meter fácil, pues no me meto. Ni lo intento, vamos.*

Héctor (Porta, 26): *Es verdad que luego, cuando ves alguna situación mala, pues te metes por medio. Muchas veces acabas pillando tú, pero bueno, te intentas meter, relajar a la gente o lo que sea.*

Hay más comentarios en este sentido que los expuestos. Que sean todos los comentarios de Porta no es casualidad. Esto también tiene una implicación de clase: hay muchos más jóvenes de Sarrià que reconocen que nunca han tenido ni que presenciar, y mucho menos participar, escenas de violencia urbana. Como Abel (Sarrià, 23), que dice sobre las peleas, “*La verdad es que nunca me ha pasado nada muy grave. Así que no puedo decirte mucho en ese sentido*”.

En el caso de Porta, sí que estos comentarios eran mucho más comunes. Puede ser que por el tipo de ocio más local, sin muchos desplazamientos a otras zonas (de discotecas o bares), lo que hace que el consumo de alcohol y estupefacientes se quede en el barrio, haciendo que los conflictos sean locales. Pero la pregunta es más bien por el tipo de razonamiento que hay en la decisión de *involucrarse* en dichos conflictos. Y quizás en eso, Héctor nos muestre algunas claves.

*Es mi calle, es mi casa. Yo estoy aquí como en el sofá de mi casa [mientras golpea la mesa]. Es verdad. El barrio es así, te sientes así. O sea, te creces mucho. Por eso, cuando hay un problema social, como en una pelea, un accidente, un algo, pues te lo tomas diferente cuando es tu barrio que cuando no lo es. Como te conoces o te conocen los de la pelea, pues vas, separas y tienes como más presencia.*  
– Héctor (Porta, 26)

Nos topamos con una noción de propiedad muy fuerte del espacio del barrio. Esto termina influyendo en la confianza que tienen a la hora de circular por él, así como la sensación de legitimidad para la intervención. Si la identificación con el lugar (aspecto simbólico) terminaba relacionándose con la capacidad de transformación e intervención (aspecto activo), como proponen Vidal, Pol, Guàrdia y Però (2004), es de esperar que les salga más espontáneamente el intervenir en lo que sucede en el barrio. Si a eso le sumamos, en primer lugar, la noción de legitimidad y acción que viene con la posición masculina y, en segundo lugar, una noción de autoeficacia alta (en algunas personalidades concretas, como Alberto o Héctor, etc.), nos encontramos con una fuerte capacidad agente de hombres que se ven con el derecho y la aptitud adecuada para poder intervenir en aquello que se van encontrando en la ciudad durante sus movimientos.

## 4.2 PRÁCTICAS MASCULINAS DE NEGOCIACIÓN DE LA INSEGURIDAD

Sin embargo, no todo es confianza. La inseguridad también forma parte de la vida de los hombres y, como en el caso de las mujeres, no hay un padecimiento pasivo, sino que también existen prácticas de negociación y reducción del riesgo. Los cálculos urbanos que se dan en este caso cuentan con otros elementos, parten de otros contextos de género y, por lo tanto, habrá distintas maneras de entender su posición en la ciudad y los recursos a su disposición.

Si en el capítulo anterior analizamos varias estrategias en distintas categorías. En las entrevistas a hombres no se registró un abanico tan amplio y diverso de estrategias. Pero aun así, se pudieron comprobar varias estrategias adaptadas a los contextos.

### 4.2.1 ESTRATEGIAS DE EVASIÓN

Si bien la forma de evasión más común en las mujeres era el no pasar por determinados espacios, en los discursos de los hombres no ha sido tan común esto. Sí que ha habido jóvenes

que reconocían que intentan no pasar por algunos sitios a determinadas horas, especialmente en el caso de Sarrià por el peligro nazi. Así, algunos como Camilo reconocen:

*Plaza Artós, por la noche no paso. Cambio de ruta seguro. Y depende del día, si aquí está la estación de Tres Torres, si cojo la L6, voy a casa directamente, Pero depende de la hora podría cambiar de ruta porque esta, aunque sea más larga, es más segura y la controlo más. – Camilo (Sarrià, 26)*

Camilo ha llegado a no salir de casa cuando “*hay manifestaciones fascistas o españolistas*”, reconoce que se queda en casa a menos que se haya convocado una contramanifestación. Lo mismo me dice Mario (Sarrià, 21). Por suerte, hay espacios muy significados como ambientes de la ultraderecha, bien identificados que son fácilmente evitables en los trayectos cotidianos: el bar Sotavent, la Plaza Artós, la parte Norte del barrio. Son pocas zonas pero con un tinte de inseguridad muy claro, como hemos visto.

Otra forma de evasión que se recogió es la estética que, si en el caso de las mujeres veíamos que intentaba en gran medida por pasar desapercibida, no llamar la atención, en el caso de los hombres, muchos se refirieron a la modulación estética con una intención de *dar miedo* o intimidar para disuadir de contactos indeseados. Esteban (Porta, 20) y Federico (Porta, 21), en Porta, son muy claros en ese sentido y hablan de cómo la capucha es una de las herramientas clave de ese camuflaje estético que busca evitar situaciones incómodas. Camilo en Sarrià también se expresa de la misma forma. Como hemos visto, Camilo es un joven humilde, con poco dinero y mucha implicación en la militancia de barrio. Puede ser por esta razón el que Camilo coincida en muchos elementos con los hombres de Porta, permitiendo entender cómo algunos comportamientos parecen más tener que ver con su nivel socioeconómico y la cultura juvenil en la que se inscribe que con el lugar donde vive.

*Esteban (Porta, 20): Para evitar el miedo sí que a veces si tengo capucha me la pongo y si tengo braga me la subo y ya siento así que soy... Ya dudo que nadie se atreva a pararme, no sabes qué hay detrás de la braga, sólo ves un morlaco. (...) Intento dar miedo sobre todo si vuelvo solo de fiesta. Bueno... “intentar dar miedo” quizás no sea. Es más bien por protección.*

*Federico (Porta, 21): cuando vas con la capucha y tal, sí que te sientes más seguro. (...) Es la sensación de sentirte más peligroso o que das miedo para poder defenderte en algún momento.*

*Camilo (Sarrià, 26): Depende de la hora del día, sí, a veces me tapo mucho. Capucha, braga al cuello y tal. Y a veces hago todo lo contrario. No sé por qué. Sobre todo, cuando es de noche más me tapo, y cuanto más de día es, más me suelto, porque siento que si todo el mundo me ve es más seguro, pero si a mediodía vas todo tapado, la gente puede pensar mal o lo que sea.*

La estética es un elemento clave de la identidad urbana masculina y los cálculos cotidianos de los hombres entrevistados, sea para llamar la atención y conseguir ciertas miradas deseadas, como para conseguir intimidar y hacer “*respetar*” su espacio y que no los molesten. También puede funcionar más como forma de mimetización y pasar desapercibidos. En ese sentido, especialmente en relación con la exposición a la violencia neonazi, tanto Cristian como Noel (Porta, 21) hablan de cómo intentan controlarse con la estética alternativa que llevan. Por el contrario, Felipe (Sarrià, 24) reconoce que ciertos elementos de su estética alternativa pueden afectarle negativamente, pero no puede cambiarlos (porque se trata de un piercing facial y de barba).

Cristian (Porta, 20): *Yo voy un poco más disimulado por eso. Pero si vas con pintas, es más normal ir con más miedo. Hace poco salió un video de un nazi que estaba acosando a un pavo que iba con la camiseta que ponía "Fuck Nazis" y claro, con eso te lo piensas.*

Noel (Porta, 21): *es verdad que nunca llevaría camisetas tipo "Fuck Nazis" porque sí que es mensaje directo. Así que eso sí que me genera miedo e inseguridad. Y no quiero que sea esa mi carta de presentación. Sigo llevando cosas que sean reivindicativas pero por el miedo e inseguridad no quiero exponerme a eso.*

Felipe (Sarrià, 24): *Bueno, sí que es verdad que a veces vas más intranquilo. Yo llevo más pintas, ¿sabes? Entre el piercing, la barba y tal... Pero sobre todo voy nervioso cuando sé que hay concentraciones o cosas así.*

Contrario a la experiencia de Felipe, Esteban en Porta reconoce que sus facciones y su estética más normativa le genera una cierta seguridad cuando va por la calle. Habíamos hablado en el capítulo de las movilidades juveniles cómo el caso de Esteban es interesante: hubo casos donde su estética le hizo ahorrarse cacheos y multas de la policía, por lo que tiene razones para sentirse más seguro por esto.

*Yo claro, sin barba, con la cara redondita y sin pintas, no les habré dado el perfil. Esto, evidentemente, me hace sentir más seguro. Pero me sienta muy mal por mis amigos. Claro, cuando éramos más jóvenes me acuerdo de decir que yo no quería usar riñonera porque era una declaración de que llevas porros. ¿Sabes? Es que es muy cantoso. Es como una firma. – Esteban (Porta, 20)*

Por último, otra forma de evasión que se pudo registrar en las entrevistas tiene que ver con el propio movimiento. Héctor comentaba cómo para evitar el riesgo a las multas y a las confrontaciones con vecinos, muchas veces fuma mientras camina. Al deslocalizar la práctica dificulta la identificación. En ese sentido, las prácticas móviles resultan más seguras porque son menos controlables, lo que en el caso de los hombres puede suponer más libertad.

*Así que es eso, fumar en casa o caminar en marcha. Fumar mientras caminas te da libertad. Si tú estás caminando, no te paran. Si estás sentado en un banco, te paran. Si caminas, no pasa nada, porque no se fijan en ti. Eso lo aprendí con 14 años. Si caminas, te miran y pasan de ti, porque piensan que vas a algún lado, no estás ahí molestando. Pero si estás quieto, van a por ti y te dicen "qué haces aquí? ¿Por qué no estás haciendo cosas como hace la sociedad?" Al final es eso lo que te quieren meter. Espabila, no te quedes parado. – Héctor (Porta, 26)*

#### 4.2.2 ACOMPAÑAMIENTO E HIPERVIGILANCIA

Sobre otras formas de negociación de la inseguridad, cabe destacar, por un lado, las prácticas acompañamiento y la hipervigilancia. En este caso, volvemos a centrarnos en la entrevista de Camilo (Sarrià, 26), quien comenta que la inseguridad que siente por la extrema derecha le lleva a tener varios comportamientos de emergencia. Recordemos que a Camilo le han hecho pintadas con amenazas en la puerta de su casa, le han perseguido y que, por lo tanto, la sensación de inseguridad que siente con este tema es muy alta.

Los comportamientos que comenta son interesantes porque recuerdan a las prácticas de negociación del riesgo de algunas entrevistas de las mujeres. Camilo algunas veces ha fingido que hablaba con gente por el teléfono, ha vuelto corriendo a casa y ha desarrollado una mirada de hipervigilancia que le lleva a "mirar mucho. Girar mucho la cabeza. Si veo grupos de

gente, mirar y analizarlo mucho a ver si corro algún peligro". También comenta que se pone los auriculares sin música para ser consciente al mismo tiempo del entorno y que siempre que puede procura volver acompañado a casa. Esto resulta especialmente interesante ya que son una a una las medidas que hemos visto en la experiencia de las mujeres que sienten inseguridad urbana. Camilo posiblemente tiene una experiencia parecida pero centrada en la inseguridad política.

Respecto a otras medidas que no sean evasivas, sólo Héctor comenta cómo en algunas ocasiones opta por poner la valentía por delante y confrontar en ciertas situaciones de inseguridad. Aunque lo cuenta con relación a una situación de robo con un chico joven, como comentamos más arriba. En general, en el resto de los casos, no hay testimonios relacionados con la confrontación directa y la escalada agresiva de los conflictos.

#### 4.3 EL JUEGO, EL FLIRTEO Y LA (IR/AR)RESPONSABILIDAD

La inseguridad no es el principal elemento que articula las prácticas cotidianas en los desplazamientos masculinos. De hecho, si bien hay una presencia importante de elementos de inseguridad y negociación, en general cuando los hombres entrevistados hablaban sobre su vida cotidiana por la ciudad ponían en importancia otros elementos, más ligados al placer, a la diversión y, más interesante aún, al *juego*.

Considero el juego aquí como una serie de motivaciones y prácticas que se dan durante los desplazamientos por y desde el disfrute y el divertimento. Bromas, juegos de miradas, comentarios..., varias prácticas que son guiadas por el aburrimiento, la búsqueda de estímulo, la mera percepción de que juego legítimo y deseable. En todos los casos estos juegos están imbricados en una mayor libertad de acción y en percepción de oportunidad. En última instancia, se trata de una traducción directa de una motilidad masculina mayor dirigida a prácticas *in itinere* de disfrute personal (a veces implicando el disfrute de la otra persona, pero a veces sin importarle si la otra persona disfruta o no).

Son prácticas que se dan en varios escenarios, pero son las calles y el metro donde más se concentran. La calle es percibida como ese espacio donde los cuerpos se cruzan de manera anónima, permitiendo una interacción casi sin consecuencias. El hecho de no tener muchas probabilidades de volver a ver a esa persona puede estar alimentando una sensación de impunidad donde hay tanto derecho como poder. A su vez, el metro, lejos de ser un *no lugar* donde la apropiación es imposible, vemos que se configura como un lugar donde se afincan las prácticas móviles, se da pie a una relación de propiedad entre los hombres y los medios móviles de transporte. El metro es un lugar donde a la vez, se dan procesos de movilidad y de inmovilidad. Se está en movimiento pero la percepción relativa del cuerpo es de *parada*, de una inmovilidad que hace que los cuerpos coexistan en espacios fijos. En las próximas líneas veremos qué dinámicas son a las que me refiero, y qué relación existe con el género.

##### 4.3.1 EL ESPACIO URBANO COMO UN LUGAR DE JUEGO

Esta noción de juego deriva de una percepción de que el aburrimiento tiene que mitigarse, y que para eso son legítimos muchos tipos de acciones. Desde sonrisas a gente que no conocen, hasta comentarios y juegos de miradas. La voluntad no parece ser la del cortejo o la seducción, sino el simple divertimento.

Alberto (Porta, 18): Yo me suelo fijar en todo el mundo y hay veces que estás por ahí y no es tanto el plan de que me gusta. Y miro a una chica de 7 años con ojos azules y digo “buah, esta de mayor será modelo”. O a lo mejor veo en el metro a alguien que entra y se sienta. Y me la quedo mirando. “Este a lo mejor si tuviese un poco más de pelo”, y tal.

Alberto (Porta, 18): Si me sonrían quizás te digo “adeu”, aunque no te conozca de nada. Y a veces voy por la calle y no me suenan de nada y me apetece decirte hola y te lo digo. Y la gente se gira y a veces te contestan (...) Me suelo fijar si leen, si hablan por el móvil, si escuchan música. Por el metro miro mucho a la gente.

Borja (Sarrià, 22): Yo soy muy curioso. Si veo a alguien en el metro leyendo algo, intento leerlo, o ver qué lee. Y si me aburro, también intento escuchar conversaciones de gente. Y eso sí que me ha llevado a veces a decir “oye, esto también me interesa”. Y claro, a veces he hablado.

Diego (Porta, 26): Para hablar con alguien que no conozco, pues hablo de cosas frikis, jugar... Por ejemplo, hacer malabares. A veces voy con un palo de malabares por la calle. Y a veces se me queda mirando, y les pregunto si quieren hacer malabares. Y alguna vez hasta he conseguido enseñarles a usar el palo. Y es divertido. Salgo con el palo porque me gusta, me divierte.

En muchos casos, puede haber una simple interacción sin mala voluntad. Y en estos casos no se ve ningún tipo de problema, pero sí que me gustaría incidir en la sensación de a-responsabilidad que hay respecto a algunos actos. En muchos comentarios la mirada aparece como desproblematizada o inocente para muchos hombres. Alberto, por ejemplo, continuaba su discurso de unas líneas más arriba diciendo:

*Si me ves que estoy mirando, pues bien, yo sigo mirando. Me vuelves a mirar y me pillas mirándote, pues te sonrío, “hola”. No voy a apartar la mirada porque me mires. ¿Que te sientes intimidada? Lo siento. Yo miro ahí y ya está. Como si miro a otro lado” - Alberto (Porta, 18)*

Recordemos que en el capítulo sobre la experiencia de movilidad femenina, la mirada aparecía como un elemento importante en los procesos disciplinarios de los cuerpos de las mujeres en los espacios urbanos. La mujer vive frecuentemente la mirada como una autoridad que le dice qué no debe vestir, por dónde no debe ir o qué no debe hacer. El hombre sin embargo, vemos que está participando en esta dinámica sin tener necesariamente una voluntad (o conocimiento del impacto de su mirada) de ello. En varios casos de los hombres entrevistados no hay mucha conciencia de que la mirada pueda ser un elemento problemático en la experiencia de la mujer. Entre otros, se recogieron testimonios como los siguientes:

Borja (Sarrià, 22): Mirar sí que miro, claro. Yo de base miro mucho, a todo. A todas las personas. (...) yo... en esto yo sobre todo me fijo en los ojos, que es lo que más me llama. Y claro, y depende de cómo esté, le miras el culo, le miras las tetas. Pero no lo haces queriendo incomodar. Pero claro, creo que al final es una cosa muy natural. Al final se mira. Aunque bueno, intento no incomodar.

Héctor (Porta, 26): Claro, a mi Dios me puso ojos para ver. Si veo un buen culo lo voy a mirar, si veo a una chica guapa la voy a mirar, y si veo a un tío que se me cruza en mi camino de bici, también lo miro. O sea, creo que es normal.

Federico (Porta, 21): Sí, claro. Te sueles fijar en la gente atractiva. Todo el mundo tiene ojos, ¿no? ¿quién no mira un culo por la calle y dice “hostia, vaya culo!”? Y cosas así. Y yo qué sé. También me pasa con los perros. Si me pasan por al lado, me quedo como un gilipollas mirando. Yo qué sé. Desde perros a culos, y desde culos a coches.

La mirada parece algo inocente, además de que muchos hombres lo han identificado como algo “*natural*” el ver culos de mujeres o tener miradas más sexualizadoras. Esto no tiene por qué ser necesariamente malo si no estuviésemos hablando de un factor que se ha demostrado que produce incomodidad e inseguridad en los trayectos de ellas. Dado que supone un factor de inseguridad, la mirada masculina se vuelve un elemento mucho más problemático de lo que parecen entender varios de los hombres entrevistados. Cuando los hombres entrevistados dicen que no tienen “*nada de malo*”, habría que repensar a qué se refieren. En la mayoría de los casos parecen indicar que la bondad o la maldad de este tipo de acto reside en la voluntad de quien lo realiza. En estos casos “*no tienen nada de malo*” vendría a indicar “*no tengo una mala intención al hacerlo*”. Pero claro, en estos casos no se está teniendo en cuenta la experiencia de la propia mujer, que como hemos visto en el capítulo anterior, sí que podría considerar estas miradas como incómodas, desagradables y, por lo tanto, dañinas. En ese sentido, esa mirada quizás “*sí que tiene algo de malo*”, pero no en un sentido moral, sino en un sentido pragmático centrado en quien la padece. Sin embargo, hay que reconocer que no para todos los hombres el tema de la mirada es un campo claro y evidente. Hay voces donde la mirada supone un dilema mayor, como el caso de Bruno:

*a ver, es como que tengo un dilema con el tema de mirar a la gente o mirar culos. Para mí no es algo que sea algo malo. Como que para mí es algo natural. Cada uno tiene su sexualidad y la ve como quiere. No creo que mirar el culo de alguien sea malo, pero si esa persona se siente ofendida por el hecho de que le mires pues tampoco está bien hacerlo, o sea, como que crea un dilema interno. - Bruno (Porta, 18)*

Esto nos permite ir introduciéndonos poco a poco en la cuestión de la conciencia masculina sobre los factores éticos que implican este tipo de interacciones. Si bien a nivel de mirada, muchos hombres justificaban sus miradas sexualizadoras como algo inocuo, “*natural*” y que no tenía nada de malo, sí que son más críticos con todo lo que va más allá de la mirada e intentan dejar claro en la entrevista que los piropos, los comportamientos molestos o la insistencia después de un rechazo son comportamientos criticables.

Héctor (Porta, 26): *Pero no voy a pararme a tirarle los trastos a una tía, porque ni ella está predispuesta, ni es el momento. No esperes nada de ahí, ella saldrá gritando “me estás acosando”. Otra cosa es que veas a una chica del barrio que ya has visto en otra fiesta o así, y ahí sí que le puedes parar y decirle “oye, qué tal, que te vi el otro día en la fiesta!”. O sea, hay un vínculo, es distinto. Y saludas y tal, y le dices de tomar un café, y pum, ya has hecho una conexión. Y si ves que va bien, guay. Si ves que no conecta, pues no insistas.*

Cristian (Porta, 20): *A mí personalmente, me parece que aunque le digas “preciosísima de la vida”, sobra. Ni te lo ha pedido ni nada. Y supongo que la gente que lo hacen piensa que igual llamándoles la atención a la otra persona pueden hacer que se fijen más en ellos, pero no creo que sea muy útil.*

Bruno (Porta, 18): *Sí, se puede conocer gente pero depende mucho de cómo te acerques a esa persona. Si estás más o menos cordial y le decís “qué tal” y te dice “eh, no estoy interesada” pues te vas y no creas ningún conflicto ni nada. Y eso me parece super bien. Pero en el momento en que esa persona te dice que no está interesada y continuas ahí sí que se genera el conflicto.*

Vemos, entonces, que existen cierta conciencia crítica que sí que comienza a ver como problemáticos determinados comportamientos respecto a las mujeres, que pueden resultar

incómodos y potencialmente violentos. Pero entonces, ¿a qué se deben estos comportamientos? ¿Qué alicientes tienen para sí tenerlos?

En cierta medida, podemos estar viendo cómo este flirteo puede responder a determinada romantización de los encuentros en espacios urbanos. Son muchas las películas, series o anuncios que presentan la típica escena donde un choque, un accidente o un despiste hacen que un hombre y una mujer se encuentren en plena calle iniciando la historia de amor. Este tipo de retórica amorosa puede tener algo que ver con la predisposición masculina de ver la ciudad como un lugar donde es probable que se den encuentros excitantes, como se ve en el comentario de León:

*Aunque sí que todos pensamos en eso de que “¿y si le dijera algo?”. El otro día ví un Tweet que decía justamente esto, “¿y si la chica que te encuentras por la calle pudiese ser el amor de tu vida? – León (Sarrià, 22)*

Esta tendencia a ver el espacio urbano como un potencial escenario donde el amor puede surgir marca la cotidianidad de los trayectos y promueve cierta predisposición a pensar e idealizar a las mujeres (en caso de hombres heterosexuales) durante los desplazamientos.

*me acuerdo de que cuando iba al cole, había una chica con la que me encontraba cada día a la misma hora, cogiendo el mismo tren, ¿sabes? ¡En mi cabeza teníamos una historia de amor! Nunca le dije nada, pero estábamos enamorados, lo sé. Y era guapísima, la veía cada día... Y nunca hablé con ella... Pero si pasase ahora mismo por aquí, sabría quién es. (...) Y bueno, eso de fijarme en la gente es curioso y divertido. Por lo menos una vez a la semana me enamoro en el metro... Y me pasa también por la calle. Me fijo mucho en el entorno, pero sobre todo si son chicas guapas. – León (Sarrià, 22)*

En las entrevistas pude ver cierta ambivalencia interesante entre una conciencia de que no es adecuado ligar en desplazamientos, y búsqueda del éxito sexual. Algunos de los hombres entrevistados ven en la ciudad en general, y en los desplazamientos en particular, un contexto de posible interacción y éxito. Esto les lleva muchas veces a un “probar suerte” en contextos que aprovechan según les venga en gana. Por ejemplo, dice Abel cuando le pregunto si ha intentado ligar volviendo a casa por la noche:

*Te diría que... (se pone nervioso y duda). Bueno, te diría, que si me la cruzo no le diría nada. Pero si estamos yendo hacia el mismo sitio, estamos cogiendo el mismo semáforo, los mismos cruces, los mismos todo, pues sí que igual al final, si apetece o no apetece o según cómo hayas visto a la otra persona, sí que llegaría a comunicarle algo. Al final... pues le sueltas algún comentario, y si hay afinidad, te contestará y si no, pues te dejará pasar o hará cualquier cosa. – Abel (Sarrià, 23)*

Abel reconoce que los encuentros fugaces en desplazamientos son poco probables que den lugar a una interacción exitosa. Pero cuando están yendo en la misma dirección (es decir, Abel la ve desde atrás, y sigue su misma dirección) valora que puede intervenir el desplazamiento de la mujer y hablar con ella. Esto, si lo vemos desde el prisma de la mujer, podemos entender que la situación percibida puede ser muy distinta. Un hombre le sigue por detrás por la noche. Cruza las mismas calles, sigue la misma ruta y aprovecha una excusa para entablar conversación. Según lo que hemos visto hasta ahora, esto supone un potencial espacio de inseguridad femenina, alimentado como vemos por el aburrimiento del hombre y la sensación de legitimidad (y la probable ausencia de conciencia sobre el impacto en la mujer).

La forma en que estos comportamientos de irresponsabilidad interactúan con un contexto social cambiante son muy diversas. Y no faltan hombres que se adaptan a la nueva situación, aunque sea a regañadientes y con un discurso que roza el antifeminismo en algunos puntos, como se desprende del testimonio de Isidro:

*A ver, que las chicas están buenas, claro. Pero ya se sabe, con esto del feminismo y tal, que no se puede hacer eso. Yo por estos temas, prefiero no decir nada. No se vayan a pensar mal, que también se malinterpretan mucho las cosas, ¿sabes? Y es que es un tema muy delicado. ¿Quién te cree a ti cuando dices que no lo hacías con mala intención? Claro, es que yo por eso prefiero no meterme en problemas... Bueno, problemas. A ver, es que ya sabemos que hay piropos y piropos. Pero ponle que le dices a una chica, o sea, algo que esté bien hecho. Incluso así, puedes generarle incomodidad, y puedes hacerle sentir ese sentimiento de miedo que decíamos antes, y eso a mí no me mola nada. Es que claro, de ahí entran muchas cosas que lo hacen muy delicado. – Isidro (Sarrià, 24)*

Otra vez, surge en el análisis el criterio de la “buena intención” como validador masculino de la legitimidad de un acto. El no tener “mala intención” parece apuntar a que el acto no es “malo” en sí, sino simplemente “malinterpretado”. Esto, que parece baladí, tiene su complejidad, ya que la forma en que resolvamos este nudo podría definir si nos movemos hacia la moralización de determinados comportamientos (prohibiendo moralmente que sea bueno cualquier tipo de comentario durante los desplazamientos) o hacia una exculpación *despolitizadora* (que excusa cualquier comportamiento dañino masculino aludiendo a su “buena voluntad”). Esta divergencia es la que se encuentra en las posturas contrarias de parte del movimiento feminista, por un lado, y el movimiento filomachista de los *pick-up artists* o “coachs de la seducción” que enseñan a los hombres cómo abordar e iniciar interacciones con mujeres en espacios urbanos (Sánchez-Sicilia, 2020).

En algunos casos en los que los hombres perciben que tienen legitimidad para intervenir e interactuar con mujeres desconocidas en espacios de transporte, esas interacciones las consideran exitosas, ya que consiguen generar espacios de conversación interesante o incluso pueden intercambiar teléfonos y quedar luego. Esto termina reafirmando un tipo de práctica masculina que no ve malo el intervenir en los trayectos de mujeres por la ciudad, aunque en varios casos termine mal. En las entrevistas se dieron varios comentarios en ese sentido, justamente realizados por hombres con un tipo de personalidad más activa, osada y atrevido.

Alberto, por ejemplo, narra cómo al interactuar con una desconocida en un bus consiguió hablar con una mujer que terminó haciéndole de guía turística.

