

CIUDADES Y METRÓPOLIS

La mirada antropológica

Joan Josep Pujadas



CIUDADES Y METRÓPOLIS

La mirada antropológica

Joan Josep Pujadas



Tarragona, 2026

PUBLICACIONS DE LA UNIVERSITAT ROVIRA I VIRGILI

Av. Catalunya, 35 - 43002 Tarragona

Tel. 977 558 474 · publicacions@urv.cat

www.publicacions.urv.cat



1.ª edición: mayo de 2026

ISBN URV (papel): 978-84-1365-252-8

ISBN URV (PDF): 978-84-1365-253-5

DOI: 10.17345/9788413652535

Depósito legal: T 554-2026

Fotografía de la cubierta:

«Barcelona anochece» de Ricard Aparicio <<https://flic.kr/p/9zwQjg>>

Fotografía de la contracubierta:

«Lisboa» de Metro Centric <<https://flic.kr/p/DQq1Ao>>

Tratamiento fotográfico: Andrea Lolicato



Cita el libro.



Consulta el libro en nuestra web.



Libro bajo una licencia Creative Commons BY-NC-SA.



Publicacions de la Universitat Rovira i Virgili es miembro de la Unión de Editoriales Universitarias Españolas y de la Xarxa Vives, hecho que garantiza la difusión y comercialización de sus publicaciones a nivel nacional e internacional.

Contenidos

Presentación	7
Antropología urbana. Temas, objetos y escenarios de la antropología urbana clásica .	15
Forms of subsistence and social reproduction amongst the urban proletariat of Tarragona.	33
Confronto e enterposição: os efeitos da metropolização na vida das cidades.....	53
<i>Luís V. Batista i Joan J Pujadas</i>	
A propósito de Lisboa: espacios urbanos historia y memoria	71
Barcelona, ciutat oberta: transformacions urbanes, participació ciutadana i cultures de control al barri del Raval	95
<i>Gaspar Maza, Gary McDonogh i Joan J. Pujadas</i>	
Cidades acolhedoras? Transformações urbanas, imaginários e atores sociais.	117
Cultura, imatges urbanes i espectacle. A propòsit de l'ecumenisme multicultural de la Barcelona del fòrum 2004.....	133
Itinerarios metropolitanos: policentrismo, movilidad y trayectorias personales en la ciudad porosa	149
Urbanismo invasivo, asimetrías territoriales y secuelas sociales: una etnografía de la movilidad cotidiana en Cataluña	167
Daily mobility and urban sprawl: mobile ethnography in the Metropolitan Region of Barcelona (MRB)	193
<i>Joan J. Pujadas i Gaspar Maza</i>	
Etnografía móvil, entre el sombreado y el acompañamiento: notas a partir del estudio de la movilidad cotidiana en la Región Metropolitana de Barcelona (RMB)	211

Presentación

Mi acercamiento a la antropología urbana fue el resultado —no previsto en absoluto— de mi paso por la Universidad de Cornell en el curso 1979-1980. Me había doctorado en la Universidad de Barcelona el año 1977 con una tesis sobre etnolingüística en el Alto Aragón. Mi formación en la Universidad de Barcelona, tutelada por Claudio Esteva, estuvo compuesta por los cursos de Antropología dictados por el maestro, junto a las materias de Filología Española y Lingüística, indispensables para obtener la licenciatura en Filología Románica, además de un curso de Antropología Física, cursado en la Facultad de Biología.

Como todos mis compañeros generacionales, los déficits formativos en Antropología los tuvimos que ir supliendo mediante la lectura personal, las estancias en el extranjero (siempre breves, ya que pronto fuimos enrolados en la docencia universitaria) y, en el caso de Cataluña, mediante los cursos monográficos que empezamos a organizar en el Instituto Catalán de Antropología (ICA).

En 1978, un año después de defender mi tesis doctoral en Lingüística, surgió la posibilidad de pedir una beca Fulbright, para realizar estudios de posgrado en Estados Unidos. Que yo sepa, en aquella época, no había financiación para estancias posdoctorales. Gracias al Prof. John Murra, quien pasó por Barcelona a impartir un curso sobre Antropología Andina, entré en contacto con la Universidad de Cornell, donde pensaba ir a cursar estudios de Etnolingüística con el Prof. Charles Hockett, discípulo directo de mis héroes disciplinares: Sapir, Whorf y Murdock. Por diferentes motivos, al llegar a Cornell como alumno del programa de doctorado en Antropología, trabajar con Hockett se volvió algo complicado y fue entonces cuando me dejé seducir por Robert Smith, con quien cursé una asignatura de Antropología Urbana, que me abrió las puertas no solamente a mi futuro campo de especialización, sino a una visión amplia y crítica de la disciplina.

En la primavera de 1980, coincidiendo con los viajes desde Ítaca a Boston con mi inseparable amigo Carlos Piera para asistir a las multitudinarias clases de Noam Chomsky en MIT, entré en contacto con el Prof. Anthony Leeds, profesor de Antropología Urbana en la Universidad de Boston. En él, encontré al primer maestro de la disciplina que ya se había despojado del yugo mental del estructuralismo y del funcionalismo. Su formación en la Universidad de Columbia fue paralela a la de toda una generación de antropólogos críticos, como Marvin Harris, Robert Murphy, Sally Falk Moore o Andrew Vayda.

El criptomarxismo de Leeds se expresaba en su adhesión a la teoría de sistemas. Fue él quien, mediante su magisterio, no tanto en el aula como en las reuniones con algunos de sus alumnos más cercanos en la cocina de su casa, nos mostró cómo la comprensión de un lugar, como la ciudad, no era posible sin entender los vínculos y las conexiones materiales con un entorno rural más o menos amplio (Leeds, 1984).

En el curso 1983-1984, gracias al apoyo de mis compañeros de departamento (Dolors Comas d'Argemir, Josep Maria Comelles y Joan Prat), pude impartir por primera vez la nueva asignatura de Antropología Urbana, que se incluyó en el plan de estudios de la licenciatura en Historia General y Geografía, como materia optativa. Hace, pues, más de cuarenta años desde el inicio de este campo de especialización en Tarragona. Desde 1992, con la instauración de la licenciatura de segundo ciclo en Antropología Social y Cultural, la asignatura de Antropología Urbana pasó a ser materia obligatoria en el plan de estudios. En 1994, se instauró un programa de doctorado en Antropología Urbana, que se convirtió en Programa Internacional en Antropología Urbana en el período 2001-2004, junto con el ISCTE, el Instituto Universitario de Lisboa. Las transformaciones en la estructura educativa de grados y posgrados del Plan Bolonia truncaron la continuidad de esa colaboración ibérica en la formación conjunta de expertos en antropología urbana.

Once textos y una trayectoria investigadora

Los once textos que siguen a continuación constituyen una muestra de mi itinerario investigador a lo largo de cuatro décadas. El primer texto que encabeza la selección (Pujadas, 1996) corresponde a mi contribución en el libro de homenaje a mi maestro, Claudio Esteva Fabregat. En él, trato de sintetizar la trayectoria de este campo de especialización de nuestra disciplina, desde sus orígenes hasta finales del siglo xx. En él presto especial atención a las aportaciones temáticas y metodológicas de la Escuela de Chicago, entendida como antecedente de la etnografía urbana y de los estudios sobre urbanización y conflicto multicultural. No obstante, pensaba entonces (y sigo

pensando) que la aportación más influyente para la antropología urbana, tal como la entendemos y la practicamos en España es la Escuela de Manchester.

El segundo texto de la selección (Pujadas, 1988) constituye la versión final de varias presentaciones orales realizadas en el año 1987, en el marco del Grupo de Estudio sobre la Transición Social, coordinado por Maurice Godelier. Junto con varios alumnos de grado y posgrado, Dolors Comas d'Argemir y yo mismo realizamos un trabajo etnográfico intensivo en los barrios de Tarragona a lo largo de toda la década de 1980. Aunque el texto enfatiza especialmente los aspectos materiales de la reproducción social desde una perspectiva de economía política, nuestro trabajo abordó temáticamente el papel de los lazos sociales y del parentesco (Comas d'Argemir, 1990; Comas d'Argemir y Pujadas, 1991; Pujadas, 1990a; Pujadas y Comas d'Argemir, 1984, 1991), así como el papel de la etnicidad y de la reproducción de las identidades primordiales de las poblaciones inmigrantes residentes en Tarragona (Pujadas, 1983, 1994c, 2000). Tal vez el texto más completo, que podría servir de síntesis al trabajo etnográfico realizado en esos años, lo constituye el libro escrito junto con mi antiguo alumno Federico Bardají: *Los barrios de Tarragona, una perspectiva antropológica* (Pujadas y Bardají, 1987). En esos años también realicé algunas incursiones de carácter más general sobre el papel de los procesos migratorios en la configuración de las nuevas realidades metropolitanas, así como sobre el conflicto intercultural entre migrantes y miembros de la sociedad receptora (Pujadas, 1984, 1987, 1990b, 1994a, 1994b, 1994c).

En tercer lugar, reproducimos un texto publicado en la revista lisboeta *Forum Sociológico* (Baptista y Pujadas, 2000), que tiene su origen en una comunicación conjunta escrita a cuatro manos por el Prof. Luis Baptista (UNL) y por mí para el Congreso Internacional «El Futuro del Arquitecto» (Simposio «Espacio y Hospitalidad»), que se desarrolló en la Universidad Politécnica de Cataluña en junio del año 2000. Tomando esencialmente en cuenta nuestra mutua experiencia etnográfica en los extremos atlántico y mediterráneo de la península ibérica (Lisboa y Barcelona), analizamos las transformaciones urbanas desde la perspectiva del cambio de morfología y de los conflictos sociales derivados de la emergencia de nuevos actores en la escena urbana y metropolitana. Nuestra visión teórica se mueve entre las aportaciones pioneras de la Escuela de Chicago y las aportaciones de autores como Leeds (1976), Martinotti (1996) y Hannerz (1998).

El cuarto texto de esta serie (Pujadas, 2001a) fue publicado por la revista del Departamento de Antropología Social de la Universidad Complutense. Esta contribución forma parte de una serie limitada de publicaciones que reflejan, tanto elementos de mi experiencia etnográfica en Lisboa (Pujadas, 2001, 2003, 2008; Baptista y Pujadas, 2002), a lo largo de los años 90, como de mi interés comparativo en el análisis de las diferentes escalas de lo urbano (del barrio hasta la metrópolis) en los casos

de Barcelona y Lisboa (Pujadas, 1994). En ese trabajo estuve acompañado por Graça Cordeiro, Antónia Lima y Luís Baptista.

Tomando como punto de referencia el análisis de las transformaciones metropolitanas de Lisboa, el artículo reflexiona sobre algunos de los objetos de estudio contruidos por la antropología urbana, con la intención de hacer una evaluación de sus carencias y sesgos metodológicos. No hay duda de que la mirada antropológica sobre las ciudades vino fuertemente condicionada por el modelo conflictualista de la Escuela de Chicago y por los debates de la antropología norteamericana y de que la influencia de la Escuela de Manchester, más interesante e imaginativa metodológicamente, tuvo un impacto menor y más tardío. El énfasis principal del trabajo se dirige a delimitar qué procesos y qué actores sociales protagonizan actualmente la escena urbana, para intentar destacar la fluidez y celeridad con la que barrios, ciudades y aldeas cambian de morfología y redefinen sus funciones en el marco de las nuevas regiones metropolitanas.

Los elementos analíticos sobre los «barrios populares» de Lisboa pretenden mostrar cómo se producen históricamente los procesos de construcción identitaria de colectivos vecinales a los que se atribuyen rasgos de especificidad y cómo se produce la dialéctica de aceptación o rechazo de esos perfiles por parte de los actores sociales, en el marco más amplio de las transformaciones urbanísticas y de las relaciones sociales de la ciudad. Finalmente, la presentación de la cuestión *saloia* pretende introducir un estudio de caso, como instrumento para acercarnos al proceso mismo de construcción de una región metropolitana, con sus implicaciones referidas a los estilos de vida, a los nuevos roles e identidades de los agentes sociales metropolitanos.

En quinto lugar, he seleccionado un texto publicado en la *Revista d'Etnografia de Catalunya* (Maza, McDonogh, Pujadas, 2002), junto con dos grandes expertos en la etnografía del barrio del Raval: el Prof. Gary McDonogh (Bryn Mawr College, Pennsylvania) y el Dr. Gaspar Maza (URV). Tomando como punto de partida las reformas urbanísticas en el barrio del Raval, iniciadas con motivo de la celebración de los Juegos Olímpicos de Barcelona (1992), planteamos la necesidad de una contextualización del papel del Raval a lo largo de la historia, desde la Edad Media, en que el barrio contenía varios conventos, huertos y jardines, hasta las drásticas transformaciones del primer industrialismo del siglo XIX, en que el barrio albergó innumerables talleres textiles y se constituyó en residencia del proletariado industrial. Tras la decadencia urbanística, social y moral del barrio durante el franquismo, cuando las imágenes del Raval (entonces, Barrio Chino) se asociaban a pobreza y prostitución, la emergencia de políticas de saneamiento y mejora urbanística «al servicio de la ciudadanía», promovidas por el gobierno municipal socialista en las décadas de los años 80 y 90, plantean la cuestión de la emergencia de nuevos actores en el contexto de la neoliberalización de la ciudad

y de la gentrificación del barrio. Se presta especial atención al contraste entre los discursos de concordia y de políticas participativas, propias del Modelo Barcelona, con las prácticas de control social.

El siguiente trabajo (Pujadas, 2005) es una continuación del debate suscitado en el trabajo anterior. Propongo el término «ciudad acogedora», como medio para rescatar la esencia de las grandes operaciones urbanísticas en curso, tanto aquellas centradas en la transformación de centros históricos (como el Raval), como las que colonizan espacios marginales del territorio municipal. Me centro en las contradicciones que suponen las grandes inversiones urbanísticas e inmobiliarias, orientadas a potenciar el atractivo de la ciudad para turistas y visitantes, ya que nos indican que las significativas mejoras materiales y simbólicas de la ciudad no se orientan hacia la mejora de las condiciones de vida de la ciudadanía, sino a la especulación gentrificadora, que expulsa progresivamente a los viejos residentes de los barrios hacia áreas suburbanas y marginales.

En séptimo lugar, he escogido otro ensayo que tiene como punto de referencia analítica Barcelona y la organización de grandes eventos internacionales como forma de financiación de grandes operaciones urbanísticas (Pujadas, 2003a). El análisis se centra en la movilización política, mediática y urbanística vinculada a la celebración del Fórum de las Culturas, que hay que entender como la búsqueda de una extensión del éxito internacional logrado por Barcelona con la organización de los Juegos Olímpicos en la década anterior.

Barcelona, que ha deseado siempre ostentar la condición de capital de la Europa mediterránea, a través de la producción de una imagen de ciudad acogedora, cosmopolita y emprendedora, es al mismo tiempo incapaz de gestionar su pluralismo cultural interno desde el punto de vista de las políticas sociales, culturales y urbanísticas, tal y como lo demuestran las actuaciones realizadas en el distrito de Ciutat Vella y, sobre todo, en el barrio del Raval.

Con todos estos antecedentes de intolerancia y de prácticas de gentrificación de los nuevos espacios surgidos de la reforma de Ciutat Vella, la credibilidad que podemos otorgar a las intenciones y motivos para organizar un Fórum Universal de las Culturas es muy escasa. Más que la voluntad de promover un debate a fondo que busque soluciones para la gestión democrática y participativa del multiculturalismo, el Fórum sirve de pantalla para esconder la incapacidad de gestionar de forma equitativa y justa el pluralismo cultural de Barcelona, lo que, como hemos sugerido, tiene unas raíces muy claras: la segregación espacial y la segmentación social.

Los cuatro textos restantes forman un bloque centrado en el análisis de la movilidad a nivel metropolitano (Pujadas, 2012, 2017, 2018; Pujadas y Maza, 2018). Estos trabajos se centran en las consecuencias que tienen para las poblaciones metropolita-

nas el cambio de escala territorial en el que se desarrollan sus actividades cotidianas. Esta movilidad pendular o *commuting* constituye el centro del análisis, para mostrar los altos costos económicos, familiares y psicológicos que suponen para la ciudadanía el tránsito obligado por espacios de vida urbanos y suburbanos. Al mismo tiempo, se destaca la insostenibilidad social y medioambiental que supone esta movilización constante de millones de personas dentro del ámbito territorial de estudio, la Región Metropolitana de Barcelona.

Asimismo, los textos abordan los retos metodológicos que supone la realización de una etnografía en contexto móvil y policéntrico. Se exploran las diferentes técnicas etnográficas utilizadas en el desarrollo de este tipo de investigación y se destaca especialmente la técnica del acompañamiento, que constituye una variante de la técnica propuesta por diferentes autores: sombreado o *shadowing* (Czarniawska 2007; Jirón 2011; Novoa 2015). Esta movilidad iterativa, que constituye un elemento central de la vida urbana y metropolitana confirma aquella sentencia de Ulf Hannerz, quien afirmaba que lo importante no son los espacios ni los territorios, como elementos del análisis etnográfico, sino las conexiones entre ellos. En las modernas metrópolis las personas no se asocian básicamente a su lugar de residencia (oficial), sino a los espacios de vida por los que transcurre su movilidad cotidiana.

Referencias

- BAPTISTA, L.; PUJADAS, J.J. (2002). «No turbilhão do processo de metropolização: Lisboa e a periferia saloia». *III Jornadas de Cultura Saloia*. Câmara Municipal de Loures, pp. 205-225.
- COMAS D'ARGEMIR, D. (1990). «Emigración, etnicidad y redes de parentesco en un barrio de Tarragona». En CUCÓ, J.; PUJADAS, J.J. (Eds.), *Etnicidad y Sociabilidad. Identidades colectivas. Etnicidad y Sociabilidad en la Península Ibérica* (pp.). Institució Alfons el Magnànim.
- COMAS D'ARGEMIR, D.; PUJADAS, J.J. (1991). «Familias migrantes: reproducción de la identidad y del sentimiento de pertenencia». *Papers*, 36, pp. 33-56.
- CZARNIAWSKA, B. (2014). «Observation on the move: shadowing». En CZARNIAWSKA, B. (Ed.), *Social Science Research: From Field to Desk* (pp. 43-56). Sage.
- HANNERZ, U. (1998a). «Cosmopolitas y locales en la cultura mundial». En HANNERZ, U. (Ed.), *Conexiones transnacionales* (pp. 165-180). Cátedra.
- (1998b). «El papel cultural de las ciudades mundiales». En HANNERZ, U. (Ed.), *Conexiones transnacionales* (pp. 205-225). Cátedra.
- JIRÓN, P. (2011). «On becoming 'la sombra/ the shadow'». En BÜSCHER, M; URRY, J.; WITCHGER, K. (Eds.), *Mobile Methods* (pp. 36-53). Routledge.

- LEEDS, A. (1976). «La Sociedad urbana engloba a la rural: especializaciones, nucleamientos, campo y redes; metateoría, teoría y método». En HARDOY, J.E.; SCHAEDEL, R.P. (Eds.), *Las ciudades de América Latina y sus áreas de influencia a través de la historia* (pp. 317-336). SIAP.
- (1984). «Cities and Countryside». En LEEDS, A. (Ed.), *Cities, Classes and the Social Order* (pp.). Cornell University Press.
- MARTINOTTI, G. (1996). *The new social morphology of cities*. UNESCO (MOST Discussion Paper Series, n.º 16).
- MAZA, G.; McDONOGH, G.; PUJADAS, J.J. (2002). «Barcelona ciutat oberta: transformacions urbanes, participació ciutadana i cultures de control al barri del Raval». *Revista d'Etnologia de Catalunya*, 21, pp. 114 – 131.
- NOVOA, A. (2015). «Mobile ethnography: emergence, techniques and its importance to geography». *Human Geographies*, 9 (1), pp. 97-107.
- PUJADAS, J.J. (1983). «Los inmigrantes en la sociedad y en la cultura catalana». *Arxiu d'Etnografia de Catalunya*, 2, pp. 190-194.
- (1984). «Guia general per a l'estudi de l'etnicitat i els processos migratoris». *Arxiu d'Etnografia de Catalunya*, 3, 139-172.
- (Ed.) (1987). *Etnicitat i qüestió nacional*. Universitas Tarraconensis, 9, pp. 5-138.
- (1988). «Forms of subsistence and social reproduction amongst the urban proletariat of Tarragona». *Social Science Information*, 27 (4), pp. 583-605.
- (1990a). «Identidad étnica y asociacionismo en los barrios periféricos de Tarragona». En CUCÓ, J.; PUJADAS, J.J. (Eds.), *Identidades colectivas. Etnicidad y Sociabilidad en la Península Ibérica* (pp. 307-323). Institució Alfons el Magnànim.
- (1990b). «Los estudios sobre etnicidad y nacionalismo en España, 1981-1987». En CUCÓ, J.; PUJADAS, J.J. (Eds.), *Identidades colectivas. Etnicidad y Sociabilidad en la Península Ibérica* (pp. 3-19). Institució Alfons el Magnànim.
- (1991). «Formes de subsistence et reproduction sociale du proletariat urbain de Tarragone». En GODELIER, M. (Ed.), *Transitions et subordinations au capitalisme* (pp. 86-106). Editions de la Maison de Sciences de l'Homme.
- (1994a). «Catalunya i les migracions estrangeres: una aproximació des de l'Antropologia Social». *Revista d'Etnologia de Catalunya*, 4, pp. 132-153.
- (1994b). «Un esbós bibliogràfic sobre les migracions internacionals». *Revista d'Etnologia de Catalunya*, 4, pp. 197-216.
- (1994c). «Processos sociais e construção de identidades nas periferias urbanas: os casos de Lisboa e Catalunya». *Mediterrâneo (Lisboa)*, 4, pp. 11-19.
- (2000). «El conflicto étnico y el fracaso en la construcción de una identidad comunitaria: el caso de La Canonja, Tarragona». *Ethnologia (Lisboa)*, 9-11, pp. 51-84.

- PUJADAS, J.J. (2001a). «A propósito de Lisboa: espacios urbanos, historia y memoria». *Revista de Antropología Social*, 10, pp. 123–149.
- (2001b). «Le charme ensorceleur de Lisbonne». *Recherches en Anthropologie au Portugal (Paris)*, 7, pp. 187-192.
- (2003a). «Cultura, imatges urbanes i espectacle. A propòsit de l'ecumenisme multicultural de la Barcelona del Forum 2004». *Quaderns de l'ICA*, 19, pp. 145-163.
- (2003b). «Territórios, redes e formas de sociabilidade: novos horizontes nos estudos urbanos portugueses». En CORDEIRO, G.; BAPTISTA, L.; COSTA, A. F. (Eds.), *Etnografias urbanas* (pp.). Celta.
- (2008). «A rua como espaço público de sociabilidade: um olhar comparativo». En CORDEIRO, G.; VIDAL, F. (Eds.), *A rua. Espaço, tempo, sociabilidade* (pp. 143-154). Livros Horizonte.
- ; BARDAJÍ, F. (1987). *Los barrios de Tarragona, una perspectiva antropológica*. Ajuntament de Tarragona.
- PUJADAS, J.J.; COMAS D'ARGEMIR, D. (1984). «La formació del barri de Bonavista». *Universitas Tarraconensis*, 6, pp. 19-34.
- (1991). «Els altres tarragonins. Els llaços socials en els processos migratoris en la reproducció de la identitat». *Quaderns d'Història Contemporània. Homenatge a M. Antònia Ferrer i Bosch*, pp. 181-194.