*Con motivos de ligar, primero me fijo, luego ya digo, me apetece o no me apetece. Yo soy una persona que... en plan, improviso un montón (...) Una vez me pasó cuando estaba de viaje hablando todo el día en inglés, que en el bus al aeropuerto había una chica que hablaba castellano. Me senté y le dije hola. Total, que empezamos a hablar. La chica muy mona y fue guay. Le dije de donde eres. De Tenerife. Yo justo iría a veranear allí. Al final me da el contacto, quedamos en Tenerife y fuimos a un mirador, me enseñó la isla, tal. – Alberto (Porta, 18)*

Pero antes de eso comentaba que en muchos de los saludos que realiza por la calle le ignoran:

*a veces voy por la calle y no me suenan de nada y me apetece decirte hola y te lo digo. Y la gente se gira y a veces te contestan. Tú les saludas, si no te contestan bueno, pues un hola que se llevan. – Alberto (Porta, 18)*

Antes mencionábamos cómo sí que en algunos momentos Alberto parece tener cuidado para no caer en comportamientos agobiantes, pero luego se contradice con relatos de prácticas que pueden generar tensiones con las personas con las que interactúa y no se le ve muy preocupado por ello.

El caso de León es más interesante aún para observar estas contradicciones entre discurso y prácticas. Cuando le pregunto sobre interacciones en desplazamientos me habla de cómo en el metro tuvo varios encuentros e interacciones que él considera divertidos y estimulantes.

*¡He ligado varias veces en el transporte! Y dos en la misma semana. (...) después de ponerme tope de ciego con mi colega, entré en el metro, y me encontré un grupo de gente que se iba al Apollo. Y yo, pensé "hoy, te van a hablar a ti". Y justo me viene del otro lado del vagón una chica y me dice "¿quieres venirte con nosotros a Apollo?". Les dije que no, pero que si quería me podía dar el número. Y hablamos, y quedamos para ir a la UAB. Y yendo a la UAB, en ferrocata, una chica me enganchó una pegatina y me dijo adiós. Era una pegatina con su número de teléfono. – León (Sarrià, 22)*

Él mismo habla luego muy bien de cómo en desplazamientos de ocio (ir de fiesta) él valora mucho las dinámicas de cortejo y jugueteo que se dan en movimiento.

*Salíamos de fiesta mucho por el Puerto antes. Y esas noches, lo mejor era el viaje. Pillar el ferrocata hasta Plaza Catalunya, el trasbordo a Urquinaona. Que ahí nos hacíamos una foto en Plaza Catalunya siempre, y ahí desde Urquinaona hasta Vila Olímpica en metro. Ese viaje era lo más. Imagínate: 30 salidos de 15 o 17 años, en metro haciendo el capullo, todos borrachísimos... En aquel entonces, además cogías el mismo metro que cogía la gente que iba al mismo sitio que tú. Entonces ahí sí que conocías gente. – León (Sarrià, 22)*

Sin embargo, reconoce que cuando va solo no habla con gente por el metro pero no tanto porque lo considere incorrecto. Se expresa en términos de "valentía" y declara que le gustaría poder hacerlo.

*Me fijo mucho en el entorno, pero sobre todo si son chicas guapas. Pero nunca soy el que va a hablar con ellas. Nunca he tenido esa valentía... Al menos en el metro, fuera del metro alguna vez. Pero ojalá tuviese ese superpoder. – León (Sarrià, 22)*

¿Cuál es la diferencia? Como vemos, la cuestión grupal, un factor clave para entender la experiencia masculina del espacio urbano.

#### 4.3.2 EL GRUPO DE IGUALES Y LA PRÁCTICA URBANA

La diferencia en la modulación de los comportamientos de los hombres cuando están solos o cuando van en grupo es clave, y ha sido ampliamente estudiado (Oransky & Marecek, 2009; Sherriff, 2013; Birkett & Espelage, 2014). En tanto que el género es fundamentalmente relacional, se construye en relación con otros cuerpos y otros géneros (Connell R., 2003 [1995]) y esto incluye, evidentemente, la relación intragénero entre hombres. Estas relaciones son especialmente importantes en épocas tempranas de socialización de género para la sedimentación de las identidades y las prácticas masculinas. La camaradería, el apoyo mutuo, pero también el señalamiento del débil, el control de comportamientos poco masculinos (Birkett & Espelage, 2014), la hipervigilancia hacia la heterosexualidad obligatoria (Sherriff, 2013), entre otros mecanismos de nivelación de género son sumamente importantes en la

experiencia de los hombres. Y lo interesante es que, en la práctica, muchos de estos mecanismos son espaciales: muchos de los comportamientos de afirmación masculina pasan por la conquista de un espacio definido socialmente en el que los hombres se sienten seguro, se afincan emocionalmente y practican la masculinidad a partir de interacciones entre ellos y con la gente que pasa.

Lo grupal en la experiencia espacial cambia radicalmente los contenidos. Si algunos de los jóvenes comentaban que no era lo suyo el hablar o interactuar con mujeres en los espacios de desplazamiento, han resultado muy interesantes los comentarios que apuntaban que eso cambiaba cuando iban en grupo. Más de uno comentó que se sentía *más seguro* para hacer esos comentarios a mujeres cuando iba acompañado. Queda por ver si el uso de la palabra “seguro” se da por un miedo a las consecuencias de una acción que sabe que es dañina o se refiere más bien a una sensación de no exposición a una mirada femenina.

Borja (Sarrià, 22): *Sí, es verdad que cuando vas en grupo, es más fácil que salga el rollo ese de hablar con chicas. Miradas tontorronas, bromas tontas... Cualquier clase de tonto. El metro sí que tiene su gracia en ese sentido: le añades el rollo de que hay gente desconocida y crea en determinados momentos una complicidad curiosa, donde hablas con alguna desconocida, bromeas y haces tonterías y tal.*

Pablo (Sarrià, 22): *[¿Cuándo vas con grupo?] Hombre... Pues lo comentas más, o lo que sea. O hay un colega que se anima o así, porque estamos en grupillo, estamos en más confianza. Y ahí sí que te puedes atrever a decirle algo o así. Sí... en grupo es que es distinto. (...) Qué se yo, vas con los colegas, estás más alegre, unas chicas te dicen algo y ya, parece que fueran amigos de toda la vida.*

Abel (Sarrià, 23): *no interactúo, no sin haberlas conocido. En entorno grupal se podría hacer más la gracia, y hacer el comentario, pero no para pararla y ponerse a hablar con ella. (...) Cuando vamos unos cuantos, y vamos en plan de risas, sí que le dirías algo a alguien. Al final te sientes algo más seguro. Es más como un juego, estás más en tu salsa.*

Isidro (Sarrià, 24): *Cuando estoy en grupo, yo creo que sí que aumenta ahí la interacción porque no vas solo. (...) es más fácil porque vas acompañado y bueno, te sientes más valiente por así decirlo, y te hace estar con más empeño, y te atreves a más. Tienes a tu amigo, que te anima o te dice “no hay huevos” y ya.*

Esteban (Porta, 20): *nunca les hablo. No soy una persona muy social en ese sentido. Cada uno tiene derecho a hablar, claro, pero yo no lo hago. Salvo si voy en grupo donde igual se da la situación para hablar con alguien que no conozco. Pero si no hay ese contexto, nunca.*

Como vemos, son varios los comentarios que apuntan a un cambio muy fuerte en la forma de percibir las interacciones urbanas. Pero me gustaría centrarme en un caso más llamativo aún, donde podremos ver esto en su máxima potencia. León comentó cosas muy interesantes (y problemáticas) en su entrevista, que muestran hasta qué punto de agresividad puede llegar la sensación de irresponsabilidad grupal masculina.

*Sí... la verdad es que esas cosas las hago cuando voy en grupo, cuando voy yo solo soy más tímido. Me permito más hacer el cabra en grupo. En cierta medida vas más cubierto cuando vas en grupo. Es que éramos unos cabrones... La líbamos mucho, pero de hijos de puta. Había cosas que realmente... uf. Por ejemplo, nos daba por escupir a la gente... Claro, éramos 30, ¿qué nos iban a decir? Encima lo hacíamos sin que se enteraran. Y se lo hacíamos a gente al azar. O sea, una locura.*

(...) en esa época, pues bajábamos una calle, 30 personas, pegando patadas a todos los retrovisores, no quedaba ni uno... Pero es una inconsciencia del copón... - León (Sarrià, 22)

Las dinámicas grupales de León son muy agresivas pero, irónicamente, también presentan una contradicción muy llamativa entre lo que comenta que hacían y cómo luego afirma lo contrario. En los siguientes fragmentos, casi continuos, se ve muy bien cómo baila constantemente entre la idea de que no hacen nada malo y las historias donde precisamente narra hechos bastante cuestionables. Es una cita larga, pero interesante. Subrayaremos las partes más llamativas:

- A ver. Lo máximo que hacemos es llamar guarra a una que había calentado a otro. Era una que estaba muy buena pero que era una calientapollas. Es que hablaba como con 5 tíos del grupo, ¿sabes? Y era como... entre todo el grupo estábamos a ver quién se la hacía. Y eso, era la calientapollas del grupo.
- Y no recuerdo haberla liado con las chicas. Tampoco diría un respeto extremo, pero no de acosarlas ni nada de ese tipo. Por lo menos no he oído nada al respecto. Comentarios no te diré que no... Bueno, es que te iba a decir "lo normal" pero claro, ¿ahora qué es lo normal? Sí, comentarios sí pero...
- Pues te diría que a la cara nunca hemos ningún comentario, o no así que yo recuerde. O no en plan muy bestia, ¿sabes? O sea, nunca hemos tenido ese rollo de ser muy agresivos con las chicas que veíamos. Bueno, sí, me acuerdo de una vez de esas que íbamos 30 en el metro, que además está grabado, intentando ligar con una rubia que estaba tremenda en el metro, y la rubia estaba jiji jaja, pero en tensión porque era un poco agobiante. Y bueno, hasta que llegamos a la parada que teníamos que bajamos... Además ella estaba sola, y nosotros éramos 30... Y la chica al principio no estaba intimidada, sino que estaba en plan "qué pesados" o por lo menos eso parecía. O yo qué sé cómo estaba la chica, ¿sabes?
- ...supongo que era un juego. Pero también te digo que lo hacíamos bastante con todo el mundo. Es un juego, no es un ligar real. O sea, bueno, depende, a veces sí. Si vas 30 personas contra 1 no, pero cuando estás en una fiesta sí que intentas ligar de verdad. Esa vez en el metro, si en vez de venir la chica sola, hubiese venido todo el grupo, sería distinto.

En fin, aquí vemos de todo. Cambios de versión (niega violencia para después relatar violencia), comentarios con doble sentido sobre los cambios del feminismo ("¿ahora qué es lo normal?"), desvalorización, desprecio y apelativos peyorativos (la calientapollas del grupo, una rubia que estaba tremenda, gamificación del acoso al reconocer que no se busca con estos ejemplos ligar de verdad, etc. Sobre esto, me gustaría apuntar dos cosas. Por un lado, que los testimonios recogidos hasta el momento parecen confirmar lo que algunas autoras, como Rita Laura Segato (2003), apuntan: muchos comportamientos masculinos, inclusive muchos modos de violencia entre hombres o contra las mujeres, tienen un factor homosocial clave. En muchos testimonios sobre las prácticas grupales que hemos visto se señala que, aunque no sean conscientes de ello, los hombres terminan actuando, pensando más en la reacción o en la dinámica compartida entre hombres, más que en el éxito o fracaso con la mujer con la que hablan. Lo dice de manera inmejorable Abel:

*Cuando voy con amigos suele ser menos serio, más de cachondeo. Pero cuando voy solo, no lo haría de cachondeo, lo haría para mí. Si estás con los amigos, estás de risa. Pero si estás tú sólo, no estás de risa (...)* Obviamente, siempre dentro de un límite, pero claro, con amigos siempre te atreves a más. Dices más cosas, te ríes más y juegas más. – Abel (Sarrià, 23)

Se trata de espacios lúdicos entre hombres que tienen por *medio* una mujer o un grupo de mujeres. En los testimonios se ve que no importa tanto el flirteo sino que es la diversión y el sentido de comunidad masculina lo que mueve a estos hombres. Por eso, creo, se expresan en términos de “*hacer la gracia*” (Abel), “*bromas tontas*” (Borja, Sarrià, 22) o en retos como el de “*no hay huevos*” de Isidro (Sarrià, 24).

Por otro lado, me gustaría señalar cómo en muchas entrevistas, pero especialmente en la de León, los comentarios se contradicen una y otra vez señalando una inconsistencia entre la praxis y la conciencia. En algunos de los hombres entrevistados pareciera darse un juego de encuentros y desencuentros entre lo que hacen y lo que dicen, un diálogo constante entre unos valores de lo bueno y lo malo, un baile entre prácticas lúdicas que parten de una sensación de libertad y irresponsabilidad en un contexto patriarcal que educa y legitima que hombres jóvenes puedan reproducir escenas como las que comenta León sin ningún tipo de consecuencia.

Y esto sí que lo sabe León, y se refiere a esta época como una “*una época muy curiosa*”, y narra una “*sensación de libertad y de puedo hacer lo que quiera*” muy fuertes. Esta sensación de total impunidad los llevaba a poder cometer escenas de acoso, de violencia y de destrucción de elementos urbanos sin que haya ninguna consecuencia, ni social ni legal, porque como comenta, siendo menor de edad “*tienes 0 responsabilidad sobre lo que haces. De hecho, recuerdo que cuando cumplimos 18 dijimos, vamos a relajarnos*”.

Sin embargo, hemos visto cómo en otros casos sí que asoma la conciencia masculina ante esta situación. Se trata de una serie de ideas, valores y consideraciones que según el caso tiene mayor o menor presencia y modula los comportamientos de los hombres en los espacios urbanos.

#### 4.4 CONCIENCIA MASCULINA AL MIEDO FEMENINO

Es muy interesante ver cómo las prácticas estéticas, espaciales y corporales que los hombres tenían para lidiar con contextos de inseguridad o vulnerabilidad, pueden estar relacionados con gestos que son especialmente significativos para las mujeres. Las capuchas, la poca visibilidad, el frecuentar espacios poco vigilados, solitarios y nocturnos a solas o con poca compañía para poder fumar un porro o beber una cerveza son importantes símbolos de inseguridad en la experiencia femenina. El artículo de tanto Ware, Lia Bryant y Lana Zannettino (2011) se centra en la forma en la que las prácticas urbanas en los hombres producen y reproducen las dinámicas de miedo urbano de las mujeres y apuntan cómo estas prácticas urbanas están muchas veces dirigidas a otros hombres, son prácticas homosociales, un lenguaje de comunicación entre hombres que comunica una advertencia o una forma de protección.

Según algunas autoras, como Kristen Day (2001), estas prácticas masculinizadas estarían exponiendo aún más a los hombres al riesgo y a la violencia urbanas. Sin embargo, por lo que vemos en nuestros resultados esto no tiene por qué ser siempre así. Sí que estamos con Day en que estos comportamientos tienen un efecto doble en la vida de las mujeres. Por un lado, los comportamientos masculinos dirigidos hacia otros hombres alimentan las situaciones de inseguridad en tanto que reproducen prácticas masculinas de intimidación, competición o

juego homosocial a través de las mujeres, dando lugar a situaciones de intimidación al margen de la voluntad de los hombres (a veces incluso sin que piensen que estén incurriendo en intimidación). Por otro lado, los juegos de aburrimiento (Alberto, Porta, 22), diversión y potencial flirteo (Hugo, Sarrià, 24), según los casos pueden suponer juegos consensuados o pueden generar interacciones incómodas: miradas no deseadas de hombres que buscan divertirse sin garantizar la comodidad de la otra persona; comentarios de hombres que vuelven a casa y les parece buena idea hablar con mujeres en sus caminos; etc.

Nuevamente, esto se da en una mezcla contradictoria de conciencia e inconsciencia. León, quien reconocía que ha intimidado por juego a mujeres en el metro, o que le gusta aprovechar sus trayectos para enamorarse y, frecuentemente, interactuar con mujeres, dice por otro lado, sobre los problemas que han tenido las mujeres de su entorno “*De tener miedo, sí. Creo que todas. Me han pedido más de una que las acompañe a casa y tal. He ido en dirección contraria para acompañarlas a casa y tal. Y bueno, estas cosas sí*”. Incluso me dice “*soy consciente de que en algún momento puedo ser yo el que da miedo por la noche volviendo a casa o algo así. E intento no hacer nada o no aparentar...*”. Sin embargo, justo a continuación habla en términos completamente distintos.

*Pero bueno, recuerdo alguna vez que estaba volviendo a casa, y delante tenía una chica... Y la chica iba mirando atrás, y claro. ¡Yo voy para allí! ¿Qué quieres que haga? O sea, entiendo que tengan miedo, pero es que no puedo hacer nada. ¡No puedo cambiar mi ruta para...! – León (Sarrià, 22)*

Nuevamente, la forma contradictoria que tiene de expresarse le lleva a escudarse en el desconocimiento y en la victimización (“¿Qué quieres que haga?” “No puedo”) y así no responsabilizarse de varios comportamientos que sabe (¿sabe?) que pueden tener un impacto negativo en las mujeres que se encuentra por la calle. Cuando le presiono sobre el tema, sale por otro lado e intenta justificarse argumentando empatía pero escudándose en el desconocimiento.

*Claro, entiendo que sea importante para ellas, pero no sé qué podemos hacer nosotros. Es que, si yo sólo por ir por la calle detrás de alguien, me van a tener miedo... ¿yo qué quieres que le haga? O sea, si hay esta posibilidad de que te jodan de esta manera, pues siempre vas a tener ese miedo. Es como cuando te encuentras una peca que no estaba y dices “será cáncer”. Pues no sé, no tiene por qué ser cáncer, pero siempre hay posibilidad, Y mientras haya posibilidad, el miedo siempre estará ahí. Y bueno, el miedo es hasta necesario de alguna manera, si hay necesidad, pero... no sé – León (Sarrià, 22)*

Su argumentario es errante y opera buscando la salida para poder justificar su posición. En la entrevista procuramos no mostrarnos ni agresivos ni prejuiciosos. Simplemente le acompañamos con interés y curiosidad. Y sin embargo, comenzó a enredarse en argumentos justificativos hasta que terminó por reconocer que lo que hay en el fondo es falta de conocimiento y de interés. Tocando quizás por fin la raíz en la que descansa este problema, dice:

*Yo es que no pienso mucho en estas cosas, también porque no es algo presente en mi vida. Yo no tengo ese miedo, así que es más difícil que piense en eso. Si me lo planteo es como algo en tercera persona, pero no personalmente... Es que no te sé decir nada más. Porque yo no comparto este miedo. Y tampoco puedo decir que lo entienda... – León (Sarrià, 22)*

Y él no es el único que avanza en esta dirección. Héctor (Porta, 26) también me justificó la falta de medidas de cuidado o de reducción de riesgo en las mujeres que se encuentra. Y usa argumentos muy parecidos: desconocimiento de qué puede hacer, contrargumentación a lo que le han dicho y reafirmación en su posición de no acción.

[¿Tú haces algo para ayudar o evitarlo?] *Pues no lo hago, Jejejejeje. No hacerlo es mi forma. No sé qué puedo hacer, la verdad. Me han dicho muchas veces eso de “si ves a una chica de noche, cámbiate de acera”, antes de que se cambie ella. Y bueno, yo si queréis lo hago, pero para mí no es la solución. Yo si quieren... pero no soluciona nada. Es afrontar los problemas y afrontar los miedos. Ese miedo, si lo desplazas, volverá. No lo puedes desplazar.* – Héctor (Porta, 26)

Pero luego, ese mismo chico, muestra cierta conciencia respecto al espacio personal de las personas y dice que no se le ocurriría hablar con una chica por la noche, porque es el espacio personal y es invadirle. Incluso Héctor se muestra luego más sensible y comprensivo:

*Pues qué se yo, por ejemplo, por la noche, dos chicas te vienen de frente y las ves que dudan, yo lo veo, no soy idiota. Muchas veces hasta que te acercas te miran con miedo. Y claro, ahí te das cuenta de que a ellas les pasan cosas, que les dicen muchas cosas. Que yo no lo haga no significa que otro no lo haga. Así que el tema del acoso sexual... en este barrio pasa mucho.* – Héctor (Porta, 26)

Por esto, es muy interesante la inconsistencia argumental de los hombres que tienen actitudes más intimidantes o irresponsables en la calle. No pude encontrar defensas claras de una acción de intimidación, sino que ante prácticas que son evidentemente intimidantes e invasivas, lo que hay son argumentos errantes, confusos, contradictorios que buscan excusarse y no afrontar con responsabilidad sus actos.

#### 4.5 MASCULINIDADES CAMBIO Y COMPROMISO

Si en el anterior apartado nos centrábamos en los hombres más tendentes a tener un impacto negativo en los desplazamientos de las mujeres, en éste nos centraremos en esos hombres que han llegado a niveles de sensibilización mucho mayores. Este tomar en consideración que el género de la persona tiene un papel importante en la experiencia que se tiene sobre un determinado fenómeno es lo que se considera conciencia de género. En las entrevistas, además de esos hombres que, o no son conscientes de esto o no les interesa poner en práctica comportamientos para evitar causar miedo (por no saber qué hacer, o por no tener interés), ha habido muchos casos en los que la conciencia se materializa en un compromiso cotidiano de los jóvenes: desde un conocimiento ligero sobre el miedo que pueden estar causándoles hasta un interés pleno junto a prácticas cotidianas de reducción del impacto.

Se han encontrado hombres que sí se preocupan por el efecto que sus actos (o la ausencia de actos) tienen en la vida de las mujeres. Son casos de hombres que están concienciados a distintos niveles y consideran que los impactos negativos que tienen en las vidas de las mujeres pueden cambiarse. ¿Cómo llegan a esta conciencia? Hay varias aportaciones científicas sobre los caminos que llevan a los hombres a posturas igualitarias (Fabiano, Perkins, Berkowitz, Linkenbach, & Stark, 2003; Casey, 2010; Casey & Smith, 2010; Flood, 2011), y en las entrevistas se han visto varias de ellas.

En algunos casos se genera conciencia por cercanía a mujeres que han sufrido violencias, sea en presencia de estos hombres o sea por relatos. Bruno cuenta cómo el ir con su hermana por la calle ha sido muy importante en el desarrollo de esta conciencia.

*Bueno, yo salgo mucho con mi hermana y entiendo que... me jode un montón que yo pueda salir a la calle tranquilo, pero ella no. A ella realmente le da miedo volver sola y eso es algo que nunca sentí. Es algo que nunca tuve, la necesidad de ser acompañado a mi casa.*

*(...) alguna vez ha pasado que le estoy acompañando y algún subnormal se le pone a decir por la calle "guapa, vente conmigo" jostando yo al lado! (...) Y a mí me sorprendió muchísimo. Me cabreó muchísimo al instante. – Bruno (Porta, 18)*

Otros jóvenes cuentan cómo, poco a poco, el haber escuchado testimonios de amigas o compañeras de colectivo ha hecho que vayan siendo conscientes de las violencias cotidianas que sufren las mujeres en su entorno. Felipe, haciendo de conductor y llevando a sus amigas a casa con la furgoneta aprendió mucho sobre los miedos de las mujeres.

*Hay anécdotas de chicas que se iban a casa y aparecen chicos que, o les susurraban por la calle, o pasaban cosas así, ¿sabes? Y claro, si pasan un par de veces, la persona coge miedo y claro, tienes que ayudar a esa persona de alguna forma – Felipe (Sarrià, 24)*

El aprendizaje a partir de las anécdotas de sus amigas, de sus parejas, de sus familiares les ayuda a desarrollar una conciencia solidaria que los lleva a incluir dentro de su cálculo, poco a poco, el hecho de que existen mujeres en los desplazamientos con las que están interactuando aunque no lo sepan. La novia de Hugo (Sarrià, 24) le sensibilizó sobre las violencias cotidianas que sufren, como la hermana de Bruno, las amigas de Felipe estaban en un colectivo feminista por lo que desde jóvenes estuvieron cercanos a discursos de amigas sobre violencias cotidianas, las amigas de Esteban le hicieron entender desde hace tiempo qué tipos de comportamientos tienen que aguantar en sus desplazamientos.

*A mis amigas sí que las escuchas hablar de babosos, de gilipollas. Es una realidad que es innegable. Muchas amigas me han pedido que las acompañe a casa, porque saben que hay una zona que hay unos chavales que siempre les molestan y volviendo con alguien se ahorran el dolor de cabeza. – Esteban (Porta, 20)*

En otros casos, puede ser la experiencia de rechazo o violencia vivida en primera persona lo que haga generar empatía hacia las violencias que pueden desarrollar las mujeres. En el caso de Diego (Porta, 26) se puede ver claramente la relación entre la sensibilización y la experiencia personal. Diego es un chico no binario, con una expresión de género ambigua, vestimentas alternativas (de estilo más *hippie*) y hábitos personales más auténticos. Él reconoce que le miran mucho por la calle, sobre todo hombres mayores. Siente la mirada fija, curiosa, pero a veces también agresiva o de reproche, lo cual le hace sentir incomodidad. Esto le ha llevado a entender la experiencia femenina de inseguridad. La experiencia personal le lleva a tender puentes de empatía con otras experiencias.

Por último, hay hombres que reconocen que la conciencia les viene por cierta proximidad ideológica de valores ligados a la justicia social y a la igualdad. Son jóvenes como Esteban (Porta, 20), Camilo (Sarrià, 26), Óscar (Sarrià, 25), Elías (Sarrià, 26), entre otros, que la implicación en la militancia política de izquierdas les ha hecho estar cercanos a valores de justicia social que

les genera cierta tendencia a poder entender y simpatizar con las experiencias de miedo e injusticia urbana que sufren poblaciones subalternas (personas racializadas, pero también mujeres, personas sin hogar, etc.). Al estar influenciados por valores de igualdad, les es más sencillo poder fijarse en la experiencia femenina y sensibilizarse en este tema. Por no mencionar también que al formar parte de entornos activistas es más probable tener cerca a colectivos feministas (que forman parte de las redes de activismo, plataformas o espacios de encuentro entre militantes) y por lo tanto con los discursos sobre desigualdad de género.

Si bien hay aportaciones interesantes sobre el papel de las organizaciones en el desarrollo de masculinidades no hegemónicas (Romero Díaz & Abril, 2015), pocas veces se han centrado en el asociacionismo juvenil alternativo. Las asociaciones en las que participan estos hombres y que tienen valores feministas que facilitan el aprendizaje de los hombres en valores, historias y conocimiento político sobre la situación de las mujeres. Algunas organizaciones tienen un papel activo en la concienciación masculina. Entre estas asociaciones cabe destacar especialmente la labor de una socialización temprana en los centros escultistas (cau), que cuando tienen valores sociales ligados a la igualdad de género han demostrado tener un gran impacto en el desarrollo de una concienciación masculina en valores feministas. Noel (Porta, 21, por ejemplo, comenta cómo el cau para él fue importante en la conciencia de que los comentarios a mujeres podían ser violentos desde joven. Antes de eso, participaba (aunque muy pasivamente) en grupos de amigos que sí que decían comentarios a chicas por la calle. Mario (Sarrià, 21) y Óscar también relacionan su conciencia feminista con el cau y más concretamente con el funcionamiento interno, las formaciones y el trabajo activo que hacen sobre género en el caso de Mario y con el peso clave que tenían las compañeras feministas en la organización:

Mario (Sarrià, 21): *Esta preocupación de género yo creo que viene porque primero lo trabajamos mucho en el CAU, tenemos una comisión feminista y trabajamos de cara a nuestra interna haciendo dinámicas o en acciones para el día a día, porque se convierte en algo que al final se convierte en algo presente. Pero también hacemos dinámicas con los chavales también. Yo lo he vivido eso: mis monitores hicieron conmigo dinámicas sobre feminismo, hablar estos temas y tal.*

Óscar (Sarrià, 25): *mi cau era un cau con bastantes chicas que estaban muy metida al movimiento feminista, así que le daban mucha importancia. Eso me hizo super bien, he aprendido muchísimo. Y luego también, después del cau, me metí en la asociación de todos los cau de Cataluña y desde ahí nos han dado formaciones para trabajar todos esos temas, porque están haciendo un trabajo de feminización de toda la asociación, de poder tener un título de una asociación feminista, así que también hacen formaciones con eso.*

Podemos contrastar estas posiciones más concienciadas con los comentarios de hombres sin amistades feministas o de espacios de socialización sin conciencia feminista (Esplai). En algunas entrevistas no se han registrado tantos cambios de conciencia de género de corte feminista. Pablo dice, por ejemplo, sobre su esplai:

*no recuerdo ninguna charla o formación sobre ese tema. En cuanto a género no me acuerdo... Hay algunas diferencias entre uno y otro. A ver, de todas formas, todo tipo de esplais, sí que suele ir gente más perflautillas, por decirlo de alguna manera, así que es más normal que haya una chica que sea lesbiana o no se depile o todo esto. En nuestro caso, en nuestro grupo, del 98 y 99, sí que había*

*alguna persona así, pero no tuvimos nunca ningún problema, así que nunca tuvimos que hablar de esto ni nos han tenido que hablar ni nada. – Pablo (Sarrià, 22)*

Justamente, Pablo muestra en varios momentos de la entrevista una distancia bastante grande con valores feministas (que considera más de gente “perroflauta”<sup>34</sup>). Es un joven conservador (comenta su conexión con valores religiosos, además de tener un tipo de vida propia de un hombre de clase alta de Sarrià desconectado del asociacionismo) que nunca ha entrado en contacto con espacios de activismo de género, por lo que su nivel de conciencia de género masculino podría considerarse baja.