Antropología urbana. Temas, objetos y escenarios de la antropología urbana clásica

Lo que constituye un estudio antropológico no es ni dónde ni entre qué tipo de gente se haga sino qué se está haciendo y cómo. (Evans-Pritchard, 1989:22)

Frente a la tendencia generalizada a etiquetar como antropología urbana cualquier tipo de estudio que tenga un escenario urbano o a los urbanitas como objeto de estudio, existe desde hace algunos años un consenso creciente en acotar el dominio de este campo de especialización antropológica a partir de un doble criterio epistemológico y metodológico que coincide con lo que Hannerz (1986: 20) denominó *perspectiva relacional*. Un enfoque que pone de relieve los procesos de interacción e interdependencia de las instituciones. Tal vez en eso consistiría el qué y el cómo de la antropología urbana.

En un trabajo ya clásico, Fox (1977) diferenciaba los estudios sobre pobreza urbana y sobre procesos de urbanización de los estudios sobre urbanismo, en su intento de delimitar el campo de la antropología urbana. Mientras los dos primeros constituyen dos ejemplos de antropología en la ciudad, los estudios sobre urbanismo podrían constituir el eje central de la antropología de la ciudad, caracterizándose por esa perspectiva relacional a la que nos referíamos antes. Sin embargo, hay que reconocer que la inmensa mayoría de los trabajos etiquetados como antropología urbana pertenecen al primer grupo, como tendremos ocasión de ver.

Aunque constituye un lugar común entre los antropólogos urbanos reivindicar como propia la tradición de los etnógrafos clásicos de Chicago, la irrupción de los antropólogos en las ciudades proviene esencialmente de una tradición diferente, centrada en el Departamento de antropología Social de la Universidad de Manchester y en el

* Article publicat a Prat, J.; Martínez, A. (eds.) (1996). *Ensayos de Antropología Cultural. Homenaje a Claudio Esteva Fabregat*. Barcelona: Ariel, pp. 241-255.

Rhodes Livingstone Institute.¹ Wilson (1941, 1942) es el autor de la primera monografía urbana, dedicada a una ciudad minera del norte de Zambia, Broken Hill. En ella se analiza el proceso de destrribalización de los mineros de origen *nyakiusa*, como resultado de la ruptura progresiva de los vínculos de parentesco y comunitarios, de la recomposición de relaciones intertribales en el contexto urbano, de su incorporación a una economía monetaria y de la mutación de sus valores, estilos de vida y metas vitales. Veinticinco años después, Kapferer (1966 y 1972) revisitó Broken Hill, mientras otra ciudad minera, Luanshya, era estudiada sucesivamente por Mitchell (1956), Epstein (1958), Powdermaker (1962) y Harries-Jones (1975). El rasgo común de todos estos estudios es su énfasis en la documentación y el análisis del proceso de urbanización, entendido como la dialéctica y la tensión por parte de los urbanitas recién llegados para adaptarse a unas circunstancias nuevas a partir de unos valores, instituciones y prácticas sociales tribales que iban siendo progresivamente sustituidos, junto a la aparición de formas distintas de identidad individual y social.²

Una obra clave en esta misma línea de estudios sobre urbanización es la compilación publicada por Mangin (1970), que posee el revelador título de *Peasants in Cities: Readings in the Anthropology of Urbanization*. El argumento central de todos los trabajos es que, para garantizar su subsistencia en un entorno desconocido y hostil, los nuevos urbanitas tienen que recurrir a su propio capital simbólico y social, apoyándose en las redes de parentesco, amistad y paisanaje, activando diferentes formas de asociacionismo cultural y étnico, reforzando el sentimiento de pertenencia y la propia identidad social como forma adaptativa y, en fin, recurriendo a la vecindad como forma de ajuste que busca en la proximidad física de las redes de parientes y amigos una protección frente a la adversidad.

Las ciudades latinoamericanas son las más representadas en esta muestra mundial, a través de los trabajos de Bryce-Laporte (1970) sobre el realojamiento de un grupo de chabolistas en un barrio de viviendas sociales en San Juan de Puerto Rico, de Bonilla (1970) sobre las posibilidades de inserción de las poblaciones favelistas en Río de Janeiro, de Buechler (1970) sobre el sistema de fiestas de grupos aimaras proce-

1 Esta afirmación implica, obviamente, una toma de posición por mi parte que quiero matizar. Es cierto que cronológicamente los trabajos de Redfield, Singer o Whyte son anteriores a los de Wilson, Mitchell Epstein o Southall. Es cierto también que, como reacción al trabajo de Redfield, principalmente, aparecen autores norteamericanos de la talla de Lewis o, posteriormente, de Leeds. Sin embargo, tanto la epistemología como las coordenadas teóricas de lo que actualmente identificamos como antropología urbana son deudoras esencialmente de la escuela de Manchester, entendida como tradición estrictamente antropológica. El impulso de los estudios urbanos en la antropología estadounidense es, básicamente, un reflejo marginal del gran impulso de los llamados *etnógrafos de Chicago* que, a pesar de su humanismo metodológico, prefiguran una tradición más geográfica o sociológica que antropológica, ya que su etnocentrismo y cronocentrismo les impiden crear categorías analíticas capaces de enfrentarse al análisis comparativo.

2 Aidan Southall (1961) sugiere que, junto a las ciudades industriales coloniales de nuevo cuño (como las de Copperbelt), existe otro modelo de ciudad africana, de establecimiento antiguo y lento crecimiento, que coincide con la categoría de *ciudad ceremonial* caracterizada por Fox (1977). A este grupo pertenecen las ciudades *yoruba*, de las que Tombuctú puede ser un prototipo, estudiadas por Milner (1953), Wheatley (1970), Bascom (1959, 1962) y Lloyd (1973).

dentes del Titicaca en La Paz, de Doughty (1970) sobre el asociacionismo voluntario y el sentimiento de comunidad en Lima y de Butterworth (1970) sobre la construcción de redes de ayuda mutua entre los tilantongueños procedentes de Oaxaca y residentes en la Ciudad de México. El texto de Bruner (1970) nos presenta las divisiones clásicas y de linaje de los Toba Batak que llegan a constituirse en grupos corporados urbanos en Medan (Sumatra). El continente africano también es considerado en los trabajos de Awad (1970) sobre el crecimiento urbano en Marruecos, de Southall (1970) en relación con las diferentes condiciones de reagrupamiento familiar según diferencias de clase en Kampala, de Mitchell (1970) sobre la dialéctica entre las fronteras étnicas y de clase que dividen a la población urbana en Zambia. Plotnicov (1970) presenta una breve síntesis de su monografía sobre Jos, Nigeria (Plotnicov, 1967), enfatizando las relaciones entre los urbanitas y sus familias de origen, mientras Nwoga (1970) nos introduce a la literatura popular nigeriana.³

Uno de los casos más notables de la antropología urbana que hemos dado en llamar *clásica* es, sin duda, Oscar Lewis. Más allá de la endeblez de sus planteamientos psicosociales sobre la *subcultura de la pobreza*, su obra es fundamental para entender las corrientes innovadoras de la antropología norteamericana de los años cincuenta y sesenta. Lewis (1965) somete a revisión y crítica aquellos planteamientos de la sociología urbana chicaguense que acabaran siendo hegemónicos, como los planteamientos de Wirth (1964:71) sobre la segmentariedad, impersonalidad y superficialidad de las relaciones sociales urbanas. Aunque no puede negársele a Wirth la inclusión de la variable *heterogeneidad* en su definición de urbanismo, junto al tamaño y densidad urbanos, aquella acaba siendo una variable dependiente de estas, como sugiere Hannerz (1986: 76 y ss.). Wirth, siguiendo a Mead y Park, entre otros, concebía la heterogeneidad en términos de desorganización social y a esta como el resultado del aumento poblacional, de la inmigración. ¿Cómo conjugar el *melting pot* con la pretensión de representar de forma generalizada al hombre de la calle, al urbanita prototípico?

Redfield (1947 y 1954) había pretendido afrontar esta contradicción con su célebre dicotomía folk-urbano, versión americana del comunidad-sociedad de la sociología europea del siglo XIX, partiendo del mismo concepto apriorístico de *ciudad* que contrasta con la experiencia etnográfica de Lewis entre los barrios pobres de México. En las vecindades, los inmigrantes rurales estaban exentos de anonimato, impersonalidad y desorden, los lazos de parentesco se reforzaban, los rituales y creencias servían para sustentar una identidad, tal vez subalterna y en conflicto con el orden social establecido, pero bien delimitada.⁴

³ La bibliografía sobre asociaciones voluntarias entre los inmigrantes africanos a las ciudades africanas es muy extensa, pero quisiera destacar las contribuciones de Little (1963, 1970, 1973, 1974) y de Meillasoux (1968).

⁴ El breve espacio del artículo me impide entrar más en detalle sobre la herencia del pensamiento de la escuela de Chicago en la antropología urbana norteamericana en su etapa de formación (1945-1960). Creo que una de las obras

A pesar de la riqueza y calidad de todas las contribuciones mencionadas, hay que destacar el carácter unidireccional del análisis sobre las relaciones de ajuste entre los nuevos urbanitas y el sistema urbano. Nada o casi nada nos permite conocer las características del orden social urbano al que los inmigrantes deben adaptarse. Nada o casi nada sabemos del conflicto laboral, residencial y político de estas poblaciones en su nuevo entorno. Prácticamente todo el esfuerzo analítico se centra en la delimitación de tales grupos como unidades de análisis aisladas y desvinculadas de ese entorno social, económico y político frente al que reaccionan con aquellos recursos culturales que tienen a su alcance. Junto a esas aldeas urbanas reales o ficticias, a esa desvinculación de los objetos de estudio con el contexto urbano más amplio, hay que consignar una ausencia significativa de perspectiva histórica que genera una opacidad absoluta para comprender los procesos políticos, económicos y simbólicos en los que se insertan los casos particulares en estudio.⁵

Ciudades, clases y orden social

Uno de los grandes debates en los aproximadamente cincuenta años de existencia de la antropología urbana gira en torno al problema de la especificidad del urbanismo contemporáneo (industrial y occidental), tomado como medida y criterio para enfrentarse analíticamente al estudio de *otras* realidades urbanas. La influencia de la escuela de Chicago y, muy especialmente, del ensayo del sociólogo Louis Wirth (1964), *Urbanism as a Way of Life*, queda reflejada de forma muy patente en el trabajo de Redfield, Singer y otros antropólogos posteriores.⁶

más influyentes al respecto es la de W. F. Whyte (1943), *Street Corner Society*, monografía sobre la vida de pandilla en un barrio italoamericano de Boston. Veinte años más tarde, Gans (1962) publicó otra monografía sobre otro barrio italoamericano de la misma ciudad.

5 Los rasgos más característicos de lo que he denominado *antropología urbana clásica*, esto es, la que abarca el periodo de 1940 a los años setenta, son estos: 1) Las migraciones rural-urbanas y los consiguientes procesos de urbanización (ilustrados por los trabajos en el Copperbelt y por el libro de Mangin). 2) La etnografía de las zonas residenciales, principalmente barrios pobres (caracterizada por los trabajos de Lewis y por el debate en torno a su obra). 3) El estudio del asociacionismo, de su estructura y de su función de mediación en los procesos adaptativos urbanos (como es el caso de los trabajos de Little). 4) La omnipresencia de la variable étnica como elemento de cohesión y estructuración de las relaciones sociales, laborales y políticas. 5) El énfasis en la pervivencia de las relaciones de parentesco extensas. 6) El interés metodológico por el análisis de redes sociales, a partir especialmente de la tradición manchesteriana. Un reflejo bibliográfico de estos planteamientos puede hallarse en compilaciones como las de Gmelch y Zenner (1988), y Press y Smith (1980); o en libros de texto como los de Basham (1978) y Gulick (1989). Es interesante también la sucinta síntesis de este periodo que realiza Sanjek (1990) en su revisión de la antropología urbana de los años ochenta.

6 Me refiero, por un lado, a su definición de ciudad entendida como «asentamiento relativamente grande, denso y permanente de individuos socialmente heterogéneos». (Wirth, 1974:66). Por otro, a las consecuencias que para Wirth tienen estas tres variables en la conformación de unas relaciones sociales específicas. La alta densidad genera contactos físicos entre las personas, pero las relaciones sociales tienden a ser distantes y generan, incluso, segregación. La heterogeneidad de la composición social lleva al individuo a una adscripción superficial a diferentes círculos, grupos y relaciones interpersonales que no generan lealtades ni compromisos fuertes. Finalmente, el tamaño de las ciudades hace que los individuos interactúen mutuamente, asociándose con un mayor número de grupos organizados para satisfacer

En el intento de proporcionar un modelo alternativo —o complementario, según se mire— al urbanismo industrial, Gideon Sjöberg (1960) introdujo en un influyente trabajo el concepto de *ciudad preindustrial*. Este modelo de urbanismo corresponde a lo que, de forma muy poco matizada, denomina *sociedad feudal*. Una sociedad centralizada cuyas clases dirigentes controlan la producción agrícola y en la que la actividad comercial se desarrolla de forma significativa. En su análisis, la variable principal es la tecnología (el uso del arado y la rueda, una desarrollada metalurgia y la irrigación) que permite una generación de excedentes muy superior al de la *sociedad comunal*.

La ciudad preindustrial solía tener una muralla, cuya función defensiva era complementaria a la de control de personas y bienes que ejercían las autoridades, que cobraban derechos de aduanas y peajes. Las interacciones entre las dos clases sociales existentes eran muy escasas, ocupada la élite en las actividades de gobierno, educativas y religiosas, en el espacio central del recinto (caracterizado por el palacio, el templo y la fortaleza) no interactuaban más que con sus sirvientes. Las diferencias de clase se marcaban de forma explícita a través del habla, el vestido y los modales. La clase baja estaba formada por mercaderes, artesanos, sirvientes y personas con otras actividades no cualificadas, cuya actividad se regulaba a través de organizaciones gremiales. A pesar de que era frecuente el enriquecimiento entre los comerciantes, el rígido sistema de dos clases no permitía una movilidad ascendente hacia la clase superior, sino una diferenciación interna dentro de la clase baja.⁷

Esta necesidad de abordar con perspectiva histórica lo que hay de general y de particular en cada sistema urbano se plantea también en la obra de uno de los grandes antropólogos urbanos norteamericanos, Anthony Leeds, para quien los debates sobre urbanismo y urbanización padecen de un doble sesgo (etnocentrismo y cronocentrismo), ya que están basados «en una categoría históricamente particular de fenómenos urbanos y de formas urbanas de integración» (Leeds, 1994a: 51). El problema principal para Leeds consiste en una falta de revisión crítica de algunos conceptos básicos como *ciudad*, *urbano*, *urbanismo*, *rural*, etc., que son conceptos basados en el sentido común

sus necesidades, pero la interdependencia de los individuos entre sí es sumamente segmentaria: «Esto es lo que significa que la ciudad se caracteriza por contactos secundarios más que primarios. Los contactos en la ciudad pueden ser ciertamente cara a cara, pero en cualquier caso son impersonales, superficiales, transitorios y segmentarios. La reserva, la indiferencia, la actitud hastiada que los urbanitas muestran en sus relaciones pueden, por tanto, ser consideradas como mecanismos para inmunizarse de las exigencias y expectativas personales de los demás» (Wirth, 1964:71).

7 A pesar del indudable valor del trabajo de Sjöberg, que abre el debate sobre el urbanismo a desarrollos de tipo comparativo, este recibió numerosas críticas referidas al uso poco preciso de *ciudad feudal* (fruto de la yuxtaposición de datos referidos a sociedades y periodos muy distantes entre sí), así como a las generalizaciones referidas al papel del avance tecnológico, al de la educación de las élites y de la dinámica del sistema de clases, que fueron muy criticadas especialmente por los historiadores. Resulta interesante la confrontación de Sjöberg con los analistas clásicos; por ejemplo, Weber, para quien en concordancia con Marx la ciudad es un lugar de emancipación de la servidumbre, gracias al provecho obtenido de una libre actividad económica (cfr. Weber, 1987: 35 y ss.; Marx 1970: 55 y ss.; Marx 1978: 37). En este sentido, el tema de la aparición de esta nueva clase urbana, el *pueblo llano* o *plebe*, como transformación desde la servidumbre, ha sido objeto de un largo debate historiográfico entre autores como W. Sombart, H. Pirenne o M. Bloch, por citar solamente a los más relevantes.

y que carecen tanto de operatividad analítica como de la suficiente amplitud para diferenciar lo general de lo particular y, así, hacer posible la comparación entre diferentes sistemas urbanos.

Una de las equivocaciones principales consiste, según él, en identificar la ciudad con lo urbano, esto es, partir de la distinción ontológica entre *rural* y *urbano*, y suponer que la esencia de lo urbano se contiene en las ciudades. Para Leeds lo urbano tiene un ámbito más general y consiste en la vinculación sistemática entre *localidades* y *tecnologías*, lograda a través de la mediación de instituciones como el Gobierno, la Iglesia, el comercio o el sistema de tasas (Leeds, 1994a: 53 y ss.). La existencia de la sociedad urbana no se circunscribe exclusivamente a ningún tipo específico de localidad (o de *nucleamiento*, término sinónimo usado a veces por Leeds), sino que involucra la circulación de personas, de información, de dinero, de comida y de bienes que cruzan no solo las fronteras locales y regionales, sino también las nacionales (Leeds, 1994e: 211 y ss.).

La epistemología que propone Leeds parte de la revisión de los criterios reduccionistas de Wirth, basados en el tamaño, densidad y heterogeneidad de las localidades, que dan lugar a tipologías del tipo metrópoli, ciudad, villa, pueblo, aldea. Como alternativa, propone considerar a los diferentes nucleamientos de un sistema dentro de un *continuum* y caracterizarlos a partir de los criterios de especialización, interconexión y cambio dentro del sistema. Dentro de esta perspectiva sistémica, la sociedad campesina es tan urbana como la urbana-industrial, en el sentido de que el orden social agrario forma parte del orden social global. Como ejemplificación de esto, Leeds (1994c: 116 y ss.) revisa el concepto de *campesino* y critica los apriorismos y esencialismos que buscan la «verdadera naturaleza» de lo rural.

Se defina como se defina, el orden social campesino es mucho más complejo de lo que las caracterizaciones dicotomistas (campesino/urbano-industrial, folk/urbano, comunidad/sociedad) han permitido mostrar. En la sociedad campesina intervienen, además de los campesinos propiamente dichos, toda una amplia gama de intermediarios: agentes gubernamentales, comerciantes y una serie de otros oficios y servicios. A través del sistema de tasas y del intercambio comercial, los campesinos contribuyen al funcionamiento del aparato administrativo y militar del Estado, de la Iglesia y aprovisionan a las villas y ciudades. Su sociedad es urbana, aunque enteramente campesina, y claramente incluye a otros agentes que no se dedican a roles campesinos.

Estos otros agentes son también objeto de análisis. Leeds (1994c: 109-143) presenta un marco de análisis para los roles del trabajo agrario que contrastan con los campesinos en términos de derechos sobre la tierra, libertad de movimiento y acceso a la subsistencia. Estos roles incluyen a proletarios rurales, granjeros, terratenientes, *squatters*, contratistas, siervos y esclavos. La escala de la empresa agrícola en la que cualquiera de estos agentes trabaja no viene determinada por ellos, sino por los pro-

pietarios y clases urbanas que controlan el capital y el crédito. En este sentido, el orden social agrario particular en cualquier tiempo y espacio constituye una parte del orden social más amplio.

Agentes, grupos, identidad y mestizaje

A pesar de que en la producción más reciente de los antropólogos urbanos las ciudades siguen siendo el tema central de estudio, no puede negarse el hecho de que la herencia de Leeds se ha difundido ampliamente. Las ciudades (o sus barrios y sus zonas residenciales) no son ya islas de sí mismas (Leeds, 1994b: 89 y ss.), sino puntos nodales dentro de una formación social. La comprensión de los fenómenos ciudadanos supone estudiar las conexiones entre estos puntos nodales y el sistema más amplio, a nivel regional, nacional e internacional. La antropología urbana como etnografía y análisis de las ciudades ha desaparecido prácticamente en nuestros días. Hoy en día predominan los análisis desde una perspectiva relacional, abiertos al análisis histórico y que introducen otros temas y otros enfoques.⁸

Una de las limitaciones más evidentes de la etnografía urbana en décadas anteriores había sido el interés casi exclusivo por el ámbito de la pobreza. No es este el lugar para insistir hasta qué punto esta predilección temática estaba asociada con limitaciones de carácter metodológico y con una epistemología orientada hacia el estudio de «comunidad». En los últimos quince años, por el contrario, empiezan a aparecer estudios sobre clases medias, sobre la clase obrera, la burguesía, las élites y los conflictos de clase. En el caso de la península ibérica, destacan los trabajos de McDonogh (1989) sobre el proceso de constitución de la oligarquía industrial barcelonesa, sobre las prácticas familiares y sobre los hábitos de clase, en una perspectiva a la vez histórica y comparativa. El tema de las prácticas familiares de la burguesía, la identidad de clase y la introducción del concepto de *vecinalidad*, para describir las relaciones de proximidad espacial y de cooperación entre los hijos casados de la burguesía portuense, son introducidos por João de Pina Cabral (1991). Por otro lado, los ensayos de Marcus (1983 y 1986) sobre las dinastías familiares entre las élites americanas del mundo de los negocios han tenido una gran acogida y un significativo impacto internacional.⁹

⁸ Resulta muy interesante la delimitación de la agenda pendiente para los antropólogos urbanos que realiza Sanjek (1990: 154 y ss.), a partir de la crítica a las limitaciones de los estudios urbanos tradicionales. La revisión de las aportaciones e innovaciones realizadas durante los años ochenta surge de esa agenda pendiente, si bien queda muy desdibujada analíticamente al elegir una sistemática de presentación por áreas geográficas.

⁹ El estudio de las clases sociales ha ocupado en la literatura antropológica de los últimos años un lugar relevante. Los estudios de las élites han llamado la atención de etnógrafos en los cinco continentes: Altorki (1986) estudió la ideología y el comportamiento de las mujeres de las élites árabes, mientras Field (1985) caracterizaba a las grandes familias mercantiles de Arabia y de otros Estados del Golfo. Un estudio de similares características entre las familias comerciantes chinas en Filipinas lo desarrolló Omobundo (1981). La formación histórica de las élites en América Latina fue el tema

Al compás de esta perspectiva más plural, abierta a la etnografía de todos los agentes de las sociedades urbanas, están apareciendo últimamente algunas obras colectivas como la de A. Rogers y S. Vertovec (1995), que recuperan el enfoque relacional y situacional (a la vez que le dan una nueva dimensión), que era el pórtico de los estudios manchesterianos a la participación de la antropología en el análisis de los sistemas urbanos.¹⁰

Si el enfoque temático orientado hacia la etnicidad sigue siendo un área predominante, parece clara la consolidación de los análisis sobre clase y género; de forma más general, va acentuándose la sensibilidad hacia nuevos tipos de actores sociales, cuya visibilidad en la escena urbana es creciente, como agentes de las denominadas *culturas globales*: élites económicas, refugiados, mano de obra procedente del tercer mundo, turistas, *commuters* o teletrabajadores.

En esta línea, uno de los textos más innovadores de los últimos años es el publicado por Cohen y Fukui (1993), donde más allá de discutir sobre el futuro de las ciudades como el locus dominante de nuestras sociedades, el espacio urbano constituye una metáfora de la complejidad o, incluso, el punto de partida para una reflexión sobre la naturaleza de las relaciones sociales en la era de la información y del posindustrialismo.¹¹

El tema de la identidad social e individual ocupa un lugar central en el trabajo de Wallman (1993: 52-66), para quien el rasgo dominante del posindustrialismo es la crisis de las viejas jerarquías, a través de la plasticidad del estatus, de la renegociación de la

de estudio de Gilbert (1981) sobre Lima, mientras Lomnitz y Pérez Lizaur (1987) se concentran en la trayectoria de siglo y medio de una familia mexicana. Cohen (1981) estudió las prácticas culturales del poder en el África contemporánea, mientras MacGaffey (1987) se concentra en el proceso de emergencia de un capitalismo autóctono en Zaire. Ostrander (1984) hace una caracterización de las mujeres norteamericanas de clase alta, mientras Rohlen (1983) hace un estudio de las escuelas para la burguesía en Japón. Las clases medias son descritas en las monografías de Bell (1983), dedicadas a la población negra, en el trabajo de Di Leonardo (1984) sobre los italoamericanos de California, así como en los trabajos de Newman (1988) sobre la movilidad descendente y de Williams (1988) sobre el bloqueo en el proceso de ascenso socioeconómico. Los estudios sobre la clase obrera son los predominantes, tan solo citaremos los de Applebawm (1981), dedicado a la cultura de los obreros de la construcción; el de Austin (1984), sobre dos barrios de Kingston (Jamaica); el trabajo de Gullestad (1984) sobre las relaciones familiares y de sociabilidad entre las mujeres de clase obrera en las ciudades noruegas; junto al trabajo de Mars y Nicod (1984) sobre la profesión de camarero. Finalmente, el tema del desempleo en una comunidad obrera fue el tema de estudio de Pappas (1989).

10 El libro de Rogers y Vertovec rinde tributo a la obra de J. Clyde Mitchell, justo en el año del fallecimiento de este, ocurrido el 11 de noviembre de 1995. Un conjunto de antropólogos, geógrafos y otros especialistas urbanos revisitan el análisis situacional y las redes sociales, en contextos bien diferenciados y con intereses temáticos que van desde la comparación de la danza kalela con otra similar ejecutada por los aborígenes de una población de Queensland (Kapferer, 1995) hasta las manifestaciones festivas y simbólicas de la población afroamericana y latina de Los Ángeles (Rogers, 1995) o el análisis del valor cultural de los intercambios entre la población pakistaní de Manchester (Werbner, 1995).

11 Se trata de una publicación en la que se recogen las ponencias de una reunión británico-japonesa celebrada en Osaka en 1990 sobre el futuro de las ciudades. Aunque el objeto explícito de todos estos trabajos era, en palabras de los compiladores, especular sobre el futuro urbano, muchos de los trabajos utilizan la ciudad como punto de referencia meramente formal. Así el foco crítico de algunos análisis no se centra tanto en la discusión de las transformaciones recientes que están experimentando las ciudades (y las perspectivas de futuro), como en una revisión de los discursos sobre la ciudad. Un rasgo común a todos los ensayos es mostrar el carácter heterogéneo y plural, tanto en los estilos de vida como en las identidades urbanas.

división social del trabajo, de la flexibilización de las formas de empleo y de los mismos puestos de trabajo. Para Wallman, el dinero ya no es la medida de todas las cosas y la primera necesidad, sino la gestión y el control del tiempo, la información y la identidad.

En un mundo en el que desaparecen las etiquetas, el individuo queda desnudo y enfrentado a su propia identidad. Si en la sociedad industrial la identidad personal venía definida principalmente por el lugar de residencia, la ocupación y el origen, en la sociedad de la información el individuo tiende a huir de las grandes aglomeraciones urbanas en busca de otro tipo de relaciones en pueblos y comunidades de pequeña escala. No se trata de redescubrir la vida campestre, sino de recuperar un paisaje, un ambiente y dominar el mundo desde el *e-mail*, en una especie de vida de telegranja (cfr. Wallman, 1993: 63).

En el mismo libro mencionado, Cohen (1993: 201-221) realiza una severa crítica a la visión de la escuela de Chicago sobre el individuo como un yo fragmentado, definidor de la vida urbana. Detrás del yo fragmentado existe una visión deshumanizada e impersonal del individuo como simple nexo entre roles familiares, ocupacionales, étnicos, ideológicos o residenciales. A mi entender, esta crítica es demasiado generalizadora, pues olvida los esfuerzos de algunos grandes etnógrafos chicaguenses por buscar, más allá de afirmar la diversidad de estilos de vida y diversidades estructurales, trayectorias vitales individuales a través del enfoque de los documentos personales (Shaw, Sutherland, Thomas y Znaniecki, por ejemplo), cuyo posible defecto radica precisamente en su excesivo ideografismo.

Para Cohen, uno de los principales problemas de la antropología ha consistido en la introducción de un sesgo metodológico y conceptual consistente en distanciar el yo del otro, lo que convierte a este en algo exótico, distante, primitivo. Esta separación dogmática entre *nosotros* y *ellos* «convierte al *nosotros* (*selves*) en cualitativamente distinto del *ellos* (*others*)», expresado en nuestra inclinación a generalizar el *ellos* y en nuestro rechazo a ser generalizados. *Nosotros* somos complejos y únicos; *ellos* son simples, típicos o representativos; es decir, generalizables». Esta misma simplificación del otro es perfectamente detectable en el análisis antropológico de la sociedad rural occidental o de los grupos étnicos y otras minorías que componen el mosaico urbano. La posición de Cohen se orienta hacia un humanismo etnográfico, interesado por captar las irregularidades y la idiosincrasia individuales que previenen contra las generalizaciones, entendidas como matrices ficticias de uniformidad.

Las diferentes tradiciones culturales que convergen en la ciudad, analizadas desde una perspectiva dinámica, dan lugar a procesos de mestizaje cultural, de hibridación. Constatar estos procesos de hibridación no es suficiente, sin embargo, para captar la direccionalidad de estos. Ulf Hannerz (1993: 67-84), en su artículo «The

Cultural Role of World Cities», aporta algunos elementos esenciales para indicar esta direccionalidad.

Por un lado, la identificación de los principales agentes implicados en la formación de ciudades mundiales: hombres de negocios transnacionales, poblaciones del tercer mundo, personas especializadas en actividades expresivas y turistas. Por otro lado, el énfasis en la articulación entre el mercado y la pluralidad de manifestaciones culturales, que da lugar al proceso de *creolización*, consistente en la dinámica selectiva de elección de determinados significados y expresiones culturales de la panoplia urbana que tienen acceso al mercado como bienes de consumo.

Es evidente que se trata de un proceso básicamente unidireccional en el que la periferia se reformula simbólicamente por el centro, pero donde a menudo la parte más dinámica del proceso se halla entre los agentes de la periferia del sistema urbano, como ilustra el modelo secuencial de mercantilización de las culturas étnicas, propuesto por Hannerz (1993: 73 y ss.).

Flujos, redes y sociedad informacional: ¿hacia una macroantropología?

El concepto de *ciudad mundial* fue introducido hace diez años por el sociólogo norteamericano John Friedmann (1986), a partir de las premisas de trabajos anteriores, como los de Castells (1972) y Harvey (1973), que vinculaban los procesos de urbanización con el proceso histórico más amplio del capitalismo industrial. Para Friedmann (1986: 69) la ciudad constituye el producto de un conjunto de fuerzas sociales específicas, promovidas por las relaciones de producción capitalistas, un espacio abonado para la lucha de clases. Las hipótesis planteadas acerca de la ciudad mundial giran en torno a la organización espacial de la nueva división internacional del trabajo y plantean la contradicción básica entre un sistema de producción gestionada globalmente frente a los condicionamientos políticos que defienden intereses locales o nacionales.¹²

Las teorías sobre la globalización, que están implícitas en la literatura sobre las ciudades mundiales, tienen un precedente en los trabajos pioneros de finales de los años sesenta y principios de los setenta, dedicados a la teoría de la sociedad posin-

¹² Las siete hipótesis desarrolladas en el trabajo de Friedmann son, de forma resumida, estas: 1) Los cambios que experimenta una ciudad dependen de forma directa de su integración en la economía mundial y en la función que dentro del sistema se asigna a esta en la división espacial del trabajo. 2) Las ciudades mundiales (CM) constituyen la base operativa del capital global en el marco de una compleja red jerárquica de ciudades a nivel mundial. 3) Las funciones de control global de las CM dependen de la estructura y de la dinámica de los sectores productivo y ocupacional. 4) Las CM constituyen lugares e concentración del capital mundial. 5) Las CM constituyen el lugar de destino de grandes migraciones nacionales e internacionales. 6) La formación de las CM pone en evidencia algunas de las más grandes contradicciones del sistema capitalista mundial, que se manifiestan en forma de polarizaciones extremas de tipo espacial y de clase. 7) Los costos del crecimiento de las CM son de tal magnitud que están por encima de la capacidad fiscal de los Estados.

dustrial, como los de Bell (1973) y Touraine (1969), que propugnan la idea de que la sociedad industrial (no el capitalismo) ha sido históricamente suplantada en su lógica y en su estructura, a través de la revolución tecnológica, por una nueva estructura caracterizada por la informalidad, la flexibilidad y la globalidad.

En esencia, la teoría del posindustrialismo sugiere que las sociedades se organizan en torno a la lógica de la productividad y del crecimiento económico, tanto en lo que se refiere al proceso productivo como a la distribución de la riqueza, siendo la innovación tecnológica el motor de la transformación industrial y del aumento de la productividad. Pero el cambio tecnológico supone también una modificación de las fuerzas productivas y de las relaciones sociales. Las nuevas tecnologías suponen cambios significativos en la manera de gestionar y en la forma que adoptan las organizaciones. El paso progresivo del modelo fordista de organización empresarial hacia formas más descentralizadas y difusas, al estilo del tejido empresarial de regiones como Emilia-Romagna, supone el encumbramiento de la figura del científico y del gestor en un nuevo sistema ocupacional en el que la implementación de servicios gana protagonismo frente a la producción de bienes.

La última aportación a este debate está protagonizada de nuevo por Manuel Castells (1996), quien evalúa las aportaciones teóricas de los posindustrialistas para avanzar en la formulación de su teoría de la sociedad informacional. Las principales críticas se centran en el excesivo economicismo y en el etnocentrismo de la teoría posindustrial, así como en la poca relevancia que se da en sus formulaciones al papel de la mujer en la estructura social y al carácter global de una economía mundial que es cada día más interdependiente. Aunque se distancia de cualquier determinismo tecnológico, enfatiza el papel que este factor está jugando en el proceso de cambio histórico de esta sociedad global: «En un obvio paralelismo histórico, si bien la máquina de vapor no creó la sociedad industrial en sí misma, sin ella no hubiese existido la sociedad industrial. Sin el microprocesador, las redes informáticas y las mutaciones del ADN no existiría la sociedad informacional» (Castells, 1996: 15).

Castells, de la misma forma que Wallman (1993: 53-54), considera que la materia prima de esta revolución tecnológica es la información, como lo fue la energía para la revolución industrial. «Si la información y el conocimiento fueron siempre elementos esenciales para los descubrimientos científicos y la mejora de los sistemas productivos, esta es la primera vez en la historia en que el nuevo conocimiento se aplica al procesamiento de más información y conocimiento. Por ello, las elaboraciones culturales y simbólicas se convierten en fuerzas productivas en la nueva sociedad» (Castells, 1996: 16).

Los dos rasgos esenciales de este nuevo modelo de sociedad son su flexibilidad y su estructura difusa. La flexibilidad en el ámbito empresarial y productivo se hace

patente en las nuevas formas de gestión empresarial que permiten la producción descentralizada, la fusión de empresas, la reorientación rápida hacia nuevos productos, la adaptabilidad constante a los gustos cambiantes del mercado. La flexibilidad en el ámbito individual y social, sea esta buscada o impuesta, se manifiesta en la multiplicidad de formas y combinaciones con las que el individuo se adapta a la situación cambiante del empleo (tipos de contrato, de actividad, de horarios que requieren de un constante reciclaje: esto es, de una puesta al día de su información y de su conocimiento), de las relaciones sociales y familiares, de la movilidad espacial y residencial, etc.

El concepto de *estructura difusa* hace referencia a las formas de vinculación, asociación y encuadramiento de los individuos a organizaciones, grupos y estructuras que, de forma significativa, se dan de manera mucho menos rígida que antaño, cuando los estatus y los roles adscritos a las personas eran relativamente inamovibles. En esta nueva forma de organización el énfasis no se pone tanto en la estructura como en la organización, no tanto en la riqueza como en el bienestar, no tanto en la posición que se ocupa como en el conjunto de posibilidades que se abren al individuo (cfr. Wallman, 1993: 55).

Las bases materiales del industrialismo, trabajo, propiedad de la tierra y capital dan paso a los elementos emblemáticos de la sociedad posindustrial, de naturaleza no material: tiempo, identidad e información, que son bienes tan escasos como el dinero. El valor de este último no decae, pero en lo esencial sirve como moneda de cambio permutable con cualquiera de los otros tres factores.

La nueva estructura social está organizada en torno a redes y a flujos, como destaca Castells (1996: 29): «nuestras sociedades están básicamente constituidas por flujos que se intercambian a través de redes de organizaciones y de instituciones. Por *flujos* entiendo las secuencias de intercambio e interacción determinadas, repetitivas y programables entre posiciones físicamente inconexas, detentadas por actores sociales dentro de organizaciones e instituciones sociales».

Algunas de las implicaciones básicas de la organización global de la sociedad como una red son las siguientes:

- ♦ Las redes organizan las posiciones de los actores, de las organizaciones y de las instituciones sociales y de las economías. La relevancia social de cada unidad social se ve, pues, condicionada por su presencia o ausencia dentro de redes específicas. Estar ausente de una red relevante lleva a la irrelevancia estructural. Solo la vida dentro de la red significa la existencia social de acuerdo con los valores e intereses estructuralmente dominantes.
- ♦ La jerarquía estructural entre redes y la jerarquía entre posiciones dentro de los flujos dentro de la red determina ampliamente la capacidad para influenciar la lógica social total desde una posición particular.

- ♦ Dentro de las redes existen importantes asimetrías entre diferentes posiciones: la posición de poder de las principales empresas financieras respecto a inversores particulares, la posición de los directores de los medios de comunicación de masas frente a las opiniones de los ciudadanos, etc. Sin embargo, en cualquier caso, las redes de flujos (financieros o informativos) tienden a conseguir cierta autonomía, hasta el punto de que «los flujos del poder fácilmente se convierten en el poder de los flujos» (Castells, 1996: 30).
- ♦ La lógica de los flujos en nuestras sociedades es universal, pero no es general. Redes selectivas abarcan con sus flujos todas las esferas sociales y todas las áreas del planeta, que segmentan países y personas en función de los objetivos específicos de cada red y en función de las características de aquellos. En el marco de esta nueva situación social, la reacción de individuos y grupos adopta la forma de una afirmación de identidades básicas, culturales, históricas o biológicas, como principios básicos de la existencia. «La sociedad de los flujos es también la sociedad de las comunidades de adscripción primaria, donde la afirmación del ser (identidades étnicas, territoriales, de género, religiosas, históricas o nacionales) se constituye en el principio organizativo para un sistema-en-sí-mismo que se convierte en un sistema-para sí-mismo» (Castells, 1996: 31).

Esta tendencia mundial, aparentemente paradójica, hacia lo que Maffesoli (1990) denominó «tribalización» de nuestra sociedad posindustrial, yuxtapuesta a la tendencia hacia la descentralización, el policentrismo y la estructura difusa basada en las redes de flujos, puede llevar a la sociedad informacional hacia una «nueva barbarie», creada a partir de la oposición entre la red y el yo. Como destacan Castells (1996), Cohen (1993) y Wallman (1993), la *cuestión de la identidad*, con sus redefiniciones constantes y su adaptación a un medio social permanentemente cambiante, constituye un aspecto central del análisis antropológico.

Esta nueva geografía social, atravesada por tendencias contradictorias hacia la extrema conectividad de las redes dentro de un único sistema mundial y hacia la fragmentación identitaria de las comunidades, crea un gran reto teórico y metodológico para la antropología. Parece producirse un proceso iterativo de deconstrucción y reconstrucción de significados que conecta a los individuos con los flujos informativos de las redes. Para Hannerz (1989 y 1993) se trata de la relación jerárquica que se establece entre la creatividad cultural de la periferia y los flujos culturales transnacionales, que mercantilizan y difunden desde los grandes centros urbanos mundiales aquellas manifestaciones culturales periféricas susceptibles de convertirse en productos culturales. Frente a estos fenómenos de globalización, Hannerz (1989: 214) sugiere «la necesidad de un marco interpretativo del cuadro general, no solo una multitud de miniaturas».

Una orientación metodológica hacia esta macroantropología parece hallarse en la propuesta de Marcus de una *etnografía multilocal*, una etnografía que «se diseña alrededor de cadenas, trayectorias, hilos, conjunciones o yuxtaposiciones de situaciones en las que el etnógrafo establece alguna forma de presencia literal, física, con una lógica de asociación o conexión explícita, situada entre lugares que definen de hecho el argumento de la etnografía» (Marcus, 1995: 105). Ni la complejidad de los procesos culturales estudiados ni la complejidad epistemológica de la antropología contemporánea dan pie para una práctica antropológica basada exclusivamente en reconstrucciones miniaturistas de universos aislados.

Por lo que respecta a la tradición de la antropología urbana, la etnografía de las ciudades (o de sus barrios) solamente puede ofrecer una posibilidad de interpretación significativa y relevante en la medida en que sepamos situarla en el contexto más amplio de los procesos globales, en esas redes de flujos, cambiantes y jerarquizados que organizan el sistema mundial. Aunque es evidente que esto vale igual para la etnografía de cualquier otra realidad, llámese *campesina* o *rural*. La cuestión, con vistas al futuro, es si tiene sentido seguir hablando de antropología urbana como campo de especialización cuando las ciudades no son ya pensables fuera de ese marco general, en el que constituyen simples nódulos dentro de una red global.

Bibliografía

- ALTORKI, S. (1986). *Women in Saudi Arabia: Ideology and Behavior among the Elite*, Nueva York, Columbia University Press.
- APPLEBAWM, H. (1981). *Royal Blue: The Culture of Construction Workers*, Nueva York, Holt, Rinehart, Winston.
- AUSTIN, D. (1984), *Urban Life in Kingston, Jamaica: The Culture and Class Ideology of Two Neighborhoods*, Nueva York, Gordon y Breach.
- AWAD, H. (1970). «Morocco's Expanding Towns». En William MANGIN, *Peasants in cities*, Boston, Houghton Mifflin, pp. 114-121.
- BASCOM, W. R. (1959). «Urbanism as a Traditional African Pattern». *Sociological Review*, (7), 29-43.
- (1962). «Some Aspects of Yoruba Urbanism». *American Anthropologist*, (64), 699-709.
- BASHAM, R. (1978). «Urban Anthropology». *The Cross-Cultural Study of Complex Societies*, Palo Alto (CA), Mayfield.
- BELL, M. (1983). *The World from Brown's Lounge: An Ethnography of Black Middle-Class Play*, Urbana, University of Illinois Press.

- BONILLA, F. (1970). «Rio's Favelas: The Rural Slum within the City», en W. MANGIN, *Peasants in cities*, Boston, Houghton Mifflin, pp. 72-84.
- BRUNER, E. M. (1970). «Medan: The Role of Kinship in an Indonesian City», en W. MANGIN, *Peasants in cities*, Boston, Houghton Mifflin, pp. 122-134.
- BRYCE-LAPORTE, S. (1970). «Urban Relocation and Family Adaptation in Puerto Rico: A Case Study in Urban Ethnography», en W. MANGIN, *Peasants in cities*, Boston, Houghton Mifflin, pp. 85-97.
- HARRIES-JONES, P. (1975). *Freedom and Labour*, Oxford, Basil Blackwell.
- HARVEY, D. (1977). *Urbanismo y desigualdad social*, Madrid, Siglo XXI (ed. original en inglés, *Social Justice and the City*, Londres, Arnold, 1973).
- JACKSON, A. (comp.) (1987). *Anthropology at Home*, Londres, Tavistock.
- KAPFERER, B. (1966). *The Population of a Zambian Municipal Township*, Lusaka, Institute for Social Research.
- (1972). *Strategy and Transaction in an African Factory*, Manchester, Manchester University Press.
- (1993). «The Performance of Categories: Plays of Identity in Africa and Australia», en A. ROGERS y S. VERTOVEC (comps.), *The Urban Context. Ethnicity, Social Networks, and Situational Analysis*, Londres, Berg, pp. 55-80.
- LEEDS, A. (1994a). «Cities and Countryside in Anthropology», en A. LEEDS, *Cities, Classes, and the Social Order*, Ithaca, Cornell University Press (edición a cargo de Roger Sanjek) (1984), pp. 51-69.
- (1994b). «Towns and Villages in Society: Hierarchies of Order and Cause», en A. LEEDS, *Cities, Classes, and the Social Order* (1980), pp. 71-106.
- (1994c). «Mythos and Pathos: Some Unpleasantries and Peasantries», en A. LEEDS, *Cities, Classes, and the Social Order* (1977), pp. 109-143.
- (1994d). «Some problems in the Analysis of Class and the Social Order», en A. LEEDS, *Cities, Classes, and the Social Order* (1967), pp. 165-191.
- (1994e). «Locality Power in Relation to Supralocal Power Institutions», en A. LEEDS, *Cities, Classes, and the Social Order* (1973), pp. 209-231.
- LEWIS, O. (1965). «Further Observations on the Folk-Urban Continuum and Urbanization with Special Reference to Mexico City», en P. M. HAUSER y L. F. SCHNORE (comps.), *The Study of Urbanization*, Nueva York, Wiley.
- LITTLE, K. (1965). *West African Urbanization. A Study of Voluntary Associations in Social Change*, Cambridge, Cambridge University Press [trad. castellana de 1970].
- (1967). «Voluntary Associations in Urban Life: A Case Study of Differential Adaptation», en M. FREEMAN (comp.), *Essays presented to Raymond Firth*, Londres, Cass.

- LITTLE, K. (1970). *La migración urbana en África Occidental*, Barcelona, Labor.
- (1973). «Regional Associations: Their Paradoxical Function», en A. SOUTHALL (comp.), *Urban Anthropology*, Londres, Oxford University Press.
- (1974). *Urbanization as a Social Process: An Essay on Movement and Change in Contemporary Africa*, Londres, Routledge y Kegan Paul.
- LOMNITZ, L. y PÉREZ-LIZAU, M. (1987). *Mexican Elite Family, 1820-1980: Kinship, Class, and Culture*, Princeton, Princeton University Press.
- LLOYD, P. C. (1973). «The Yoruba: An Urban People?», en A. SOUTHALL (comp.), *Urban Anthropology*, Nueva York, Oxford University Press.
- MACGAFFEY, J. (1987). *Entrepreneurs and Parasites: The Struggle for Indigenous Capitalism in Zaire*, Nueva York, Cambridge University Press.
- MAFFESOLI, M. (1990). *El tiempo de las tribus*, Barcelona, Icaria.
- MANGIN, W. (comp.) (1970). *Peasants in cities. Readings in the Anthropology of Urbanization*, Boston, Houghton Mifflin.
- MARCUS, G. E. (1995). «Ethnography in/of the World System: The Emergence of Multi-Sited Ethnography», *Annual Review of Anthropology*, (24), 95-117.
- MARCUS, G. (1983). «The fiduciary role of American family dynasties and their institutional legacy: from the law of trusts to trust in the establishment», en MARCUS (comp.), *Elites: Ethnographic Issues*, Albuquerque, University of New Mexico Press, pp. 221-256.
- (1986). «Generation-skipping trusts and problems of authority: parent-child relations in the dissolution of American families of dynastic wealth», en M. ARONOFF (comp.), *The Frailty of Authority*, New Brunswick, Transaction Books, pp. 51-69.
- MARS, G. y NICOD, M. (1984). *The World of Waiters*, Londres, Allen y Unwin.
- MARX, K. (1970). *La ideología alemana*, Barcelona, Grijalbo.
- WALLMAN, S. (1992). *Contemporary Futures. Perspectives from Social Anthropology*, Londres, Routledge.
- (1993). «Reframing Context. Pointers to the Post-Industrial City», en A. COHEN y K. FUKUI (comps.), *Humanising the City? Social Contexts of Urban Life at the Turn of the Millennium*, Edimburgo, Edinburgh University Press, pp. 52-66.
- WEBER, M. (1987). *La ciudad*, Madrid, La Piqueta.
- WERBNER, P. (1993). «From Commodities to Gifts: Pakistani Migrant Workers in Manchester», en A. ROGERS y S. VERTOVEC (comps.), *The Urban Context. Ethnicity, Social Networks, and Situational Analysis*, Londres, Berg, pp. 213-236.
- WHEATLEY, P. (1970). «The Significance of Traditional Yoruba Urbanism», *Comparative Studies in Society and History*, (12), 393-423.
- WHYTE, W. F. (1943). *Street Corner Society*, Chicago, The University of Chicago Press.