Sin embargo, por suerte, incluso en estos casos más distanciados del feminismo encontramos comentarios sobre cómo el feminismo ha generado cambios de una forma u otra en sus contextos: ya no pueden hacer ciertas cosas sin enfrentarse a las críticas. Esto apuntaría, más allá de los cambios organizativos, a un cambio cultural importante. Incluso cuando no hay un contacto directo con entornos activistas, los discursos de género tienen también una motilidad elevada, por lo que llegan a tener impacto hasta en Pablo, quien habla de contenidos en redes sociales que le han enseñado cierta realidad de desigualdad:

*a ver, sobre todo por veces que me ha pasado, o por Instagram que sale a veces que han pegado a alguna chica, que las chicas a veces caminando por la calle solas no les hace gracia. A mi novia le ha pasado también... Entonces, lo sé por redes y porque me lo han dicho. Por las redes sociales, lo quieras o no, te enteras de muchas cosas, y esto es un problema así que te enteras también. – Pablo (Sarrià, 22)*

---

<sup>34</sup> Comentario despectivo con el que en España se suelen referir a personas de izquierda

Resumiendo, podríamos nombrar tres factores de concienciación masculina en la experiencia urbana podríamos resumirlas en:

Gráfico 18: Formas de generar conciencia igualitaria masculina



Fuente: Elaboración propia

Esta concienciación de género implica una serie de cambios importantes en la realidad de género de los hombres, y esta se da en varios niveles. Por los resultados de las entrevistas, me gustaría apuntar tres muy claras en la investigación

- *Cambios culturales organizativos* (que explica incorporaciones de modelos sensibles de masculinidad en grupos que no se denominan feministas)
- *Cambios identitarios* (formas de narrarse)
- *Cambios de prácticas* (que no de identidades: incorporan discursos de igualdad, pero no tanto cambio de prácticas; masculinidades híbridas)

#### 4.5.1 CAMBIOS CULTURALES ORGANIZATIVOS

Hemos visto que los caus han ido integrando importantes elementos de igualdad de género. Sin embargo, no son sólo estos centros los que han comenzado a integrar ciertos cambios. En las entrevistas aparecen varias organizaciones que en las cuales la introducción de discursos feministas va cambiando estructuras organizativas (que comienzan a implementar talleres, formaciones, etc.) y funcionamientos orgánicos (porcentajes de participación, cargos, etc.). Incluimos los cambios organizativos en este apartado porque el que estas organizaciones, históricamente masculinas, haya integrado ideas feministas supone desplazamientos

importantes en los códigos de la masculinidad. Los géneros están interrelacionados y el cambio en uno implica cambios en el resto (Connell R., 2003 [1995]).

Las organizaciones políticas como en las que participan Camilo (Sarrià, 26) o Mario (Sarrià, 21) también tienen una importante presencia del discurso feminista, sobre todo en los últimos años (desde la Huelga Feminista del 8 de marzo del 2018, que marca simbólicamente el comienzo de la Cuarta Ola del feminismo). Esto se traduce en mayor presencia de la agenda feminista en la organización, una revisión de los cargos de autoridad orgánicos, el mayor espacio para el tema de la desigualdad de género en los ejes discursivos de las organizaciones, entre otros.

En otras organizaciones, más culturales, como la de los Castellars, estos cambios también se pueden notar. Hugo tiene un cargo importante en los castellars y nos comenta sobre los cambios organizativos de género:

*ese cambio está impulsado sobre todo por gente joven, por gente metida en el tema de la igualdad, la lucha feminista, la lucha LGTBI. (...) Desde las plataformas de equidad, los grupos feministas dentro de las Collas, que también están organizados dentro de la Coordinadora de Collas Castelleras, hacen formaciones, actividades y es algo que nació de esta gente joven. – Hugo (Sarrià, 24)*

E incluso comenta que en uno de los grupos de castellars de otro barrio (barrio de La Izquierda del Eixample), si no hacen una formación a nivel Casteller y otra formación a nivel de equipo de feminismo, no pueden obtener la camisa que les define como miembro de pleno derecho.

En Porta, el Casal al que pertenecían muchos de los hombres entrevistados también ha integrado procedimientos de género en su funcionamiento. Entre la gente involucrada en el casal están varias mujeres del colectivo feminista de Dones Portenyés, por lo que el activismo feminista tiene bastante peso en el Casal. Sin embargo, en las entrevistas de hombres porteños no son comunes comentarios al respecto. De hecho, no se ha usado ni una sola vez la palabra “feminismo” en estas entrevistas, algo extraño viendo cómo en Sarrià son muy numerosos los comentarios en ese sentido. No obstante, sí que hay constancia de la importancia del activismo de género en el casal, aparte de por los comentarios de las compañeras, también porque cuando se habla del funcionamiento interno del casal, se mencionan elementos ligados a esta conciencia de género. Germán (Porta, 25), al respecto, menciona los protocolos de fiestas con interés contra las agresiones machistas, las reuniones del casal donde se habla del acoso callejero, sobre violencia de género, etc.

La importancia de participar de espacios formales de pedagogía de género se revela muy importante en el proceso de concienciación masculina y de acercamiento de los hombres a los valores feministas. Se nota en estos casos una diferencia respecto a hombres que no han participado en espacios de sensibilización (les llega de manera más indirecta a través de medios de comunicación y amistades feministas).

#### 4.5.2 CAMBIOS IDENTITARIOS

Además de esta cuestión organizativa, hay un elemento importante de cambio identitario que, entre otras cosas, lleva el desarrollo de la idea de que ellos mismos pueden dar miedo por la

calle, aunque no lo pretendan. Bruno es muy consciente de esto debido a lo que ha vivido de su hermana.

*Esto te genera empatía y claro, ahora en algunos momentos, que nunca se me ocurre, pero cuando veo a una tía que me parece atractiva o algo, pienso que ni se me ocurriría decirle nada, ni gritarle ni silbarle, ni decirle nada. Ahí sí que pienso qué sentiría ella. A veces incluso me da respeto mirar. Y sí, esto es porque me ha marcado mucho lo de mi hermana. – Bruno (Porta, 18)*

A Pablo (Sarrià, 22) la conciencia generada le ha permitido comenzar a ver realidades que antes no veía porque se le pasaban desapercibidas: “Luego, es eso, si vas a dos metros andando detrás de alguien y notas que se giran. Y me sabe mal, joder, no tendría que ser así tampoco. No sé...”. Otro desplazamiento identitario tiene que ver con la conciencia de la propia posición ventajosa en el espacio urbano. Conciencia masculina en estos casos tiene que ver con una posición diferente, no natural, que cambia el sentido de la propia vida como hombre. Deja de verse la experiencia propia como la norma y comienza a verse la organización social y se visibilizan otras experiencias.

*a mi como chico no me afecta porque yo no tengo miedo, tengo como el privilegio, por decirlo así, de que no tengo ninguna preocupación a la hora de volver porque por el hecho de ser chico no me dirán cosas, o no me tirarán piropos o cosas así. – Mario (Sarrià, 21)*

Este cambio identitario lleva a reflexionar también sobre el pasado. Algunos hombres llegan a pensar en momentos donde han tenido comportamientos poco apropiados y a sentirse mal por ello. Por ejemplo, Federico recuerda que en fiestas ha podido estar molestando a amigas cuando va borracho. Eso le sienta mal. Comenta que es por los comentarios de sus amigas sobre sus propias historias personales como él se vio reflejado y se dio cuenta de momentos donde él generó incomodidad y se arrepiente.

*Y bueno, es verdad que a veces también me he pasado, y hemos estado de festival, o de fiesta. Pasados, borrachos, pasándolo bien y tal. Si yo no soy consciente del momento porque voy perjudicado, pero bueno, yo suelo decirlo antes de que pase: “oye, si me paso, dime algo”. O algo así, ¿sabes? Intento ser muy respetuoso con eso porque conozco mucha gente que ha sufrido abusos o no ha sabido reaccionar en según qué momentos... Y tú crees que es algo dentro de lugar, y no lo está. Así que es algo que tienes que andar siempre con precaución, sobre todo con las mujeres. – Federico (Porta, 21)*

Pero no sólo hay una reflexión sobre el pasado y el presente. El cambio identitario que supone ganar una conciencia de género también supone una mirada hacia el futuro, una pregunta sobre qué tipo de hombre quieren ser y cómo pueden cambiar lo que son ahora para acercarse a eso que quieren. Esto los lleva a empezar a leer o hablar y, en unos pocos casos, a organizarse. Tuvimos la suerte de entrevistar en Sarrià a uno de los organizadores de un grupo de hombres del barrio. Los grupos de hombres son un tipo de modalidad de trabajo de masculinidades que surge a mediados de los setenta en EE. UU. copiando a los grupos no mixtos de conciencia de mujeres (Messner, Greenberg, & Peretz, 2015). Estos grupos suelen tener diversas formas, duración o incluso ideología, pero en general comparten el hecho de ser espacios donde los hombres se abren sobre temas personales (sexualidad, emociones, inseguridades, relaciones familiares, etc.).

*Un tema que tratamos mucho es sobre nuestra educación, sobre nuestro bagaje, nuestras experiencias. Eso es como lo que más hemos trabajado. Luego, trabajamos la sexualidad, contamos experiencias sexuales o afectivas. Mmmmmh, luego también temas más teóricos. Orientaciones sexuales, y estos más en las sesiones más formativas, ¿sabes? También tratamos en estas sesiones el rol del padre y la influencia del padre, o las carencias afectivas y cómo esto afectaba al desarrollo de nosotros... Y sí que es verdad que algunas sesiones se convertían en reflexionar y ser críticos con nuestras actitudes del pasado, sobre todo... yo qué sé. Me acuerdo de una sesión que entendimos que todos en algún momento de nuestra vida habíamos realizado una agresión grave. Y fue bestia, ¿sabes? Me refiero a tocar culos en discotecas, etcétera, etcétera. Y es interesante compartirlo con los compañeros porque ves que hay algo compartido y te relaja porque ves que lo compartes pero sin quitar el acento crítico, ¿sabes? Y obviamente, hay cosas que nunca más queremos que se repitan... – Felipe (Sarrià, 24)*

Esta labor grupal es importante, en tanto que permite reconfigurar la dimensión social de la masculinidad: modifica las formas en la que los hombres se relacionan entre ellos, hablan sobre sus vidas y sobre cómo se apoyan mutuamente. Pero esta reconfiguración no se da únicamente en el grupo de hombres que hemos mencionado que, si bien es una experiencia interesante, resulta marginal en nuestra investigación. El cambio identitario de muchos de los hombres los lleva a plantearse la dimensión grupal de otra manera, lo que nos permite hablar de la tercera dimensión de cambio registrada.

#### 4.5.3 CAMBIOS EN LOS GRUPOS: PACTO PATRIARCAL Y RUPTURA

Muchos de los jóvenes concienciados con la igualdad comentan que cuando comienzan a percibir las cosas que pasan de otra forma, uno de los primeros espacios que ven distinto es el grupo de amigos. Dinámicas que se daban en otros momentos ya no hacen gracia o resultan violentos. Esto pone a estos hombres en una encrucijada: romper el pacto de no agresión mutua entre los hombres que subyace a la unión patriarcal (Segato, 2003) o señalar comportamientos indeseables y generar tensiones. Las respuestas a este dilema son diversas.

Federico, por ejemplo, habla de cómo intenta marcar distanciamientos de algunos de sus amigos cuando hacen comentarios o se portan mal con mujeres por la calle. Este ejercicio supone una incomodidad para la persona que da el paso de señalar comportamientos indeseables, pero el compromiso los lleva a esforzarse en ese sentido.

*Al principio, cuando pasa, costaba un poco más. Es siempre incómodo decirle a un colega “oye, tío, te pasaste”. Pero cuando pasa el tiempo, y se recuerda como anécdota, o si estamos tomando algo en un bar, pues se marca y se dice. Y bueno, lo importante es concienciar a partir de eso. Y que haya un remordimiento, esa persona se da cuenta que eso estaba fuera de lugar. O no, igual para él eso estaba dentro del lugar. Hay veces que tu colega te cuenta las cosas con alegría y el choque es complicado. – Federico (Porta, 21)*

Felipe también comenta que intenta imponerse en las escenas donde ve comentarios inapropiados a mujeres. Esto para él es parte de su compromiso político, aunque esto pueda aumentar la tensión en algunas situaciones.

*Incluso si he visto alguna vez cosas de estas, pues le he dicho al chaval “¿a ti te parece normal lo que le dices a la chica esta?”. He intervenido varias veces, y un día casi me da de hostias, un chico se*

*violentó muy mucho. Supongo que no le habían dicho nunca nada. Menos mal que vinieron un par de personas a proteger también a la chica. – Felipe (Sarrià, 24)*

Es interesante cómo este caso de Felipe podría entrar en lo que comentan tanto Ware, Lia Bryant y Lana Zannettino (2011) sobre cómo las estrategias masculinas urbanas tienden a ponerlos en más exposición a las violencias. Este caso parece llevar a aumentar la probabilidad de que vivan situaciones de violencia urbana (como cuando intervienen en peleas callejeras para separar). Pero la motivación es muy distinta, aquí el hombre se expone a escenas de violencia o confrontación directa con otros hombres por unos valores de igualdad.

No obstante, estos casos no han sido tan numerosos en las entrevistas como esperábamos. Lo que se ha visto más bien es una ausencia llamativa de posiciones confrontativas de los hombres concienciados respecto a las escenas machistas percibidas. Incluso las que se han visto, como la de Felipe, oscilan entre la confrontación y la comprensión exculpatoria. El mismo Felipe dice en contraste con lo anterior:

*Cuando he visto a colegas hacerlo... bueno, es que intentas decírselo. Hay cosas que se deben hacer y otras que no, y cuando un colega hace algo que no debe, hay que decírselo. Pero bueno, a veces pasa. También es que cuando pasa, sé que no es excusa, pero bueno, está borracho muchas veces. Simplemente, él se cree que está en un rol diferente, en una situación que él cree que es el momento de ligar, cuando no lo es. Y mete la pata. – Felipe (Sarrià, 24)*

Esta explicación puede ser conflictiva en tanto que parece que cuando se trata de amigos, es más fácil una mirada comprensiva que reprendedora. Esto, que parece comprensible, es sin embargo un obstáculo muy importante en los procesos de pedagogía masculina, en tanto que pierde la oportunidad de poder aprovechar la intimidad creada con amigos para plantear debates fructíferos. Pareciera que la opción más sencilla es el quitarle peso al tema cuando son amigos.

Una alternativa a la confrontación puede ser cambiar de amigos, en lugar de generar debate. Esto nos cuenta Óscar, quien se reúne muy espaciadamente con unos amigos de la adolescencia con los que ya no tiene mucho en común. Se cansó de la distancia que les separaba (y de las veces que ellos se metían con él por cuestiones políticas), por lo que se terminó distanciando.

*Yo es que quedo dos veces contadas con ellos, y no tengo que aguantarlos todos los días. Nunca he pretendido convencerles tampoco. (...) Quiero verlos, quedar quizás a echar una partida de fútbol, echar unas birras una vez al año si eso, y bueno no pretendo convencerles de nada. Porque no me va a servir de nada, se van a empezar a meter conmigo, no nos lo vamos a pasar bien. Aprovecho eso sí para dejar algún comentario por lo bajines, para dejar por lo menos una semillita ahí, pero nada – Óscar (Sarrià, 25)*

Si bien los cambios personales hemos visto que eran prometedores, no encontramos que esos cambios personales lleven a generar espacios sociales de confrontación de comportamientos machistas entre amigos. El señalamiento de comportamientos, los debates pedagógicos y el aparecer como *outsider* en los grupos de iguales exige a veces un precio muy alto de energía y tiempo, por lo que no parece que sean gestos muy comunes, por lo menos entre los jóvenes entrevistados.

Pero si bien la cuestión grupal no está muy trabajada, el compromiso no se reduce a ello. Sí que se ha visto que para los hombres entrevistados la conciencia de género los lleva a cambios en los comportamientos propios. El cuarto de los cambios en los hombres que he identificado en las entrevistas es aquel que tiene con las prácticas individuales en los espacios urbanos.

#### 4.5.4 CAMBIOS EN LAS PRÁCTICAS URBANAS

Frente a algunos hombres, como comentábamos antes, que declaraban que no estaban dispuestos a hacer cambios significativos en sus desplazamientos, hay otros que sí que se han mostrado preocupados por la inseguridad de las mujeres hasta el punto de que comienzan a realizar modificaciones en sus comportamientos y rutas para mitigar la inseguridad que podrían causar. Los cambios que se han registrado son de diversos tipos pero el gran reto, y en el que coinciden las reflexiones de muchos de los jóvenes entrevistados, es el de tener una mujer delante en un trayecto nocturno volviendo a casa. Este escenario es uno de los más dilemáticos en la experiencia nocturna masculina y supone la puesta en práctica de intentos diversos para mitigar la inseguridad que puedan causar a las mujeres. Aun con todo, la solución no está clara: algunos optan por bajar el ritmo para que la mujer coja distancia, otros prefieren ir más rápido para adelantarla, cruzan la calle para ir por la otra acera, cambian de calle y dan un rodeo para no ir detrás de ellas... Las opciones son múltiples.

*Esteban (Porta, 20): si veo que hay una mujer delante de mí, ya intento ponerme al lado y adelantarla para que no tenga que hacer ella nada. O sea, me pongo detrás pero no justo detrás, que pueda girar un poco la cabeza y pueda ver que estoy ahí, y entonces adelantarla para que vea que no soy ninguna amenaza. Aunque tampoco puedes adelantarla a muerte porque parece que vas corriendo detrás de ella. Así que no sé...*

*Germán (Porta, 25): más de una vez me he encontrado volviendo a casa un poco borracho de estar de fiesta. Y te encuentras que estas sólo en una calle con una chica delante, y sí que he notado que acelera el paso. Yo intento quedarme atrás. Y a veces intento cambiar de rumbo si no me cuesta. (...) Cambio de camino, si ellas van recto, yo giro y voy por otra calle. Otras veces cambio de velocidad e intento ir más lento para que ellas adelanten. A veces, si voy muy borracho, a veces sí que las he adelantado. Pero no te das cuenta.*

*Camilo (Sarrià, 26): si por algún casual voy tapado y veo que voy a cruzar o adelantar una chica que no conozca, normalmente me destapo al instante e intento cambiar de ruta o lo que sea, sobre todo si es tarde, sobre todo por respecto, porque entendería que un tío encapuchado y tal, si fuera ella me espantaría.*

*Felipe (Sarrià, 24): Yo si es mujer, o una chica, intento ser yo antes el que se cruza. Sobre todo si es de noche y veo que nos vamos a cruzar. Ya inconscientemente, pues me cambio para no hacerle generar miedo, ¿sabes? O intento parar, miro un poco el móvil, o hago cosas así para intentar que se tranquilice.*

*Isidro (Sarrià, 24): Yo qué sé, si voy andando y justo delante tengo una chica, intento andar más rápido para adelantarla y que vea que yo hago mi camino y tal. O me cambio... (...) a veces sí que siento que se siente intimidada, incluso yendo yo con amigos. Y siento que bueno, no debe ser agradable ir sola y tener de repente a dos o tres chavales detrás. Así que intentamos que, si se puede sentir de algún modo amenazada, que no se sienta, cambiándonos de acera, o cualquier detalle así que transmita un poco de tranquilidad.*

Óscar (Sarrià, 25): *yo nunca había pensado en algo que pudiera hacer aparte de eso que te digo de intentar retrasarme o adelantarlas, Pero... Bueno, sí que a veces he comentado con amigos el hecho de hablar por teléfono, o hacer que hables por teléfono para que vean que estoy a mi bola, que la otra persona esté más tranquila.*

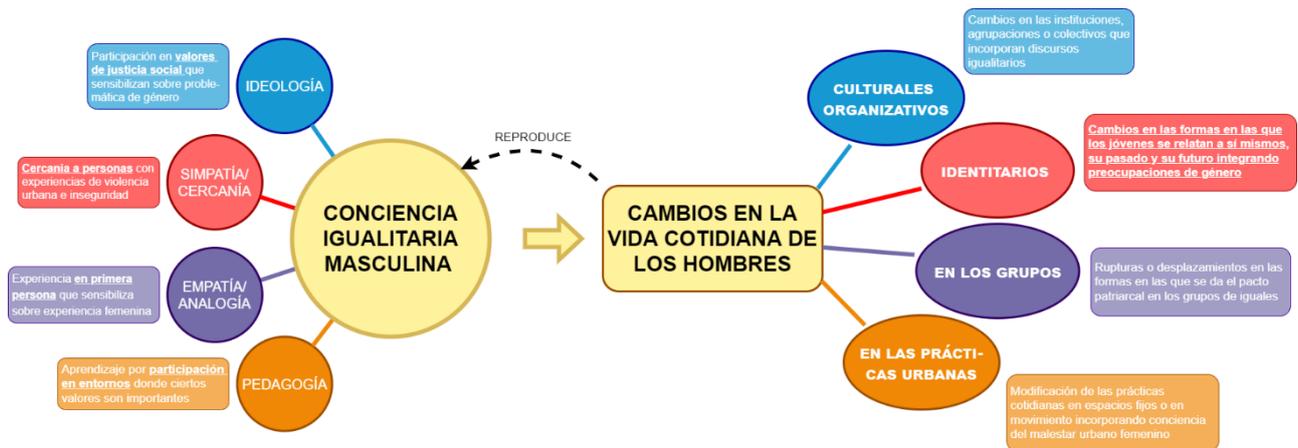
Las estrategias personales son varias, y vemos que no hay mucho consenso sobre cuál es la más efectiva. En ningún caso se comentó que se hayan hablado estas cosas con amigas o mujeres en general. Pero más allá de esto, lo interesante es que revelan una empatía con la mujer en situación de desplazamiento, así como una voluntad de mitigar su impacto.

No obstante, este cuidado por el no generar miedo en las mujeres puede estar escondiendo una reproducción de cierta normatividad de género. Esto lo defiende Kristen Day (2001), quien ve cómo en varias entrevistas, los mismos hombres que reproducen lo que ella (usando el concepto en Jason Katz) nombra como *Masculinidad de tío malo* ('badass masculinity'), es decir, hombres que usan la estética amenazante para mandar un mensaje a otros hombres, están relacionados con las peleas o con la ocupación agresiva del espacio público; muestran, al mismo tiempo, una preocupación por no asustar a las mujeres en los espacios urbanos nocturnos. Para Day, la representación que tienen muchos hombres de las mujeres como personas asustadizas y frágiles podría estar alimentando, por contraposición, una mirada del hombre como una persona sin miedo, fuerte y resistente en los espacios urbanos, reproduciendo en última instancia la lógica de género que produce precisamente que los hombres puedan permitirse actuar como quieren en espacios urbanos mientras las mujeres aprenden que le espera inseguridad y exposición en los desplazamientos (Day, 2001:119). El rol del hombre protector puede derivar en comportamientos paternalistas que presupongan la fragilidad femenina cuando, como hemos visto en el capítulo anterior, los cálculos femeninos implican muchas herramientas de negociación, control del miedo y resistencias.

Pero, si bien esto podría entenderse en algunos casos específicos como León (Sarrià, 22), Abel (Sarrià, 23) o Héctor (Porta, 26), donde vemos modulaciones de la masculinidad más tradicional, en otros casos se ha visto un auténtico giro de valores que lleva a ciertos compromisos masculinos con el feminismo. Compromiso imperfecto, muchas veces torpe y generalmente con información limitada, desde luego, pero en cierta medida honesto.

Así cerramos con los cuatro cambios de género que hemos registrado en las entrevistas. Estos cambios, motivados por la empatía, la simpatía, la ideología y la pedagogía, suponen desplazamientos en los relatos que los jóvenes tienen de sí mismos y las prácticas corporales, sociales y espaciales que realizan en el día a día.

Gráfico 19: Relación entre conciencia y cambios cotidianos en los hombres



Fuente: Elaboración propia

Con esto concluimos el capítulo dedicado a las movilidades masculinas. Hemos recorrido una realidad compleja y contradictoria: la masculinidad se incorpora en las identidades de los jóvenes entrevistados de maneras muy distintas según su situación. Hemos podido ver cómo la clase social es fundamental para entender no sólo las problemáticas que afectan a estos hombres, sino también cómo modulan gustos, intereses o ideas en un sentido similar al que marcaría Bourdieu en *La distinción*.

Sin embargo, hay una serie de elementos transversales a la clase social. La forma que tienen los hombres de transitar por espacios urbanos está muy marcada por una noción de agencia y legitimidad de la presencia muy profundas. Los hombres entrevistados circulan y ocupan espacios sin cuestionarse si pueden o no, sin dudar si su presencia ahí es legítima o no. Evidentemente, esto no se da en abstracto y se entrecruza con los contextos de clase y de barrio. Hemos visto cómo la presencia masculina se encuentra modulada especialmente por la autoridad policial (en lo que a control de la presencia se refiere) y por la presencia fascista. Estos contextos han alimentado una forma particular de inseguridad e incomodidad urbana en los hombres entrevistados, que poco parece tener que ver con la experiencia femenina salvo en algunas interesantes excepciones.

Como en las mujeres, esta inseguridad no es puramente pasiva, hay una serie de prácticas de control del riesgo tamizadas por el género que lleva a muchos hombres a alimentar prácticas de presencia intimidantes o negociadoras.

Pero no sólo se trata de inseguridad. Se ha podido ver cómo las movilidades masculinas están íntimamente ligadas a nociones de juego y placer. Se trata de una *gamificación* de la experiencia urbana que, no obstante, a veces se inclina hacia comportamientos irresponsables que terminan afectando a otras personas por desconocimiento o por desinterés. Hemos podido ver cómo muchas situaciones de violencia y tensión son generadas por un distanciamiento masculino de las consecuencias de sus actos. Estas acciones, si bien pueden divertirles (especialmente cuando van en grupo), terminan generando situaciones incómodas para otras personas, especialmente mujeres.

Sin embargo, también hemos visto que hay muchos hombres que de una forma u otra han generado dinámicas de conciencia y empatía de género. Esto les lleva a una serie de cambios en sus vidas cotidianas que afecta a las prácticas que realizan (hemos visto los dilemas a la hora de caminar por la noche detrás de una mujer), las identidades que los narran (qué posición ocupan como hombres, cómo reflexionan sobre experiencias que han tenido o cosas que han hecho), las formas de relacionarse con otros hombres (hemos visto cómo se construye la decisión de romper con el pacto patriarcal o, por el contrario, las facilidades que tienen algunos para no hacerlo y mantenerse pasivos) e incluso cómo estos cambios repercuten en las organizaciones en las que participan (nuevos procedimientos internos, formaciones o discursos que incluyen problemáticas de género).

Los cambios en la masculinidad están ahí, algunos son positivos y permiten que los hombres se hagan conscientes de las desigualdades e intenten mitigarlas en el día a día. Esto, en los desplazamientos supone cambios importantes a la hora de percibir y respetar el impacto que su presencia como hombres puede tener en la vida urbana de las mujeres. Se han visto cambios importantes en las formas en las que perciben la ocupación de espacios, las interacciones no deseadas, la vestimenta o el ocio. Otros cambios, sin embargo, son más costosos, o no terminan de generar modificaciones importantes en el tejido social: algunos hombres simplemente se adaptan a los nuevos discursos de género y se mantienen indiferentes ante ellos, son nuevas reglas, a veces molestas, que no les apelan en lo personal. En estos casos se siguen dando prácticas urbanas que afectan negativamente a las mujeres en su día a día.

Las prácticas masculinas revelan una **forma activa de relacionarse con el espacio urbano** basada en la **identificación** y la **posibilidad de intervención** en el mismo. Como resultado, presentan una capacidad de **apropiación espacial** alta, que influye en la forma en la que realizan los movimientos.

- **Exposición al conflicto:**
  - o muchos hombres se exponen pasiva (les sucede) pero también activamente a los conflictos. Intervienen separando o alimentando conflictos urbanos.
- La forma que tienen de **gestionar el riesgo urbano** es similar en algunos casos a los de las mujeres: evitan espacios, evitan usar determinada estética, etc.
  - o En el caso de la inseguridad por motivos políticos (antifascismo) se han registrado experiencias muy similares a las que se registraron en el caso de las mujeres.
- **El flirteo y el juego** se han visto como realidades muy presentes en las movi­lidades cotidianas de los hombres, al contrario de lo que pasaba con las mujeres.
  - o Varios hombres ven en algunos trayectos posibilidad de **gamificación de los trayectos**.
  - o La *gamificación de los trayectos* supone **aprovechar espacios o trayectos para disfrutar, jugar o interactuar con otras personas con motivos lúdicos, por aburrimiento, por ganas de diversión o por intención de flirteo**.
  - o Esta gamificación en algunos casos se sedimenta en una **arresponsabilidad** basada en la poca conciencia respecto a las consecuencias de sus actos.
  - o Esta mirada del espacio urbano como un lugar de juego puede darse **en solitario o en grupo**, pero en grupo la dinámica cambia.
    - Se ha visto que en los **espacios grupales** es más fácil para los hombres **desligarse de las consecuencias de sus actos** por diluir la responsabilidad en el grupo.
    - En los espacios grupales las personas con las que interactúan son un **medio para comunicarse entre ellos** (diversión, competición, complicidad).
- También se han visto hombres que han desarrollado **conciencia de género** y han iniciado **procesos complejos de cambio personal** y social en relación con su posición urbana.
  - o Los cambios pueden originarse por varios motores: **simpatía, empatía, pedagogía e ideología**.
  - o Se traducen en cambios **identitarios, cambios grupales, cambios en las prácticas urbanas** e incluso en **cambios organizativos**.
  - o Los cambios **no siempre suponen mejoras**, sino que depende de cada caso. Hay casos en los que los cambios son simples **adaptaciones a nuevas reglas del juego en las que no creen**.

# Conclusiones de la investigación



La premisa de partida del presente trabajo ha sido la inseparable relación entre género, clase social y espacio, especialmente en la configuración de los desplazamientos urbanos. La ciudad sitúa a los cuerpos sociales en espacios de co-presencia y, por lo tanto, en co-implicación social. El género organiza las habilidades, los discursos que legitiman o bloquean hábitos urbanos, configura una experiencia de la vulnerabilidad o una experiencia de la invulnerabilidad. Las movildades de género en las juventudes se encuentran distribuidas desigualmente según los recursos de movimiento, ligados a la clase socioeconómica y las características del ecosistema espacial.

En estas conclusiones, antes de valorar si hemos podido cumplir con los objetivos propuestos, nos gustaría resumir brevemente qué aporta esta investigación al estudio de movildades.

En esta investigación hemos podido concluir que la *motilidad* es un concepto clave para poder entender la forma en la que el género, la clase y la edad conforman la experiencia urbana. Entre otros, estos ejes resultan importantes moduladores de la experiencia urbana, diversificando la experiencia de maneras muy interesantes y definiendo las *geometrías de poder* social. Esto arrojaría información importante a la hora de diseñar, valorar e implementar políticas juveniles, programas de prevención de la violencia urbana o espacios públicos donde los cuerpos convergen.

Asimismo, la investigación apunta hacia la necesidad de estudiar las movildades inscritas en relaciones de poder y tener en cuenta los ejes de estructuración social para poder comprender cómo las movildades. Unas políticas de movilidad sin un abordaje interseccional no darían cuenta de la complejidad social de los movimientos.

Hemos podido demostrar cómo las movildades son una realidad compleja que no sólo implica desplazamientos físicos sino también representaciones y culturas del movimiento, además de prácticas e interacciones sociales *in itinere*. Incorporar estas dimensiones a la investigación urbana revela importantes elementos que intervienen en la realidad social urbana.

La posibilidad de movimiento está en diálogo permanente con unas capacidades aprehendidas, con unos cálculos estratégicos y con unos contextos en cambio. La exposición diferencial de las personas por razones estructurales (una mujer en espacios nocturnos está mucho más expuesta que un hombre) o por razones episódicas (la exposición de un joven bebiendo una cerveza en una plaza cuando la policía llega) marcará sus posibilidades de movimiento.

La movilidad no sólo es una habilidad individual. Hemos visto cómo esta motilidad de los cuerpos dialoga y negocia con contextos políticos y espaciales ventajosos o desventajosos. Así el género, la clase y la edad dibujan la motilidad, pero también lo hacen la implicación o desatención administrativa en los espacios barriales, el cuidado o descuido a la hora de diseñar, planificar y llevar adelante políticas de movilidad o construir/destruir espacios. La motilidad es una capacidad, a la vez, individual (definida desde abajo por una situación específica del individuo) y social (modulada desde arriba a través de política, ejes estructurales de opresión, intervención política y cultura).

Por otro, esta investigación profundiza en la comprensión de la realidad de género a nivel urbano, en concreto, en cómo la relacionalidad de género y, por lo tanto, un estudio *intercategorial* arrojan importantes datos sobre las relaciones urbanas. La masculinidad se define

en escenarios de movimientos, interacciones e influencias mutuas donde los interlocutores son otras masculinidades y las distintas feminidades (y viceversa). Esto funciona tanto para los cuerpos (donde la mujer define su lugar de género en el mundo a través de las delimitaciones que establecen otros hombres; los hombres definen su masculinidad buscando el deseo, el miedo o la validación de otros hombres o mujeres), las políticas (las metodologías feministas aplicadas a la política incluyen procedimientos, mecanismos de participación y miradas que son el contrapunto relacional de las políticas masculinizadas) o espacios (los espacios se diseñan facilitando presencias masculinas, los espacios desde un prisma feminista tienen presentes cómo son los espacios masculinos para reconfigurarlos). En los desplazamientos, esta relacionalidad de género la hemos visto en multitud de dinámicas: las miradas como articulador de la experiencia de exposición, la capacidad de afincamiento y apropiación espacial y sus potenciales exclusiones, las diferencias de capacidad a la hora de parar en espacios, la capacidad de parar a otras personas... En las movilidades, el género es clave.

Otra de las preguntas clave que deberíamos hacernos es si los resultados de esta investigación, basados en la experiencia de dos barrios de Barcelona, son generalizables. Creemos que esto necesita una aclaración por partes. En primer lugar, las generalizaciones que pueden realizarse sobre los datos presentados en esta investigación podrían realizarse, con las precauciones correspondientes, a ciudades con una características parecidas a la que tiene Barcelona, a saber, ciudades con gran presencia de espacios públicos en la socialidad cotidiana, con calles concurridas, donde la posibilidad de hacer vida cotidiana en parques y zonas públicas y donde las interacciones in itinere son más frecuentes y comunes. La climatología resulta también un factor importante a tener en cuenta si se busca aplicar estos resultados a otros espacios: la posibilidad de presencias sostenidas, encuentros en parques, entre otros, son facilitadas por ser Barcelona una ciudad con clima mediterráneo. También habría que tener en cuenta la cuestión de la seguridad: Barcelona responde a un tipo de ciudad sin altas tasas de criminalidad o violencia urbana, variable que modificaría sustancialmente los resultados obtenidos. Lo mismo habría que pensarse para variables que no son propiamente urbanas: España en general y Barcelona en particular tienen unos niveles altos de pluralidad y conciencia de las violencias de género, lo cual interviene en el tipo, la frecuencia y la intensidad de las violencias. Habría que tener esto claro para generalizar resultados. Así, invitamos a ser conscientes de las particularidades de Barcelona a la hora de comparar resultados con otras ciudades.

En lo que respecta a los barrios, es cierto que las características culturales de Sarrià, el fuerte tejido activista y su identidad histórica y patrimonial lo alejan de otros barrios de clase alta con menor presencia comunitaria, pero en la investigación hemos podido profundizar en la brecha identitaria: en la muestra, una parte realmente importante de las personas entrevistadas no participaban del tejido cultural sarrianenco y mostraban unos hábitos urbanos propios de otros barrios de clase alta: movilidades y dinámicas de consumo privados, uso de corredores urbanos seguros, distanciamiento de los espacios públicos, etc. Esta muestra diversa dentro del propio Sarrià permitió valorar más en profundidad cómo la participación o no participación del tejido cultural influye y se teje con la conciencia de clase, por lo que creemos que es un punto fuerte. Pero en lo que respecta a la población ajena a la cultura de barrio, consideramos ciertos hábitos urbanos como extendibles, por lo menos, a otros barrios de clase alta barcelonesa. Habría que reproducir investigaciones de estas características a otras ciudades

para analizar su aplicabilidad. Hablaremos de esto en el último apartado de líneas de investigación futuras.

Por su parte, el barrio de Porta responde a un modelo más normativo de barrio de origen obrero. Al no ser el barrio más pobre del distrito, ni tener el tejido asociativo más activo y combativo, sus características lo acercan a otros barrios obreros, tanto de la ciudad, como de fuera de Barcelona. La escasa cultura catalana fruto de su origen migrante del sur de España, en relación con otros barrios con una identidad catalana mucho más fuerte, permitiría pensar que los resultados en relación con este barrio son más generalizables.

Al inicio de esta investigación, nos propusimos una serie de objetivos a cumplir, a saber:

1. *Caracterizar las movilidades juveniles en los barrios de Porta y Sarrià*
  - 1.1. *Analizar las diferencias de género que existen en las dimensiones de la movilidad juvenil en cada barrio*
  - 1.2. *Analizar cómo interactúan estas diferencias de género con las diferencias socioeconómica*
  - 1.3. *Detectar necesidades específicas de los grupos estudiados en materia de movilidad*
2. *Explorar cómo viven los y las jóvenes las políticas urbanas en materias de juventud, género y movilidad.*
  - 2.1. *Analizar la diferencia percibida por los y las jóvenes en relación con las políticas de movilidad en cada barrio*
  - 2.2. *Diferenciar cómo en cada barrio el tejido social existente ha interactuado con las administraciones afectando al desarrollo de las movilidades locales*

Y a la vez, dibujamos una serie de hipótesis que buscamos poner a prueba. Las hipótesis fueron las siguientes:

H1. *Las mujeres jóvenes viven mayores niveles de inseguridad en los movimientos urbanos que los hombres.*

- d. H1.1: *Esta inseguridad es resultado y a la vez causa de una serie de representaciones sociales y personales que conectan movilidad con la cultura y la biografía.*

H2. *La inseguridad vivida no impide que la mujer desarrolle diversas estrategias de evasión y confrontación relacionadas con la inseguridad vivida.*

- e. H2.1: *Las estrategias de evasión y confrontación tienen que ver con los capitales sociales, culturales y económicos que acumula cada mujer (individualmente y en tanto parte de redes de apoyo mutuo en cada barrio).*

H3. *Los hombres jóvenes tienen transitan por la ciudad con una sensación de inseguridad menor, y cuando la tienen está muy relacionada con el imaginario de la pelea.*

- f. H3.1. *Esta mayor sensación de seguridad está relacionada con una reapropiación de los espacios urbanos más amplia: capacidad de transitarlos, reconocerse en los espacios, modificarlos o pasar tiempo en ellos.*

H4. *Las prácticas de movilidad urbana y uso de espacios de los hombres jóvenes tienen repercusión en la forma en las mujeres viven la ciudad pero no siempre esta repercusión es verbalizable y analizable por el propio hombre.*

H5. *La inseguridad de las mujeres tiene relación con el barrio en el que viven de tal forma que barrios de nivel socioeconómico más alto tienen menos miedo y sensación de inseguridad.*

H6. *La importancia de la red comunitaria tiene un impacto en el nivel de inseguridad percibido de tal forma que cuanto más implicadas en el barrio, la mujer tiene menos miedo en el barrio.*

H7. *En el barrio obrero la capacidad de los hombres jóvenes de apropiarse de los espacios del barrio está más interiorizada que en los hombres del barrio rico.*

H8. *En el barrio obrero, la tensión con la policía funciona como un mecanismo de control de la presencia urbana juvenil de tal forma que hay una disputa por la utilización, circulación y posibilidad de parada en los espacios del barrio.*

El estudio de caso comparativo sobre las movilidades juveniles que desarrollan los y las jóvenes en los barrios de Porta y Sarrià ha presentado diferentes contextos socioeconómicos y entramados institucionales con los que los jóvenes interactúan. Teniendo en cuenta, las preguntas de investigación y los objetivos definidos, la investigación empírica muestra las siguientes evidencias:

## 1. LAS MOVILIDADES JUVENILES DE PORTA Y SARRIÀ. CLASE, GÉNERO Y ESPACIOS

Siguiendo los resultados obtenidos, en primer lugar abordaremos el objetivo 1. Sobre éste, hemos podido analizar las movilidades juveniles en sus distintos niveles (cuerpos, espacios y políticas) y, en lo que respecta a las movilidades individuales, en sus distintas dimensiones (desplazamientos, percepciones y prácticas).

### 1.1 DIFERENCIAS DE GÉNERO EN LAS MOVILIDADES JUVENILES

En lo que respecta a las diferencias de género, éstas pueden entenderse mejor si las separamos por dimensiones.

#### 1.1.1 DESPLAZAMIENTOS FÍSICOS. ACCESIBILIDAD, TIEMPOS DE CUIDADO Y HANGING OUT

En lo que respecta a los desplazamientos físicos, el primer hallazgo interesante fue aquel que señalaba que, en las movilidades juveniles, las cargas de cuidados parecen ser bajas. Los desplazamientos entre hombres y mujeres son mucho más similares en esta edad que en la etapa adulta. Hay poca presencia (tanto en las estadísticas de uso cotidiano del tiempo como en las entrevistas realizadas) de las tareas de cuidado y gran presencia de los desplazamientos de ocio, deporte o política. La motilidad femenina juvenil, por lo tanto, no estaría limitada por los desplazamientos de cuidado o la doble jornada laboral. Esto matizaría algunas aportaciones de los análisis de movilidad desde un enfoque feminista, que estarían universalizando una tipología de movimientos más propias de mujeres adultas.

Respecto a los motivos que tienen los jóvenes para moverse, además de poder repasar los más comunes en las investigaciones (laborales y estudiantiles), pudimos profundizar en dos menos comunes: los de ocio y los políticos. En los dos primeros, laborales y estudiantiles, y en

los desplazamientos políticos, las diferencias de género no han sido llamativas (sí lo fueron en relación con la clase, que veremos más adelante).

Sobre las movilidades de ocio pudimos ver dos tipos de ocio: el de entre semana y el de fin de semana. En el primero tuvo un gran peso en nuestros resultados el “*hanging out*” masculino de pasar el rato en espacios públicos del barrio. Se trata de una modalidad muy común en ambos barrios, especialmente en los jóvenes más activistas o con menos recursos para pagar bares. Esto permite descartar la Hipótesis 7 por la cual “*En el barrio obrero la capacidad de los hombres jóvenes de apropiarse de los espacios del barrio está más interiorizada que en los hombres del barrio rico*”, ya que hemos podido ver cómo en el barrio de Sarrià la capacidad de apropiación espacial masculina no es menor que en el barrio de Porta. Los hombres de Sarrià también pasan las tardes en espacios del barrio y, como los hombres jóvenes de Porta, potencian las redes de apoyo y de conocimiento mutuo, pero también generan procesos de apropiación espacial que puede rivalizar con usos diferentes (o de perfiles concretos como las mujeres).

#### 1.1.2 REPRESENTACIONES EN MOVIMIENTO. INSEGURIDAD, PLACER Y CÁLCULO URBANO

Respecto a las representaciones de los desplazamientos, las diferencias de género fueron mucho más destacables. Entender cómo son vividas y percibidas las movilidades aporta claves muy valiosas para incorporar en las políticas urbanas y permite profundizar en cómo los movimientos no sólo son un desplazamiento físico, sino que tienen importantes capas de significación. En este caso, hemos abordado las representaciones en dos grandes bloques: las representaciones de inseguridad y las representaciones de placer.

Respecto a la primera, en la investigación pudo comprobarse, en consistencia con muchas otras investigaciones sobre sociología urbana con perspectiva de género, que el miedo y la sensación de inseguridad son dos emociones clave para entender las representaciones de los desplazamientos en las mujeres. Las agresiones, intentos de violación y persecuciones nocturnas apenas aparecieron sólo en algunas entrevistas, pero en la gran mayoría se han relatado experiencias de acoso, comentarios no deseados o miradas incómodas, verdaderas constantes para muchas jóvenes entrevistadas. La cotidianidad de estas experiencias influye en la forma en la que las mujeres jóvenes abordan su día a día urbano: en muchos casos toman medidas de precaución incómodas (no salir de noche, salir sin beber, pedir compañía a amistades, vestir de determinada forma, etc.) o costosas (pagar taxi, comprarse una moto, doblar el tiempo por dar rodeos, etc.). Así, puede darse por consistente con los resultados la Hipótesis 1 (*Las mujeres jóvenes viven mayores niveles de inseguridad en los movimientos urbanos que los hombres*).

Respecto a la inseguridad masculina, también se da, pero es distinta. Está ligada a la exposición a la violencia y a los conflictos como el robo o las peleas. Esto confirma la Hipótesis 3 (*Los hombres jóvenes tienen transitar por la ciudad con una sensación de inseguridad menor, y cuando la tienen está muy relacionada con el imaginario de la pelea*) es consistente con los resultados y sigue la línea de las investigaciones sobre la relación entre masculinidad y exposición a la

violencia urbana. Se han registrado varios jóvenes que se ven envueltos en peleas callejeras (sea como peleador o como persona que intenta separar). Aunque hay importantes diferencias por clase, como veremos más adelante.

Con relación al placer, hemos visto cómo éste es un factor importante en la vida cotidiana de los desplazamientos juveniles. Sin embargo, tiene importantes diferencias por género. Al dialogar siempre con una experiencia de inseguridad (la experiencia de inseguridad es clave en la socialización de género femenino, en tanto el relato del peligro sexual es un dispositivo de organización espacial y social a nivel urbano muy importante), los desplazamientos de placer de las mujeres de Sarrià están ligados en las entrevistas a recorridos percibidos como “bellos”. La menor sensación de inseguridad en los casos de Sarrià se debía a cuestiones estéticas y de menos presencias percibidas como peligrosas. Esto relaciona esta sensación de comodidad con las políticas de embellecimiento urbano y expulsión social, lo que nos devuelve una pregunta importante sobre la cuestión de la seguridad femenina. ¿Podría estar capitalizándose la inseguridad de las mujeres por parte de agentes políticos como excusa para avanzar en procesos de higienización social y estética (ahondando como consecuencia en la gentrificación y la exclusión social de minorías estigmatizadas) de los barrios?

En Porta, los desplazamientos de placer femenino aparecen como más complejos. En las jóvenes más ligadas al Casal y al activismo juvenil, se asimilan a los espacios masculinos. Esto supone un riesgo: siguen estando expuestas a los espacios de exclusión urbana por género, pero cuanto más cuenten con recursos comunitarios y capital social, más inmersas pueden encontrarse en los espacios del barrio. Esto revela una compleja negociación social en la forma de ocupar espacios públicos. Cuando este capital no se posee, es más difícil poder transitar, parar y habitar determinados espacios, por lo que se relatan salidas del barrio más frecuente, elecciones basadas en la disponibilidad de espacios verdes o espacios preparados para el consumo (bares o el centro comercial). En resumen, el asociacionismo parece impactar en la experiencia femenina del espacio en tanto puede facilitar movildades femeninas (en tanto dota de herramientas de apropiación emocional y práctica de los espacios derivando en mayor confianza). En cambio, en las jóvenes no ligadas al activismo hay mayor sensación de distancia y rechazo a determinados espacios apropiados por otros colectivos o por hombres. La sensación de apego y pertenencia al barrio puede tener un efecto directo sobre la sensación de inseguridad. Esto es consistente con la Hipótesis 6 que nos planteábamos (*La importancia de la red comunitaria tiene un impacto en el nivel de inseguridad percibido de tal forma que cuanto más implicadas en el barrio, la mujer tiene menos miedo en el barrio*). Así, esta investigación aporta importantes factores que intervienen en la posibilidad de agenciamiento urbano y comunitario de las mujeres desde un enfoque no punitivista ni securitario. El fortalecimiento de las redes de apoyo, la implicación horizontal en tejidos comunitarios diversos y accesibles podrían facilitar el tránsito y la apropiación femenina de los espacios del barrio. Esto también entra en debate con los procesos de desapropiación capitalista, la expulsión juvenil de sus entornos barriales que estarían avanzando en la desarticulación comunitaria y, por lo tanto, ahondaría los procesos de desempoderamiento de las mujeres en los espacios barriales.

En lo que respecta a los trayectos de comodidad y placer masculinos, se han registrado testimonios que señalaban hábitos similares a los femeninos (búsqueda de espacios bellos, tranquilos, espacios verdes o de consumo). Sin embargo, se pudo ver en muchos casos importantes diferencias respecto a los testimonios femeninos. Organizaremos estas diferencias en las dos más relevantes:

Por un lado, han sido mucho más comunes que en las mujeres los relatos de los que se desprendían actitudes dominantes, expansivas y con alta sensación de autoeficacia. Los hombres presentan una habilidad mayor para externalizar emociones en los espacios (ocupación de espacios al sentir comodidad, expresar la ira, la diversión a través del sonido o la modificación de los espacios con pintadas, actitudes agresivas...) y, en general, tienen una actitud más agente: miran, comentan si lo desean, intervienen y modifican según lo van sintiendo. Esta capacidad, resultado de un aprendizaje sobre la legitimidad de su acción (con una importante carga de género, aunque implícita y naturalizada: no identifican esta capacidad como algo propiamente masculino, no hay conciencia de la diferencia de género pero es muy notable). Esta capacidad, sin embargo, está modulada por agentes que la limitan (policía, presencia fascista, exposición al riesgo, al robo o a las peleas). Si en el caso de las mujeres, la limitación de su capacidad de agencia estaba modulada por la presencia de hombres, en el caso de los hombres son otros hombres y también figuras de autoridad las que limitan dicha agencia.

Por otro lado, pero relacionado con lo anterior, se ha registrado una mayor facilidad de sentir como desplazamientos del placer los que se dan en contextos nocturnos. Para algunos hombres, la vuelta a casa, los recorridos oscuros son espacios de placer, intimidad y tranquilidad. Sin embargo, esto no es algo generalizado. Se ha visto que es mayor en aquellos hombres que habitan entornos más seguros (barrios securitizados como el de Sarrià) o en aquellos hombres con un patrón de personalidad que muestra una alta autoeficacia (confianza en sus propias capacidades). En estos casos, estos hombres pueden disfrutar más de los espacios urbanos sin preocupación. Así, la sensación de autoeficacia aparece como la contracara de la inseguridad urbana. Frente a la idea de que lo contrario de la inseguridad es la seguridad, lo que hemos visto es que, tanto en mujeres como en hombres, lo contrario de la inseguridad es la sensación de que se puede confiar en las propias capacidades en el momento que aparece un factor de inseguridad. La exposición está siempre ahí en tanto se transitan espacios, la clave es la capacidad de responder a los imprevistos.

### 1.1.3 PRÁCTICAS EN DESPLAZAMIENTO. GESTIÓN DEL RIESGO, GAMIFICACIÓN Y FLIRTEO

La tercera dimensión de las movilidades que hemos estudiado, además de los movimientos y las representaciones de estos, fue la dimensión social de los desplazamientos. Más que un tiempo muerto de A a B, el desplazamiento cuenta con multitud de elementos que suceden *durante* los mismos. Hemos intentado demostrar que lo que sucede durante los desplazamientos tiene que ver con procesos, eventos o mecanismos que los estimulan (o bloquean).

En relación con las diferencias de género, en la gestión cotidiana de la inseguridad, vemos unas diferencias muy claras entre hombres y mujeres. En el caso de los desplazamientos de mujeres, intentamos no alimentar la imagen de mujer víctima y optamos por centrar el análisis en qué hacen y cómo reacciones en contextos de inseguridad. Pudimos hacer un repaso a una tipología de varias formas de gestionar el riesgo:

- *Evasión del riesgo*
  - o *Evasión espacial*: rodeos y vueltas para evitar espacios
  - o *Evasión estética*: modulación de la estética corporal para evitar miradas
  - o *Evasión de contacto*: prácticas destinadas a evitar que alguien interactúe con ellas en los desplazamientos
- *Control del riesgo*
  - o *Preparación para la confrontación*: posesión de armas o aprendizaje de técnicas de confrontación (autodefensa, por ejemplo).
  - o *Contestar comentarios*: responder a comentarios recibidos con menor o mayor agresividad
- *Compañía en trayectos*
  - o *Compañía física*: buscan hacer los trayectos con gente conocida
  - o *Compañía virtual*: echan mano de las TIC para hablar, mensajear o mandar ubicación a personas conocidas

Estos hallazgos son consistentes con la Hipótesis de investigación 2 (*La inseguridad vivida no impide que la mujer desarrolle diversas estrategias de evasión y confrontación relacionadas con la inseguridad vivida*). No obstante, la Hipótesis 2.1 (*Las estrategias de evasión y confrontación tienen que ver con los capitales sociales, culturales y económicos que acumula cada mujer (individualmente y en tanto parte de redes de apoyo mutuo en cada barrio)*) no es del todo consistente debido a que, si bien es verdad que se han visto distintas estrategias en las mujeres entrevistadas, no se pudo relacionar cada uno de las estrategias a niveles concretos de capital social, cultural o económico (salvo el poder recurrir a medios de transporte cuyo acceso depende del precio).

En el caso de los hombres, las gestiones prácticas de la inseguridad son muy diversas. En general no hay una preparación tan consciente, salvo en un caso muy interesante. Se pudo registrar cómo en el caso de Sarrià, los jóvenes activistas en entornos antifascistas que han tenido experiencias violentas con el movimiento neonazi presentan patrones de gestión del riesgo similares a las mujeres entrevistadas: evitan calles, calculan su vestimenta, llevan elementos defensivos, intentan ir acompañados, etc. Este hallazgo es interesante y muestra cómo la experiencia masculina puede desarrollar en contextos específicos una conciencia de la vulnerabilidad y el riesgo similares a las de las mujeres.

En frente a la inseguridad, el flirteo y la diversión aparecen como contrapuntos de placer en los desplazamientos cotidianos. Hemos incluido el flirteo como dimensión relevante en nuestro análisis porque, al surgir de manera frecuente en las entrevistas hemos comprendido su papel en la vida juvenil. Las interacciones de flirteo suponen un tipo de práctica de género muy importante en la juventud. A partir de ellas se reproducen y asientan comportamientos de género (disponibilidad, medida y exposición femeninas; conquista, virilidad y validación

masculinas). Además, el flirteo forma parte de la experiencia urbana *gamificada*, un juego social a partir del cual se reproducen valores y reglas sociales (entre ellas, el mirar/ser visto que organiza la presencia en la ciudad según género). Sin embargo, el tema del flirteo es complicado en tanto que si bien lo incluimos en el apartado de interacciones de placer, no lo es tanto desde un prisma de género.