- WILLIAMS, B. (1988). *Upscaling Downtown: Stalled Gentrification in Washington, D.C.*, Ithaca, Cornell University Press.
- WILSON, G. (1941). *An Essay on the Economics of Detribalization in Nonhern Rhodesia*, 1.^a parte, Livingstone, Rhodes-Livingstone Institute (Rhodes-Livingstone Papers, n. 5).
- (1942). *An Essay on the Economics of Detribalization in Northern Rhodesia*, 2.^a parte, Livingstone, Rhodes-Livingstone Institute (Rhodes-Livingstone Papers, n. 6).
- WIRTH, L. (1938) (1964). «Urbanism as Way of Life», en A. J. REISS, Jr. (comp.), L. WIRTH, *On Cities and Social Life*, Chicago, The University of Chicago Press, pp. 60-83.

Forms of subsistence and social reproduction amongst the urban proletariat of Tarragona

Over the past fifteen years the literature on changes in labour markets and on those economic practices that we would term “underground”, “black”, “hidden”, “casual” or “alternative” has become increasingly abundant and produced by economists and sociologists alike. In Europe, this phenomenon seems most striking in Italy, and it is the Italians who, at the same time, have had the most to say about it. The economists’ analyses have been directed fundamentally towards two objectives: (a) evaluating the percentage of the hidden economy in terms of the gross national product, and (b) quantifying the approximate number of workers involved in these alternative economic practices (Frey, 1974, 1979; Bagnasco, 1977; Cantelli, 1980; CENSIS, 1976: Fuà, 1976; Gallino, 1975; Martini, 1978).

The Italian sociologists’ approach has been directed progressively towards analyses with a more solid and detailed empirical base, using the regional scale as their basis for analysis and comparison. One of the regions studied in greatest depth is that of Emilia Romagna, which constitutes part of what Bagnasco (1977) has termed the “Third Italy”, that is, a region dominated by small and very small business, supported by an agricultural tradition of small properties and sharecropping, i.e. by

*Article publicat a Pujadas, J.J. (1988). *Social Science Information*, 27 (4): 583-605.

** This paper is a development of my research on processes of transition, which I have conducted within the framework of the International Group for the Study of Social Transitions (GIPETS). Meetings were held in Puigcerdà (May 1987) and in Sitges (November 1987) at which I presented different aspects of the subject. I have also spoken on the same topic in Maurice Godelier’s seminar at the EHESS (Paris, December 1987).

I am most grateful to Maurice Godelier for his support and advice. I am also deeply indebted to Gonzalo Sanz for discussions and ideas on the economic aspects of the problem. My gratitude goes to Dolors Comas, who read and discussed with me the different drafts, and to Brian Juan O’Neill who, with his usual patience, has made of my bundle of ideas a coherent English version.

Social Science Information (SAGE, London, Newbury Park and New Delhi), 27, 4 (1988), pp. 583-605.

relations of autonomous production which allow for domestic production and which use the family as the locus of their economic strategies (Bergonzini, 1979; Brusco, 1980; Capecchi, 1979; Capecchi and Pugliese, 1978; Pesce and Sabel, 1980).

The most important Spanish works on the subject are those of E. Sanchis (1984, 1986), on the region of Valencia, similar in characteristics to Emilia Romagna, where this type of informal economy is much more developed than in any other area of the country. The remaining Spanish literature on the topic, which is starting to become copious, emphasizes above all that the existence of these economic practices is the direct result of the labour market crisis and new employers' strategies to cut the social costs of production (Caritas Española, 1986; Casal and Vidal, 1983; Castro, 1985; Garcia de Blas and Ruesga, 1982; Garcia Nieto and Rojo Torrecilla, 1984; Jódar and Lope, 1985; Lorente, 1986; Rodríguez, 1986; Rojo Torrecilla, 1986; Saba, 1981; Sanchis and Picó, 1983; Ruesga, 1986; Trigo and Vazquez, 1983).

The theoretical debate concerning the role and the significance of underground employment within the labour market and within the wider context of the national economy has an important point of reference in the pioneering work of Doeringer and Piore (1985) on the subject of the *dual labour market*. According to these two authors two labour markets coexist: the primary market in which there are trade unions, guaranteed salaries and continuity of employment for the workers; and the secondary one in which there are no trade unions, low levels of professional qualifications, and where poorer salaries and working conditions are offered with fewer guarantees of continued employment.

The dual nature of the labour market is the result of the changes and insecurity which accompany all adaptations to new conditions of production. Politically weak minority groups tend to be the victims of such crises: women, ethnic minorities, immigrants, students, old-age pensioners, in short, all those who belong to the least protected sector of the labour market. This secondary market is used by employers to counteract the tightening-up of trade union policies and the ensuing advances made by "legal" workers in matters of pay and working conditions (cf. Piore, 1983: 193 ff.).

Capecchi (1983: 48-9) puts this dualism into perspective, acknowledging that, while "many of the jobs in the alternative economy are badly paid and have low levels of qualifications", this is not necessarily true in all cases. Using Emilia Romagna as an example, he states that "there are also well-paid and well-qualified jobs" within the non-trade unionist work sector and the alternative economy. He emphasizes the "second job" aspect of this tertiary sector, where the worker often finds that the second job is more lucrative and advantageous than the first. In the end, Capecchi's position seems to relativize the "oneness" and homogeneity of the two different sectors of the labour market, since "the workers' reasons for remaining in the alternative labour market

are many and varied”, and there can be found “alongside situations of undoubted exploitation and personal blackmail, attitudes of complicity and identification with the small business-owner, and the genuine search for more flexible hours”.

Following similar lines, Bagnasco (1983) points out the way in which most analyses of the underground economy tend to emphasize only the aspect of “resistance” that a certain sector of the proletariat has to put up with in the face of the general labour market crisis. With this example in mind, and basing his analysis on the exuberant experience of alternative practices in Italy, Bagnasco (1983: 17) suggests that we look at the question of the alternative economy as if it were some sort of inventive process, whereby autonomous areas outside the normal workings of the labour market are created by new economic and social agents. The Italian example seems to demonstrate that this type of practice is equivalent to a “process of concrete accumulation, within a phase of economic growth”, and that its novelty lies precisely in combining in new relations between the official economy and parallel economies. Although the situation in one country obviously cannot be directly extrapolated to others, it is nevertheless clear that this informal sector’s participation in the process of accumulation suggests that it goes beyond Italy and is a wider trend within the world economy as a whole. This trend goes hand-in-hand with the breakdown of the welfare state and traditional trade unionism as well as with the tentacle-like presence of multi-national company interests in every corner of the globe. Thus, the main theme of debate is the following: is the growing presence in many national economies of this alternative sector merely a phase of economic readjustment within the present economic system or is it rather the germ of a new type of economic order (i.e. the seeds of a veritable *process of transition*: see Godelier, 1987a, b).

The case study we are presenting is the city of Tarragona in Catalonia, Spain, and it may serve, to a certain extent, as a contrast to the situations described in Emilia Romagna in Italy and the Valencia region in Spain. Tarragona, affected by the total breakdown of the agricultural sector, has not seen armies of small entrepreneurs emerge to replace the rural economy with new crafts, industries, trades or services. The only exception to this, as we will see later on, is the tourist industry, and even in this sector, new enterprises have been few and far between. It is also as well to bear in mind an important demographic and economic factor: more than half of the population of Tarragona is made up of first- or second-generation immigrants who flocked there during the 1960s and 1970s as a result of the great economic boom brought on principally by investment in petrochemical works and, secondarily, by tourism.

The labour market in Tarragona is dominated by the large-scale petrochemical industry. This is a sector in which productive decentralization is impossible due to its technical characteristics, and in which it is therefore difficult to detect the existence

of a dual market. Despite this, however, there is a certain precariousness amongst the labour force insofar as a certain number of them do not belong to the normal company workforce, but rather are hired (temporarily in most cases) by subsidiary or affiliated companies working for the big multinational companies. This intermittent or part-time labour market remains totally immersed, however, within the official or formal sector of the industrial economy.

Again, it is advisable to bear in mind that the great majority of Tarragona's immigrant work-force is made up of workers with very low professional qualifications, most of them having worked only on building sites, either building factories or constructing tourist complexes on the outskirts of Tarragona. It is this particular social sector that we are interested in studying, since it is this sector that feels the pinch of the labour-market crisis most sharply.

Let us begin with the hypothesis that the key to explaining the social reproduction of this group, of which nearly a quarter of the active population is hit by unemployment, lies in the active intervention of family and ethnic networks rather than in any significant development of a secondary or alternative market of informal economies; such economies are poorly developed in Tarragona, owing to the city's rather weak tradition of commercial enterprise. Traditionally, Tarragona has primarily been involved in government services, rather than any kind of industrializing processes. Solidarity and mutual assistance amongst members of the same family can be found in certain working-class areas on the outskirts of Tarragona, and it is here that we witness a constant process of reconstitution within these families; family units attempt to adapt themselves to ever-changing circumstances of greater or lesser economic instability. It is these same patterns of reconstitution which act as a filter for crises of social reproduction within domestic groups, and which constitute what I shall be calling "family conglomerates" (see Pujadas and Comas, 1984).

The industrialization of Tarragona

Until thirty years ago Tarragona was a small, provincial capital, the seat of local government and the bishop. It possessed a small textile industry, an oil- and wine-bottling industry and a chemical industry based on agricultural products, namely fertilizers and natural products. The only developed sector was the port because Tarragona was the main hub of almond and hazelnut export. Apart from Barcelona, Tarragona is the only port of any importance in the whole of Catalonia. Until only a few years ago, 20 per cent of Tarragona's censused population was involved in the primary sector, that is to say, agriculture and fishing. During the 1950s, the city's economic activity (as well as its population) was completely stagnant. A clear indicator of this

was the total lack of construction activity, the industry still suffering from structural deficiencies created by the civil war (1936-39).

Between 1957 and 1960 there were several official attempts at reactivating the municipal economy. The Spanish Government drew up the Plan for Economic Stabilization which protected and promoted the creation of "industrial poles", offering credit facilities and tax benefits for any new companies formed. In the context of this development, the municipal authorities created two industrial polygons inside the city limits, taking advantage of a sudden decrease in farmed land around the city caused by intense frosts in the winter of 1956, which forced the peasants to destroy most of their almond and carob plantations within the city limits.

It was in this way that the industrial belts of Entrevías and Francolí came into existence. They are situated to the south of the city and were very rapidly populated by several small businesses which had been located in the city centre. The arrival of new enterprises, although scant, is evidence of a certain economic activization, especially given the lack of industrial tradition in Tarragona compared with other industrial centres in Catalonia. Many of these new companies were short-lived, and the acquisition of industrial property within these belts was open to much real estate speculation, causing land prices to shoot up. This entire first phase was of great importance for the future of Tarragona's industrialization process, since it prepared the ground for the creation of a whole range of infrastructures, as well as attracting a large number of workers from other more deprived areas of Spain. In short, this first attempt at industrialization, even though only partly successful, created favourable circumstances for a more comprehensive effort subsequently.

The implantation of the petrochemical industry in Tarragona began with the formal announcement of the imminent construction of an oil refinery near the city. In fifteen years (1961-76), eighteen large petrochemical companies were created, including the refinery and three other state companies which supplied the rest with the raw materials they needed for their own industrial processes, namely manufacturing ethylene, propylene, naphtha and polyethylene. During this same period, public investment in infrastructures was widespread: the motorway linking Valencia with the French border was built, the port was developed and enlarged to handle the loading and unloading of oil tankers, and a complicated system of subterranean pipes was constructed to transport raw materials from the refinery to the other factories, thus doing away with the need to resort to overland transport. Also, the military airport at Reus was adapted for civil use. All these developments were enhanced by the aforementioned tax and credit advantages and, above all, by the "rush to sell" which seized all rural smallholders and was influenced by a clever "modernization" campaign launched by the municipal authorities and the industrial sector.

Throughout the entire industrialization phase the only discordant note came from another business sector with conflicting interests, that of tourism. Between 1965 and 1970 an important debate was carried out in the local press concerning the best location for the oil refinery and its subsidiary plants (the very core of the petrochemical industry). It was originally planned that the refinery be installed in the south-west part of the city, directly on the coast, and within the port expansion area. The tourism sector considered this location to be harmful to Tarragona's touristic image. The neighbouring towns of Salou and Cambrils exerted pressure for the industrial complex to be located further up the Francolí River. Finally, an agreement was reached, and the refinery was located to the north of Tarragona, on some fifteen hectares of river bed, right in the middle of the most fertile orchard region of the *comarca*, which used to supply the entire population with fruit. However, this agricultural sacrifice did not stop several multi-national companies from subsequently locating on the coast near the industrial port, thus juxtaposing, with no room for development, two contradictory areas: heavy industry sites and space devoted to mass tourism. Undoubtedly, during the last years of the Franco regime, the economic and political power of the PAQUITA (Patronal Química de Tarragona) was immense; but it is also true that ten years after the proclaiming of the Spanish Constitution, its capacity for acting independently (regardless of legal restrictions) remains almost intact. All municipal politicians who have undertaken to correct structural urban planning errors, to revise and improve PLASEQTA (Tarragona Chemical Sector's Plan for Security), and, more particularly, to eradicate the great danger to public health brought about by pollution (acid rain), have one by one been replaced.

The labour market and the social situation of the working class in Tarragona

In the beginning of the industrialization process Tarragona's labour market was limited to commerce and to activities in the primary sector (fishing and agriculture); port labour; a few industries operating in the food, textile, furnishing, mechanical and chemical fertilizer sectors; an abundance of small craft workshops (usually family orientated). Because construction had ground to a complete halt in the nearly twenty years since the end of the Civil War, Tarragona had still not solved its housing problem (despite its still very small population). The only well-represented sectors were the Civil Service (Tarragona being the provincial head quarters for all State services), the army (well-manned barracks), and the Church (the Episcopal See and multitudes of religious orders, almost all involved in teaching and thus dominating all primary and secondary education).

The population of Tarragona rose from 43,519 inhabitants in 1960 to 78,238 in 1970 and to 109,112 in 1981, bringing urban population growth in the first decade to 79.6 per cent and in the second to 39.5 per cent. This spectacular rise in municipal population extended to the adjacent towns and villages of Vila-seca, Reus, Cambrils, Torredembarra and Valls, and resulted not only from workers arriving to work in the petrochemical industry but also from the seasonal influx of workers in the tourism sector. The labour market within this sector is still on the increase even thirty years after its establishment, whilst employment generated by the petrochemical plant has gone through two very different phases, ending up with a relatively reduced number of jobs, if one takes into account the magnitude of the companies involved in this sector.

The first phase of population expansion went hand in hand with the construction of the industrial belts of Entrevías and Francolí, the construction of the first industries in this preliminary phase of industrialization, and the building of large hotel and residential complexes on the coast (from El Vendrell to Hospitalet del Infante). At the same time, we witness the development of Tarragona's first working-class districts and, in general, areas of housing for this first wave of migrant workers. This period lasted more or less from 1956 to 1965.

A second phase of migration came with the continuation of touristic and residential development, along with the development of the third and major industrial belt, the so-called Trebol Zone, where approximately twenty-five petrochemical industries were installed. This feverish activity in construction and development was complemented by the more specialized work of industrial fitting firms, whose job was to install sophisticated technology and ensure that everything ran smoothly. Along with the bulk of workers in the construction and fitting industries, we must also take into account the labour force of the already abounding chemical, mechanical, timber and food industries, and those in the traditional textile and winemaking sectors, dating from the mid-1960s. This second phase was the most successful and, possibly, it is the only phase in which we find the population of Tarragona fully employed. It lasted approximately from 1965 to the end of the 1970s. (One must bear in mind that, in Tarragona, the impact of the industrial crisis in the 1970s was not really felt until the following decade, since it was right in the middle of this international crisis that the major oil industries were established.)

The third phase started with the present decade, and its main characteristic has been the total standstill of the building industry, implying a significant shrinking of the overall labour market, given that in the previous decade more than 50 per cent of Tarragona's working class was employed in this sector. Unemployment figures for Tarragona are presently running at about 20 per cent of the active population, according to official census polls, but we can assume that the figure is much higher if

we take into account our own research carried out in the twelve working-class districts of Tarragona - something like 25 per cent would be more accurate. The figure is even higher amongst those under the age of 25 (35 per cent of young people are still looking for their first job) and amongst workers over the age of fifty (especially in the building industry). This drastic contraction of the labour market has little to do with a parallel process of emigration however, since between 1981 and 1986, the population of Tarragona has only decreased by about 2.7 per cent falling from 109,112 in 1981 to 106,141 in 1986.

The question which immediately comes to mind is how do all these working-class men and women manage to survive, forming as they do the lowest strata of professional qualification and being the least socially and economically privileged. What are their means and strategies, and how are they managing to deal with the employment crisis? Why, despite every survey carried out to date showing that their overwhelming desire is to return to their place of origin, does this desire hardly ever become a reality? What are the mechanisms and strategies used in the social reproduction of the domestic groups, families and ethnic groups that reside in the most impoverished areas of Tarragona?

The role of domestic groups and kinship networks under precarious economic conditions

From amongst the more than 200 workers' families studied, we have selected, for our present analysis, those in which one or more domestic groups within a kinship network are in need of help as a direct result of unemployment. One of our first problems was to distinguish clearly between what is understood to be "family members helping each other" in the face of adversity, and what some authors call a "family economy" or "domestic economy", based upon the exchange of labour and money between kin. That is to say, we are trying to highlight, in a dynamic and processual manner, the activation and deactivation of "exceptional" mechanisms through which individuals use family networks (or sometimes ethnic or "fellow-countrymen" networks as well) to aid each other in precarious economic situations. As we shall see, this family aid takes on numerous forms, according to the social and economic situation of the group forming the above-mentioned "family conglomerate", and that of the domestic group or groups therein that may be in need of help.

We should begin by pointing out that, within the same working class domestic group, there is pluri-activity in which all able members of the group take part. Despite the traditional cultural image of women's work (emphasized in almost all of our interviews) being restricted to care of the house and children, it is nonetheless certain

that, in almost all cases, economic help brought into the home by women is considered to be important, and sometimes even indispensable to the process of social reproduction in the face of constant adversity. As some members of the International Group for the Study of Social Transitions have pointed out, women's participation in the formal or parallel market is never considered to be a true professional activity within these social strata, but rather a provisional activity or mere "help" to the domestic economy. It is never considered to have any real, independent value of its own, but is always looked upon as a stand-in activity when the men are out of work, or as an extra when the men's jobs do not bring in enough money (cf. Narotzky, 1988; and Sanz, 1988).

As we see later on, the women's role is fundamental in guaranteeing, in adverse economic circumstances, the continuation of the social reproductive process of the domestic group, and, furthermore, of all other groups which constitute the wider social groupings denominated "family conglomerates". On the other hand, it is fundamental to understand the role of women as being a productive one, with a special capacity for adaptation to many and varied circumstances: without neglecting domestic work per se, to which they are bound by convention and tradition, women take on extra external activities in order to earn income. Furthermore, it is important to point out the role of women in fostering family cohesion and co-ordination amongst the various domestic units in times of need, when it is necessary to invoke mechanisms of solidarity and mutual aid. This role as the central figure in kindred networks is usually played by charismatic female figures; for instance, the older, strong women who have lived through the migratory process from the start and who have had the opportunity to demonstrate in their youth their full "combative" potential and their capacity for work, thus surrounding themselves with an intricate network of goodwill and solidarity, which can be set in motion whenever there are common objectives to attain. Quite a different role is played by the old immigrants who, in their retirement phase, tend to find themselves marginalized and alienated from society as they abandon their native rural areas in order to spend the last years of their lives with their children. In these cases, moral authority and the cohesive role in kinship networks is denied them and passes directly to the middle generation, whose difficult task it is to serve as cultural mediators between two very different generations with completely disassociated ways of thinking.

Although it is difficult to draw a general outline from the wide variety of case-histories and family monographs we have studied, it could be of some use to class them more or less provisionally into "types". In this way we should be able to understand and to contextualize the vast multiplicity of resources and strategies which are generated in the cases of economic adversity that I have studied.

In the first place, it is necessary to underline the characteristics of the *different sorts of kinship groups*. Some of the more prominent morphological characteristics are the following: (a) the number of members in the kindred group; (b) whether they live close to each other or far apart; (c) the open or closed nature of the group's ethnic composition, and, in general, the scale of the social networks in which the group's members move; (d) the degree of internal socioeconomic and occupational differentiation amongst the group's members; (e) the predominance of salaried work or informal, hidden labour along with pluri-activity as the main way of earning a living; and (f) the presence or absence of some kind of catalyst within the family unit, as in the case of a central charismatic figure. There are two other factors of a chronological nature which may be used to differentiate between the various types of family groupings, taking into account that we are dealing primarily with immigrants: (a) the length of time they have been living in the area and the degree of participation by family members in the process of formation and crystallization of a community identity and (b) the biological age of the first-generation members who played a leading role in the migratory process and in establishing their current residence.

A second typological criterion to take into account is the *kinds of situation* which are likely to bring about family mobilization. Here we run into a great deal of variability as to what is perceived in emic terms as a misfortune or a calamity, depending largely on the degree of precariousness preceding each case analysed. For José Antonio, a 36-year-old building-site labourer, being out of work is almost a normal state of affairs, since in nearly twenty years of working life he has never actually had a job with the same company for longer than two years. He normally works on one or two sites per year and spends up to five or six months of that year out of work. For Miguel, José Antonio's cousin, who obtained his school certificate and was able to study at the time on a PPO (Programa Promoción Obrera) course, losing his job at an industrial fitting firm after twelve years of service was a traumatic experience which threw him into a deep depression; this is a situation that both he and his family consider to be very difficult to overcome. There are clearly several values, shared by the whole community we have studied, associated with luck and personal effort as a means of access to that scarce commodity, "a steady job". Miguel's case, for his family and his friends, represented a personal success which was due to his great spirit of persistence and intelligence, which he applied to forging a future for himself. He was the only member of his family who had studied, and it seemed quite normal that he should rise above the labour ghetto of the construction sector or of seasonal catering work, in which the remaining members of his nearest group were involved.

A third category deals with the *types of individuals* affected by the labour-market crisis, and especially by the lack of steady employment in the economy's formal sector.