En la mayoría de los casos de mujeres entrevistadas, el flirteo no es un tipo de interacción deseada. Muchas directamente señalan este tipo de interacciones como molestas o *ilegítimas* (no ven justo que las paren por algo que no quieren ni han comunicado querer). Las que sí se muestran más abiertas relatan que se sienten cómodas cuando el contexto es un contexto controlado. Mencionan el metro como el espacio más frecuente para este tipo de interacciones (en las calles se sienten más expuestas y con menos control sobre factores como el inicio o el fin de la interacción) e incluso en estos casos sólo aceptan la interacción como un *juego* si está delimitado, es decir si pueden llamar la atención, buscar la mirada y jugar pero sin necesidad de llegar más allá. Si se da esta comodidad y este control, algunas mujeres se sienten cómodas como para jugar a interacciones visuales o incluso hablar con desconocidos.

En los hombres, la experiencia de flirteo aparece en las entrevistas como algo más *ligero* con lo que no tienen que establecer tantas barreras de protección. Este juego está muy presente en los desplazamientos de los hombres, señal de una mayor *gamificación* masculina del espacio urbano. En momentos de aburrimiento o tiempo libre, muchos hombres aprovechan espacios para disfrutar y jugar, interactuando con el espacio (modificándolo) o con otras personas. Los hombres que más hablaron sobre flirteo en espacios de tránsito también mostraron una autoeficacia muy alta y una capacidad expansiva en los espacios que es la que precisamente permite sentirse legitimado para iniciar juegos con otras personas. Este flirteo también aparece ligado a una sensación de *arresponsabilidad* notable. No hay mucha conciencia o preocupación sobre el impacto negativo en otras personas y en algunos (por suerte, pocos) casos, priman su aburrimiento o ganas. Esta dinámica masculina se ha visto que cambia considerablemente según se encuentren en grupo o solos. En los espacios grupales, es más fácil para los hombres desligarse de las consecuencias de sus actos, además de que se atreven a más y llegan a situaciones más violentas. En estos casos, la interacción entre ellos es clave: muchas veces la mujer a la que abordan es un medio para una interacción grupal (competición, medición mutua, complicidad, etc.), en otros hay un intento real de seducción pero que suele acabar sin éxito. Los casos honestos de flirteo suelen darse más en individual, pero tampoco suelen ser exitosos, lo que hace cuestionar las razones por su insistencia (cultura romántica aprehendida). Esto estaría en consistencia con la Hipótesis 4 (*Las prácticas de movilidad urbana y uso de espacios de los hombres jóvenes tienen repercusión en la forma en las mujeres viven la ciudad pero no siempre esta repercusión es verbalizable y analizable por el propio hombre*), aunque parcialmente. Es verdad que existen algunas consecuencias no conscientes o verbalizables sobre la experiencia de las mujeres, pero se ha infravalorado el papel de la *arresponsabilidad* masculina por la que, aunque sean conscientes, muchos hombres no se preocupan por las consecuencias de sus actos.

Por último, en relación con las prácticas masculinas, pudimos indagar en cómo la forma en que los hombres se relacionan con el espacio y con otras personas en la ciudad puede modularse también hacia posiciones más conscientes y respetuosas cuando se ven inmersos

en procesos de cambio. Estos procesos se ha visto en los resultados que tiene que ver con la participación en espacios de activismo (colectivos políticos, Casals o plataformas vecinales) o de tejido cultural (castellers, scouts, etcétera) cuando en estos lugares se les da importancia a los discursos feministas o de conciencia de género masculino. A nivel individual, hemos visto que los cambios están motivados por procesos de *simpatía* (cercanía a mujeres que han sufrido violencia que los lleva a preocuparse/indignarse), *empatía* (experiencia en primera persona de violencia que los lleva a solidarizarse), *ideología* (cercanía en valores sociales y de igualdad que los lleva a concienciarse) y *pedagogía* (participación en espacios con valores de género que les influyen). Los cambios observados se dan en varios ámbitos: se dan a nivel de identidad (forma de entender su posición y su impacto en las personas), grupales (forma de posicionarse en los grupos de iguales), en las prácticas urbanas (en los comportamientos que tienen a nivel de trayectos o interacciones) u organizativos (en la reformulación de los colectivos en los que participan). Sin embargo, como hemos visto, los cambios no siempre suponen mejoras. Hay casos en los que la conciencia sólo lleva a adaptaciones personales ventajosas a los nuevos contextos (no genera un cambio de valores).

## 1.2 RELACIÓN ENTRE GÉNERO Y CLASE EN LOS DESPLAZAMIENTOS JUVENILES

En relación con el Objetivo 1.2, vemos que analizar conjuntamente el eje de género con el de clase social aporta importantes elementos en la comprensión de las diferencias sociales en el ámbito de las movilidades urbanas.

### 1.2.1 DESPLAZAMIENTOS FÍSICOS. ACCESIBILIDAD, TIPOS DE OCIO Y ACTIVISMO POLÍTICO

Salvo por los desplazamientos obligatorios por motivos laborales y estudiantiles, el resto del tiempo se mueven internamente al barrio en hábitos de participación política, ocio y cultura. Esto es cierto en ambos barrios, pero vimos que existía una importante relación con la clase y con el activismo: los jóvenes más ligados al activismo, así como los jóvenes con menor nivel adquisitivo eran los que más presentaban circuitos más locales de movilidad. Los jóvenes menos ligados al activismo y los que tenían más recursos (en ambos barrios) tenían trayectos cotidianos más largos, habitaban entornos de ocio de pago y, por lo tanto, sus desplazamientos fuera del barrio eran más largos y frecuentes.

Sin embargo, los jóvenes que se quedan en el barrio, como era de esperar, presentan un sentido de lugar propio y un apego espacial mayor. El barrio es un lugar del que partir, al que volver y el que recorrer, y cuanto más tiempo se pasa en el barrio y cuantas más actividades se realicen en él, mayor es la tendencia a sentir los espacios suyos. Esto, sin embargo, tendrá importantes diferencias por género, pero incluso en el caso de las mujeres, la mayor participación en la cultura de barrio implicaba un mayor sentimiento de apego.

Una de las contracaras de este apego es el desapego respecto al resto de la ciudad. Una de las frases que repetían muchos jóvenes, tanto en Porta como en Sarrià, era “Bajar a Barcelona”, que demostraba una desconfianza bastante explícita para con el resto de la ciudad, especialmente con el centro turístico. En Porta se pudo entender que es resultado de políticas que no han sabido generar conexión con los jóvenes. En Sarrià, muchos de los jóvenes sienten

agobio en las zonas más concurridas de la ciudad. Y también encuentran prácticamente todas las necesidades cubiertas en el barrio.

Respecto a los laborales hemos visto que la clase interviene en la distancia entre el lugar de trabajo y la casa. Una precariedad móvil alta implica más desplazamientos, más largos y en peores medios. Sobre los estudiantiles pudimos ver que la clase modula la distancia entre casa y centro de estudio, la posibilidad de biografías estudiantiles más o menos largas, y también el tipo de medio utilizado.

En el ocio de fin de semana vimos desplazamientos más variados. Una parte importante de los entrevistados se mueve hacia fuera del barrio (según capacidad adquisitiva). Según nivel adquisitivo los jóvenes muestran diferencias en gustos y estilos de ocio. Muchos se quedan en el barrio en planes locales o en un *hanging out* más festivo. Pudimos ver cómo el ocio juvenil de ambos barrios en muchos casos se daba a través de prácticas ilegales de consumo de sustancias (legales como el alcohol pero también ilegales como marihuana y hachís) en espacios públicos. Esto genera tensiones y obliga a desarrollar prácticas de negociación del riesgo (selección estratégica de espacios, mimetización, etc.) que se cruzan con los recursos de clase y género en cada caso.

Respecto a los desplazamientos políticos, vimos cómo el activismo se mezcla en los casos estudiados con motivaciones de ocio. La implicación política tiene motivaciones sociales, así como el acercamiento social genera implicación política (el ocio como puerta de entrada en la participación). Por lo que vimos en los resultados, el político supone más bien un factor centrípeto de movilidad, retiene a los jóvenes dentro del barrio y los mantiene apegados a los espacios locales (públicos o privados de reunión). Este quedarse en el barrio alimenta la circulación de personas, materiales e información entre nodos del barrio, fortaleciendo la red social local.

### 1.2.2 REPRESENTACIONES. CULTURA DEL PELIGRO SEXUAL Y SECURITIZACIÓN URBANA COMO FACTORES CLAVE

En lo que a las representaciones de los movimientos se refiere, vemos muy claramente cómo la realidad de género debe cruzarse con la clase para poder entenderse mejor. Si hablábamos más arriba de cómo las representaciones de inseguridad son constantes en la experiencia femenina, si profundizamos en las diferencias entre barrios vemos que en Sarrià se registró una menor sensación de exposición a la inseguridad urbana y las razones apuntaban a un barrio más “cuidado”, con menos presencias incómodas y una mayor disponibilidad de recursos (más posibilidad de transportes privados, calles con más gente, etc.). Esto apuntaría a la existencia de “corredores” urbanos donde los desplazamientos son más seguros. El acceso a estos corredores más seguros tiene un importante filtro adquisitivo: acceden a esto quienes pueden permitirse medios privados, espacios de ocio privados, recorridos en barrios securitizados, etc. En Porta, la sensación de exposición a espacios conquistados y potencialmente riesgosos es significativamente mayor. Los testimonios de conflictos, recorridos incómodos o violentos, rodeos, etc., fueron más numerosos. Los testimonios se referían a dos dimensiones espaciales: la dimensión política en tanto que señalaban espacios

degradados y desatendidos por las administraciones, y la dimensión social en tanto que señalaron la apropiación excluyente de espacios del barrio por grupos de hombres.

Esto es un ejemplo perfecto de cómo el género es una dimensión relacional y que el análisis gana mucho en profundidad cuando se incluye un enfoque *intercategorial*. Si vamos al relato masculino en relación con esto mismo, vemos cómo ellos hablan de ocupar el espacio y de reunirse en las plazas o los bancos del barrio (el *hanging out* del que hablamos en varias ocasiones) como forma básica de esparcimiento y ocio juvenil, que no aparece en su relato la presencia femenina (no se fijan en las chicas que pasan pero tampoco son conscientes de cómo su uso puede estar desalentando usos alternativos). No es necesaria una interacción directa entre grupos de hombres y mujeres, sino que es la presencia y su significado lo que genera la tensión.

Este desencuentro puede entenderse cuando existe un factor importante como es la cultura del peligro sexual (Barjola, 2018) que interviene en la forma en la que las mujeres aprenden a valorar y a analizar los contextos urbanos. Aunque no existan experiencias directas de inseguridad, la incorporación de historias, anécdotas y noticias puede generar una sensación de inseguridad muy presente. Sin embargo, como hemos visto, hay algunos elementos que pueden sumarse a esta cultura y trabajar al contrario, generando confianza espacial en las mujeres. Veremos más adelante cómo la participación en la cultura de barrio y el activismo juvenil han aparecido en las entrevistas como un factor que facilita la identificación con los lugares y produce mayor apego al lugar, ayudando a mitigar sensación de inseguridad al facilitar la apropiación y sensación de pertenencia. Esto daría elementos consistentes con la Hipótesis 1.1 (*Esta inseguridad es resultado y a la vez causa de una serie de representaciones sociales y personales que conectan movilidad con la cultura y la biografía*), aunque en el diseño de la hipótesis nos quedamos cortos en el impacto y la importancia de entender las representaciones sociales y el papel de la cultura en la experiencia de inseguridad, ya que la Hipótesis 5 (*La inseguridad de las mujeres tiene relación con el barrio en el que viven de tal forma que barrios de nivel socioeconómico más alto tienen menos miedo y sensación de inseguridad*) es sólo parcialmente consistente con los resultados ya que sí que existe una menor sensación de riesgo en el barrio de Sarrià, pero las representaciones sociales y culturales siguen operando como dispositivo de regulación social de los cuerpos de las mujeres.

Respecto a la sensación de inseguridad masculina, en general hay importantes diferencias por barrio: en Porta la sensación de exposición y riesgo es real, algunos jóvenes entrevistados comentan haber sufrido robos con violencia, peleas o haberlas presenciado en primera persona. En Sarrià esto no se da, apuntando nuevamente a *corredores* urbanos seguros ligados a la clase. Sin embargo, en Sarrià sí que se ha registrado más frecuentemente una inseguridad política derivada por la presencia fascista en el barrio. En Porta, además al robo, existe una mayor inseguridad por la exposición a la presencia policial (por una mayor presencia represiva y una mayor tendencia a las estrategias de “parar y registrar”). En Sarrià esta inseguridad sólo está presente en jóvenes ligados al activismo alternativo, e incluso en esos casos no es tan fuerte la inseguridad sentida.

### 1.2.3 PRÁCTICAS SEGÚN CLASE. LA POLICÍA Y EL FASCISMO COMO FACTORES DE RIESGO

En relación con la inseguridad, uno de los factores más presentes como regulador de los desplazamientos a nivel social fue el papel de la policía en ambos barrios. Se trata de un factor muy recuente en las entrevistas que se ha relacionado en las entrevistas a la sensación de inseguridad. Esto pasa tanto en Porta como en Sarrià, aunque su incidencia es distinta: en Porta, la técnica de *parar y registrar* se ha registrado en muchas entrevistas, aparece como algo común y parece basarse en criterios superficiales, clasistas y racistas. Esto alimenta sensación de atención y riesgo además de dificultar la capacidad de los jóvenes de apegarse o afincarse en los lugares del barrio. Estos hallazgos son consistentes con la Hipótesis 8 (*En el barrio obrero, la tensión con la policía funciona como un mecanismo de control de la presencia urbana juvenil de tal forma que hay una disputa por la utilización, circulación y posibilidad de parada en los espacios del barrio*). Sin embargo, los jóvenes desarrollaron prácticas cotidianas de gestión del riesgo muy adecuadas: se basan en su conocimiento del barrio para buscar espacios poco vigilados, puntos muertos u oscuros donde poder reunirse (y beber o fumar). También disponen de estrategias de mimetización o de teatralización del comportamiento para no llamar la atención de las autoridades.

En Sarrià, las actuaciones relatadas parecen menos agresivas y están más localizadas en la plaza Sant Vicenç y en las acciones activistas. Esto parece deberse a una incidencia distinta de las lógicas de securitización y reglamentación urbana en ambos barrios. En el barrio de clase alta hay menor presencia de la policía y más permisividad. Aquí, la reacción de los jóvenes es similar a la que se da en Porta: echan mano de su conocimiento del barrio para buscar lugares más apartados.

Más, en ambos casos, la actuación policial funciona distanciando a los individuos del barrio (lo sienten menos suyo debido a una sensación de exposición y riesgo por la presencia policial) y, a la vez, desarticulando la red comunitaria en tanto que limita la posibilidad de agenciamiento individual y colectivo en espacios del barrio. Como hemos visto, si el desarrollo de un apego espacial está ligado a la posibilidad de generar ligazón emocional y de poder intervenir prácticamente sobre los espacios, la policía actúa limitando estas capacidades y, pues, poniendo difícil el desarrollo de un apego de lugar mayor en el caso de los jóvenes.

Otro factor importante ligado a la seguridad durante los trayectos fue la presencia fascista, especialmente en Sarrià. En este barrio, al convivir en un mismo lugar los activistas vecinales de izquierda y miembros de grupos de neonazis (debido al perfil blanco de clase media/alta del barrio), son más posibles los encontronazos, las peleas y las persecuciones (generalmente de nazis a antifascistas, no a datos de la inversa) y esto afecta a la cotidianidad móvil de los jóvenes, limitando de una manera similar a la policía, la forma en la que los jóvenes se relacionan con el barrio. No obstante, se ha reconocido que la presencia fascista no es tan cotidiana, sino que se circunscribe a eventos concretos (mítines de Vox, partidos del Espanyol, manifestaciones anticatalanistas o el 12 de octubre).

En relación con las prácticas de placer, flirteo y paseos no se han registrado importantes diferencias de clase que no se hayan comentado ya: las diferencias tienen que ver con la posibilidad de acceso a espacios de pago, a la participación de entornos de ocio colectivo como las discotecas. Estos entornos generan espacios móviles (ir en grupo al bar o discoteca,

volver en grupo, los espacios grupales fuera de las discotecas) donde se dan entornos de cortejo y flirteo (unidireccional o bidireccional) más frecuentemente que los espacios de ocio ligados al *hanging out* o a la ocupación de espacios públicos locales (plazas o bancos del barrio).

### 1.3 NECESIDADES ESPECÍFICAS. ESPACIOS, RITMOS Y SEGURIDAD (SIN POLICÍA)

El tercer objetivo específico derivado de la caracterización de las movilidades juveniles tiene que ver con la detección de necesidades no resueltas en ambos barrios. Las necesidades que se han podido ver en las entrevistas, la observación y las reuniones con expertos están relacionadas con tres aspectos: los espacios de reunión, necesidades de reconocimiento político y necesidades en materia de seguridad.

En relación con los espacios, en los dos barrios estudiados se detectaron necesidades de espacios de reunión y de dinamización social desde el activismo de base. Si bien existen algunos espacios, éstos son insuficientes y están sobrepassados (especialmente en el caso de Sarrià). En ambos casos, sin embargo, las razones parecen apuntar hacia problemáticas distintas. En el caso de Porta, hay una tensión no resuelta entre administración y activismo (debido a la tendencia crítica y autónoma del segunda, y por un historial de control e institucionalización de los movimientos sociales del primero), por lo que las ofertas que se dan desde el Distrito o el Ayuntamiento a los movimientos locales no son tan bien recibidas como se podría esperar (porque, entre otros motivos, los espacios se encuentran estructurados según reglas no pactadas con los movimientos). Este conflicto puede entenderse a través del ejemplo que supuso la negociación del espacio para la *Xarxa de suport* en contexto de pandemia: se rechazó el espacio porque se veía como una forma no pactada de cooptación y desarticulación de un espacio autónomo y funcional (y exitoso) por parte de la administración.

Si bien es cierto que están el Ateneo la Bòbila y el Centro Cívico Can Verdaguer, durante el trabajo de campo, el Ateneo estuvo cerrado por obras, desplazando toda su actividad a un local muy pequeño compartido con la Asociación de Vecinos y Vecinas y más asociaciones. El Centro Cívico no era una opción para el Casal por ser gestionado por una empresa (razón política), por tener limitaciones de uso (horarios limitados, días inhábiles, etcétera), y por depender para su uso de la petición y aceptación de cesión. Además, el Ateneu funcionaba no sólo como un espacio de actividades formales, sino también como un espacio de reunión, parada y descanso informal de los y las jóvenes del barrio.

En el caso de Sarrià, la falta de espacios parece relacionarse según los jóvenes a falta de interés administrativo y por la centralidad que tiene el tema escolar en el barrio (que desplaza otras problemáticas). Esto parece corroborarse en las entrevistas con los técnicos del barrio que no plantean las necesidades juveniles como prioritarias. Los espacios fundamentales de reunión, parada y descanso en Sarrià son el Centro Cívico Casa Orlandai, la Plaza Sant Vicenç y la Plaza Artós. Pero las tres tienen conflictos ligados: el Centro Cívico sólo aloja actividades formales ligadas a asociaciones y tiene unas instalaciones pensadas más bien para actividades culturales. En la Plaza Sant Vicenç se reúnen los jóvenes con voluntad de ocio pero es limitado para reuniones y hay importantes tensiones con vecinos y la policía. Por último, la Plaza Artós es un espacio vedado para jóvenes de izquierda por la apropiación material y simbólica por

parte de la extrema derecha del barrio. Esto hace que a nivel de equipamientos, el barrio se quede corto para los jóvenes de Sarrià.

Otra forma de entender la problemática falta de espacios es la relacionada con la posibilidad de independizarse de los y las jóvenes del barrio. El encarecimiento de los alquileres, sumado a la precariedad de un sector importante de la juventud sarriana hace que no haya posibilidad de poder independizarse quedándose en el barrio. Esto supone un gran problema y un dilema político de peso: la obligación de desplazarse fuera del barrio hace que por una parte los jóvenes pierdan parte del tejido cotidiano que les sostiene en sus actividades culturales, redes de amistad y tiempo libre; por otro lado, debilita el tejido vecinal y asociativo del barrio. En Sarrià se ha detectado un fuerte peso de este problema en el activismo y las reivindicaciones juveniles hacia la administración.

Esto nos lleva al segundo punto de necesidades: en ambos barrios se muestra una crítica a la ausencia de representación juvenil en las mesas de decisión política a nivel barrial y de distrito. Ni en Porta ni en Sarrià hay una mesa que aborde directamente las problemáticas juveniles. Las mesas temáticas son las que organizan los proyectos que luego se bajan al barrio, coordinan con asociaciones, incluyen la perspectiva del barrio, etc. Y en temas de juventud, en el barrio de Porta no hay mesa de técnicos. En el caso de Sarrià, los programas que organizan las actividades juveniles se crean en la Mesa Cultural, de la que participan Centros Cívicos, Casales y Bibliotecas. Todas son instituciones municipales sin representación juvenil.

El tercero de los puntos, relacionado con las políticas de seguridad, apunta a lo que ya hemos señalado en relación con la experiencia de inseguridad por la intervención policial. Las prácticas de *parar y registrar* y el control policial represivo (a base de multas) en las plazas del barrio supone un factor de desagenciamiento juvenil en los barrios, además de limitar la posibilidad de generar en el propio barrio espacios de ocio autogestionado, social y participativo. Las prácticas de control policial suponen un dispositivo de reducción de la apropiación, de desestructuración de las redes comunitarias (veíamos cómo la intervención policial en Porta estaba muy dirigida hacia la población migrante o cultura gitana, especialmente en los jóvenes, lo que ahonda el estigma y la exclusión) y de limitación de la implicación juvenil. Esto apunta a unas necesidades claras por parte de los y las jóvenes: mayor disponibilidad y accesibilidad de los espacios barriales para ocio y encuentro, menor presencia policial, actuaciones menos violentas, menos racistas y más justas.

Por otro lado, la inseguridad generada por la presencia y el activismo de ultraderecha en el caso de Sarrià ha generado importantes situaciones de inseguridad, riesgo e incluso violencia urbana. Las necesidades detectadas en este sentido apuntan hacia una mayor intervención política en el control de estos grupos violentos.

## 2. EXPERIENCIA JUVENIL DE LAS POLÍTICAS URBANAS EN MATERIAS DE JUVENTUD, GÉNERO Y MOVILIDAD

En este apartado presentaremos los resultados de la investigación en relación con el objetivo 2 (la experiencia de los jóvenes sobre las políticas urbanas). Como pasó con el primer objetivo, lo analizaremos a partir de los dos objetivos específicos que lo conforman.

### 2.1 PERCEPCIÓN DE ABANDONO Y DEJADEZ POLÍTICA. APATÍA Y DISTANCIA.

En Sarrià, está muy extendida la sensación de desatención en materia de políticas juveniles. Las reuniones son pocas y muy infructuosas, no hay proyectos dedicados a juventud, la atención se la llevan la red asociativa cultural y el sector escolar a dedicado a la infancia. Esto hace que las problemáticas de la juventud estén en una posición de no prioridad. Sin embargo, varios de los jóvenes que entrevistamos muestran una voluntad de participación y de fortalecimiento del tejido barrial que es independiente (pero coexiste) con la sensación de desatención política. En el caso de Sarrià, la existencia de un tejido de organizaciones culturales con larga trayectoria, disponibilidad de espacios propios y recursos económicos suficientes permite que la red asociativa exista, se organice y subsista al margen de la atención administrativa. Por lo tanto, en paralelo a los discursos de desatención y descuido político de los jóvenes, hay una red autogestionada de asociaciones.

En el caso de Porta, también se ha detectado en los discursos de los jóvenes una idea muy asentada y divulgada sobre la desatención política. En lo que a la Administración del distrito respecta, ésta ha reconocido que hay poco interés por el barrio y por la situación de la juventud al ser Porta el barrio menos problemático de Nou Barris. Esto se traduce en una ausencia de políticas destinadas a la escucha de los y las jóvenes, a falta de voluntad de sentarse con ellos para atender a sus problemáticas y necesidades (no sólo tiene que haber problemas acuciantes para mostrar interés político). Sin embargo, en el caso de Porta, aunque no haya tantos recursos como los que hay en Sarrià, también hay formas por las que la red asociativa consigue mantenerse a flote. El caso de Porta es distinto al de Sarrià, sea por número de organizaciones juveniles operando en el barrio, sea espacios por espacios disponibles (no tienen la red de escuelas o centros que sí que hay en Sarrià) como por los límites de recursos económicos que tienen los miembros, que impiden que los colectivos puedan pedir la colaboración económica que sí que dan en Sarrià, no obstante, veremos a continuación cómo la red se mantiene nutrida. No obstante, sí que se tiene claro que la Administración del distrito no tiene una voluntad de recoger y darle validez a las necesidades juveniles.

Como vemos, en ambos barrios se tiene una percepción de distancia y desconfianza con la política administrativa. Recordemos que ni en Porta ni en Sarrià hay una mesa que aborde directamente las problemáticas juveniles, por lo que podemos concluir que a la hora de analizar la colaboración de instituciones y tejido asociativo (que veremos en el siguiente punto), tenemos que partir de un nivel de desconfianza y desinterés muy claros.

Por último, habría que mencionar que la desconfianza en el caso de Sarrià hacia las instituciones se agrava por la pasividad política en torno al peligro fascista en el barrio. Los espacios conquistados del barrio (plaza Artós, zona del Sotavent; etc.) generan puntos negros a evitar

por parte de los activistas, genera inseguridad a la hora de valorar la posibilidad de un nuevo Ateneo autogestionado (como el que fue quemado por los fascistas del barrio) o modifica trayectos o dinámicas de ocio. El representante del distrito mostró rechazo y desaprobación hacia el colectivo fascista que ha generado varios problemas en el barrio de Sarrià, pero se mostró menos rotundo cuando habló de medidas a tomar. Según él, no hay mucho que se pueda hacer más que mostrar desaprobación ante las actuaciones desde el Ayuntamiento. Esto, sin embargo, es visto por los jóvenes del barrio como algo que aumenta más la desconfianza respecto a las políticas centrales barcelonesas. En el caso de Porta no existe este problema fascista pero podría verse en la valoración negativa de las actuaciones policiales una lectura de cómo las políticas centrales intervienen negativamente en la cotidianidad juvenil. En ambos casos, se alimenta una sensación de distancia con el resto de Barcelona.

## 2.2 RELACIONES FORMALES E INFORMALES ENTRE JÓVENES E INSTITUCIONES. DESCONFIANZA, AUTOGESTIÓN Y CONFLICTOS

En política juvenil, las relaciones sociales, lo cotidiano y lo informal son parte consustancial del activismo y de las redes de movilidad social, material y simbólica de estos jóvenes, la relación entre administración y red juvenil se fundamenta esencialmente sobre la denominada gobernanza informal (Stone, 2013). En nuestra investigación, si bien no se realizó un análisis de las redes de gobernanza al uso, si entendemos la gobernanza informal como la forma en la que influyen “los mecanismos sociales como el poder, la confianza, la simpatía y el ejercicio de la influencia” en las relaciones políticas (Glückler, 2019: 97) veremos que sí que realizamos un abordaje de las relaciones informales e indagamos en cómo éstas relaciones modifican, potencian o bloquean la circulación de políticas, decisiones e influencias.

En los dos barrios estudiados pudo verse cómo las relaciones entre agentes políticos formales e informales tienen un impacto directo en la forma en la que los y las jóvenes viven y recorren la ciudad. Algunas de estas relaciones forman parte de la dinámica normal de la política de movimientos: los colectivos y organizaciones populares se organizan y movilizan recursos para situar una idea en el discurso social, incluir a base de presiones esa idea en la agenda política y promover medidas. Esto puede verse en los carriles para bicicleta, pero también en la lucha histórica de Porta por el pavimentado o la desratización de los años setenta. Sin embargo, hay otras relaciones que no operan en lo formal, sino que se dan en dinámicas más personales, emocionales o de poder. El ejemplo más importante y paradigmático que pudo verse es el de la ya mencionada *Xarxa de Suport* de Porta que se creó como una red informal de apoyo mutuo desde abajo por parte de los y las vecinas del barrio como respuesta a la ausencia (y desborde) administrativo en contexto de pandemia. En este caso se organizó una red nutrida y fuerte que hacía circular recursos, cuerpos, materiales (alimentos, ropa, herramientas...) al margen de los cauces administrativos. Esto supuso un conflicto con el distrito y el Ayuntamiento cuando la administración central quiso comenzar a participar de estos circuitos, organizar un ámbito ya organizado y generando sensación de desvalidación por parte de la Xarxa (que veía con desconfianza cómo el Ayuntamiento buscaba cooptar todo el trabajo hecho y desconfigurar la red ya formada). Esto se catalizó en unos conflictos de corte personal entre las coordinadoras de la xarxa, el representante de la AA.VV. y el Casal con la administración central que tuvo un impacto directo a nivel político.