It is an obvious fact that those most affected by this situation are young people in search of employment for the first time, workers over 50 and, naturally, women of any age; and it is curious to note how families rally to the aid of primary breadwinners, that is to say, adult males and fathers, when the latter are affected by the crisis. It is important to point this out since, despite the instability of the labour market and the existence of a host of survival strategies which somehow enable them to find some kind of lucrative work, it is still common practice to consider the main economically productive role as belonging exclusively to the father or other male head of house. Several unemployed informants expressed their feelings of shame and humiliation at having to survive on their wives' wages, or indeed on the wages of one of their older children. These men were between the ages of 40 and 55. Others had come to terms with the fact that it would be difficult for them to find employment in the future, and had "established themselves on their own". One of them had set up a small business selling building materials, while two others had formed a small company doing odd jobs in masonry and brickwork on homes. Another had rented a bar, and things were going better for him than they ever had.

A crucial phase in the activation of kinship networks is the *arrival in Tarragona*. We have a large number of witnesses who can describe the housing conditions of what we could term the "pioneers" of this massive immigration process. María (aged 39) arrived in 1961 with her parents and her five younger brothers and sisters. Some of her parents' cousins had managed to get them a *chabola* (shack) near the future Entrevías industrial belt: "It wasn't a bad little place, although it only had one room, and of course there was no running water or toilet". María's father began work immediately as a bricklayer for the builder who employed his cousins, whilst her mother went out to work every day as a maid in Tarragona. María had to look after her five younger siblings and she also had to walk more than a kilometre a day to fetch water from the nearest fountain. On Saturdays she had to do the week's washing, accompanied by her aunt: "We would spend almost the whole day there, because it was full of women from Entrevías and other places who came to use the washing tanks at La Canonja. It wasn't like now when everybody has their own washing machine." In all these tasks María was helped by her aunt and one of the latter's elder daughters, who were the same age as our informant.

To sum up, when she made an estimate of all of her patrilineal and matrilineal relatives to the first and second degrees, María calculated that about fifty people arrived in the space of ten years (that number has since quadrupled, without taking into account various relations by marriage). In each case, the type of help given is identical: the new arrivals stay in the same *chabola* for a few days or are immediately provided

with a permanent residence; then jobs are sought for all kin ready to work, preferably in the same work-place or industry as the original immigrants.

Undoubtedly there are innumerable variations on the theme of the arrival in Tarragona, especially in the case of these urban pioneers. Sinfo and Jesús arrived with their parents and siblings in the late 1950s, having been helped by several of their fellow-countrymen from the South. The latter had managed to find them all jobs, but had not been able to find them anywhere to live. After spending two days in a lodging house and finding themselves running short of funds, they were obliged to move into some caves situated near the “Loreto” hermitage. They had to stay there until they found a more or less decent place to live in the form of a *chabola*: “There were several families living there. In the cave we lived in first, we were two families sharing, and we used to draw a sack-cloth curtain at night to separate ourselves.”

The case of Serafina is typical of a third type of situation. An immigrant from Lower Aragon, she arrived with her husband and two small daughters in a village near Tarragona, where her husband found work as a *masover* (gardener-cum-housekeeper). After a few years of living there Serafina was widowed and she went to live in Tarragona with an aunt, also a widow, who resided with her only son. She found work through the Sisters of Mercy as a companion for the elderly and the sick. In the domestic sphere, Serafina’s daughters helped with the housework after school whilst her aunt cooked for the whole family, and her son brought home a wage which helped to keep the family economy going. Serafina’s fellow immigrants, who continued working as day-labourers in the small, rural community where Serafina lived previously, helped them out by sending potatoes and vegetables.

Another noteworthy phase in the process of urban integration is the abandoning of provisional residences, and the acquisition or “do-it-yourself” construction of one’s own dwelling. In the case of María — married at 14 after having become pregnant — her abandonment of the *chabola* neighbourhood accompanied a simultaneous abandonment by her parents-in-law, who in their turn were going through the transitional phase of moving from a shack to their own private dwelling. This process was a slow one, for themselves as well as for several other relatives, since they could only carry out the building at weekends. They were practically all bricklayers and were able to help each other. In this way, within three years this family group had worked together to build four houses, in which seven families lived (some of the domestic groups were formed by two or more married couples, as in María’s case). Throughout the 1970s, then, the neighbourhood of Bonavista was a hub of “do-it yourself” building activity. Virtually all new houses were built on the same lines, that is to say, a single storey with a back yard used for keeping chickens and rabbits, as is the custom in Andalusia, where nearly all the neighbourhood had come from. This formative phase earned Bonavista

the nickname of “lawless town” amongst the rest of Tarragona’s inhabitants. Fights often broke out there during this period, since there was only one public fountain to provide 2000 to 2500 inhabitants with water for domestic needs and for use in the construction of their own houses. The poverty and overcrowding in which everybody continued to live, as well as a number of cases of delinquency and murder - publicized in sensationalist terms by the local press - gave the area a very bad name which it has never managed to live down. In the eyes of other Tarragonans, Bonavista does not enjoy a very salubrious reputation. This sociological exclusion, along with the high degree of internal cohesion amongst its inhabitants (united by ties of family, companionship, and common place of origin), explains Bonavista’s closed character and singular nature: its inhabitants do not consider themselves to be part of Tarragona but rather a separate community in its own right. Many people interviewed talk about Bonavista as if it were “their own village” where they have put down firm roots: “I wouldn’t leave this place for anything in the world”, says Maria. For those who left their native villages in Andalusia as small children, Bonavista is now their home and the place where all their family and friends live.

Family solidarity during the do-it-yourself building phase was based on the way in which various domestic groups helped each other with the work, and above all on the way in which all available labour-power was mobilized collectively in order to get the work done. Even the children participated, as they found it exciting and amusing to be involved in the construction of their own future dwellings. Some families made medium-term commitments. In the case of two married brothers, each with several children, such an undertaking was an ongoing process: they started by building one floor of their house, and went on adding storeys as their savings permitted. In this particular instance, José and Manuel finally completed their task twenty years after beginning it; they now have a ground-floor apartment with two more above it, a garage, and commercial premises where the two wives have set up a beauty-products shop, which they run jointly. Maria has also set up a small food shop on the ground floor of her house, which she intends to hand over to her daughter so that the latter can save to get married. Her daughter’s fiancé cannot find a steady job, and the shop could guarantee them an income. The years between 1965 and 1980 coincide, as I have already outlined above, with the most exuberant phase in Tarragona’s industrialization. Everybody had a job. During this period, Bonavista quadrupled in size, but at the same time, this demographic growth was marked by certain special characteristics which reinforced the town’s “separate” nature and its socially and culturally “closed” character, characteristics which make it “a truly Andalusian town in the middle of Catalonia”, in the words of a local commentator some years ago. Bonavista’s peculiarity can be found in the fact that, with very few exceptions, almost all the 10,000 people who arrived in the

neighbourhood during this period were relatives or fellow-countrymen of the very first immigrants. This fact, in addition to the very high degree of community endogamy, produced an intricate network of relationships and sentiments of "belonging" to a social structure which is determined as much by kinship ties as by ethnic origin. In this fashion, internal cohesion is maintained even in the face of rejection and marginalization on the part of their "Tarragona neighbours". We find the same kind of tightly woven social relationships in the sphere of economic activities. Despite the fact that we are dealing with a phase of full employment, the continual building and expansion of homes for newly arriving relatives tends to whittle away the family budget, and this creates the need to resort to pluri-activity within the domestic unit. Most of the women in the area find work as cleaners, either on a domestic or an industrial basis (offices, etc.). Young women become shop assistants or find work in the local textile factories, whilst young men join local building companies or try their luck in the catering trade, where there is always a great demand for waiters in the summer months. Alongside these salaried activities, there is a host of other activities in which the family network plays an important role. We have witnessed the appearance of hardware stores in the neighbourhood, small shops selling building materials, painting materials and other household bric-à-brac (very much in demand considering the building-fever rife in the area), a countless number of bars, and all kinds of other shops. Nearly all these small businesses are run by local people, who use the ground floor of their own dwellings as business premises, and in this way recoup the investment they have made in getting themselves established. This sphere of economic activity is usually the result of an association of various domestic groups which share costs and profits and maximize the labour-force available within their respective groups.

One example illustrates this particular phase in the history of Bonavista, an episode that took place towards the end of the 1960s. An Andalusian family were made homeless when their house burnt down in a fire. This was one of the neighbourhood families with very few kin connections, and thus little prospect of recovering from the disaster (naturally, the property was not insured, and the money borrowed from the bank for its construction had not been paid back). In view of the circumstances, their immediate neighbours gave them temporary shelter in their own homes, and a collection was taken up throughout the neighbourhood to buy materials for the construction of a new dwelling. In addition, their neighbours took turns at spending whole weekends building the new house, as was their custom, finishing the whole task before the year was out. This story, the truth of which can easily be checked, has been elaborated and turned into a legend, and I have heard various versions of it from people living both inside and outside the area. These kinds of occurrences, accompanied by the solid progress made by citizens' and trade-union movements, have contributed to the

gradual conversion of this “lawless town” into a respected urban district; in some cases the story has even become a myth, particularly for other working-class immigrants living in less charismatic and less mobilized neighbourhoods.

The present decade, however, has put all this organization and cohesion to the test in a rather dramatic way since the onset of the building crisis and the closing down of several important food, machine parts and textile industries. One example of this general crisis, and at the same time of the fighting capacity and courage of Tarragona’s working class, was the protracted closing-down process of ALENA (a wood-treating industry). After more than a year of demonstrations, the workers managed to get the factory to reopen, thanks to the help of the local and regional governments of Catalonia. At great personal expense the workers formed their own Labour Company (investing in it the money they had received in compensation, as well as a large part of their savings).

This same spirit of enterprise and co-operation has become more and more visible over the past few years. Age-old ties of family solidarity, some of which were already beginning to weaken due to a slow but clear process of the “breaking away” of individuals from family nuclei, have once again come to the fore to aid in surviving the hard times that many members of most families are experiencing. Pluri-activity and the existence of shared “kitties” help maximize the often scanty funds available. People have started once again to keep their own vegetable patches within the city area, thus regenerating an almost forgotten vocation for land cultivation. Small businesses have grown, as have the occupations of travelling sales men or saleswomen. Seasonal employment in hotels and restaurants, an already long-established practice, has expanded and women are now involved in the cleaning of such establishments. Present-day circumstances, in which people are more aware of what they can do in the informal labour market, have permitted many women from different neighbourhoods to install sewing and knitting machines in their houses and to take on work from clothes-manufacturing industries whose headquarters are in Reus, Vila-seca, or even Barcelona. In some extreme cases, families resort to the activities traditionally practised by gypsies, picking and selling wild mushrooms or asparagus. All these family-oriented, money-making endeavours exploit the family labour-force to its utmost, making sure that every available hand is employed, even when this occurs at the cost of “dividing misery” itself. There is also an important factor which should not be overlooked: old-age pensions play an important part in the family economy, being often the only steady monthly income that a family can count on.

The two social groups with the most creative spirit and the greatest flexibility within this secondary labour market are women and students. The range of work they can perform is very wide. As far as students are concerned, we have noted the

following types of activities: delivering butane-gas; delivering paper; selling soft drinks; running messages for banks and tradesmen; delivering groceries door-to-door; weekend employment in cinemas and clubs, restaurants and beach-bars; casual work in the carrying out of censuses, surveys, and political or sales-opinion polls; part-time work in hospital laboratories, in shops or in computer-data centres; work in travel agencies as couriers or guides; and, in the case of young girls, hostess work for business meetings and congresses. The work done by women is slightly less qualified, and is based mainly on activities that can be carried out in the home, principally in the clothes manufacturing sector. In cases of extreme hardship, normal mothers in normal families may resort to more or less clandestine prostitution. In general, however, the easiest work to find is domestic labour, which can include house-cleaning, baby-sitting and the care of the elderly and the sick. Kinship networks are fundamental in finding these types of employment: to such an extent, in fact, that any middle-class Tarragona family who employs such domestic help can rest assured that any future servant they may have will belong either to the same family, neighbourhood or ethnic network as their original employee. One or two other cases of mutual assistance and exchange of services should be mentioned. For example, there is the case of a tradesman in the San Pedro y San Pablo neighbourhood who owns a supermarket. A few years ago, a cousin of his lost his job and, after working for two years in the supermarket, decided, with the consent of his cousin/boss, that he would go into business for himself by producing all the fruit and vegetables necessary for sale in the same supermarket. After renting the necessary irrigated land cheaply (land situated near the property belonging to his own family in another village), he has managed not only to produce enough stock to supply his cousin's supermarket, but has also become the main supplier for two or three other shops in the area. Meanwhile, his wife works as a domestic cleaner in the mornings, and as a cashier in the super market in the afternoons and at weekends. His eldest daughter babysits for his cousin's small child. It is difficult to find a clearer case of the symbiosis of economic interests or of the absolute maximization of available resources. We can find many other examples of this kind of pluri-activity and diversification of productive activities, shifting between black-market labour, self-employment and the formation of family-orientated businesses. But pluri-activity notwithstanding, all indications suggest that the ambition and desire of the greater part of Tarragona's working class is to find a steady job in a big factory or firm with a fixed wage and an indefinite contract, thus making it unnecessary for their wives to go out to work.

Conclusions

All these examples paint to the existence of a continual dialectic between, on the one hand, the changing conditions of the labour market and, on the other, the capacity of family conglomerates (via ethnic and neighbourhood networks) to respond to these changing conditions. The multiplicity of strategies employed by the residents of Tarragona's urban periphery illustrates quite clearly that the constant practice of pluri-activity as well as the cleverness and imagination evinced in the development of productive activities within the hidden economy sector do not so much express the existence of a new kind of productive logic, as indicate the persistence of an older, reproductive logic. Whenever circumstances require, this older reproductive logic tends to reveal primordial loyalties.

We do not appear to be confronting a newly structured tendency within the productive system nor a redefinition (by the residents themselves) of the relations of production, as the aforementioned work of Bagnasco and Sanchís seems to suggest. Rather, we are witnessing a process of recomposition of the productive forces within the reproductive cycle of the dominant economic system.

Moreover, our object of analysis — the social and economic periphery generated by the installation of an enclave industry in Tarragona — reveals the interconnections existing between the different productive spheres comprising an economic system in transition. The significance of the widespread migration processes which have occurred in Spain over the past twenty-five years, and which have led to peripheral urban phenomena such as those described here, resides in a structural, socioeconomic fact within the national economy: the industrialization of three or four large urban centres during these years has set off a terminal crisis in the reproduction of older seigneurial relations in rural Spain. This has led to the appearance of new forms of capitalist production, and has served in turn to transfer an army of reserve labour from rural to urban zones (see Pujadas and Bardají, 1987).

To a certain degree the delimitation of social space in Tarragona's neighbourhoods represents a "ruralization" of urban space: new social relations are sustained by values, social practices, and cognitive repertoires that bring together social groups which — due to their marginal economic situation as migrants — remain somewhat removed from the intense relations characterizing the rest of urban society around them (migrants vs. local residents). In the extreme case of a self-constructed area such as Bonavista, the physical delimitation of space has left specific sites for neighbourhood sociability (*plazas*, streets, taverns), for family life (interior patios, multi-storey houses with a number of closely related resident domestic groups), and for economic activities devoted to subsistence (poultry yards and gardens).

Nevertheless, in spite of this tendency towards the reproduction of social space in daily life — which serves as a form of protection against the anomie resulting from cultural contrast and social marginalization — it is clear that processes of social reproduction are quite profoundly altered. This is so even in cases where the neighbourhood reproduces ethnically based communal ties and a general context of kinship based on family conglomerates.

Within the social space of the neighbourhood, new social relationships defined by neighbourhood, syndicalism, and politics coexist with ties of ethnicity and common geographical origin. Different forms of citizen-oriented organization and mobilization presuppose a substantial alteration in cognitive repertoires and, above all, in interpersonal ties between social agents. Political clientelism and the links of economic interdependence between the neighbours and kin implied in production activities take on new meanings in an urban context. Patron-client relations are replaced by attitudes of greater personal independence, with a high degree of class-consciousness in most cases.

Notable differences are also visible in the sphere of urban domestic ties and kinship relations, when compared with migrants' rural areas of origin. The outstanding factor here is a growing equality in relations between genders and between generations. The fact that women and younger adults are constantly involved as productive agents tends to leave leadership roles with the male head of house, although this pattern usually presupposes some degree of resistance and conflict.

The prestige of the young within this context resides in formal education and the access to professions outside the narrow circle of unskilled labour. The greatest frustration derives from the structural character of the unemployment of youth, which continues to relegate this sector of the population to the closed circle of their protective but marginal universe. All the residents in the neighbourhood insist strongly upon the need for their children to acquire a good, permanent job; accompanying this desire is a system of representations in which residence in the city centre is considered a sign of prestige and advancement.

We must conclude, therefore, that the strategies of reproduction we have described here cannot be understood as genuine and stable forms of organization, but merely as provisional social structures. They perform a substitutive function in situations where social reproduction cannot be effected according to urban patterns. The urban patterns themselves — although not unattainable in theory — cease to be real, daily social goals.

References

- BAGNASCO, A. (1977) *Tre Italie. La problematica territoriale del/o sviluppo italiana*. Bologna: II Mulino.
- (1983) “La cuestión de la economía informal”, *Sociología del trabajo* 9: 9-34.
- BERGONZINI, L. (1979) “Occupazione occulta e risultati di una ricerca sul doppio lavoro a Bologna”, *Inchiesta* 37: 10-18.
- BRUSCO, S. (1980) “Il modello Emilia: disintegrazione produttiva e integrazione sociale”, *Problemi della Transizione* 15: 86-105.
- CANTELLI, P. (1980) *L'economia sommersa*. Rome: Editori Reuniti.
- CAPECCHI, V. (1979) “Disoccupazione giovanile e rapporto scuola-lavoro: mutamenti strutturali e nuovi valori”, *Problemi della Transizione* 12: 70-141.
- CAPECCHI, V. (1983) “La economía sumergida en Italia. Investigación en una región caracterizada por la existencia de la pequeña empresa”, *Sociología del Trabajo* 9: 35-64.
- and PUGLIESE, E. (1978) “Due città confronto: Napoli e Bologna”, *Inchiesta* 35-36: 3-54.
- CARITAS ESPAÑOLA (1986) “El paro a debate”, *Documentación Social* 62-63, 480 pp.
- CASAL, M. and VIDAL, J.M. (1983) *L'economia de Sabadell: estructura, diagnosis, perspectives*. Sabadell: Excmo. Ayuntamiento.
- CASTRO, R. (1985) “Aproximación a la problematica de la economía sumergida”, *Claridad* 5: 15-26.
- CENSIS (1976) *L'occupazione occulta*. Rome: CENSIS, ISFOL, CNEL.
- COMAS D'ARGEMIR, D. (1990) “Emigración, etnicidad y redes de parentesco en un barrio de Taragona”, in J. CUCO and J.J. PUJADAS (eds) *Etnicidad y Sociabilidad*. Valencia: Institutio Alfons el Magnànim.
- DOERINGER, P.B. and PIORE, M.J. (1985) *Mercados internos de trabajo y analisis laboral*. Madrid: Ministerio de Trabajo y Seguridad Social.
- FREY, L. (1974) “Le piccole e medie imprese industriali di fronte al mercato del lavoro”, *Inchiesta* 14: 3-24.
- (1979) “Dal lavoro nero alia misurazione del reddito ‘sommerso’”, *Notiziario CERES di economia del lavoro* 10.
- FUÀ, G. (1976) *Occupazione e capacità produttiva: la realtà italiana*. Bologna: II Mulino.
- GALLINO, L. (1975) “Politica dell'occupazione e seconda professione”, *Economia e lavoro* 1: 81-95.
- GARCIA DE BLAS, A. and RUESGA, S. (1982) *La economía irregular en el mercado de trabajo. Algunas /ineas de investigación*. Barcelona: ICE.
- GARCIA Nieto, J. and ROJO, E. (1984) *Treball i atur*. Barcelona: IEL.

- GODELIER, M. (1987a) "L'analyse des processus de transition", *Information sur les Sciences Sociales* 26(2): 265-83.
- (1987b) "Introduction: The Analysis of Transition Processes", *International Social Science Journal* 114: 447-58.
- JÓDAR, P. and LOPE, A. (1985) *Con el agua al cuello. El trabajo en la economía sumergida*. Madrid: Revolución.
- LORENTE, J.R. (1986) *La ocupación irregular en la economía sumergida*. Barcelona: ICE.
- NAROTZKY, S. (1988) "The ideological squeeze: 'casa', 'family' and 'cooperation in the processes of transition", *Social Science Information* 27(4): 559-81.
- PESCE, A. and SABEL, C. (1980) "Taylorismo, una stella in declino tecnologico: organizzazione del lavoro e professionalità nella piccola impresa", *I Consigli* 1: 57-64.
- PIORE, M.J. (1983) "Notas para una teoría de la estratificación del mercado de trabajo", in L. TOHARIA (eds) *El mercado de trabajo: teorías y aplicaciones*. Madrid: Alianza.
- PUJADAS, J.J. and BARDAJÍ, F. (1987) *Los barrios de Tarragona: una perspectiva antropológica*. Tarragona: Excmo, Ayuntamiento.
- PUJADAS, J.J. and COMAS, D. (1984) "La formació del barri de Bonavista", *Universitas Tarraconensis* 4: 19-34.
- RODRÍGUEZ, G. (1986) "Seguridad social y economía sumergida", in *Reparto de trabajo y crisis social*. Madrid: Fundación Pablo Iglesias.
- ROJO TORRECILLA, E. (1986) "Mercado de trabajo y política de ocupación juvenil", *Revista de Fomento Social* 14: 149-67.
- RUESGA, S. (1986) "Emerge la economía sumergida?", *Economistas* 20: 42-5.
- SABA, A. (1981) *La industria subterránea: un nuevo modelo de desarrollo*. Valencia: Institución Alfons el Magnànim.
- SANCHÍS, E. (1984) "La economía sumergida: Dr Jekyll o Mr Hyde", *Debats* 10: 28.
- (1986) *El treball a domicili*. Valencia: Institución Alfons el Magnànim.
- and PICÓ, J. (1983) "La economía sumergida: el estado de la cuestión en España", *Socio/ogía Trabajo* 9: 65-93.
- SANZ, G. (1988) *Estrategia empresarial y relaciones laborales: cultura y trabajo en una industria informal* (unpublished paper).
- TRIGO, J. and VÁZQUEZ, C. (1983) *La economía irregular*. Barcelona: Generalitat de Catalunya.

Confronto e enterposição: os efeitos da metropolização na vida das cidades

Luís V. Batista

Joan J Pujadas

Introdução

A última década tem sido extraordinariamente fecunda em investigações orientadas para a identificação dos elementos e processos que intervêm nesse fenómeno tentacular que, aglomerando uma vasta quantidade de fenómenos parciais, se tem vindo a denominar *globalização*. Sem dúvida, dentro desta abundante bibliografia, o trabalho mais geral e ambicioso é o que desenvolveu Manuel Castells (1997-1998), tentando destrinçar a natureza da *sociedade informacional*. Tal é a denominação que o sociólogo espanhol tem utilizado para se referir à nova ordem que, progressivamente, se vai erigindo no âmbito global, substituindo as relações sociais, técnicas e materiais características da designada *sociedade industrial*.