Otro ejemplo es cómo desde la Administración del Distrito se amenazó directamente al Casal con quitar la cesión de uso del Ateneu que estaba en construcción si no cambiaban su forma de participación. Este tipo de conflicto viene alimentado por la tensión generada por la Xarxa y se mantuvo en un contexto de negociaciones informales, aunque como podemos ver, tienen una consecuencia política muy clara.

En Sarrià, por su parte, frente a la desatención política, se generan alianzas en un tejido asociativo nutrido que influyen en las relaciones formales de la política asociativa. La amistad que se da con el Centro Cívico Casa Orlandai, los puestos de relevancia que tienen en organizaciones como los Esplai o los cau locales o la implicación que tienen los jóvenes en el tejido cultural (castellers, bastoners, diablos y diablesas...) les facilita el introducir su discurso en las asociaciones que organizan el barrio. Ante la falta de reconocimiento o interés directo de la Administración, los y las jóvenes no tienen otra opción que jugar en lo informal para poder ganar relevancia. Esto lo vemos en las acciones de la plataforma de La Sarrianenca, por ejemplo, en la que se suman un abanico muy amplio de asociaciones del barrio pero que se organiza en torno a los discursos juveniles.

En conjunto, la investigación hemos podido profundizar en la forma en la que género, recursos socioeconómicos y juventud se articulan en una experiencia espacial sumamente interesante. Hemos conseguido situar esta experiencia en una red de influencias espaciales, políticas y culturales ha arrojado datos muy importantes para poder entender mejor cómo son vividas las ciudades, los desplazamientos y cómo las disputas espaciales están atravesadas de ejes de estructuración social. Hemos visto también cómo las políticas, formales e informales, tienen una influencia muy importante en la forma no sólo en la que se vive el barrio, sino en las trayectorias, los circuitos de ayudas, recursos y cuerpos que se generan, y en el tejido que da vida a los espacios. Esto permite poder definir mejor políticas urbanas, concebir mejor las intervenciones sociales y diseñar espacios de la ciudad con una comprensión más profunda de qué relaciones sociales se darán ahí. También nos permite entender las movildades como un complejo entramado de infraestructuras, cuerpos, discursos, recursos, políticas y espacios que se enredan en sistemas sociomateriales dinámicos y que, por lo tanto, las intervenciones políticas y sociales en materia de movilidad, para ser coherentes, tienen que incluir la multidimensionalidad de estas.

En resumen, podemos concluir que los objetivos propuestos en esta investigación se han cumplido suficientemente, aunque cabría reconocer que esto no acaba o clausura la comprensión de las movildades juveniles en relación con el género, la clase, los espacios y la política. Al revés, esta investigación abre puertas a interesantes líneas a futuro.

### 3. LÍNEAS DE INVESTIGACIÓN FUTURAS

A lo largo de la investigación se pudieron señalar una serie de temas que, si bien resultaban sumamente interesantes y atractivos, no pudimos profundizar al no ser el objetivo fundamental de la tesis o al haber tenido que renunciar a profundizar en ellos por cuestiones temporales o espaciales (o por razones de fuerza mayor como la generada por la pandemia).

Nos habría gustado poder indagar más en la forma en la que el apego al barrio deriva en sensaciones de seguridad y pertenencia más fuertes. En ese sentido, creemos que entrevistar más perfiles de mujeres activistas para poder profundizar en la relación compleja entre apego y seguridad puede alumbrar importantes elementos para el futuro de la investigación sobre seguridad y estudios urbanos con perspectiva de género. Así, quedaría pendiente ver si en otros barrios con niveles de inseguridad mayores el apego sigue interviniendo positivamente, si esta relación entre apego y seguridad se da en perfiles racializados de mujeres, si es estable cuando modificamos el eje edad y vamos a mujeres con edades más avanzadas, o si los distintos niveles de implicación se traducen en distintos niveles de sensación de pertenencia y, por lo tanto, de apego y seguridad.

En relación con lo anterior, queda pendiente profundizar en cómo se ha ido integrando en el discurso hegemónico de las políticas públicas urbanas la preocupación por las dinámicas de inseguridad femenina. Esto, que es un avance indiscutible en materia de justicia urbana y justicia móvil, al enredarse con fuerzas políticas de corte conservador puede dar lugar a una capitalización de cierto discurso de género para el avance de procesos de estigmatización y exclusión sociales alimentando políticas de higienismo urbano, de expulsión de minorías estigmatizadas y fenómenos como la arquitectura defensiva. Así, resultaría muy interesante profundizar en la cooptación por parte de fuerzas conservadoras de estas reivindicaciones históricas o en los errores políticos a la hora de introducir esta problemática en la agenda política sin haber repensado los posibles riesgos que tiene cuando no se parte desde una perspectiva feminista interseccional y antirracista.

Quedó pendiente, por limitaciones metodológicas ya explicadas, profundizar en la modulación de las prácticas, discursos e identidades de género a partir de la dimensión grupal. Al no haber podido realizar los grupos de discusión (una limitación de la presente investigación), la forma en la que abordamos la experiencia de género en relación con los desplazamientos ha sido siempre individual. Sin embargo, hemos visto ya en los resultados cómo la dimensión grupal es muy importante en el análisis del género en tanto que el grupo de iguales funciona como un mecanismo clave de socialización y de disciplinamiento corporal. Así, queda por indagar más en esta dimensión grupal. La idea inicial de esta investigación se vio truncada por la situación generada por la pandemia, pero será un buen aliciente en investigaciones futuras.

Lo mismo sucede con la limitación de la muestra que tienen las entrevistas. Queda pendiente una investigación que incluya a la muestra ejes de diversidad sexoafectiva y racial. La investigación realizada, por las características de los barrios estudiados y por las estrategias de contacto, no consiguió una representación adecuada de personas migrantes o racializadas, así como muestra una estructura binarista importante (no cuenta con personas disidentes del sistema sexo/género), así como una presencia reducida de personas gays, lesbianas o bisexuales (sólo cuatro personas han hablado y se han abierto en ese sentido). Esto es, sin duda, uno de los puntos más objetables de esta investigación. Es irónico cómo se ha escogido una herramienta como el análisis interseccional, que nace en el vientre del feminismo racializado con el objetivo de promover la inclusión de la perspectiva racial y señalar las desigualdades que genera en el análisis la ausencia de esta mirada, y que precisamente el eje racial esté ausente de nuestra investigación. Sobre todo, teniendo en cuenta que muchas investigaciones han señalado la importante diferencia en la experiencia urbana que existe en

poblaciones atravesadas por estos ejes, avanzar en estas diferencias es algo importante en el futuro. Sin embargo, lejos de querer justificar dicha ausencia, se apunta a algunas razones que podrían explicarla: las características de los barrios escogidos (con una presencia migrante menor que en barrios vecinos) hicieron difícil poder contactar con personas migrantes o racializadas, el contexto de confinamiento por pandemia durante el proceso de contacto y realización de las encuestas hizo aún más complejo esta labor. Asimismo, existían unas complicaciones metodológicas inasumibles cuando se valoró incluir otro eje de desigualdad estructural más. Esto está en la base de la decisión de investigación. No obstante, esto no cierra el tema, sino que abre un filón de investigación sumamente interesante: ver cómo interactúa todo lo visto en este estudio con las variables raciales y migrantes.

Por otro lado, esta investigación ha podido apuntar a varias líneas que podrían seguirse profundizando en el futuro en relación con la práctica urbana masculina. Hemos podido plantear interesantes reflexiones urbanas, hemos apuntado a cómo lo espacial (y por lo tanto, también lo urbano) es una dimensión clave en la conformación de identidades, expresiones y prácticas de género masculino. Las facilidades de expansión espacial, la relación entre autoeficacia percibida y la mayor capacidad de ocupación de espacios, la presencia de la *gamificación* urbana en el flirteo masculino... Son campos fascinantes que, si bien en esta investigación han sido importantes claves de comprensión de la experiencia urbana masculina en los jóvenes entrevistados, aún podría indagarse en estas realidades complejas, diversificando los perfiles y ampliando las muestras.

Lo mismo sucede con las reflexiones sobre la experiencia urbana de las clases altas. El perfil que encontramos en el barrio de Sarrià tiene unas características determinadas que lo hacen especial: la gran presencia de un interés social, de un activismo cultural de barrio, la implicación en la política de izquierda y la conciencia de género de varios hombres, ha hecho que, si bien hemos podido profundizar en la relación entre recursos socioeconómicos, culturas de clase e infraestructuras adecuadas para ver las motilidades más de clase alta, sentimos que queda aún mucho por investigar sobre las formas en la que las clases altas viven, perciben y transitan los espacios. Creemos que a futuro podrían darse estudios similares en barrios de clases altas con otras características para evaluar si los resultados conseguidos en esta investigación son generalizables o no. En general, creemos que existe una escasa disponibilidad de investigaciones sobre la experiencia urbana de clase alta, por lo que sería una línea muy interesante a transitar.

Por último, se podría profundizar más en la dimensión política de las movilidades y cómo los planes, proyectos y normativas urbanas impactan positiva o negativamente en la capacidad de acceso, uso y disfrute espacial de los jóvenes, teniendo en cuenta los procesos de precarización material, los retos de la independencia juvenil respecto a la identidad individual, al tejido barrial y la capacidad de apropiación espacial. Esta investigación termina apuntando hacia la importancia de los tejidos sociales de barrio en el mantenimiento de un sentimiento de pertenencia, seguridad e implicación, sobre lo vital de sostener la cultura, la capacidad de uso, tránsito y disfrute de las personas y nutrir así las redes, la posibilidad de agencia, acción y autogestión social. Y en esto, las políticas urbanas, desde arriba y desde abajo, con una perspectiva crítica, interseccional e igualitaria, son fundamentales. Y con esto, creemos, concluimos esta investigación. Si ha llegado hasta aquí, dígamelo, y le invito a una cerveza.

## REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Adey, Peter. (2004). Surveillance at the airport: surveilling mobility/mobilising surveillance. *Environment and Planning A*, 36(8), 1365- 1380.
- Adey, Peter (2006). If Mobility is Everything Then it is Nothing: Towards a Relational Politics of (Im)mobilities. *Mobilities*, 1(1), 75-94.
- Adey, Peter; Bissell, David; Hannam, Kevin; Merriman, Peter; & Sheller, Mimi (2014). *The Routledge Handbook of Mobilities*. London: Taylor and Francis.
- Ahmet, Akile (2013). Home sites: the location(s) of 'home' for young men. *Urban Studies*, 50(3), 621-634.
- Akyelken, Nihan (2013). Development and Gendered Mobilities: Narratives from the Women of Mardin, Turkey. *Mobilities*, 8(3), 424-439.
- Albrow, Martin (1997). Traveling beyond local cultures: Socioscapes in a Global City. En John Eade, *Living the Global city: Globalization as a local process* (pp. 37-55). London: Routledge.
- Algers, Staffan; Eliasson, Jonas; & Mattsson, Lars-Göran (2005). Is it time to use activity-based urban transport models? A discussion of planning needs and modelling possibilities. *The Annals of Regional Science*, 39(4), 767–789.
- Allen, John (2000). On Georg Simmel: proximity, distance, and movement. En Mike Crang, & Nigel Thrift, *Thinking Space* (pp. 54–70). London: Routledge.
- Amin, Ash, & Thrift, Nigel (2002). *Cities: Reimagining the Urban*. Cambridge: Polity.
- Anderson, Nels (1923). *The hobo: The Sociology of the Homeless Man*. Chicago: University of Chicago Press.
- Añover López, Maria (2012). Los espacios "del miedo", ciudad y género. Experiencias y percepciones en Zaragoza. *Geographicalia*, 25-45.
- Augé, Marc (1995). *Non-lieux*. London-New York: Verso.
- Augé, Marc (1996). About non-places. *Architectural Design*, 66, 82-83.
- Baker, Tom; McCann, Eugene, & Temenos, Cristina (2020). Into the ordinary: non-elite actors and the mobility of harm reduction policies. *Policy and Society*, 39(1), 129–145.
- Balkmar, Dag (2018). Violent mobilities: men, masculinities, and road conflicts in Sweden. *Mobilities*, 13(5), 717-732.
- Barjola, Nerea (2018). *Microfísica sexista del poder. El caso Alcàsser y la construcción del terror sexual*. Barcelona: Virus Editorial.
- Barker, Gary (2005). *Dying to be Men. Youth, Masculinity and Social Exclusion*. New York: Routledge.
- Barker, John; Kraftl, Peter; Horton, John, & Tucker, Faith (2009). The Road Less Travelled – New Directions in Children's and Young People's Mobility. *Mobilities*, 4(1), 1-10.

- Bauman, Zygmunt (2004 [2000]). *Modernidad Líquida*. Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica.
- Bell, David (2000). Farm boys and wild men: rurality, masculinity, and homosexuality. *Rural Sociology*, 65(1), 547-561.
- Bell, David, & Valentine, Gill (1995). *Mapping Desire: Geographies of Sexualities*. London: Routledge.
- Benach, Nuria (2004). Public spaces in Barcelona 1980–2000. En Tim Marshall (Ed.), *Transforming Barcelona: the renewal of a European metropolis* (pp. 151-160). New York: Routledge.
- Benediktsson, Mike Owen; Tuckel, Peter; Milczarski, William; Caruso, Farimata; DeCurtis, Michelle; Gadtaula, Prahelika; . . . Singh, Danielle (2020). The subway as fourth place: anomie, flânerie and the “crush of persons”. *Applied Mobilities*, 5(2), 103-121.
- Benjamin, Walter (2001 [1972]). París, capital del siglo XIX. En *Poesía y capitalismo. Iluminaciones II*. Madrid: Taurus.
- Benjamin, Walter (2005 [1982]). *Libro de los pasajes*. Madrid: Akal.
- Berga i Timoneda, Anna (2015). Los estudios sobre juventud y perspectiva de género. *Revista de Estudios de Juventud* (110), 191-199.
- Bergmann, Sigurd, & Sager, Tore (2008). *The Ethics of Mobilities: Rethinking Place, Exclusion, Freedom, and environment*. Farnham: Ashgate.
- Binnie, Jon; Edensor, Tim; Holloway, Julian; Millington, Steve, & Young, Craig (2007). Mundane mobilities, banal travels. *Social & Cultural Geography*, 8(2), 165-174.
- Birkett, Michelle, & Espelage, Dorothy (2014). Homophobic Name-calling, Peer-groups, and Masculinity: The Socialization of Homophobic Behaviour in Adolescents. *Social Development*, 24(1), 184-205.
- Bissell, David (2007). Animating suspension: waiting for mobilities. *Mobilities*, 2(2), 277-298.
- Blanco, Ismael, & Subirats, Joan (2012). Políticas urbanas en España: dinámicas de transformación y retos ante la crisis. *Geopolítica(s)*, 3(1), 15-33.
- Bondi, Liz (1998). Gender, Class, and Urban Space: Public and Private Space in Contemporary Urban Landscapes. *Urban Geography*, 19(2), 160-185.
- Borén, Thomas, & Young, Craig (2021). Policy mobilities as informal processes: evidence from “creative city” policy-making in Gdańsk and Stockholm. *Urban Geography*, 42(4), 551-569.
- Borja, Jordi, & Muxí, Zaida (2001). *Espai públic: ciutat i ciutadania*. Barcelona: Diputació de Barcelona.
- Borja, Jordi, & Muxí, Zaida (2003). *El espacio público: ciudad y ciudadanía*. Barcelona: Electa.
- Bottoms, Anthony, & Tankebe, Justice (2012). Beyond Procedural Justice: A Dialogic Approach to Legitimacy in Criminal Justice. *J. Crim. L. & Criminology*, 102(1), 119.
- Bourdieu, Pierre (2002 [1978]). La Juventud no es más que una palabra. *Sociología y cultura*, 163-173.
- Bourdieu, Pierre (2007[1980]). *El sentido práctico* (1a ed. ed.). Buenos Aires: Siglo XXI Editores.
- Bourdieu, Pierre; Chamboredon, Jean-Claude, & Passeron, Jean-Claude (1989 [1973]). *El oficio del sociólogo. Presupuestos epistemológicos*. Madrid: Siglo XXI.

- Brah, Avtar (2013). Pensando en y a través de la interseccionalidad. *La interseccionalidad a debate. Actas del Congreso Internacional "Indicadores Interseccionales y Medidas de Inclusión Social en Instituciones de Educación Superior"* (pp. 14-20). Berlín: MISEAL.
- Brah, Avtar, & Phoenix, Ann (2004). Ain't I A Woman? Revisiting Intersectionality. *Journal of International Women's Studies*, 75-86.
- Brak-Lamy, Guadalupe (2015). Heterosexual Seduction in the Urban Night Context: Behaviors and Meanings. *The Journal of Sex Research*, 52(6), 690–699.
- Breines, Markus Roos; Raghuram, Parvati, & Gunter, Ashley (2019). Infrastructures of immobility: enabling international distance education students in Africa to not move. *Mobilities*, 14(4), 484-499.
- Brenner, Neil, & Schmid, Christian (2015). Towards a new epistemology of the urban? *City*, 19(2-3), 151–182.
- Briseño Cerón, Abraham; Domínguez Ramírez, Omar, & Saucedo Ugalde, Ismaylia (2012). El uso de captura de movimiento corporal para el análisis de discapacidades en miembros superior o inferior: Caso de uso: hemiplejía. *Revista Internacional de Tecnología, Ciencia y Sociedad*, 1(2), 31-42.
- Brooks, Carol. (1980). Passing by: Street remarks, address rights, and the urban female. *Sociological Inquiry*, 50(3-4), 328-356.
- Brownlow, Alec (2005). A Geography of Men's Fear. *Geoforum*, 36, 581–592.
- Brunet, Ignasi; Pizzi, Alejandro, & Valls Fonayet, Francesc (2013). Condiciones de vida y construcción de identidades juveniles. El caso de los jóvenes pobres y excluidos en España. *Revista mexicana de sociología*, 75(4), 647-674.
- Buscher, Monika, & Urry, John (2009). Mobile Methods and the Empirical. *European Journal of Social Theory*, 12(1), 99-116.
- Büscher, Monika; Urry, John, & Witchger, Katian (2010). *Mobile Methods*. London and New York: Routledge.
- Busquets, Joan (2004). *Barcelona: La construcción urbanística de una ciudad compacta*. Barcelona: Ediciones del Serbal.
- Butler, Judith (1990). *Gender Trouble: Feminism and Subversion of Identity*. New York: Routledge.
- Butler, Judith (1993). *Bodies that matter: On the discursive limits of "sex"*. New York: Routledge.
- Cano Hila, Ana (2012). Jóvenes y efecto barrio. Un estudio comparativo de Barcelona y Milán. *RASE*, 5(2), 138-152.
- Capel, Horacio (2001). Inmigrantes extranjeros en España. El derecho a la movilidad y los conflictos de la adaptación: Grandes expectativas y duras realidades. *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, (81).
- Carastathis, Anna (2016). *Intersectionality: Origins, contestations, horizons*. Lincoln: University of Nebraska Press.

Carliner, Hannah; Mauro, Pia; Brown, Qiana; Shmulewitz, Dvora; Rahim-Juwel, Reanne; Sarvet, Aaron; . . . Hasin, Debroah (2017). The widening gender gap in marijuana use prevalence in the U.S. during a period of economic change, 2002-2014. *Drug Alcohol Depend* (170), 51-58.

Casey, Erin (2010). Strategies for engaging men as anti-violence allies: Implications for ally movements. *Advances in Social Work*, 11(2), 267-282.

Casey, Erin, & Smith, Tyler (2010). How can I not?": Men's pathways to involvement in anti-violence against women work. *Violence against women*, 16(8), 953-973.

Cass, Noel; Shove, Elizabeth, & Urry, John (2005). Social exclusion, mobility, and access. *The sociological review*, 53(3), 539-555.

Cebollada, Àngel, & Avellaneda, Pau (2008). Equidad social en movilidad: reflexiones en torno a los casos de Barcelona y Lima. *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, 12(270).

Chacón Onetto, Fernanda (2019). Hacia una reconceptualización del acoso callejero. *Revista de Estudios Feministas*, 27(3).

Chappell, Allison (2011). Broken Windows or Window Breakers: The Influence of Physical and Social Disorder on Quality of Life. *Justice Quarterly*, 28(3), 522-540.

Chen, Cher, & Gorski, Paul (2015). Burnout in Social Justice and Human Rights Activists: Symptoms, Causes and Implications. *Journal of Human Rights Practice*, 7(3), 366–390.

Cicoletto, Andrea (2014). *Espais per a la vida quotidiana. Auditoria de qualitat urbana amb perspectiva de gènere*. Barcelona: Col·lectiu Punt 6.

Cicoletto, Andrea; Gutiérrez Valdivia, Blanca, & Ortiz Escalante, Sara (2014). Vivir en áreas residenciales monofuncionales desde la perspectiva de género. *I Congreso Internacional de Vivienda Colectiva Sostenible* (pp. 286-291). Barcelona: Máster Laboratorio de la Vivienda Sostenible del Siglo XXI.

Clarsen, Georgine (2014a). Feminism and Gender. En Peter Adey, David Bissell, Kevin Hannam, Peter Merriman, & Mimi Sheller, *The Routledge Handbook of Mobilities* (pp. 94-102). Oxon: Routledge.

Clarsen, Georgine (2014b). Pedalling Power: Bicycles, Subjectivities and Landscapes in a Settler Colonial Society. *Mobilities*, 10(5), 706-725.

Cohen, Néstor, & Gómez Rojas, Gabriela (2019). *Metodología de la investigación, ¿para qué?: la producción de los datos y los diseños*. Buenos Aires: Teseo.

Col·lectiu Punt 6. (2019). *Urbanismo feminista. Por una transformación radical de los espacios de vida*. Barcelona: Virus Editorial.

Col·lectiu Punt 6. (2020). *Mujeres y personas no binarias en bici. Estudio de Movilidad Ciclista en Barcelona desde una perspectiva feminista*. Barcelona: Col·lectiu Punt 6.

Collier, David (1993). The Comparative Method. *Political Science: The State of Discipline II*, 105-119.

Collins, Dana (2005). Identity, Mobility, and Urban Place-Making: Exploring Gay Life in Manila. *Gender & Society*, 19(2), 180-198.

- Collins, Patricia Hill (2000 [1990]). *Black Feminist Thought: Knowledge, Consciousness, and the Politics of Empowerment*. New York: Routledge.
- Collison, Mike (1996). In search of the high life: Drugs, Crime, Masculinities and Consumption. *The British Journal of Criminology*, 36(3), 428–444.
- Comas Arnau, Domingo (2007). *Las políticas de juventud en la España Democrática*. Madrid: INJUVE.
- Conley, John, & Dix, Manfred (2004). Beneficial Inequality in the Provision of Municipal Services: Why Rich Neighbourhoods Should Get Plowed First. *Southern Economic Journal*, 70(4), 731-745.
- Connell, Raewyn (1987). *Gender and Power: society, the person, and sexual politics*. Cambridge: Polity Press.
- Connell, Raewyn (1991). Live fast and die young: The construction of masculinity among young working-class men on the margin of the labour market. *The Australian and New Zealand Journal of Sociology*, 27(2), 141-171.
- Connell, Raewyn (2002). Understanding Men: Gender Sociology and the New International Research on Masculinities. *Social Thought & Research*, 24(1-2), 13-31.
- Connell, Raewyn (2003 [1995]). *Masculinidades*. México: Universidad Nacional Autónoma de México.
- Corbetta, Piergiorgio (2007). *Metodología y técnicas de Investigación social*. Madrid: McGraw-Hill.
- Cornwall, Andrea, & Lindisfarne, Nancy (2017). *Dislocating masculinity: comparative ethnographies*. New York: Routledge.
- Costa, Elisabetta (2021). Digitizing Desires. Immobile mobility and social media in southeast Turkey. En Annette Hill, Maren Hartmann, & Magnus Andersson, *The Routledge Handbook of Mobile Socialites* (pp. 133-144). New York: Routledge.
- Costas, Jana (2013). Problematizing Mobility: A Metaphor of Stickiness, non-places, and the Kinetic Elite. *Organization Studies*, 34(10), 1467-1485.
- Crenshaw, Kimberle (1991). Mapping the Margins: Intersectionality, Identity Politics, and Violence against Women of Colour. *Stanford Law Review* (43), 1241-1299.
- Cresswell, Tim (2002). *Mobilizing Place, Placing Mobility: The Politics of Representation in a Globalized World*. Amsterdam: Rodopi.
- Cresswell, Tim (2006). *On the Move: Mobility in the Modern Western World*. London: Routledge.
- Cresswell, Tim (2010). Towards a Politics of Mobility. *Environment and planning D: Society and space*, 28(1), 17-31.
- Cresswell, Tim (2011). Mobilities I: Catching up. *Progress in Human Geography*, 35(4), 550-558.
- Cresswell, Tim, & Uteng, Tanu Priya (2008). *Gendered Mobilities*. Aldershot: Ashgate.
- Cucurella, Ariadna (2007). La perspectiva de gènere en el disseny i l'ús d'espais públics urbans: El cas del Parc dels Colors de Mollet del Vallès (Barcelona). *Documents d'Anàlisi Geogràfica* (49), 119-138.

D'Àndrea, Anthony; Ciolfi, Luignia, & Gray, Breda (2011). Methodological Challenges and Innovations in Mobilities Research. *Mobilities*, 6(2), 149-160.

Davidoff, Leonore, & Hall, Catherine (1987). *Family Fortunes*. London: Hutchinson.

Day, Kristen (2001). Constructing Masculinity and Women's Fear in Public Space in Irvine, California. *Gender, Place and Culture*, 8(2), 109-127.

De Barbieri, Teresa (1993). Sobre la categoría género. Una introducción teórico-metodológica. *Debates en sociología*(18), 145-169.

Debord, Guy (2001). Teoría de la deriva. En *Internacional Situacionista. vol. 1: La realización del arte* (pp. 54-58). Madrid: Literatura Gris.

Degim, Alev; Johnson, James, & Fu, Tao (2015). *Online courtship: Interpersonal interactions across borders*. Amsterdam: Institute of Network Cultures.

Deleuze, Giles, & Guattari, Felix (2002 [1980]). *Mil Mesetas. Capitalismo y esquizofrenia*. Valencia: Pre-Textos.

Delgado Martínez, Javier (2016). "La otra vulnerabilidad". Masculinidades y violencia urbana en el espacio público de Ciudad Juárez. *Decumanus. Revista interdisciplinaria sobre Estudios Urbanos*, 1(1), 43-71.

Delgado, Lionel S. (2018). La utilidad del feminismo. Empoderamiento y visibilización de la violencia urbana en las mujeres jóvenes. *Hábitat y Sociedad*(11), 131-148.

Delgado, Lionel S. (2019). Locus de género: Masculinidades y espacios urbanos en contextos de cambio. *Asparkia. Investigación feminista*(35), 45-65.

Delgado, Lionel S. (2021). La brecha de género. El voto masculinizado a VOX. En F. Oliván Navarro, *El toro por los cuernos. VOX, la extrema derecha europea y el voto obrero* (pp. 267-294). Madrid: Tecnos.

Delgado, Lionel S., & Aguerri, Jesús (2018). Más allá del miedo urbano de la mujer joven. Prácticas de resignificación espacial y supervivencia a la violencia en la ciudad de Zaragoza. *Encrucijadas. Revista Crítica de Ciencias Sociales*, 15, a1502.