Esta discussão não é, alias, nova. Ao longo dos últimos trinta anos, e a partir do trabalho precursor de Alain Touraine (1969), têm sido vários os cientistas sociais que vêm contribuindo para a análise dos processos supostamente ligados à crise do modelo industrial. Os termos *pós-industrial* e *pós-moderno* têm sido os mais frequentes nesta literatura (Bell, 1973; Boenou e Niirō, 1983; Clark, 1985; Crook *et alii*, 1992; Gar-

* Article publicat a Baptista, L.; Pujadas, J.J. (2000). *Forum Sociológico*, 3-4: 293-308.

** Este texto foi originalmente apresentado no Congresso Internacional El Futuro del Arquitecto (Mente, Territorio, Sociedad), Simpósio "Espacio y Hospitalidad", Departament de Projectes d'Arquitectura, Universitat Politècnica de Catalunya, Barcelona, 7-11 junho 2000, com o título "Ciudadanía cosmopolita frente a segmentación multicultural: multiplicación y visibilidad de los actores sociales urbanos". No essencial, mantivemos na sua tradução para português o ritmo e a linguagem originais, próprios de uma exposição oral, realizando apenas as alterações e as atualizações estritamente necessárias.

cía Canclini, 1990; Hage, 1992; Harvey, 1998; Touraine, 1993). Fenómenos como a descentração e a fragmentação dos processos produtivos, a realocação da produção industrial das metrópoles para confins menos desenvolvidos, a hegemonia definitiva das em presas transnacionais e a rutura dos muros de contenção nacional face à expansão global do capitalismo financeiro, juntamente com a revolução tecnológica informacional, constituem as bases que nos separam da ordem anterior e perante as quais nos é possível compreender um presente ambíguo e um futuro só vagamente destrinchável.

Ora, se a revolução tecnológica informacional é o pré-requisito da globalização, esta última tende a manifestar-se de forma particularmente dinâmica no campo financeiro, empresarial e no incremento exponencial da mobilidade espacial dos indivíduos, sejam estes agentes empresariais, turistas, emigrantes ou simples *commuters*. A literatura mais relevante sobre a questão da globalização insiste especialmente em dois focos temáticos: o da economia e o da cultura (Appadurai, 1990, 1991; Beck, 1998; Featherstone, 1990; Featherstone e Lash, 1999; Friedman, 1990, 1995; Gannon, 1994; Hannerz, 1998; Sennett, 1999). São domínios suscetíveis de mais facilmente se associarem ao rompimento das barreiras pré-existentes de espaço e tempo, não só porque a tecnologia dos transportes nos permite economizar muito tempo em deslocações de longa distância, como também porque não existem barreiras para a janela virtual da tecnologia informacional, mais a mais, em tempo real (Castells, 1998; Wallman, 1993).

O objetivo do nosso texto é apresentar uma visão, a partir deste conjunto geral de perspectivas analíticas, do impacto que os processos de globalização têm gerado em espaços urbanos localizados e bem diferenciados entre si: Andorra, Barcelona, Lisboa e Rio de Janeiro. É um primeiro passo no sentido de definir o nosso objeto analítico (neste artigo só enunciado quanto às condições que lhe dão origem) que passa pela análise do duplo processo de multiplicação e visibilização de atores sociais, protagonistas individualizados ou coletivos, que irrompem na cena urbana, subvertendo lógicas pré estabelecidas, *confrontando*, reclamando e defendendo os seus interesses e reafirmando (velhas) ideias de cidadania. Interessa-nos ainda refletir acerca das cidades e metrópoles como contextos de *enterposição* de multiculturalismos e de multifatualidades, ou seja, como espaços portadores da possibilidade de formas de sociabilidade tão diversas como são a hospitalidade, ou as que decorrem em torno do consumo ou do conflito social.

Cidades de residentes e metrópoles cosmopolitas

No último meio século têm-se produzido transformações decisivas no tecido urbano das cidades, tanto na sua morfologia e funções, como nas relações sociais preexistentes. Um dos fenómenos mais influentes na vida das populações tem sido o da metropoli-

zação das cidades e dos núcleos periurbanos, o que tem levado ao reforço da sua dependência mútua e incrementada os fluxos de pessoas, bens e serviços sob a forma de sistemas regionais.¹ Esta dilatação física das cidades, sem fronteiras físicas claras nem fixas e em constante expansão, vem favorecendo o aparecimento de novos atores sociais que entram em conflito com os interesses e as dinâmicas dos grupos já instalados de residentes e utilizadores das cidades.

Processando-se vertiginosamente, esta mudança não afeta da mesma maneira nem todos os residentes nem todas as áreas da cidade, já que as alterações físicas e funcionais se produzem a ritmos e em direções diferentes. Barcelona ou Lisboa, por exemplo, tiveram nos Jogos Olímpicos e na Expo 98, respetivamente, duas grandes oportunidades para proceder à redefinição simbólica da sua expansão metropolitana, através da requalificação de determinados espaços urbanos, envelhecidos e marginais (Poble Nou em Barcelona e faixa ribeirinha oriental em Lisboa), que se converteram em espaços emblemáticos para a criação de uma imagem de cidades cosmopolitas. Tanto os dirigentes políticos como os agentes económicos (especialmente os operadores turísticos) estão crescentemente interessados em difundir imagens das remodelações urbanísticas que reforcem o caráter pluricultural, aberto e acolhedor das suas respetivas cidades. Como assinalam Borja e Castells, as cidades são as grandes protagonistas da nossa época. A sua dinâmica surge de uma articulação complexa e multidimensional que é o resultado da confluência da ação dos governos locais, dos agentes económicos (públicos e privados), das organizações sociais e cívicas, dos setores intelectuais e profissionais e dos meios de comunicação social (Borja e Castells, 1997: 139).

As grandes operações urbanísticas, para além das suas implicações espacialmente localizadas, geram processos de alteração de fluxos humanos e mercantis. Definem-se novas centralidades, modificam-se antigos equilíbrios entre bairros residenciais e áreas de serviços. Os antigos centros urbanos, como a Baixa lisboeta ou El Raval barcelonês, que eram áreas residenciais populares, são submetidos a uma pressão constante por parte desse aglomerado de operadores públicos e privados, que estão interessados em ganhar esses espaços, especialmente centrais e simbolicamente emblemáticos, para a consolidação de uma oferta de serviços financeiros, comerciais e hoteleiros. Barcelona e Lisboa, como qualquer cidade em geral, aspiram a reforçar as suas imagens de cidades hospitaleiras, abertas ao mundo, capazes de oferecer todas as infraestruturas

1 Ao falarmos de sistemas regionais temos presente a crítica pioneira que formulou Anthony Leeds contra a visão dualista rural/urbano. Para este autor, já na etapa da industrialização e da emergência dos estados-nação modernos, campos e cidades formavam parte do que denominou *sistemas urbanos*. As cidades e os seus *hinterlands*, que podiam ser mais ou menos extensos em função da importância da cidade que os liderava, estavam interligados por redes de relações e por fluxos de mercadorias, de pessoas, de ideias e de dinheiro. Para Leeds o camponês cumpria dentro deste sistema uma função especializada (e necessária para a manutenção do sistema), da mesma maneira que o empregado bancário, o diretor de empresa ou o político local. Isto levou-o a sustentar o aparente paradoxo da condição urbana do camponês (Leeds, 1976).

e equipamentos necessários para torná-las apetecíveis enquanto sedes ou sucursais de empresas transnacionais, como centros de negócios, como lugares para a celebração de congressos e convenções internacionais, como espaços crescentemente centrais nos circuitos de circulação do dinheiro, das ideias, das pessoas, enfim como reclamos para turistas e visitantes.²

Mas, justamente associada a esta explosão (de exterioridade) das cidades, que buscam um lugar preciso no concerto internacional das metrópoles, dá-se também uma implosão (de interioridade), que ameaça seriamente os ritmos e os fluxos que caracterizavam a vida quotidiana dos urbanitas. Tanto as formas de percepção das mudanças, como os mecanismos de adaptação às novas situações, geram reações críticas, insegurança e desconcerto entre os antigos residentes. Os moradores das cidades veem-se submetidos a novas formas de convivência, resultado da presença de novos atores sociais que aparecem na cena urbana, à alteração dos espaços físicos e a novas formas urbanísticas, resultado da intervenção dos poderes públicos e privados na vida dos lugares. Desenvolve-se assim um duplo sentimento de *perda de referentes*: de laços e de locais. Os velhos edifícios são substituídos por novos edifícios de bancos ou agências de seguros, antigos espaços públicos, que eram lugares de encontro e de sociabilidade de rua, sucumbem perante a traçada de uma nova avenida de circulação rápida, tradicionais formas de relação entre os compradores de um bairro e os lojistas, padeiros, talhantes, vão declinando em favor de estilos impessoais de compra em grandes supermercados. A densidade das relações quotidianas entre os moradores dessa infinidade de microuniversos que se albergam no interior de qualquer grande cidade mediterrânica, como Barcelona e Lisboa (que constituí um dos seus elementos exteriormente mais caracterizadores) é confrontada com uma mobilidade residencial crescente e com uma tendência acelerada para a individualização e para a privacidade.³

Mudam as tendências, mudam os espaços urbanos e os estilos de vida, mesmo que estas transformações não sejam homogêneas nem possuam um ritmo constante nem generalizado. E isto porque as cidades são como um compêndio de enclaves descontínuos, autocentrados e com graus diversos de participação nos fluxos e redes dos sistemas urbanos. Estes enclaves possuem formas de identificação coletiva variável,

2 Num novo contexto de cidades-metrópoles de dimensão planetária, a hierarquização das *cidades mundiais e regionais* sofre constantes remodelações, o que alimenta as expectativas das cidades periféricas que buscam (ou são obrigadas a fazê-lo) uma oportunidade de atingir uma melhor posição no ranking das preferidas (Sassen, 1991; Hali, 1994).

3 Pode parecer uma provocação falar de Lisboa como uma cidade mediterrânica, se pensarmos em tal classificação como decorrendo de uma visão etnocêntrica e pós-romântica do Mediterrâneo e/ou da Europa do Sul, sustentada, por imagens de ruralidade, de familismo, de antirrationalismo e de hedonismo cultural. Contudo, ao classificarmos Lisboa como cidade mediterrânica não estamos a fazer outra coisa senão seguir as pisadas de Orlando Ribeiro, que afirma a propósito das urbes portuguesas: «as casas apinhadas, as ruelas tortuosas e estreitas, [...], os bairros densos onde pululam crianças e os vizinhos convivem às portas e janelas, as calçadas e as escadinhas, tão mal adaptadas à circulação moderna, com que se vencem as desigualdades do relevo, a separação, às vezes muito brusca, da mancha urbana e do campo que a rodeia, são outros traços de parentesco mediterrânico das nossas cidades» (Ribeiro, 1987:97).

assim como mecanismos de articulação interna muito distintos entre si: formas específicas de sociabilidade e de controlo social, formas de associação e de cooperação, determinados mecanismos de integração e de mobilização, lugares de encontro específicos para cada subgrupo. Em muitos destes lugares urbanos circunscritos, os residentes que trabalham fora são os que menos participam da vida quotidiana local, ao contrário de determinados atores exógenos ao bairro que aí vivem o seu dia-a-dia: comerciantes, pessoal doméstico, empregados em empresas de serviços, restaurantes, etc. Da mesma maneira, os residentes dos enclaves participam em diferente medida da vida económica e social da cidade propriamente dita ou da sua zona metropolitana; trabalham fora do seu lugar de residência, têm parentes em diferentes localidades da área metropolitana ou mesmo fora desta e disfrutam das zonas de ócio de outros lugares da cidade-metrópole.

E depois temos ainda uma distinção essencial: entre velhos e novos residentes. Para os novos a vida de uma cidade que os acolhe, de um bairro que os alberga é algo dado, um ponto de partida, uma realidade de fato que há que ter em conta, mas que não suscita necessariamente adesão. Para os velhos residentes, as mudanças urbanísticas e sociais chocam com a sua memória da cidade, com as imagens de um passado mais ou menos recente e com as representações das relações sociais mediante as quais foram construindo a sua identidade e estabelecendo o lugar preciso de cada um. No caso de Lisboa, os estudos sobre os bairros de Alfama e da Bica põem em relevo a importância destas imagens sintéticas da vida popular urbana, entendidas como património simbólico partilhado (Costa, 1999; Cordeiro, 1997).⁴

As relações entre novos e velhos residentes, em contextos de mutação social acelerada, tendem a ser conflituais: as mudanças que se revelam incómodas ou desconcertantes para os velhos residentes têm nos novos residentes o bode expiatório. Os novos residentes são uma realidade palpável e definida e sobre eles se podem projetar a agressividade gerada pela impotência de quem não se sabe colocar face a um presente que rompe com disposições claras e pré-estabelecidas. O Rio de Janeiro oferece-nos um bom exemplo (Velho, 1999). As imagens de Copacabana no início da era do *boom* turístico internacional remetem-nos para um lugar pacífico, luxuriante, confortável e cheio de atrativos naturais e sociais. A mitificação desta área de praias, hotéis, restaurantes e luxuosas residências não é somente resultado dos reclamos turísticos internacionais. Os próprios sujeitos residentes e os cidadãos do Rio contribuíam, dia-a-dia, neste processo de construção simbólica. Todavia, a realidade atual é bem diferente.

⁴ A tipicidade dos lugares edifica-se com base nesse substrato de autenticidade que são as imagens sintéticas e que fica bem retratada na passagem da introdução que o músico David Byrne escreve na sua biografia, feita por José Manuel Simões, e na qual descreve o momento em que já se havia familiarizado com a cidade de Lisboa e sobretudo com um dos bairros típicos: o Bairro Alto. Afirma Byrne: «Aquando da minha digressão seguinte, eu já escava a acompanhar os jornalistas ingleses pela cidade, apresentando-lhes as sardinhas assadas nas ruas e agindo como um autêntico guia turístico. Estou longe de ser um perito, mas tornei-me um entusiasta.» (1998: 19)

O antigo bairro residencial, ocupado nos anos 40 pelas elites e pelas camadas médias profissionalizadas, vai sendo transformado ao longo dos anos 60 pelo aparecimento de grandes hotéis, edifícios comerciais, bancos e lojas com artigos de luxo. Por isso mesmo, dado o seu caráter de atração turística, Copacabana enche-se de restaurantes, bares e locais noturnos, que atraem os residentes da cidade e, sobretudo, os turistas que, a partir dos anos 70, começam a visitar o bairro de forma massiva. Copacabana converte-se em sinónimo de volutuosidade, de transgressão e de tolerância: paradigmáticos são os corpos jovens praticando desportos na praia, o culto da beleza física, a permissividade sexual e a aceitação da homossexualidade. Pouco a pouco, junto aos grandes hotéis e às áreas residenciais exclusivas, como as da Avenida Atlântica, vão sendo erigidos prédios de apartamentos minúsculos e hotéis sem qualidade, para conter a procura, tanta dos empregados que trabalham no bairro, como dos turistas de menor nível aquisitivo. Nas ladeiras das montanhas próximas vão-se formando os bairros de favelas, onde habitam as populações pobres que vão chegando a Copacabana com a ilusão de encontrar um trabalho e que afinal, dada a sua escassez e descontinuidade, só encontram desemprego e miséria.

As diferenças sociais chegam aos limites extremos e a violência faz a sua aparição, especialmente como resultado das terríveis disparidades, que incentivam a formação de redes delinquentiais vinculadas à droga e à prostituição. Os jovens marginais organizam-se em bandos extraordinariamente violentos, que praticam artes marciais e se dedicam ao roubo, aos assaltos de casas, caindo por fim em redes mafiosas. Esta reconfiguração da vida social do bairro significa a sua decadência simbólica e demográfica, que é paralela à eclosão de novos centros cariocas da moda: Ipanema, Leblon, São Conrado ou Barra da Tijuca, onde se tende a reproduzir processos similares aos experimentados em Copacabana nas décadas anteriores (Velho, 1999).

Tais ruturas e descontinuidades funcionais e morfológicas relacionam-se estreitamente com as transformações na composição da população de Copacabana e com as perceções que os atores sociais têm acerca destes processos. A população «originária» do bairro, isto é, a que se foi instalando entre 1940 e 1960, foi envelhecendo, até ao ponto em que 25% da população residente tem idade superior a 65 anos. O envelhecimento do bairro é um sintoma claro de que as novas famílias que se formam acabam por fugir de Copacabana, em busca de lugares mais seguros e apetecíveis. Os velhos, menos propensos à mobilidade, resistem nas suas residências, temendo sair à noite, temendo os assaltos e profundamente inconformados com a perda desse espaço de convivência e de sociabilidade que o tempo transforma em um lugar hostil de sobrevivência. Lins de Barros (1999) traz-nos o testemunho de um casal que viveu em Copacabana e que recorda o ambiente da Avenida Atlântica nos anos 40, quando a observação dos passeantes era um mecanismo através do qual os residentes exerciam o

controle social, sendo, ao mesmo tempo, a forma de aproximação galante entre homens e mulheres. Disso, conclui o autor, já nada resta no bairro:

As mudanças na cidade são verificadas nas transformações dos espaços e dos costumes apreendidas por um olhar que não consegue mais reconhecer a cidade como sua, trazendo não só estranhamento, mas insegurança. Pergunta-se direta e indiretamente: «quem sou nesta cidade?»; ou «que lugar é este que não reconheço mais?». Como os marcos espaciais são apoio nas recordações para se construir uma memória coletiva, as identidades construídas em referência a elas acabam perdendo seu significado (Lins de Barros, 1999: 49-50).

Sem dúvida, que nos deparamos com duas lógicas contrastantes. De um lado, processos de crescente mobilidade das populações, dependentes do policentrismo e do dinamismo económicos, a que estão associadas dinâmicas de recreação urbana e metamorfoses interativas, de outro, «velhos residentes» enredados de modo praticamente definitivo à construção e à perpetuação de um imaginário urbano fixado temporalmente. Quer isto dizer que as formas de apropriação simbólica da cidade protagonizadas pelos seus residentes, falamos aqui essencialmente dos *velhos habitantes*, levam muitas vezes à produção de efeitos reativos destes face ao dinamismo social e económico que introduz constantemente novos atores na cena urbana, os quais aplicam pelo seu lado os seus próprios mecanismos de apropriação e uso do espaço urbano.

Em Barcelona, o bairro de Gràcia é um exemplo de bairro operário onde os antigos edifícios fabris do setor têxtil vão caindo às mãos de *bulldozers* de ávidos especuladores urbanos e são substituídos por modernos edifícios residenciais que são ocupados por uma classe média jovem, atraída pela *personalidade* do bairro. Do mesmo modo, em El Raval, também em Barcelona, a envelhecida população operária vai sendo substituída, pouco a pouco, por uma nova vizinhança vinda de outros continentes, magrebinos, dominicanos, indianos e paquistaneses. Daí que os antigos residentes, que envelheceram com o bairro desde o após-guerra e que foram interiorizando ao longo dos anos a imagem estigmatizada de degradação, pobreza e prostituição barata, veem agora o seu bairro ganhar uma nova visibilidade mediática, na sua opinião generalizada pouco abonatória, de «vazadouro» da nova cidade multicultural. El Raval é por si um bom exemplo dessa população que se vai instalando pelas metrópoles de todo o mundo, definida pelo *rapper* carioca Gabriel, o Pensador como «o resto do mundo», ícone «das formas contemporâneas da miséria social» (Bourdieu, 1993).

Da cidade à metrópole: os atores e os cenários da transformação urbana

As questões precedentes levam-nos à necessidade de explicar como se chegou às cidades-metrópoles que hoje temos e às transformações e aos confrontos que nelas se evidenciam. Nas ciências sociais existe uma vasta tradição, ligada aos estudos de *ecologia social*, e muito em especial à Escola de Chicago, que insiste na análise da luta dos diferentes grupos humanos pelo controlo dos espaços habitados como estratégia para entender os processos de mudança social. Uma das ilustrações mais expressivas deste tipo de conceções é-nos proporcionada pelo texto de Roderick MacKenzie (1925), no qual o autor define a *ecologia humana* como o «escudo das relações espaciais e temporais dos seres humanos na medida em que são afetados por fatores de seleção, de distribuição e de adaptação ligados ao ambiente» (McKenzie, 1979: 150). E conclui que «as relações espaciais entre os seres humanos são determinadas pela competição e pela seleção, e evoluem constantemente com a entrada em jogo de novos fatores que perturbam as relações de competição ou facilitam a mobilidade» (ibid.). Este pressuposto analítico, mecanicista, central na maior parte das reflexões destes autores, é assumido de maneira muito distinta pelos diferentes investigadores identificados como membros da Escola de Chicago.

Encontramos enfoques e inquietudes muito variadas que, apesar das contradições, constituem o que, com propriedade, pode definir-se como a parte mais estimulante da herança dos estudos de ecologia urbana de Chicago. Peguemos na ideia-forte que aqui nos traz. A preocupação é a de entender a cidade (Chicago, no caso) como sendo funcionalmente uma unidade de análise, face à qual os diferentes grupos sociais presentes e em relação se posicionam, evidenciando o caráter desviado ou não das suas condutas perante o sistema de valores e normas estabelecidos.

Ora, o que alguns destes autores vão salientar é o desconhecimento (ou não reconhecimento) das normas sociais vigentes por parte de certos coletivos emigrantes de origem europeia que ficam sujeitos à marginalização económica dada a sua desvinculação das rígidas normas existentes. Fica clara a ideia de uma confrontação social entre maiorias e minorias, preocupação que não deixa de se prender com o fato de muitos destes sociólogos serem assessores judiciais e se dedicarem à reinserção social dos «desviados», dos «não integrados» (Anderson, 1918; Shaw, 1930, 1931, 1936; Sutherland, 1937; Thrasher, 1928; Zorbaugh, 1929).

Atualmente, como faz sobressair Guido Martinotti (1996), não é possível sustentar uma análise das novas formas de morfologia urbana com base apenas em padrões de residência ou unidades residenciais, já que as relações entre população e território são tão dinâmicas que as perspectivas estruturais nos dizem muito menos dessa

realidade que perspectivas de tipo processualista. Deste modo, é indispensável insistir na análise dos sistemas urbanos, entendidos como sistemas regionais que integram grandes zonas metropolitanas constituídas por dezenas ou centenas de municípios, que giram em torno dos grandes centros urbanos. Finalmente, tal visão leva-nos a considerar a necessidade de rever as realidades metropolitanas num jogo de escalas em que estas constituem dimensões locais de processos e dinâmicas globais.

Para compreender as novas dinâmicas urbanas e o conjunto dos fenómenos e conflitos que se entrecruzam, será necessário procurar novas perspectivas que nos permitam captar as tendências sistémicas que se observam a nível transnacional: fenómenos como a chamada «desurbanização»,⁵ a crescente multiculturalidade, a rarefação da função residencial nos grandes centros urbanos, o aumento de infraestruturas e serviços urbanos que se regista paralelamente ao despovoamento das cidades que são centro de grandes áreas metropolitanas e, por fim, o fenómeno crescente do turismo urbano, praticado por turistas propriamente ditos e, especialmente, por esses agentes empresariais que se convertem a espaços em «turistas acidentais» (Kasdan, 1988).

Seguindo as orientações de Martinotti (1996) e Hannerz (1997) cremos ser útil entrar na análise de quais são as principais categorias de atores sociais na cena urbana metropolitana contemporânea. O primeiro destes autores pretende sistematizar, em quatro etapas, o modo como a morfologia urbana reflete as diferentes épocas do desenvolvimento urbano e associá-las aos usos sociais dados ao espaço urbano pelos diferentes grupos populacionais protagonistas em cada um desses períodos. O valor deste tipo de esquema não é mais que heurístico, suscitador do debate sobre o conjunto de problemas tidos como relevantes na relação entre populações e transformações urbanas. O modelo de Martinotti possui, como já dissemos, quatro fases:

(1) A cidade industrial, caracterizada por uma coincidência quase total entre residentes e trabalhadores, com uma escassa presença do que o autor chama *população adicional*. A delimitação do espaço físico de residência era claro e as dinâmicas urbanas tornavam possível que as fronteiras sociais e espaciais fossem respeitadas.