Dennis, Kingsley, & Urry, John (2009). *After the car*. Cambridge: Polity Press.

Devor, Holly (1987). Gender blending females: women and sometimes men. *American Behavioral Scientist*, 31(1), 12-40.

Di Masso, Andrés; Williams, Daniel R.; Raymond, Christopher M.; Buchecker, Matthias; Degenhardt, Barbara; Devine-Wright, Patrick; . . . von Wirth, Timo (2019). Between Fixities and flows: navigating place attachments in an increasingly mobile world. *Journal of Environmental Psychology*, 61, 125-133.

Díaz Muñoz, María (1989). Movilidad femenina en la ciudad. Notas a partir de un caso. *Documents d'analisi geogràfica*, 14, 219-239.

Díaz Muñoz, María, & Jiménez Gigante, Francisco (2007). Transportes y movilidad: ¿necesidades diferenciales según género? *Terr@ Plural*, 1(1), 91-101.

Doan, Petra (2007). Queers in the American City: Transgendered perceptions of urban space. *Gender, Place and Culture*, 14(1), 57-74.

- Doan, Petra (2010). The tyranny of gendered spaces—reflections from beyond the gender dichotomy. *Gender, Place & Culture*, 17(5), 635-654.
- Doherty, Jacob (2021). Mobilizing social reproduction: gendered mobility and everyday infrastructure in Abidjan. *Mobilities*, 16(5), 758-774.
- Doughty, Karolina, & Murray, Lesley (2016). Discourses of Mobility: Institutions, Everyday Lives and Embodiment. *Mobilities*, 11(2), 303-322.
- Drevon, Guillaume (2019). Is the car losing its shine? An analysis of European adolescents' imaginaries about automobile. *Applied Mobilities*, 1-20.
- Durán Heras, María Ángeles (2017). La ciudad compartida: urbanismo y movimientos sociales. En Begoña Serrano Lanzarote, Carolina Mateo Cecilia, & Alberto Rubio Garrido (Eds.), *Género y política urbana. Arquitectura y urbanismo desde la perspectiva de género* (pp. 33-58). Valencia: Generalitat Valenciana.
- Durán Segura, Luis Armando (2011). Miradas urbanas sobre el espacio público: el flâneur, la deriva y la etnografía de lo urbano. *Reflexiones*, 90(2), 137-144.
- Ehrkamp, Patricia (2013). 'I've had it with them!' Younger migrant women's spatial practices of conformity and resistance. *Gender, Place & Culture*, 20(1), 19-36.
- Emirbayer, Mustafa (1997). Manifesto for a Relational Sociology. *American Journal of Sociology*, 103(2), 281-317.
- Estrada Acuña, Rosa; Arzuaga, María; Giraldo, Clara, & Cruz, Fátima (2021). Diferencias en el análisis de datos desde distintas versiones de la Teoría Fundamentada. *EMPIRIA. Revista de Metodología de Ciencias Sociales*(51), 185-229.
- Estruch, Joan, & Cardús, Salvador (1984). *Les enquestes a la joventut de Catalunya. "Bells deliris fascinen la raó"*. Barcelona: Generalitat de Catalunya.
- Everitt, John (1974). Liberation or restriction? The job as an influence on urban or environmental perception and behaviour. *Antipode* (2), 20-25.
- Eves, Alison (2004). Queer theory, butch/femme identities, and lesbian space. *Sexualities*, 7(4), 480-496.
- Fabiano, Patricia; Perkins, Wesley; Berkowitz, Alan; Linkenbach, Jeff, & Stark, Christopher (2003). Engaging men as social justice allies in ending violence against women: Evidence for a social norms approach. *Journal of American College Health*, 52(3), 105-112.
- Fagan, Jeffrey, & Davies, Garth (2000). Street stops and broken windows: Terry, race, and disorder in New York City. *Fordham Urb. LJ*, 28, 457.
- Fagan, Jeffrey; Geller, Amanda; Davies, Garth, & West, Valerie (2009). Street Stops and broken Windows revisited: The Demography and Logic of Proactive Policing in a Safe and Changing City. En S. Rice, & M. White, *Race, Ethnicity, and Policing: New and Essential Readings* (pp. 309-348). New York University Press.

- Fagnani, Jeanne (1977). Actividades femeninas et transports urbaines. *Annales de Geographie* (477), 542-562.
- Fairchild, Kimberly, & Rudman, Laurie (2008). Everyday Stranger Harassment and Women's Objectification. *Social Justice Research*, 21(3), 338-357.
- Faist, Thomas (2013). The mobility turn: a new paradigm for the social sciences? *Ethnic and Racial Studies*, 36(11), 1637-1646.
- Falú, Ana (. (2009). *Mujeres en la Ciudad: De violencias y Derechos*. Santiago de Chile: Ediciones SUR.
- Farrell, Warren (1974). *The Liberated Man. Beyond Masculinity: Freeing Men and Their Relationships with Women*. New York: Random House.
- Farrow, Mira (2019). Gender outlaws in non-binary space. *Western Tributaries*, 5.
- Farrugia, David, & Wood, Bronwyn (2017). Youth and Spatiality: Towards Interdisciplinarity in Youth Studies. *YOUNG*, 25(3), 209-218.
- Feixa, Carles; Sánchez García, José; Bellesté, Eduard; Cano, Ana Belén; Masanet, Maria-José; Mecca, Margot; & Oliver, María (2019). *The (Trans) gang: notes and queries on youth street group research*. Barcelona: Universitat Pompeu Fabra.
- Felton, Julia; Collado, Anahi; Shadur, Julia; Lejuez, Carl, & MacPherson, Laura (2015). Sex differences in self-report and behavioral measures of disinhibition predicting marijuana use across adolescence. *Exp Clin Psychopharmacol*, 23(4), 265-274.
- Flood, Michael (2008). Men, Sex, and Homosociality: How Bonds between Men Shape Their Sexual Relations with Women. *Men and Masculinities*, 10(3), 339-359.
- Flood, Michael (2011). Involving men in efforts to end violence against women. *Men and masculinities*, 14(3), 358-377.
- Franck, Karen, & Paxson, Lynn (1989). Women and Urban Public Space. Research, Design, and Policy Issues. En I. Altman, & E. Zube, *Public Places and Spaces* (pp. 121-146). Boston: Springer.
- Fraser, Nancy (1993). Repensar el ámbito público: una contribución a la crítica de la democracia realmente existente. *Debate Feminista*, 7, 23-58.
- Frith, Jordan (2012). Splintered Space: Hybrid Spaces and Differential Mobility. *Mobilities*, 7(1), 131-149.
- Gago, Verónica (2015). *La razón neoliberal. Economías barrocas y pragmática popular*. Madrid: Traficantes de sueños.
- Gago, Verónica, & García Pérez, Eva (2014). Ciudad próspera, ciudad monstruosa: nuevas racionalidades urbanas a partir del caso Indoamericano. *Quid 16. Revista del Área de Estudios Urbanos*, 4, 66-83.
- Galland, Daniel, & Harrison, John (2020). Conceptualising Metropolitan Regions: How Institutions, Policies, Spatial Imaginaries and Planning Are Influencing Metropolitan Development. En K. Zimmerman, D. Galland, & J. Harrison, *Metropolitan Regions, Planning and Governance* (pp. 1-21). Cham: Springer.

Gallo, Luz Elena (2012). Las prácticas corporales en la Educación Social. *Revista Brasileira de Ciências do Esporte*, 34(4), 825-843.

García-Schilardi, Maria Emilia (2014). Transporte público colectivo: su rol en los procesos de inclusión social. *Bitácora Urbano Territorial*, 24(1), 35-42.

Gimore, James (2016). Everywear: The quantified self and wearable fitness technologies. *New Media & Society*, 18(11), 2524-2539.

Giuliano, Genevieve (1979). Public Transportation and the travel mean of women. *Traffic Quarterly* (477), 542-562.

Glaser, Barney, & Strauss, Anselm (1967). *The Discovery of Grounded Theory*. Chicago: Aldine.

Glass, Michael, & Rose-Redwood, Reuben (2014). *Performativity, politics, and the production of social space*. New York: Routledge.

Goffman, Erving (1993 [1956]). *La presentación de la persona en la vida cotidiana*. Buenos Aires: Amorrortu.

Gomáriz, Enrique (1992). Los estudios de género y sus fuentes epistemológicas: Periodización y Perspectivas. En *Fin de Siglo; género y cambio civilizatorio*. ISIS Internacional N°17. Santiago de Chile: Ed. de las Mujeres.

González-Cortés, Eugenia; Córdoba-Cabús, Aalba, & Gómez, Marisol (2020). Una semana sin smartphone: usos, abuso y dependencia del teléfono móvil en jóvenes. *Bordón. Revista de Pedagogía*, 72(3), 105-121.

Goode, William, & Hatt, Paul (1972). *Métodos de la investigación social*. Madrid: Trillas.

Gorman-Murray, Andrew, & Hopkins, Peter (. (2014). *Masculinities and place*. Farnham: Ashgate.

Gras i Bartolí, Jaume (2003). *Sarrià, cap on vas? Recull de fotografies i articles sobre la transformació de l'entorn urbanístic*. Barcelona: El Mirador.

Gregson, Nicky, & Rose, Gillian (2000). Taking Butler elsewhere: performativities, spatialities and subjectivities. *Environment and Planning D: Society and Space*, 18(4), 433-452.

Gros, Frédéric (2014). *Andar: una filosofía*. Madrid: Taurus.

Guasch, Óscar (2002). *Observación participante*. Madrid: CIS.

Gutiérrez Mozo, María Elia (2011). *La arquitectura y el urbanismo con perspectiva de género. Feminismo/s 17*. Alicante: Centro de Estudios de la Mujer.

Gutiérrez Valdivia, Blanca, & Ciocchetto, Adriana (. (2012). *Estudios urbanos, género y feminismo. Teorías y experiencias*. Barcelona: Col·lectiu Punt 6.

Guzmán-Ariza, Claudia; Chaparro-Hurtado, Héctor, & González-Ulloa, Elkin (2017). Espacio público y prácticas corporales: un estudio de caso. *Bitácora 27*, 27(1), 71-78.

Hall, Elaine (1993). Smiling, Deferring, and Flirting: Doing Gender by Giving "Good Service". *Work and Occupations*, 20(4), 452-471.

- Hannam, Kevin; Sheller, Mimi, & Urry, John (2006). Editorial: Mobilities, Immobilities and Moorings. *Mobilities*, 1(1), 1-22.
- Harvey, David (2006). Space as a keyword. En N. Castree, & D. Gregory, *David Harvey: a critical reader* (pp. 270–294). Oxford: Blackwell Publishing.
- Henningsen, David; Braz, Mary, & Davies, Elaine (2008). Why do we flirt? Flirting motivations and sex differences in working and social contexts. *The Journal of Business Communication*, 45(4), 483-502.
- Hernández Carrera, Rafael (2014). La investigación cualitativa a través de entrevistas: su análisis mediante la teoría fundamentada. *Cuestiones Pedagógicas*(23), 187-210.
- Hernández García, Yuliuva (2006). Acerca del género como categoría analítica. *Nómadas. Revista crítica de ciencias sociales y jurídicas*, 13(1), 111-120.
- Hoeben, Evelien; Osgood, Wayne, Siennick Sonja, & Weerman, Frank. (2021). Hanging Out with the Wrong Crowd? The Role of Unstructured Socializing in Adolescents' Specialization in Delinquency and Substance Use. *Journal of Quantitative Criminology*, 37, 141–177.
- Holton, Mark (2019). Walking with technology: understanding mobility- technology assemblages. *Mobilities*, 14(4), 435-451.
- Howell, Babe (2009). Broken Lives from Broken Windows: The Hidden Costs of Aggressive Order-Maintenance Policing. *NYU Rev. L. & Soc. Change*, 33, 271.
- Iglesias, Marianela; Valdivia, Blanca; Escorihuela, Irene; Ortiz, Sara; Saborit, Nella; & Roco, Josefina (2018). *Derecho a la Ciudad Metropolitana en el Marco de la Nueva Agenda Urbana y la Agenda 2030*. Barcelona: Universitat Oberta de Catalunya.
- Internationale Situationniste. (2001). La lucha por el control de las nuevas técnicas de condicionamiento. En *Internacional Situacionista. vol.1: La realización del arte*. Madrid: Literatura Gris.
- Jackson, Peter (1994). Black male: advertising and the cultural politics of masculinity. *Gender, Place and Culture*, 1(1), 49-59.
- Jensen, Anne (2013). The power of urban mobility: Shaping experiences, emotions, and selves on a bike. En Susanne Witzgall, Gerlinde Vogl, & Sven Kesselring, *New Mobilities Regimes in Art, and Social Sciences* (pp. 273-286). New York: Routledge.
- Jensen, Ole (2006). 'Facework', Flow and the City: Simmel, Goffman, and Mobility in the Contemporary City. *Mobilities*, 1(2), 143-165.
- Jensen, Ole (2009). Flows of Meaning, Cultures of Movements – Urban Mobility as Meaningful Everyday Life Practice. *Mobilities*, 4(1), 139-158.
- Jensen, Ole (2013). *Staging Mobilities*. London: Routledge.
- Jensen, Ole (2014). Mobile semiotics. En Peter Adey; David Bissell; Kevin Hannam; Peter Merriman, & Mimi Sheller, *The Routledge handbook of mobilities* (pp. 566-574). London: Routledge.
- Johnson, Renee; Fairman, Barry; Gilreath, Tamika; Xuan, Ziming; Rothman, Emily; Parnham, Taylor; & Furr-Holden, D. (2015). Past 15-Year Trends in Adolescent Marijuana Use: Differences by Race/Ethnicity and Sex. *Drug Alcohol Depend*, 155, 8–15.

- Junger, Marianne (1987). Women's experiences of sexual harassment: Some implications for their fear of crime. *British Journal of Criminology*, 27(4), 358-383.
- Kalin, Jason, & Frith, Jordan (2016). Wearing the city: Memory p(a)laces, smartphones, and the rhetorical invention of embodied space. *Rhetoric Society Quarterly*, 46(3), 222-235.
- Kaufmann, Vincenct; Bergman, Manfred, & Joye, Dominique (2004). Motility: mobility as capital. *International Journal of Urban and Regional Research*, 28(4), 745–756.
- Kiesling, Scott (2013). Flirting and 'normative' sexualities. *Journal of Language and Sexuality*, 2(1), 101-121.
- Kimmel, Michael (2017). *Angry White Men: American masculinity at the end of an era*. New York: Hachette UK.
- Kimmel, Michael (1986). Introduction. Toward Men's Studies. *American Behavioral Scientist*, 29(5), 517-529.
- Kimmel, Michael, Hearn, Jeff, & Connell, Raewyn (2005). *Handbook of Studies on Men & Masculinities*. Thousand Oaks: SAGE.
- Knopp, Lawrence (1994). Social justice, sexuality, and the city. *Urban Geography*, 15(7), 644-660.
- Korpi, Walter. (2000). Faces of Inequality: Gender, Class, and Patterns of Inequalities in Different Types of Welfare States. *Social Politics: international studies in gender, state & society*, 7(2), 127-191.
- Koskela, Hille (1997). "Bold Walk and Breaking": Women`s spatial confidence versus fear of violence. *Gender, Place & Culture: A Journal of Feminist Geography*, 4(3), 301-320.
- Kuhn, Thomas (2013 [1962]). *La estructura de las revoluciones científicas*. México: Fondo de cultura económica.
- Larsen, Jonas; Urry, John, & Axhausen, Kay (2006). *Mobilities, networks, geographies*. Farham: Ashgate.
- Law, John, & Urry, John (2004). Enacting the social. *Economy and Society*, 33(3), 390-410.
- Le Bretón, David (2011 [2000]). *Elogio del caminar*. Madrid: Siruela.
- Lee, Jaewoon; Kim, Dongho, Ryoo, Han-Young, & Shin, Byeong-Seok (2016). Sustainable wearables: Wearable technology for enhancing the quality of human life. *Sustainability*, 8(5).
- Lefebvre, Henri (2013 [1974]). *La producción del espacio*. Madrid: Capitán Swing.
- Lemus, Roberto (1998). Hacia una sociología de la juventud. Algunos elementos para la deconstrucción de un nuevo paradigma de la juventud. *Última década*, 9, 8-15.
- Lijphart, Arend (1971). Comparative politics and the comparative method. *The American Political Science Review*, 65(3), 682-693.
- Long, Lisa (2018). *Perpetual Suspects. A Critical Race Theory of Black and Mixed-Race Experiences of Policing*. Cham: Palgrave MacMillan.
- Longhurst, Robyn (2000). Geography and gender: masculinities, male identity, and men. *Progress in Human Geography*, 24(3), 439-444.

- Lopata, Helena (1980). The Chicago woman: a study of patterns of mobility and transportation. *Signs* (5), 161-169.
- Lubitow, Amy; Carathers, JaDee; Kelly, Maura; & Abelson, M. (2017). Transmobilities: mobility, harassment, and violence experienced by transgender and gender nonconforming public transit riders in Portland, Oregon. *Gender, Place & Culture*, 24(10), 1398-1418.
- Lubitow, Amy; Rainer, Jennifer; & Bassett, Sasha (2017). Exclusion and vulnerability on public transit: experiences of transit dependent riders in Portland, Oregon. *Mobilities*, 12(6), 924-937.
- Mackenzie, Suzanne (1989). *Visible Histories*. Montreal: McGill-Queen's University Press.
- Mandal, Eugenia, & Moron, Marcin (2021). The attitude toward the use of physical attractiveness – adonization – as an influence strategy among young women. The role of self-perceived attractiveness and contingencies of self-worth. *Personality and Individual Differences*, 179.
- Marcos, Mariana, & Mera, Gabriela (2011). La dimensión espacial de las diferencias sociales: Alcances y limitaciones metodológico-conceptuales de las herramientas estadísticas para abordar la distribución espacial intraurbana. *Revista Universitaria de Geografía*, 20(1), 00-00.
- Marqués, J. Vicent (1978). Sobre la alienación del varón. *El Viejo Topo*(19), 41-44.
- Martin, Thomas, & Berry, Kenneth (1974). Competitive sport in post-industrial society: the case of the motocross racer. *Journal of Popular Culture*, 8(1), 107-120.
- Martínez Gutiérrez, Emiliano (2013). Introducción. Ciudad, espacio y cotidianidad en el pensamiento de Henri Lefebvre. En H. Lefebvre, *La producción del espacio* (pp. 29-50). Madrid: Capitán Swing.
- Massey, Doreen (1994). *Space, Place and Gender*. Cambridge: Polity Press.
- Massey, Doreen (1995). The conceptualization of place. En Doreen Massey, & Pat Jess, *A Place in the World? Places, Cultures and Globalization*. London: Open University Press.
- Massey, Doreen (2012). Introducción: La geografía importa. En Abel Albet, & Nuria Benach, *Doreen Massey. Un sentido global del lugar* (pp. 95-111). Barcelona: Icaria.
- Massey, Doreen (2012). La filosofía y la política de la espacialidad: algunas consideraciones. En Abel Albet, & Nuria Benach, *Doreen Massey: Un sentido global del lugar* (pp. 156-179). Barcelona: Icaria.
- Massey, Doreen (2012). Un sentido global del lugar. En Abel Albet, & Nuria Benach, *Doreen Massey. Un sentido global del lugar* (pp. 112-129). Barcelona: Icaria.
- Mata-Codesal, Diana (2015). Ways of Staying Put in Ecuador: Social and Embodied Experiences of Mobility–Immobility Interactions. *Journal of Ethnic and Migration Studies*, 41(14), 2274-2290.
- Matthews, Hugh; Taylor, Mark; Percy-Smith, Barry; & Limb, Melany (2000). The Unacceptable flaneur. The shopping mall as a teenage hangout. *Childhood*, 7(3), 279-294.
- May, David (2001). The effect of fear of sexual victimization on adolescent fear of crime. *Sociological Spectrum*, 21, 141-174.

May, David; Rader, Nicole; & Goodrum, Sarah (2010). A Gendered Assessment of the "Threat of Victimization": Examining Gender Differences in Fear of Crime, Perceived Risk, Avoidance, and Defensive Behaviors. *Criminal Justice Review*, 35(2), 159-182.

Maynard, Joshua (2008). *Between man and machine: A socio-historical analysis of masculinity in North American motorcycling culture*. Kingston: Queen's University.

Mazierska, Ewa (2018). Moving in Circles: Kinetic Elite and Kinetic Proletariat in 'End of the World' Films. En Louis Bayman, *Journeys on Screen: Theory, Ethics, Aesthetics* (pp. 183-198). Edinburgh: Edinburgh University Press.

McAdam, Doug; McCarthy, John D.; & Zald, Mayer N. (1999). *Movimientos sociales: perspectivas comparadas*. Madrid: Istmo.

McCall, Leslie (2005). The Complexity of Intersectionality. *Signs: Journal of Women in Culture and Society*, 30(3), 1771-1800.

McCauley, Heather; Campbell, Rebecca & Buchanan, Nicole (2019). Advancing Theory, Methods, and Dissemination in Sexual Violence Research to Build a More Equitable Future: An Intersectional, Community-Engaged Approach. *Violence Against Women*, 25(16), 1906-1931.

McDowell, Linda (1983). Towards an understanding of the gender division of urban space. *Environment and Planning D: Society and Space*, 1(1), 59-72.

McDowell, Linda (2000). The Trouble with Men? Young People Gender Transformations and the Crisis of Masculinity. *International Journal of Urban and Regional Research*, 24(1), 201-209.

McDowell, Linda (2001). Men, management, and multiple masculinities in organisations. *Geoforum*, 32(2), 181-198.

McDowell, Linda (2002). Transitions to work: masculine identities, youth inequality and labour market change. *Gender, Place and Culture*, 9(1), 39-59.

Mecca, Margot (2017). Descubriendo el ocio nocturno. Primeras experiencias entre adolescentes en Barcelona. [Tesis de doctorado, Universitat Autònoma de Barcelona].

Memmi, Albert (1972 [1968]). *El hombre dominado. Un estudio sobre la opresión*. Madrid: Edicusa (Editorial Cuadernos para el Diálogo).

Merriman, Peter (2014). Rethinking Mobile Methods. *Mobilities*, 9(2), 167-187.

Messner, Michael, Greenberg, Max, & Peretz, Tal (2015). *Some Men. Feminist allies & the movement to end violence against women*. New York: Oxford University Press.

Miethe, Terance (1995). Fear and Withdrawal from Urban Life. *The ANNALS of the American Academy of Political and Social Science*, 539(1), 14-27.

Ministerio de Educación, Centro de Estudios. (2018). *Marcos éticos para la investigación en educación con población infantil y juvenil: Hacia una propuesta de orientaciones. Documento de trabajo N° 14*. Santiago: Ministerio de Educación.

Miralles-Guasch, Carme (1998). La movilidad de las mujeres en la ciudad, un análisis desde la ecología urbana. *Ecología Política*, 15, 123-131.

- Miralles-Guasch, Carme (2010). *Dones, mobilitat, temps i ciutats*. Barcelona: Institut Català de les Dones.
- Möller, Anna; Söndergaard, Hans Peter; & Helström, Lotti (2017). Tonic immobility during sexual assault—a common reaction predicting post-traumatic stress disorder and severe depression. *Acta obstetricia et gynecologica Scandinavica*, 96(8), 932-938.
- Monge Acuña, Virginia (2015). La codificación en el método de investigación de la grounded theory o teoría fundamentada. *INNOVACIONES EDUCATIVAS* (22), 77-84.
- Morley, David (2017). *Communications and Mobility: The Migrant, the Mobile Phone, and the Container Box*. Hoboken: John Wiley & Sons, Inc.
- Morrás Jiménez, Julio (2013). Transforma Porta! Dinàmiques Participatives d'Apropiació de l'Espai Públic Urbà (Trabajo de Fin de Máster). Barcelona: Universitat Politècnica de Catalunya.
- Morris, Lydia, & Lyon, E. Stina (1996). *Gender Relations in Public and Private*. London: Macmillan.
- Mort, Frank (1996). *Cultures of Consumption: Masculinities and Social Space in Late Twentieth-Century Britain*. London: Routledge.
- Mulvey, Laura (1975). Visual Pleasure and Narrative Cinema. *Screen*, 16(3), 6-18.
- Muñoz-Laboy, Miguel & Parker, Richard (2010). Flirting, erotic interactions and sexual choreography among urban youth. En Peter Aggleton, & Richard Parker, *Routledge handbook of sexuality, health, and rights* (pp. 236-243). London: Routledge.
- Murray, M., & Graham, B. (1997). Exploring the dialectics of route-based tourism: the Camino de Santiago. *Tourism Management*, 18(8), 513-524.
- Muxí, Zaida; Casanovas, Roser; Ciocoletto, Adriana; Fonseca, Marta; & Gutiérrez Valdivia, Blanca (2011). ¿Qué aporta la perspectiva de género al urbanismo? *Feminismo/s* (17), 131-153.
- Naciones Unidas. (2017). *Nueva Agenda Urbana*. Quito.
- Nansubuga, Brenda, & Kowalkowski, Christian (2021). Carsharing: a systematic literature review and research agenda. *Journal of Service Management*, 32(6), 55-91.
- Narotzky, Susana (1997). El marido, el hermano y la mujer de la madre: algunas figuras del padre. En Silvia Tubert, *Figuras del padre* (pp. 189-216). Valencia: Càtedra.
- Nikolaeva, Anna; Adey, Peter; Cresswell, Tim; Lee, Jane; Nóvoa, André; & Temenos, Cristina (2019a). Commoning mobility: Towards a new politics of mobility transitions. *Transactions of the Institute of British Geographers*.
- Nikolaeva, Anna; Adey, Peter; Cresswell, Tim; Lee, Jane; Nóvoa, André; & Temenos, Cristina (2019b). A new politics of mobility: Commoning movement, meaning and practice in Amsterdam and Santiago. *CUS Working Paper Series – WPS, n°26*.
- Nofre, Jordi (2014). *L'agenda cultural oculta. Una deconstrucció de l'oci nocturn de Barcelona i els seus suburbis*. Barcelona: Generalitat de Catalunya.
- Northcote, Jeremy (2006). Nightclubbing and the Search for Identity: Making the Transition from Childhood to Adulthood in an Urban Milieu. *Journal of Youth Studies*, 9(1), 1-16.

- Nussbaum, Martha (2012). *Las mujeres y el desarrollo humano*. Barcelona: Herder.
- Oliver, Kelly (2017). The male gaze is more relevant, and more dangerous, than ever. *New Review of Film and Television Studies*, 15(4), 451-455.
- Olmo Sánchez, Isabel, & Maeso González, Elvira (2012). Diferencias de género en la movilidad en regiones urbanas de Andalucía. *Investigación y género, inseparables en el presente y en el futuro: IV Congreso Universitario Nacional Investigación y Género* (pp. 1353-1372). Sevilla: Facultad de Ciencias del Trabajo de la Universidad de Sevilla.
- Ong, Aiwa (2006). *Neoliberalism as Exception. Mutations in citizenship and sovereignty*. Durham: Duke University Press.
- Oransky, Matthew, & Marecek, Jeanne (2009). "I'm Not Going to Be a Girl": Masculinity and Emotions in Boys' Friendships and Peer Groups. *Journal of Adolescent Research*, 24(2), 218-241.
- Ortiz Escalante, Sara (2017). The Night Side of the Everyday Life: A Feminist Analysis of Planning the Night. *KULTUR-Revista interdisciplinaria sobre cultura de la ciudad*, 4(7), 55-77.
- Pain, Rachel (2001). Gender, Race, Age and Fear in the City. *Urban Studies*, 38(5-6), 899-913.
- Palm, Risa, & Pred, Allan (1974). *A time-geographic perspective on problems of inequality for women*. Berkeley: University of California.
- París, Pilar; Serracant, Pau; Pascual, Goretti; Martorell, Eduald; Tintoré, Miriam; Cardeña, Eulàlia; & Gangonells, Mireia. (2006). La recerca sobre joventut a Catalunya. *Papers* (79), 285-317.
- Pateman, Carole (1989). *The Disorder of Women*. Cambridge: Polity.
- Peake, Linda (1993). "Race" and sexuality: Challenging the patriarchal structuring of urban social space. *Environment and Planning D: Society and Space*, 11(4), 415-432.
- Pellicer Cardona, Isabel; Rojas Arredondo, Jesús; & Vivas i Elias, Pep (2012). La deriva: una técnica de investigación psicosocial acorde con la ciudad. *Boletín de Antropología*, 27(44), 144-163.
- Peng, Kun (2020). To be attractive or to be authentic? How two competing motivations influence self-presentation in online dating. *Internet Research*.
- Pickering, Jonny; Kintrea, Keith; & Bannister, Jon (2012). Invisible Walls and Visible Youth. Territoriality among Young People in British Cities. *Urban Studies*, 49-5, 945-960.
- Pilch, Philip & Reiner, Suzanne (2012). Moto-mobilities: Geographies of the Motorcycle and Motorcyclists. *Mobilities*, 7(3), 439-457.
- Pinto, Jose (1991). Considerações sobre a produção social de identidade. *Revista Crítica de Ciências Sociais* (32), 217-231.
- Ponto, Heli (2017). *Young people's everyday lives in the city: living and experiencing daily places*. Helsinki: Helsingin Yliopisto.
- Poovey, Mary (1989). *Uneven Developments*. Chicago: University of Chicago Press.
- Portevin, Catherin (2000). Existir para la mirada masculina (entrevista a Pierre Bourdieu). *LETRAS*, 1-4.