(2) A primeira fase metropolitana faz a sua aparição nos Estados Unidos na década de 20 e na Europa depois da II Guerra Mundial. O aumento da população é acompanhado de uma separação significativa entre as duas categorias antes citadas, *residentes e trabalhadores*. Através dos meios de transporte privados (Estados Unidos) ou públicos (Europa), as classes médias e os operários deslocam-se diariamente dos

⁵ A «desurbanização» generalizou-se como um termo que pretendia contrapor-se à ideia do processo histórico da urbanização e, mais concretamente, ao processo de crescimento urbano, que corresponde a um tipo de organização morfológica, populacional e funcional da cidade e dos seus arredores. Na prática não existe tal desurbanização, visto que aquilo que vivemos hoje é a extensão de todos os elementos dos modos de vida urbanos a zonas mais distantes das grandes cidades. Os campos ou zonas rurais reconvertem-se segundo a lógica do mercado (ver nota 1).

subúrbios, das povoações cercanas para os centros de trabalhos localizados sobretudo nos centros urbanos: aparece assim a figura do *commuter*.

(3) A segunda fase metropolitana caracteriza-se pelo incremento no número de *commuters*, assim como pelo aparecimento massivo de uma terceira categoria de atores sociais: o *utilizador da cidade* (*city user*), isto é, aquela população basicamente nacional que se desloca periodicamente ao centro metropolitano em busca de serviços públicos ou privados: universidades, hospitais, comércio, cinema ou diversão. Casos extremos desta situação são cidades como Veneza, onde o número de *commuters*, residentes dos arredores, supera amplamente o dos residentes e em que, ao mesmo tempo, o número dos utilizadores excede de longe o número de residentes e *commuters* juntos. Outro tanto se poderia dizer dos centros históricos de qualquer cidade europeia turística, nos quais, à massiva ocupação diurna, sucede o vazio humano noturno quase absoluto, com exceção do pessoal de vigilância ou de limpeza ou os escassos residentes ou os pequenos hotéis intramuros: este seria o caso, por exemplo, da cidade de Girona, na Catalunha.

Tomando como exemplo a cidade de Londres, Martinotti destaca a desproporção existente entre os 10 milhões de residentes e os 50 milhões de *city users*, em sua grande maioria turistas que chegam à metrópole por algum dos seus aeroportos, ao que há que somar os que chegam por outros meios de transporte. A percentagem de *city users* em relação à população residente mede, tanto a capacidade de atração de uma cidade, como o nível de bem-estar dos países ou regiões de onde provêm os visitantes. Outro exemplo, que não podemos deixar de citar, é o de Andorra-a-Velha: uma cidade de 29.028 habitantes em 1985, que recebeu nesse ano 12 milhões de turistas e compradores.

(4) A terceira fase metropolitana é a que se começa a evidenciar atualmente e que tem nos agentes de negócios metropolitanos a população símbolo. Este tipo de população, que inclui não só os diretores empresariais, como também os artistas, desportistas de elite, diplomatas e profissionais da cultura, caracteriza-se por um elevado valor de desvinculação territorial: não vivem em cidades, vivem entre cidades, vivem viajando. Trata-se de uma forma de mobilidade extrema associada aos modos atuais de entender o funcionamento do mercado global.

A conclusão mais evidente do trabalho de Martinotti pode resumir-se assim: os residentes foram sendo despojados das suas cidades, que já não lhes pertencem nem simbólica nem materialmente. Primeiro pelos *commuters*, que de maneira progressiva passam a fazer parte de um grupo muito alargado de utilizadores da cidade, e depois, cada vez mais, pelos proeminentes *metropolitan businessmen*. Esta multiplicidade de atores envolvidos implica cartografias muito variáveis da mesma cidade consoante quem as concebe e favorece situações de confronto que se prendem com as possibili-

dades económicas e políticas dos protagonistas, o que transforma o visitante abonado em alvo de uma hospitalidade ilimitada no circuito dos lugares turísticos e o residente desfavorecido num alvo das políticas policiais e sociais no circuito dos lugares em exclusão. Mas sobre estas questões nada nos diz Martinotti, pelo que nos centraremos na visão de Ulf Hannerz.

Hannerz, por seu lado, apresenta uma tipologia das «quatro categorias sociais de pessoas que têm um papel de máxima importância na formação das cidades mundiais contemporâneas» (Hannerz, 19986: 207). Estas quatro categorias são: os empresários transnacionais, os habitantes procedentes do Terceiro Mundo, os especialistas em atividades expressivas e os turistas. Os paralelismos entre os dois tipos de classificação (o de Martinotti e o de Hannerz) são evidentes, se bem que a caracterização, as ênfases e os alcances técnicos sejam diferentes. Tanto os empresários transnacionais como os especialistas em atividades expressivas (quer dizer, pessoas vinculadas ao campo cultural) formam parte ou equivalem à categoria dos *metropolitan businessmen* de Martinotti, os turistas formam, sem dúvida, parte substancial da categoria de *city user*. Todavia, Martinotti esquece na sua classificação a categoria dos imigrantes internacionais que constitui, pese a estigmatização e até o estranhamento de que são objeto, uma parte bem numerosa e visível da população metropolitana, mais a mais, alvo de polémica, alarme social e violência de todo o tipo.

Obviamente que se nos concentramos numa visão global das cidades-metrópoles, vistas como unidades económicas-urbanisticamente competitivas, o grau de especificação das populações, sejam residentes na cidade, arrabaldinos, utilizadores da metrópole ou até gente de negócios, é muito limitada. E dessa maneira os protagonistas focados tendem a ser os que promovem as atividades económica e socialmente relevantes, que alimentam os dispositivos urbanos para exercer a hospitalidade, e não as populações-da-retaguarda, mesmo que imprescindíveis à manutenção das atividades da metrópole-espetáculo. Porém, como funcionariam aeroportos, hotéis, serviços de limpeza, a construção civil e tantas outras atividades indispensáveis numa metrópole sem esta população?

Confronto social, hospitalidade e sociabilidade

Centremo-nos então na questão da condição social dos habitantes da cidade e dos agregados metropolitanos. Ficou claro que o conceito de população utilizado por Martinotti, enquanto categoria neutra e descritiva, não nos resolve tal preocupação. Aliás, esta dimensão de análise constitui, sem dúvida, um problema incómodo que retira brilho a uma conotação esplendorosa dessa terceira geração da metrópole, pois nos

recorda que o confronto social⁶ não era somente uma constante na conflitual cidade industrial, mas também continua a existir mesmo que deslocado de lugar e mesmo que tendo outros protagonistas: recordemo-nos de Copacabana e da «luta de rua» entre jovens marginais, os velhos residentes e os turistas. O que parece evidente é o sentido e a orientação dos processos de metropolização: ao longo dos quatro estádios do modelo de Martinotti podemos assistir à metamorfose de uma cidade de cidadãos residentes (cidadãos?) em uma metrópole de metropolitanos utilizadores (consumidores!).

Nesta metamorfose, sem dúvida, podemos constatar a aliança ou, no mínimo, a sincronia e direccionalidade de esforços entre os poderes públicos metropolitanos, os governos nacionais e os agentes económicos privados, principalmente do imobiliário e do comércio. As motivações são distintas e, inclusivamente, podem existir notáveis diferenças de método e de prioridade; porém, é muito mais rentável para todos substituir populações operárias e as classes médias empobrecidas do centro da cidade por hotéis, sedes empresariais, bancos ou palácios de congressos. O preço do solo urbano e dos serviços cresce de maneira desmesurada até converter-se em algo exclusivo, que somente está ao alcance dessas elites categorizadas por Hannerz e Martinotti. Os centros urbanos no seu esplendor pós-moderno são algo assim como as imponentes cenografias operísticas em que só a contraluz (à revelia da orientação dos focos da iluminação) deixa ver a urdidura caótica da trama.

O conflito social, propriamente dito, desloca-se espacialmente para que não afete os visitantes ilustres, em direção aos subúrbios (*banlieues*) ou para a generalidade dos bairros dormitórios periféricos. Os homens de negócios metropolitanos, como os aristocratas e a velha burguesia industrial não se mesclam com os setores subalternos. Contudo, os velhos conflitos da época industrial reproduzem-se, e de forma acrescida, em novos cenários e com novos participantes. A velha divisão territorial entre *gadjs* e ciganos converte-se agora em conflitos étnicos e religiosos. São os velhos urbanitas operários pobres os que, como representantes da sociedade recetora, têm a função de manter a fronteira face a essa legião internacional de despojados que se acercam da Europa e do resto dos países ocidentais, estimulados pelas imagens televisivas de opulência e bem-estar. Uma opulência e um bem-estar a que não estão convidados. E não o estão porque não são cidadãos, ou mais verdadeiramente, porque não são consumidores. O velho conceito de cidadania latina, encendida como o direito ao comércio e ao sufrágio perdeu ao longo do tempo um dos seus atributos. Do que não há dúvida é de que a questão da cidadania, desfocada graças aos efeitos do globalismo e do imperativo de uma competitividade que tudo pode, é matéria central a equacionar e a renovar. O

6 A noção de confronto social é relativa à avaliação que, perante o espanto das mudanças permanentes, os atores sociais fazem da sua condição e aos posicionamentos que consequentemente vão assumindo, o que nem sempre implica resultados conflituais.

sufrágio e mesmo a democracia perderam neste processo a maior parte da sua força e do seu papel moral.

As metrópoles, cujos residentes foram há muito deixados para segundo plano (falamos dos contribuintes e dos cidadãos com direito a voto), especializam-se em criar grandes infraestruturas, equipamentos e serviços de acolhimento. Neste sentido, cada vez mais as cidades são espaços de hospitalidade para os visitantes. Mas de hospitalidade seletiva vinculada ao consumo. Os que não podem consumir ficam excluídos. Os outros dividem-se por níveis e preferências de consumo, o que significa uma enorme variedade de opções que distingue os que podem e os que querem. No caso de uma estadia em Lisboa, por exemplo, permanecer no Méridien ou no Hotel da Lapa é também uma questão de escolha e de possibilidade.

E aqui merece especificação o que distingue o (bom) acolhimento, que podemos considerar como o tratamento neutro de um cliente, por exemplo ao turista de viagem «de pacote», e a pretensão de afabilidade que pressupõe cativar, buscar a atenção dos visitantes que se pretende que venham a ser habituais. Esta afabilidade é recuperada, nas práticas do turismo «de excelência», da experiência descrita pelos viajantes e turistas pioneiros quando chegavam, como primeiros visitantes forasteiros, a paraísos não comerciais, onde não era identificável a categoria turista: eles não eram clientes, não existia tal categoria, só podiam ser tratados como amigos, «amigos para sempre».⁷

Este, que é o conhecido lema das Olimpíadas de Barcelona, tem muito de verdade. Há momentos concretos na história de uma cidade em que a população, sob a forma de voluntariado organizado ou não, se empenha em projetos, os leva à rua e participa na criação de um ambiente festivo e afável que contagia o visitante. Porém, não nos equivoquemos, o que está por detrás de um êxito desse tipo é uma estrutura empresarial, que organiza, distingue e atende cada visitante como um consumidor, segundo categorias claramente estabelecidas. A experiência com a Expo de Lisboa ou de Sevilha são claramente paralelas à de Barcelona. A análise dos eventos deste tipo, do mesmo modo que a análise do turismo, pode proporcionar-nos pistas decisivas para a compreensão do tema que aqui debatemos.

Com a generalização do turismo como prática dominante do uso do tempo livre desenvolve-se toda uma indústria que pretende conciliar uma «economia política do turismo» com «uma economia política dos sentimentos» (Fortuna, 1999:51). Segundo Carlos Fortuna, o caso da exploração do sentimento de hospitalidade faz parte da fabricação comercial do espírito hospitaleiro, cujo resultado assenta em «um princípio particular de reciprocidade: quem convida oferece simpatia e, em troca, quem aceita deixa recursos financeiros atrás de si» (Fortuna, 1999: 53). Para tornar mais convi-

⁷ O conceito de acolhimento associa-se à capacidade hoteleira que se pode avaliar quantitativamente numa relação entre qualidade do serviço e preço.

vente o processo de conversão dos turistas em familiares ou fiéis amigos publicita-se interna e externamente a imagem de um país «comunidade de simpáticos cidadãos» que de braços abertos⁸ os acolhe.

Esta produção de imagens, hoje tão presente em todas as grandes metrópoles, é levada a cabo fazendo coincidir o momento dos deslocamentos massivos de turistas com os momentos cerimoniais mais importantes na vida da sociedade recetora. Referimo-nos tanto às *Festas populares* como aos *grandes eventos excecionais*, promovidos na convergência dos interesses locais e nacionais.

No caso das festas populares, a sua recuperação e atualização produz-se de diferentes maneiras. A sua utilização política constitui um processo bem conhecido, já estudado a propósito das «marchas populares» do mês de junho na cidade de Lisboa por Graça Cordeiro (1997), que nos proporciona abundantes elementos de reflexão. Complementarmente, encontramos processos de negociação nos quais as populações locais procuram um benefício particular do fato de se verem expostas de forma continuada aos olhares estranhos dos visitantes. O caso de Alfama em Lisboa, estudado por António Firmino da Costa (1999) é exemplar. Neste último bairro, a abertura ao exterior supõe um processo de articulação das festas do bairro com o calendário das *Festas da Cidade* no mês de junho.

No caso dos grandes eventos urbanos quando falamos de uma escala local, referimo-nos já à escala da metrópole propriamente dita. E isto porque o sentido dessas grandes ocasiões é dinamizar a cidade económica e culturalmente e, ao mesmo tempo, ganhar terreno nessa espécie de competição simbólica entre cidades pela primazia da sua imagem no contexto internacional. Este tem sido o caso de Sevilha, Barcelona, Lisboa, Santiago de Compostela e é também o do Porto 2001.

Os atores sociais urbanos, seja qual for a sua posição na textura urbana, participam nessa produção simbólica de significados. Vivem a sua experiência de cidadãos e de metropolitanos, participando de maneiras muito diversas nas atividades urbanas e desempenhando os papéis de serem eles mesmos face ao Outro. Atuam e sempre estão representando no sentido goffmaniano do termo. A cidade-teatro dos cenários múltiplos, centro da metrópole cosmopolita, ganha terreno no consenso produzido socialmente em seu torno e ampliado em nome da globalização.

E, em jeito de epílogo, permitam-nos que vos deixemos uma anedota muito corrente entre andorranos e que faz referência ao tema de que temos vindo a falar: a cidade dos residentes e a cidade dos visitantes. Neste caso reflete a situação dos operários estrangeiros residentes em Andorra (sem direito a apoio no caso de desemprego, livre

8 Carlos Fortuna exemplifica as suas afirmações com a campanha turística realizada há alguns anos pelo Instituto do Comércio Externo (ICEP) cujo mote era «Portugal...de braços abertos» (1999:51-52).

mente despedidos e com grandes carências habitacionais) e dos turistas, consumidores eleitos do Principado.

«Diz-se... que havia um andorrano rico que antes de morrer deu à igreja uma boa parte do seu património. Assim, quando morreu, logo lhe foi indicado o Céu, sendo muito bem recebido por São Pedro, que lhe deu um bom lugar para se instalar. Passados uns meses o homem estava aborrecido pois nada sucedia, para além dos seres angélicos que rezavam o tempo inteiro. Assim, dirigiu-se a São Pedro e pediu-lhe se podia visitar o Inferno, porque tinha muita curiosidade. São Pedro, embora estranhando, deixou. O homem chegou ao Inferno e foi muito bem recebido. Aquilo era outra coisa: havia diversão a rodos, mulheres sensuais e festa permanente. Depois de uma grande temporada neste ambiente fantástico decidiu voltar ao Céu para comunicar a São Pedro que o tinham tratado tão bem, que voltava definitivamente para o Inferno. Bateu à porta e contou a São Pedro a vida maravilhosa que teria eternamente do outro lado e que por essa razão decidira ir de vez. A isso São Pedro respondeu que no caso de voltar para o Inferno não havia retorno mesmo no seu caso, que vinha recomendado. O homem não sentiu qualquer dúvida e voltou para o Inferno. Qual não foi a sua surpresa quando, logo que entra, uma série de demónios começam a correr atrás dele para o atirar ao chão, que queimava, obrigando-o de seguida a realizar sob ameaça todas as tarefas mais penosas enquanto riam sem parar. Horas depois, chegado à exaustão, o homem, já desesperado, pergunta: “Mas porque é que me fazem isto? Na primeira vez receberam-me tão bem, mulheres, festas, diversões, onde é que esta tudo isso?”. Um dos diabretes, no meio de uma algazarra eufórica, respondeu-lhe: “Então, meu malandro, pensavas que ia ser o mesmo estar aqui como visitante e como residente?”»

Bibliografia

- ANDERSON, Neils (1961), *The hobo*, Chicago, The University of Chicago Press [ed. orig. de 1918].
- APPADURAI, Arjun (1990), «Disjuncture and Difference in the Global Cultural Economy», em FEATHERSTONE, M. (comp.): *Global Culture*, Londres, Sage, pp. 295-310.
- (1991), «Global Ethnoscapes: Notes and Queries for a Transnational Anthropology», em Fox, R. (comp.): *Recapturing Anthropology. Working in the Present*, Santa Fe, School of American Research Press, pp. 191-210.
- BASSAND, Michel (1997), *Métropolisation et inégalités sociales*, Lausanne, Presses polytechniques et universitaires comandes
- BECK, Ulrick (1998), *¿Qué es la globalización? Falacias del globalismo, respuestas a la globalización*, Barcelona, Paidós, pp. 99-159.

- BELL, Daniel (1973), *The coming of post-industrial society. A venture in social forecasting*, Nova York, Basic Books [El advenimiento de la sociedad post-industrial: un intento de prognosis social, Madrid, Alianza, 1976].
- BOENAU, B., Niiró, K. (1983), *Post-industrial society*, Lanham, University Press of America.
- BOURDIEU, Pierre (1993), *La misère du monde*, Paris, Seuil.
- CASTELLS, Manuel (1997-1998), *La era de la información*, Madrid, Alianza editorial, 3 vols.
- CASTRO, C. (1999), «Narrativas e imagens do turismo no Rio de Janeiro», em VELHO, G., *Antropologia urbana. Cultura e sociedade no Brasil e em Portugal*, Rio de Janeiro, Jorge Zahar Editor, pp. 80-87.
- CLARK, David (1985), *Post-industrial America: a geographical perspective*, Nova York, Methuen.
- COHEN, Anthony (1993), «The Future of Self Anthropology and the City», em COHEN, A.; FUKUI, K. (comp.), *Humanising the City?* Edinburgh, Edinburgh University Press, pp. 201-221.
- CORDEIRO, Graça (1997), *Um lugar na cidade. Quotidiano, memória e representação no bairro da Bica*, Lisboa, Dom Quixote.
- CORDEIRO, G. I., COSTA, A. F. (1999), «Bairros: contexto e inserção», em VELHO, G., *Antropologia urbana. Cultura e sociedade no Brasil e em Portugal*, Rio de Janeiro, Jorge Zahar Editor, pp. 58-79.
- COSTA, António Firmino Da (1999), *Sociedade de bairro*, Oeiras, Celta Editora.
- CROOK, S., PAKULSKI, J., WATERS, M. (1992), *Postmodernism: change in advanced society*, Londres, Sage. FEATHERSTONE, M. (comp.) (1990), *Global Culture*, Londres, Sage.
- FEATHERSTONE, M., LASH, S. (comps.) (1999), *Spaces of Culture*, Londres, Sage.
- FORTUNA, C. (1999), *Identidades, percursos, paisagens culturais. Estudos sociológicos de cultura urbana*, Oeiras, Celta.
- FRADIQUE, T. (1999), «Nas margens... do rio: retóricas e performances do rap em Portugal», em VELHO, G., *Antropologia urbana. Cultura e sociedade no Brasil e em Portugal*, Rio de Janeiro, Jorge Zahar Editor, pp. 121-140.
- FRIEDMAN, Jonathan (1990), «Being in the World: Globalization and Localization», em FEATHERSTONE, M. (comp.): *Global Culture*, Londres, Sage, pp. 311-328.
- FRIEDMAN, Jonathan (1995), *Cultural Identity and Global Process*, Londres, Sage.
- GABRIEL O Pensador (1993), «O resto do mundo», CD intitulado *Gabriel o Pensador*, Sony Music (Brasil).
- GANNON, M. et alii (1994), *Understanding global cultures. Metaphorical journeys through 17 countries*, Londres, Sage.

- GARCÍA-CANCLINI, Néstor (1990), «Culturas híbridas, poderes oblicuos», em IBID., *Culturas híbridas. Estrategias para entrar y salir de la modernidad*, México, Grijalbo, pp. 263-327.
- HAGE, Jerald (1992), *Post-industrial lives: roles and relationships in the 21st century*, Londres, Sage.
- HALL, P. (1996), «La ville planétaire», em *Revue Internationale des Sciences Sociales*, nº 147, pp. 19-30.
- HANNERZ, Ulf (1998a), «Cosmopolitas y locales en la cultura mundial», em HANNERZ, U.: *Conexiones transnacionales*, Madrid, Catedra, pp. 165-180.
- (1998b), «El papel cultural de las ciudades mundiales», em HANNERZ, U.: *Conexiones transnacionales*, Madrid, Catedra, pp. 205-225.
- HARVEY, David (1998), *La condición de la posmodernidad. investigación sobre los orígenes del cambio cultural*, Buenos Aires, Amorrortu.
- HEILBORN, M. L. (1999), «Corpos na cidade: sedução e sexualidade», em VELHO, G., *Antropologia urbana. Cultura e sociedade no Brasil e em Portugal*, Rio de Janeiro, Jorge Zahar Editor, pp. 98-108.
- KASDAN, Lawrence (1988), *O turista accidental*, Warner (116 min.).
- LEEDS, Anthony (1976), «La sociedad urbana engloba a la rural: especializaciones, nucleamientos, campo y redes; metateoría, teoría y método», em HARDOY, J. E., Schaedel, R. P. (comps.), *Las ciudades de América Latina y sus ideas de influencia a través de la historia*, Buenos Aires, SIAP, pp. 317-336.
- LINS DE BARROS, M. M. (1999), «A cidade dos velhos», em VELHO, G., *Antropologia urbana. Cultura e sociedade no Brasil e em Portugal*, Rio de Janeiro, Jorge Zahar Editor, pp. 43-57.
- MARTINOTTI, G. (1996), *The new social morphology of cities*, Paris, Unesco, MOST Discussion Paper Series, nº 16.
- MCKENZIE, Roderick (1979), «Les rapports de l'écologie humaine avec l'écologie végétale et animale», em GRAFMEWYER, Y., JOSEPH, I. (comps.), *L'École de Chicago. Naissance de l'écologie urbaine*, Paris, Aubier, pp. 149-162.
- PAIS DE BRITO, J. (1999), «O fado: etnografia na cidade», em VELHO, G., *Antropologia urbana. Cultura e sociedade no Brasil e em Portugal*, Rio de Janeiro, Jorge Zahar Editor, pp. 24-42.
- RIBEIRO, Orlando (1987), *Portugal. O Mediterrâneo e o Atlântico*, Lisboa, Livraria Sá da Costa Editora (1ª edição, Coimbra, 1945).
- ROBERTSON, R. (1992), *Globalization. Social theory and global culture*, Londres, Sage.
- SASSEN, S. (1991), *The Global City*, Londres, Princeton.
- SAVITCH, H. V. (1991), *Post-industrial cities: politics and planning in New York, Paris, and London*, Princeton (NJ), Princeton University Press.