Pradel Miquel, Marc, & García Cabeza, Marisol (. (2018). *El momento de la ciudadanía. Innovación social y gobernanza urbana*. Madrid: Catarata.

Pradel Miquel, Marc & García Cabeza, Marisol (2018). Innovación social en las ciudades españolas: la centralidad de la gobernanza local y ciudadana. En Marc Pradel Miquel, & Marisol García Cabeza, *El momento de la ciudadanía. Innovación social y gobernanza urbana* (pp. 13-31). Madrid: Catarata.

Prout, Sarah (2018). *On the move? Indigenous temporary mobility practices in Australia*. Canberra: ACT: Centre for Aboriginal Economic Policy Research.

Pun, Ngay & Qiu, Jack (2020). 'Emotional authoritarianism': state, education, and the mobile working-class subjects. *Mobilities*, 15(4), 620-634.

Pyry, Noora (2016). Participation by being: teenage girls' hanging out at the shopping mall as 'dwelling with' [the world]. *Emotion, Space and Society*, 18, 9-16.

Relph, Edward (1976). *Place and Placelessness*. London: Pion.

Rérat, Patrick (2021). A decline in youth licensing: a simple delay or the decreasing popularity of automobility? *Applied Mobilities*, 6(1), 71-91.

Rich, Emma & Miah, Andy (2017). Mobile, wearable, and ingestible health technologies: towards a critical research agenda. *Health Sociology Review*, 26(1), 84-97.

Ricketts Hein, Jane; Evans, James; & Jones, Phil (2008). Mobile Methodologies: Theory, Technology and Practice. *Geography Compass*, 2(5), 1266-1285.

Risler, Julia & Ares, Pablo (2013). *Manual del mapeo colectivo: recursos cartográficos críticos para procesos territoriales de creación colaborativa*. Buenos Aires: Tinta Limón.

Roberts, Tommy-Ann; Calogero, Rachel; & Gervais, Sarah (2018). Objectification theory: Continuing contributions to feminist psychology. En C. Travis, J. White, A. Rutherford, W. Williams, S. Cook, & K. Wyche, *APA handbook of the psychology of women: History, theory, and battlegrounds* (pp. 249-271). American Psychological Association.

Robinson, William & Harris, Jerry (2000). Towards a global ruling class? Globalization and the transnational capitalist class. *Science & Society*, 64(1), 11-54.

Rodó-de-Zárate, Maria (2014). Developing geographies of intersectionality with Relief Maps: reflections from youth research in Manresa, Catalonia. *Gender, Place & Culture*, 21(8), 925-944.

Rodó-de-Zárate, Maria (2015a). El acceso de la juventud al espacio público en Manresa. Una aproximación desde las geografías feministas de la interseccionalidad. *Scripta Nova*, XVIII(504).

Rodó-de-Zárate, Maria (2015b). Young lesbians negotiating public space in Manresa: an intersectional approach through places. *Children's Geographies*, 13(4), 413-434.

Roitman, Sonia (2003). Barrios cerrados y segregación social urbana. *Scripta Nova. Revista electrónica de geografía y ciencias sociales*, VII(146).

Romero Blanco, David (2013). Sarrià, de poble a barri -una aproximació morfològica- (Trabajo de Fin de Máster. Máster universitario en gestión y valoración urbana). Barcelona: Universitat Politècnica de Catalunya.

- Romero Díaz, Alfons, & Abril, Paco (2015). Factores de resiliencia en jóvenes de familias violentas: el papel de la escuela en el fomento de las trayectorias resilientes. *Revista Curriculum*, 28, 109-128.
- Romero, Mary (2018). *Introducing Intersectionality*. Cambridge: Polity Press.
- Rose, Gillian (1997). Situating knowledges: positionality, reflexivities and other tactics. *Progress in Human Geography*, 21(3), 305-320.
- Ruddick, Susan (1996). Constructing difference in public spaces: race, class, and gender as interlocking systems. *Urban Geography*, 17(2), 132-151.
- Sabaté Martínez, Ana (1984). La mujer en la investigación geográfica. *Anales de Geografía de la Universidad Complutense*(4), 273-283.
- Sabaté Martínez, Ana (1986). Movilidad espacial, migraciones y desplazamientos de la mujer. En Aurora García Ballesteros, *El uso del espacio en la vida cotidiana. Actas de las IV Jornadas de Investigación Interdisciplinaria* (pp. 225-249). Madrid: Seminario de Estudios de la Mujer (UAM).
- Sabaté, Ana; Díaz Muñóz, Maria; & Rodríguez Moya, Juana M. (1995). *Mujeres, espacio y sociedad: hacia una geografía del género*. Madrid: Síntesis.
- Sabatini, Fernando (2003). *La segregación social del espacio en las ciudades de América Latina*. Chile: Banco Interamericano del Desarrollo.
- Sampson, Robert, & Raudenbush, Stephen (2004). Seeing Disorder: Neighborhood Stigma and the Social Construction of "Broken Windows". *Social Psychology Quarterly*, 67(4), 319–342.
- Sánchez de Madariaga, Inés (2009). Vivienda, movilidad y urbanismo para la igualdad en la diversidad: ciudades, género y dependencia. *Ciudad Y Territorio Estudios Territoriales*, 41(161-62), 581-597.
- Sánchez-Sicilia, Alejandro (2020). La construcción de la masculinidad a través de la socialización de lo biológico y la biologización de lo social en el manual de seducción «Apocalipse». *Asparkia. Investigación Feminista*, 37, 115-132.
- Saraví, Jorge (2017). *Jóvenes, prácticas corporales urbanas y tiempo libre*. Ciudad Autónoma de Buenos Aires: Grupo Editor Universitario.
- Sassen, Saskia (1999). *La ciudad global. Nueva York, Londres, Tokio, Buenos Aires*. Buenos Aires: Eudeba.
- Sassen, Saskia (2001). *Global Networks/City Links, Nueva York y Londres*. Londres: Routledge.
- Sassen, Saskia (2003). *Contra geografías de la globalización. Género y ciudadanía en los circuitos transfronterizos*. Madrid: Traficantes de sueños.
- Schapendonk, Joris & Steel, Griet (2014). Following Migrant Trajectories: The Im/Mobility of Sub-Saharan Africans En Route to the European Union. *Annals of the Association of American Geographers*, 104(2), 262–270.
- Schlich, Robert; Schönfelder, Stefan; Hanson, Susan; & Axhausen, Kay (2004). Structures of Leisure Travel: Temporal and Spatial Variability. *Transport Reviews*, 24(2), 219-237.
- Schmid Mast, Marianne; Sieverding, Monika; Esslen, Michaela; Graber, Karin & Jäncke, Lutz (2008). Masculinity causes speeding in young men. *Accident Analysis & Prevention*, 40(2), 840-842.

- Segato, Rita Laura (2003). *Las estructuras elementales de la violencia. Ensayos sobre género entre la antropología, el psicoanálisis y los derechos humanos*. Quilmes: Universidad de Quilmes.
- Sharp, Elaine B. (2012). *Does Local Government Matter? How Urban Policies Shape Civic Engagement*. University of Minnesota Press.
- Sheail, Philippa (2018). The digital university and the shifting time–space of the campus. *Learning, Media, and Technology*, 43(1), 56-69.
- Sheller, Mimi & Urry, John (2000). The city and the car. *International journal of urban and regional research*, 24(4), 737-757.
- Sheller, Mimi (2002). *Consuming the Caribbean*. London: Routledge.
- Sheller, Mimi (2011). Sustainable mobility and mobility justice: towards. En M. Grieco, & J. Urry, *Mobilities: New Perspectives on Transport and Society* (pp. 289-304). Farnham: Ashgate.
- Sheller, Mimi (2014). Sociology after the Mobilities Turn. En Peter Adey, David Bissell, Kevin Hannam, Peter Merriman, & Mimi Sheller, *The Routledge Handbook of Mobilities* (pp. 65-74). London: Taylor and Francis.
- Sheller, Mimi (2017). From spatial turn to mobilities turn. *Current Sociology*, 65(4), 623-629.
- Sheller, Mimi (2018a). Theorising mobility justice. *Tempo Social*, 30(2), 17-32.
- Sheller, Mimi (2018b). *Mobility Justice: The politics of movement in an age of extremes*. New York: Verso Books.
- Sheller, Mimi, & Urry, John (2006). The new mobilities paradigm. *Environment and Planning A*, 38(2), 207-226.
- Sheller, Mimi & Urry, John (2016). Mobilizing the new mobilities paradigm. *Applied Mobilities*, 1(1), 10-25.
- Sherriff, Nigel (2013). Peer group cultures and social identity: an integrated approach to understanding masculinities. *British Educational Research Journal*, 33(3), 349-370.
- Sibley, David (1995). *Geographies of Exclusion. Society and Difference in the West*. London: Routledge.
- Siennick, Sonja E., & Osgood, Wayne (2012). Hanging Out with Which Friends? Friendship-Level Predictors of Unstructured and Unsupervised Socializing in Adolescence. *Journal of Research on Adolescence*, 22(4), 646-661.
- Skelton, Tracey & Gough, Katherine (2013). Introduction: Young People's Im/mobile Urban Geographies. *Urban Studies*, 50(3), 455-466.
- Smith, Matt (2018). Investigating qualitative methodologies for understanding trans and non-binary participants experiences of urban space. *Tesis de Master*. Universidad de Brighton.
- Solís Solís, Juan Manuel (2018). *Intervención, control, conducta y espacio. Intencionalidad política en el espacio público de Barcelona. Geografía comparada de Ciutat Vella y Nou Barris*. Lleida: Universitat de Lleida.
- Solnit, Rebecca (2015 [2000]). *Wanderlust. Una historia del caminar*. Madrid: Capitán Swing.

Soysal, Yasemin (1994). *Limits of citizenship: Migrants and postnational membership in Europe*. Chicago: University of Chicago Press.

Speier, Amy; Lozanski, Kristin; & Frohlick, Susan (2020). Reproductive Mobilities. *Mobilities*, 15(2), 107-119.

Stanko, Elizabeth (1995). Women, Crime, and Fear. *The ANNALS of the American Academy of Political and Social Science*, 539(1), 46-58.

Subirats, Joan (2015). Políticas urbanas e innovación social. Entre la coproducción y la nueva institucionalidad. Criterios de significatividad. En J. Subirats, & Á. García Bernardo, *Innovación social y políticas urbanas en España. Experiencias significativas en las grandes ciudades*. (pp. 95-112). Barcelona: Icaria.

Symes, Colin (2007). Coaching and training: an ethnography of student commuting on Sydney's suburban trains. *Mobilities*, 2, 443-461.

Szymanski, Dawn & Henning, Stacy (2007). The Role of Self-objectification in Women's Depression: A Test of Objectification Theory. *Sex Roles*, 56(1-2), 45–53.

Tankebe, Justice (2012). Viewing Things Differently: The Dimensions of Public Perceptions of Police Legitimacy. *Criminology*, 51(1), 103-135.

Tartari, Maria; Pedrini, Sabrina; & Sacco, Pier Luigi (2022). Urban 'beautification' and its discontents: the erosion of urban commons in Milan. *European Planning Studies*, 30(4), 643-662.

Terry, Alan; Maddrell, Avril; Gale, Tim; & Arlidge, Simon (2015). Spectators' Negotiations of Risk, Masculinity and Performative Mobilities at the TT Races. *Mobilities*, 10(4), 628-648.

Tesfahuney, Mekkonen (1998). Mobility, racism, and geopolitics. *Political Geography*, 17(5), 499-515.

Thompson, Nato (2015). *Experimental geography: radical approaches to landscape*. New York: Melville House.

Tivers, Jacqueline (1978). How the Other Half Lives: The Geographical Study of Women. *Area*, 10(4), 49-74.

Tully, Claus & Alfaraz, Claudio (2017). Youth and mobility: The lifestyle of the new generation as an indicator of a multi-local everyday life. *Applied Mobilities*, 1-20.

Tyler, Tom & Fagan, Jeffery (2008). Legitimacy and Cooperation: Why Do People Help the Police Fight Crime in Their Communities? *Ohio State Journal of Criminal Law*, 6(231), 231-275.

Tzanakou, Charikleia (2021). Stickiness in academic career (im)mobilities of STEM early career researchers: an insight from Greece. *Higher Education*, 82, 695–713.

Ullán de la Rosa, Francisco (2014). *Sociología Urbana: de Marx y Engels a las escuelas posmodernas*. Madrid: Centro de Investigaciones Sociológicas.

Urry, John (2000). Mobile Sociology. *British Journal of Sociology*, 51(1), 185-203.

Urry, John (2004). The 'system' of automobility. *Theory, Culture and Society*, 21(4-5), 25–39.

- Urry, John (2006). Preface: Places and Performances. En C. Minca, & T. Oakes, *Travels in Paradox: Remapping Tourism* (pp. vii-xi). Lanham: Rowman & Littlefield Publishers.
- Urry, John (2012). The Place of Emotions within Place. En J. Davidson, L. Bondi, & M. (. Smith, *Emotional Geographies* (pp. 77-83). Farnham: Ashgate.
- Uteng, Tanu Priya, & Cresswell, Tim (2008). *Gendered Mobilities*. Aldershot: Ashgate.
- van Hoven, Bettina, & Hörschelmann, Kathrin (2005). *Spaces of Masculinities*. New York: Routledge.
- Vidal Moranta, Tomeu, & Pol Urrútia, Enric (2005). La apropiación del espacio: una propuesta teórica para comprender la vinculación entre las personas y los lugares. *Anuario de Psicología*, (36)3, 281-297.
- Vidal, Tomeu; Pol, Enric; Guàrdia, Joan; & Però, Maribel (2004). Un modelo de apropiación del espacio mediante ecuaciones estructurales. *Medio Ambiente y Comportamiento Humano*, 5(1-2), 27-52.
- Visser, Kirsten (2019). 'I didn't listen. I continued hanging out with them; they are my friends.' The negotiation of independent socio-spatial behaviour between young people and parents living in a low-income neighbourhood. *Children's Geographies*, 18(6), 684-698 .
- Viveros Vigoya, Mara (1997). Los estudios sobre lo masculino en américa latina. Una producción teórica emergente. *Nómadas* (6).
- Vysotsky, Stanislav (2013). The influence of threat on tactical choices of militant anti-fascist activists. *Interface: a journal for and about social movements*, 5(2), 263-294.
- Waite, Gordon; Cahill, Hayden; & Gordon, Ross (2020). Young men's sports betting assemblages: masculinities, homosociality and risky places. *Social & Cultural Geography*, 1-20.
- Walker, Linley, Butland, Dianne, & Connell, Raewyn W. (2000). Boys on the Road: Masculinities, Car Culture, and Road Safety Education. *The Journal of Men's Studies*, 8(2), 153-169.
- Walkowitz, Judith R. (1992). *City of Dreadful Delight. Narratives of sexual Danger in Late-Victorian London*. Chicago: The University of Chicago Press.
- Ware, Ianto, Bryant, Lia, & Zannettino, Lana (2011). Young men, public space, and the production of fear in downtown Adelaide. *Urban Research & Practice*, 4(2), 193-206.
- Watts, Laura & Urry, John (2008). Moving methods, travelling times. *Environment and Planning D: Society and Space*, 26(5), 860-874.
- West, Candace & Zimmerman, Don (1987). Doing Gender. *Gender & Society*, 1(2), 125-151.
- West, Candace & Zimmerman, Don (2009). Accounting for doing gender. *Gender & Society*, 23(1), 112-122.
- Wilkinson, Samantha (2016). Drinking in the dark: shedding light on young people's alcohol consumption experiences. *Social & Cultural Geography*, 18(6), 1470-1197.
- Wilkinson, Samantha (2017). Young people's drinking spaces and Im/Mobilities: a case of 'hyper'-diversity. *Journal of Youth Studies*, 21(6), 799-815.
- Willis, Paul (1975). The expressive style of a motor-bike culture. En J. Benthall, & T. Podhelms, *The Body as a Medium of Expression* (pp. 233-252). London: Allen Lane.

Wilson, Helen (2011). Passing propinquities in the multicultural city: the everyday encounters of bus passengering. *Environment and Planning A*, 43, 634-649.

Wilson-Doenges, Georjeanna (2000). An Exploration of Sense of Community and Fear of Crime in Gated Communities. *Environment and Behavior*, 32(5), 597-611.

Winker, Gabriele & Degele, Nina (2011). Intersectionality as multi-level analysis: Dealing with social inequality. *European Journal of Women's Studies*, 18(1), 51-66.

Zubero, Ismael (2015). Innovación social: Una propuesta para pensar las prácticas sociales en clave de transformación. In Joan Subirats, *Innovación social y políticas urbanas en España. Experiencias significativas en las grandes ciudades* (pp. 13-41). Barcelona: Icaria.

## DOCUMENTOS INSTITUCIONALES

- Ajuntament de Barcelona. (2020). *Encuesta de Participación y Necesidades Culturales de Barcelona*. Ayuntamiento de Barcelona.
- Ajuntament de Barcelona. (27 de Septiembre de 2017). Más infraestructura por la movilidad sostenible en Sarrià - Sant Gervasi. *Noticias*. Obtenido de [https://pladebarris.barcelona/es/noticia/mas-infraestructura-por-la-movilidad-sostenible-en-sarria-sant-gervasi\\_555440](https://pladebarris.barcelona/es/noticia/mas-infraestructura-por-la-movilidad-sostenible-en-sarria-sant-gervasi_555440)
- Ajuntament de Barcelona. (2018). *Diagnóstico de la participación de personas culturalmente diversas en los distritos de la ciudad de Barcelona*. Barcelona: Ajuntament de Barcelona. Obtenido de [https://ajuntament.barcelona.cat/participaciociudadana/sites/default/files/documents/diagnostic\\_o\\_participacion\\_diversa.pdf](https://ajuntament.barcelona.cat/participaciociudadana/sites/default/files/documents/diagnostic_o_participacion_diversa.pdf)
- Ajuntament de Barcelona. (2018). *Mesura de govern per garantir i millorar la incidència de l'associacionisme educatiu de base comunitària a la ciutat*. Barcelona.
- Ajuntament de Barcelona. (2018b). *Pla de Mobilitat del Districte (PMD) de Sarrià - Sant Gervasi 2018-2023*. Barcelona: Ajuntament de Barcelona.
- Ajuntament de Barcelona. (2018b). *Pla de Mobilitat del Districte (PMD) de Sarrià - Sant Gervasi 2018-2023*. Barcelona: Ajuntament de Barcelona. Obtenido de [https://ajuntament.barcelona.cat/sarria-santgervasi/sites/default/files/documentacio/pla\\_de\\_mobilitat\\_sstg\\_2018\\_web\\_0.pdf](https://ajuntament.barcelona.cat/sarria-santgervasi/sites/default/files/documentacio/pla_de_mobilitat_sstg_2018_web_0.pdf)
- Ajuntament de Barcelona. (2019). *Pla d'Equipaments i Serveis Juvenils de Barcelona 2018-2028 - PESJove*. Barcelona: Ajuntament de Barcelona.
- Ajuntament de Barcelona. (2020). *Enquesta de participació i necessitats culturals de Barcelona. Procés d'elaboració i anàlisi de resultats*. Barcelona: Ajuntament de Barcelona. Obtenido de [https://barcelonadadescultura.bcn.cat/wp-content/uploads/2020/02/EnqCultura2019\\_Informe\\_CA.pdf](https://barcelonadadescultura.bcn.cat/wp-content/uploads/2020/02/EnqCultura2019_Informe_CA.pdf)
- Ajuntament de Barcelona. (22 de Septiembre de 2020). Propuesta municipal del Plan de movilidad urbana 2024. *barcelona.cat*. Obtenido de [https://www.barcelona.cat/infobarcelona/es/tema/movilidad-y-transportes/propuesta-municipal-del-plan-de-movilidad-urbana-2024\\_986846.html](https://www.barcelona.cat/infobarcelona/es/tema/movilidad-y-transportes/propuesta-municipal-del-plan-de-movilidad-urbana-2024_986846.html)
- Ajuntament de Barcelona. (2022). *Pla d'Adolescència i Joventut 2017-2021. Informe de seguiment 2021*. Barcelona. Obtenido de [https://ajuntament.barcelona.cat/dretssocials/sites/default/files/arxius-documents/informe\\_de\\_seguiment\\_2021\\_del\\_pla\\_dadolescencia\\_i\\_joventut\\_2017-2021.pdf](https://ajuntament.barcelona.cat/dretssocials/sites/default/files/arxius-documents/informe_de_seguiment_2021_del_pla_dadolescencia_i_joventut_2017-2021.pdf)
- Ajuntament de Barcelona. (12 de Noviembre de 2020). Abre al público la renovada plaza Sóller de Barcelona, un nuevo parque verde y cívico para el distrito de Nou Barris. *Equipamientos y Servicios Municipales*. Obtenido de <https://www.eysmunicipales.es/actualidad/abre-al-publico-la-renovada-plaza-soller-de-barcelona-un-nuevo-parque-verde-y-civico-para-el-distrito-de-nou-barris>
- AMB (2021). *Informe de la mobilitat i de l'entorn socioeconòmic a l'AMB*. Àrea Metropolitana de Barcelona.

- Bicicleta Club de Catalunya -BACC. (2022). *Análisis de uso de los carriles bici de Barcelona, recuento según perfiles*. Barcelona: Ajuntament de Barcelona - BACC.
- Consell de la Joventut de Barcelona. (2015). *Informe estat de la joventut 2015*. Barcelona .
- Direcció de Serveis de Mobilitat. (2017). *Districte Sarrià-Sant Gervasi. Implantació carrils bici, carrils bus*. Ajuntament de Barcelona.
- Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona. (2020). *Enquesta de victimització de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, 2019*. Barcelona: Bellaterra.
- Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona. (2019). *Base de dades de victimització i seguretat de l'AMB*. Barcelona. Obtenido de [https://iermbdb.uab.cat/index.php?ap=0&id\\_ind=1807&id\\_cat=253](https://iermbdb.uab.cat/index.php?ap=0&id_ind=1807&id_cat=253)
- Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona. (2020). *Anàlisi de les conductes de risc en la mobilitat a Barcelona des d'una perspectiva de gènere*. Barcelona: Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona (IERMB). Obtenido de [https://ajuntament.barcelona.cat/seguretatiprevencio/sites/default/files/PDF/Conductes%20risc%20viari%20segons%20g%C3%A8nere\\_GENER.pdf](https://ajuntament.barcelona.cat/seguretatiprevencio/sites/default/files/PDF/Conductes%20risc%20viari%20segons%20g%C3%A8nere_GENER.pdf)
- PRISMA - Observatori de la Joventut. (2019a). *Joves de Sarrià-Sant Gervasi, retrat i tendències*. Barcelona: Departament de Joventut.

## NOTICIAS Y PÁGINAS WEB

- 20 Minutos. (22 de junio de 2021). Manifestación en la plaza Artós de Barcelona contra la "traición" de Sánchez por los indultos. *20 Minutos*. Obtenido de <https://www.20minutos.es/noticia/4739972/0/manifestacion-en-la-plaza-artos-de-barcelona-contra-la-traicion-de-sanchez-por-los-indultos/>
- Casas, S. (11 de Noviembre de 2020). El 58% de los estudiantes de Barcelona van a escuelas privadas. *Metropoli*. Obtenido de [https://www.metropoliabierta.com/el-pulso-de-la-ciudad/estudiantes-barcelona-escuelas-privadas\\_33020\\_102.html](https://www.metropoliabierta.com/el-pulso-de-la-ciudad/estudiantes-barcelona-escuelas-privadas_33020_102.html)
- El Periódico. (17 de Octubre de 2019). Furor en plaza Artós. *El Periódico*. Obtenido de <https://www.elperiodico.com/es/politica/20191017/manifestacion-ultra-antifascistas-plaza-artos-7688297>
- elDiario.es Catalunya. (25 de Julio de 2018). Seis detenidos tras un ataque fascista a un ateneo independentista de Barcelona. *elDiario.es*. Obtenido de [https://www.eldiario.es/catalunya/barcelona/detenidos-ataque-fascista-independentista-barcelona\\_1\\_2005406.html](https://www.eldiario.es/catalunya/barcelona/detenidos-ataque-fascista-independentista-barcelona_1_2005406.html)
- Espanyol, M. (4 de Septiembre de 2019). ¿Puede una escuela concertada cobrar 878 euros al mes por alumno? *La Razón*. Obtenido de <https://www.larazon.es/local/cataluna/puede-una-escuela-concertada-cobrar-878-euros-al-mes-por-alumno-CP24810057/>
- Font, N. (30 de 07 de 2020). Ara més que mai, cal un impuls jove! Per Nil Font. *El Jardí*. Obtenido de <https://diarieljardi.cat/ara-mes-que-mai-cal-un-impuls-jove-per-nil-font/>
- Metrópoli. (13 de Octubre de 2019). Cuarto detenido por los disturbios de la plaza Artós. *Metrópoli*. Obtenido de [https://www.metropoliabierta.com/informacion-municipal/sucesos/cuarto-detenido-disturbios-plaza-artos\\_21465\\_102.html](https://www.metropoliabierta.com/informacion-municipal/sucesos/cuarto-detenido-disturbios-plaza-artos_21465_102.html)
- Metrópoli. (8 de Abril de 2021). Los neonazis que atacaron la mezquita de Nou Barris, a juicio. *Metrópoli*. Obtenido de [https://www.metropoliabierta.com/el-pulso-de-la-ciudad/neonazis-atacaron-mezquita-nou-barris-juicio\\_38338\\_102.html](https://www.metropoliabierta.com/el-pulso-de-la-ciudad/neonazis-atacaron-mezquita-nou-barris-juicio_38338_102.html)
- Morales, L. (13 de julio de 2021). La mitad de los jóvenes ya no se saca el carné: "Tener coche es un lujo". *El Confidencial*. Obtenido de [https://www.elconfidencial.com/espana/2021-07-13/jovenes-carnet-conducir-coche-lujo\\_3169203/](https://www.elconfidencial.com/espana/2021-07-13/jovenes-carnet-conducir-coche-lujo_3169203/)
- Rubió, A., & Llorens Eduard. (15 de Enero de 2020). Les associacions de cultura popular i de lleure de Sarrià busquen un espai comú. *El Jardí de Sarrià Sant-Gervasi*. Obtenido de <https://diarieljardi.cat/les-associacions-de-cultura-popular-i-de-lleure-de-sarria-busquen-un-espai-comu/>
- Ubieto, G. (6 de Noviembre de 2019). Cabify amplia su flota hasta los 800 coches en Barcelona. *El Periódico*. Obtenido de <https://www.elperiodico.com/es/economia/20191106/cabify-amplia-flota-hasta-los-800-coches-en-barcelona-7716399>