- SENNETT, Richard (1999), «Growth and Failure: *The New Political Economy and Its Culture*», em FEATHERSTONE, M.; LASH, S. (comps.): *Spaces of Culture. City-nation-World*, Londres, Sage, pp. 14-26.
- SHAW, C. (1930), *The Jack-Roller: a delinquent boy's own story*, Chicago, The University of Chicago Press (reed. de 1966).
- SHAW, C. (1931), *The natural history of a delinquent career*, Chicago, The University of Chicago Press.
- (1936), *Brothers in crime*, Chicago, The University of Chicago Press.
- SIMÕES, Manuel (1998), *David Byrne. Biografia autorizada*, Lisboa, Publicações Europa-América, Mem-Martins.
- SUTHERLAND, E. H. (1937), *The professional thief by a professional thief*, Chicago, The University of Chicago Press.
- THRASHER, F. M. (1928), *The gang: a study of 1313 gangs in Chicago*, Chicago, The University of Chicago Press.
- TOURAINÉ, Alain (1969), *La société post-industrielle*, Paris, Denöel [*La sociedad post-industrial*, Barcelona, Ariel, 1971].
- (1993), *Crítica de la modernidad*, Madrid, Temas de Hoy.
- VELHO, G. (1999), «Os mundos de Copacabana», em VELHO, G., *Antropologia urbana. Cultura e sociedade no Brasil e em Portugal*, Rio de Janeiro, Jorge Zahar Editor, pp. 11-23.
- WALLMAN, Sandra (1993), «Reframing Context. Pointers to the Pos-industrial City», em COHEN, A.; FUKUI, K. (comps.), *Humanising the City?* Edinburgh, Edinburgh University Press, pp. 52-66.
- ZORBAUGH, H. W (1929), *The Gold Coast and the slum: a sociological study of Chicago's near North Side*, Chicago, The University of Chicago.

A propósito de Lisboa: espacios urbanos historia y memoria

También, en el espacio urbano, el conjunto de obras y mensajes que estructuraban la cultura visual y daban la gramática de lectura de la ciudad disminuyeron su eficacia. No hay un sistema arquitectónico homogéneo y se van perdiendo los perfiles diferenciales de los barrios. La falta de regulación urbanística, la hibridez cultural de constructores y usuarios, entremezclan en una misma calle estilos de varias épocas. La interacción de los monumentos con mensajes publicitarios y políticos sitúa en redes heteróclitas la organización de la memoria y el orden social (García-Canclini, 1990:282).

Resulta especialmente necesaria desde la antropología social una reflexión sobre las transformaciones recientes que están experimentando las ciudades, y muy especialmente las metrópolis, dentro del marco más general de los cambios económicos y culturales a los que de manera convencional se les asigna la etiqueta de globalización. Pero resulta inevitable entrelazar esta reflexión con el análisis de las transformaciones que se han producido en los modelos y perspectivas teóricas con las que se aborda el análisis de lo urbano, especialmente si dicha reflexión se realiza desde una tradición académica doblemente periférica en el estudio de las ciudades: la de la antropología, en general, y la de la antropología española, en particular. En este artículo utilizaré preferentemente como sustento empírico a mis reflexiones material etnográfico y documentación propios, así como material bibliográfico diverso, que se refieren a la ciudad de Lisboa, donde realicé campañas etnográficas entre los años 1989 y 1992, con breves estancias posteriores. Los objetivos del artículo son tres:

* Article publicat a Pujadas, J.J. (2001). *Revista de Antropología Social*, 10: 123-149.

Abordar críticamente la falta de contextualización histórica, política y territorial con la que se han abordado, en general, los análisis de los procesos de urbanización, especialmente por parte de la antropología urbana, que raramente ha sabido ubicar a sus actores sociales barriales (obreros, indígenas e inmigrantes) en el contexto urbano, metropolitano y regional, tendiendo a elidir, además, la historia cultural de cada grupo estudiado, así como las vinculaciones con los respectivos grupos de referencia fuera de la ciudad. Para ilustrar esta problemática, esbozaremos el análisis de las Marchas de los Santos Populares de Lisboa.

Introducir el debate sobre el significado para los actores sociales urbanos (heterogéneos y con identidades sociales diferenciadas) de los abigarrados escenarios urbanos que son el reflejo de diferentes épocas de la historia urbana incrustados en la contemporaneidad. Nos interesa, especialmente, hacer hincapié en las luchas por la hegemonía en el proceso de interpretación de la historia urbana y en la asignación de significados a los elementos simbólicos que nutren la memoria colectiva. Como ilustración de este tema, introduciremos el debate sobre la apropiación del mito *saloio* por parte de los actores metropolitanos lisboetas.

Finalmente, nos interesa presentar el problema del nuevo papel y usos de las grandes ciudades en el marco de los procesos de formación de regiones metropolitanas. Las ciudades se vuelven, cada vez más, espacios para los negocios, el turismo y la adquisición o disfrute de bienes y servicios. Los urbanitas van dejando, poco a poco, de ser residentes urbanos para convertirse en *commuters* o visitantes ocasionales; y reorganizan su vida familiar a decenas de kilómetros de la ciudad. ¿Cómo reorganizan su identidad y su sentimiento de pertenencia? Nuevamente, Lisboa y la cuestión *saloia* pueden aportarnos alguna evidencia empírica para ensayar una posible vía analítica a la cuestión.

En busca de la ciudad: barrios, comunidades y grupos sociales desagregados

Cuando revisamos críticamente cuál ha sido la aportación de la antropología urbana al conocimiento de las ciudades, comprobamos que esta ha sido muy escasa. Es cierto que, desde la década de los años sesenta y setenta, los antropólogos han irrumpido de forma decidida en los escenarios urbanos, en buena medida acuciados por el hecho manifiesto de que las corrientes migratorias y los procesos de urbanización habían tomado un gran protagonismo desde la finalización de la II Guerra Mundial. Hasta entonces, el único precedente verdaderamente influyente había sido Robert Redfield, miembro de la escuela de Chicago (Redfield, 1930, 1941; Redfield y Singer, 1954).

Aunque la obra de Oscar Lewis está más vinculada a los estudios sobre pobreza y marginación, es indispensable evaluar sus aportaciones a los estudios urbanos, especialmente por sus discrepancias con los planteamientos de la escuela de Chicago, tan influyentes en los estudios sobre la ciudad. Los trabajos de Lewis, a pesar de la endeblez de su enfoque sobre la subcultura de la pobreza, son fundamentales para entender las corrientes innovadoras de la antropología norteamericana de los años cincuenta y sesenta. Lewis (1965) somete a revisión y crítica algunos planteamientos centrales de la sociología chicaguense, como las ideas de Wirth (1964: 71) sobre la segmentariedad, impersonalidad y superficialidad de las relaciones sociales urbanas. Por otro lado, si bien no puede negársele a Wirth la inclusión de la variable *heterogeneidad* en su definición de urbanismo, esta acaba siendo una variable dependiente del tamaño y la densidad urbanos, como sugiere Hannerz (1986: 76). Wirth, como Park, concebía la heterogeneidad en términos de desorganización social; y esta como el resultado del aumento poblacional, vía inmigración. ¿Cómo conjugar el *melting pot* con la pretensión de representar de forma generalizada al hombre de la calle, al urbanita prototípico?.¹

Algunos trabajos característicos de los años sesenta y setenta quedan recogidos en el libro clásico de W. Mangin, *Peasants in cities* (1970), y en los dos volúmenes editados por B. Du Toit y H. Safa (1975), resultantes de los debates del IX Congreso Internacional de Ciencias Antropológicas y Etnológicas (Chicago, 1973), titulados: *Migration and urbanization* y *Migration and development*, respectivamente.²

Algo más tarde, entre los años setenta y ochenta, la antropología urbana aparece como materia docente en las licenciaturas de antropología social y cultural en las universidades norteamericanas y, poco a poco, en las universidades europeas. Por ello, aparecen numerosos textos universitarios para servir de apoyo a la nueva asignatura (Basham, 1978; Fox, 1977; Hannerz, 1986 [1980]; Southall, 1973). Los textos de Basham y Hannerz, concebidos como textos introductorios, ponen un énfasis especial en trazar la historia intelectual de la relación entre los antropólogos y las ciudades. Ambos insisten en la primacía de la escuela de Chicago como el primer antecedente de la antropología urbana y, con ello, otorgan una especial relevancia a los estudios sobre

1 Esta concepción chicaguense del desorden social y del conflicto, como resultado directo de la heterogeneidad cultural de una ciudad en plena expansión industrial, que se nutría para su crecimiento de efectivos poblacionales en su mayoría de procedencia extranjera, proviene no solamente de una concepción etnocéntrica, inmune a cualquier concepción de multiculturalidad, sino del supuesto implícito de la *angloconformidad*. Esto es, de la presuposición de que todos los contingentes inmigrantes, por el hecho de emigrar a los EE. UU., partían de una actitud favorable a la asimilación lingüística y cultural. De hecho, este modelo inmigratorio de la angloconformidad se basaba en expedir visados de entrada a los EE. UU. solamente a aquellas poblaciones que se consideraban asimilables (Kymlicka, 1996: 29 y ss.).

2 Hay que tener en cuenta, como excepción a la tendencia general de las diferentes escuelas y tradiciones en antropología, el caso de la escuela de Manchester, que desarrolla un programa coherente de investigaciones urbanas en Zambia desde 1941 (Epstein, 1958; Harries-Jones, 1975; Kapferer, 1966, 1972; Little, 1965, 1974; Mitchell, 1956, 1970; Powdermaker, 1962; Wilson, 1941, 1942). En Pujadas (1996) puede verse una revisión bastante completa del papel central que esta escuela ha jugado en el desarrollo de la reflexión sobre el papel de los procesos de cambio social, urbanización y etnicidad.

urbanización y conflictos sociales. El trabajo de Fox es de corte más weberiano y organiza la presentación del campo de estudio en forma de una tipología de doble matriz en la que los modelos de ciudad se basan en la naturaleza de sus relaciones políticas y económicas con relación al Estado y a la sociedad. Resulta de utilidad indiscutible analizar estos textos, ya que nos proporcionan las claves para comprender cuáles son los lugares comunes y los enfoques predominantes dentro de este dominio de análisis antropológico. Con excepción del libro de Southall, que acoge textos de algunos de los miembros de la escuela de Manchester y del Instituto Rhodes Livingstone, el resto de las obras se alinea con la tradición norteamericana en antropología urbana que, como sabemos, viene muy marcada, tanto por la obra de Robert Redfield, como por la tradición sociológica de la escuela de Chicago. Solamente el libro de Hannerz trata de manera conveniente ambas tradiciones, da el espacio y la profundidad que se merece a las aportaciones del grupo manchesteriano que, desde mi punto de vista, constituye la única perspectiva clásica propiamente antropológica en los estudios urbanos. Es indiscutible, no obstante, la influencia de Redfield en los primeros estudios urbanos de la época de la posguerra, especialmente su idea del continuo folk-urbano, compartida con Wirth. Aunque es indudable que el gradualismo que sugiere su formulación no consigue vencer la tendencia a la dicotomización que los científicos sociales habían heredado del pensamiento social del siglo XIX. Como destaca Leeds a lo largo de su obra (especialmente en Leeds, 1994a y 1994b), la operación de dicotomizar, tan arraigada en el pensamiento judeocristiano, se combina con una concepción sustancialista de esencias puras (rural y urbana, en este caso), que provienen en última instancia del idealismo platónico. Clyde Mitchell (1956), igual que Adrian Epstein (1958), ya habían mostrado cómo en Luanshya esa esencia urbana, definida por unas relaciones sociales segmentarias, impersonales y superficiales, no tenía razón de ser. Tanto las asociaciones de mineros como los grupos de danza kalela mostraban la complejidad, continuidad e implicación personal en las relaciones sociales. La etnicidad, en el contexto de las ciudades coloniales, donde la gran ruptura se establecía entre británicos y africanos, es el resultado de la asociación, de la búsqueda de los elementos comunes y compartidos que dejan sin efecto las diferencias y las rivalidades intertribales que dividían en un principio a los trabajadores urbanos zambianos.

Las nuevas formas de identidad urbana, que no suplantán a las anteriores, pero que se superponen, trazan un camino hacia la construcción de una unidad de acción que trata la diversidad cultural interna de manera que no sea un obstáculo para la participación y la inserción social. Indiscutiblemente, la existencia de un frente común, en el marco de unas relaciones sociales marcadas por la presencia colonial y la explotación de clase, tiñe a estas formas de asociación intertribal de un componente reivindicativo (casi sindical) muy elevado (Little, 1965). La heterogeneidad, pues, no constituye nece-

sariamente la antesala del conflicto social. Existen formas distintas de heterogeneidad, que además no son siempre dependientes del tamaño y de la densidad urbanas. La heterogeneidad (identitaria y cultural) tiene espacios propios en la vida familiar y ritual para manifestarse, e incluso reforzarse, pero ello no es obstáculo para la aparición de nuevas identidades adscriptivas.³

Una ilustración de un proceso de construcción de una identidad urbana que convive y se alimenta de viejas identidades regionales (y que sobrevive a las enormes mudanzas sociales, económicas y morfológicas de la ciudad) la tenemos en Lisboa. Se trata de la participación de los denominados *barrios populares* de Lisboa en las Marchas de los Santos Populares (san Antonio, san Juan y san Pedro), en el ciclo festivo de la ciudad que se celebra anualmente en la segunda mitad del mes de junio. Como ha establecido de manera minuciosa la profesora Graça Cordeiro (1997), el origen de esta celebración data de los años 1930. Existían abundantes expresiones religiosas y festivas anteriores de carácter espontáneo, en Lisboa y en el resto de Portugal, basadas en la devoción a estos tres santos, especialmente a partir de mediados de la década de 1920, pero su definitiva fijación como espectáculo y expresión del rico patrimonio cultural popular de los barrios de Lisboa corresponde a la iniciativa del gobierno municipal de la ciudad, en el contexto político más amplio del Estado Novo.

Este ciclo festivo se compone de dos elementos básicos, la verbena al aire libre que se organiza en cada barrio y, por otro lado, la celebración de las Marchas o pasacalles. Estas se organizan a lo largo de todo el año y se representan en estos días por los vecinos de los barrios, que acuden con sus vestidos *típicos* (si bien estos se modifican año a año), emblemas, adornos y *arcos* hacia las calles del centro de Lisboa, especialmente la avenida da Liberdade, a donde acuden decenas de miles de personas a contemplar el espectáculo.⁴ Cada barrio compite con los demás, tanto por la brillantez de su escenografía como por medio de canciones y coreografías, que pretenden mostrar la esencia específica y constitutiva del barrio entendido como comunidad, que reinterpreta y muestra su identidad y su memoria colectiva. De alguna manera, el significado específico de cada barrio está inscrito en su propia historia (urbana y nacional). Unos son los barrios constitutivos de la ciudad, desde su reconquista medieval (Alfama, Castelo, Bairro Alto y Moureria), otros exhiben las marcas de su identidad profesional y de su origen regional (como las *varinas*, vendedoras callejeras de pescado, originarias de la región nortea)

3 Tenemos ejemplos bien expresivos, y cercanos, de esta idea. En primer lugar, recordemos la movilización de los inmigrantes extranjeros en Barcelona durante los meses de marzo y abril de este año. Pakistaníes, ecuatorianos, colombianos, centroamericanos, junto a magrebíes y subsaharianos, unidos frente a la agresión institucional que representa la nueva ley de extranjería. En segundo lugar, el caso de la movilización de los más de cincuenta pueblos indígenas de México, bajo el liderazgo del EZLN, reunidos en Nurio (Michoacán) a inicios del mes de marzo, para apoyar y dar cohesión al movimiento que se articula alrededor del Congreso Nacional Indígena en esta nueva etapa de la vida política mexicana.

4 Los arcos son adornos que acompañan las procesiones o marchas. Su nombre deriva, literalmente, de los adornos en forma de arco de madera decorado con guirnaldas de flores.

de Ovar, que son el emblema perenne del barrio de Madragoa), otros barrios, surgidos de la expansión de inicios de siglo, representan la juventud de una población inmigrada, llegada desde todos los puntos de Portugal (Campolide, Benfica, Campo de Ourique y Chelas), otros se distinguen por su vocación marinera (Alcântara y Ajuda).

El vigor con el que se mantienen estas celebraciones urbanas en Lisboa es la expresión de su doble papel simbólico, en el ámbito urbano general y en el barrial. No hay duda de que las Marchas constituyen uno de los puntos álgidos de la sociabilidad lúdica lisboeta, en las cálidas noches del mes junio, antes de que buena parte de los habitantes de la capital empiecen a dispersarse en las segundas residencias estivales. En síntesis, constituye una celebración de la identidad lisboeta, que se expresa mediante la diversidad colorista de unos símbolos particulares que pretenden afianzar una memoria colectiva sobre los orígenes y los emblemas del mosaico urbano: orígenes regionales, oficios, tipos humanos, edificios, formas de sociabilidad y otros elementos patrimonializados.

Estampas, en definitiva, de un pasado que se resiste a desaparecer frente al empuje del crecimiento urbano y el indiscutible proceso de aburguesamiento, turistización y relocalización de la población.⁵ Muchos de los espacios emblemáticos para la sociabilidad de los habitantes proletarios de estos barrios populares (Bica, Moureria, Alfama o Madragoa, entre ellos), como las viejas tabernas donde se organizaban espontáneamente veladas de *fado vadío*, han sucumbido frente al empuje de los constructores que rehabilitan o construyen *ex novo* en dichos barrios para cubrir la creciente demanda de las clases medias y profesionales, ansiosas de convivir con el imaginario popular de los viejos barrios, o bien se han convertido en establecimientos para fadistas profesionales, que se orientan a la creciente demanda turística de los visitantes de la ciudad.⁶

Hay que destacar el proceso de resignificación simbólica de estas celebraciones en la historia lisboeta. Esta celebración festiva nace y se consolida bajo el régimen salazarista como una expresión del enraizamiento rural de las capas populares de la capital, que le dan a esta un sello particular, como lugar de acogida de los portugueses de todas las regiones. Se trata de una celebración de la diversidad regional bajo la óptica de un nacionalismo paternalista, ruralizante, tradicionalista, católico y antiextranjero. Para

5 A falta de un término más específico en castellano, he utilizado la expresión aburguesamiento, para referirme a lo que en inglés se denomina *gentrification*.

6 El profesor Joaquim Pais de Brito ha explorado profundamente los itinerarios históricos del fado en la ciudad de Lisboa, así como la diversidad y heterogeneidad de elementos simbólicos, significados y actores sociales que lo han producido y reproducido lo largo del tiempo. El fado no ha sido solamente la expresión de los actores sociales urbanos, sino que hasta mediados del siglo xx eran reconocidos puntos de encuentro fadista algunos pequeños restaurantes campestres, fuera de las puertas de la ciudad, cuando Campo Grande era todavía un lugar de destino en las vacaciones, como Tia Iria, Ferro de Engomar, José dos Pacatos o Perna de Pau (Brito, 1999: 28-29). Mucho más recientemente, el fado se ha asociado a la oferta turística, que se concentra en algunos lugares precisos de Lisboa, lo que distorsiona la amplitud y espontaneidad con que se manifestaba esta expresión musical hasta hace bien poco tiempo.

el lector español no será nada difícil establecer correspondencias con las celebraciones sindicales españolas del día primero de mayo y sus exhibiciones de bailes regionales a cargo de la Sección Femenina de la Falange. No obstante, a diferencia de estas celebraciones oficialistas del sindicalismo vertical español, cuya casposidad y falta de atractivo las reducían a un ritual de obligado cumplimiento, sin ningún atractivo popular, las celebraciones lisboetas arraigaron entre el público de la ciudad y, sobre todo, entre sus protagonistas (las gentes de los barrios que marchaban y danzaban), dando lugar a una celebración verdaderamente popular, de la que se apropió la ciudadanía. La explicación de este proceso de enraizamiento y legitimación de una iniciativa de las autoridades municipales del Estado Novo hay que buscarla en la dimensión competitiva que tuvieron desde el mismo momento de su establecimiento y fijación en el orden ritual. Se trataba de una competición entre barrios, de una lucha por una primacía simbólica, que poseía elementos de compensación frente a la pobreza bastante mísera que definía las vidas cotidianas de sus protagonistas. Preparar las Marchas, tarea que lleva a los vecinos de cada barrio a un trabajo continuado que dura casi todo el año, servía además como elemento de cohesión colectiva y de promoción individual. Especialmente, los líderes de cada barrio, con motivo de las gestiones y preparativos de las Marchas, mantenían una vinculación asidua con funcionarios y autoridades municipales que ejercían de mediadores y que proporcionaban relaciones y contactos de toda índole, que servían para una promoción social y laboral bastante segura.

Por otro lado, introducir un elemento lúdico en la sociabilidad cotidiana, que servía además para visibilizar hacia el exterior la propia imagen colectiva frente a otras, poseía un importante componente aglutinador del sentimiento comunitario. La vida de muchos de estos barrios ha sido, hasta hace bien poco, una vida orientada hacia su interior, muy marcada por un control social estricto y por una sociabilidad de *becos* y *cantinhos*, que no distinguía casi entre espacios públicos y privados. En Madragoa, durante los años 1989 y 1990, pudimos observar constantemente a pequeños grupos de hombres y mujeres reunidos informalmente durante horas, hablando de puerta a puerta desde su casa⁷ o sentados en la esquina de una de sus estrechas callejuelas o en algunos de los cortos callejones sin salida (*becos*) que delimitaban la entrada de varias viviendas.

Como en una aldea, era imposible observar sin ser observado. Cuando empezamos a conocer a varias de las personas del barrio y comenzamos a hacer entrevistas, era frecuente que nuestros informantes supieran con exactitud qué habíamos estado

⁷ La estrechez de las fachadas de la mayoría de las casas del barrio de Madragoa no permiten la existencia de más de un vano por fachada. Por ello, en las plantas bajas, la solución constructiva más frecuente es la de puertas bajas de acceso a las casas cortadas por la mitad, de manera que la mitad baja sirve propiamente de puerta, y suele estar cerrada, mientras que la mitad alta es de vidrio y funciona como ventana. Esta suele estar abierta y, desde ella, las mujeres controlan el paso de la gente por la calle o, asomadas, hablan con sus vecinas.

haciendo desde nuestra última entrevista, a quién habíamos visto, dónde habíamos estado y hasta dónde teníamos aparcado el coche. No solamente éramos reconocidos como individuos, sino que algunas de las personas intentaban relacionarnos, en el ámbito más amplio de la ciudad, con las «personas importantes» de las que ellas tenían noticia. En varias ocasiones fue evidente que su disponibilidad a charlar con nosotros, tejida por nuestra parte como una complicidad compartida, que tenía las fiestas locales y su participación en las Marchas como elemento principal, se concebía como una estrategia en busca de una reciprocidad en forma de peticiones concretas de mediación frente a entidades públicas para conseguir subsidios, resolución de problemas burocráticos o amparo.

Igual que en el mundo de las aldeas, los agentes externos han de ser «civilizados», clasificados, para eliminar el potencial amenazador y distorsionador del que son potencialmente portadores. El agente externo puede ser, al mismo tiempo, el medio para la resolución de conflictos o problemas burocráticos que el escaso conocimiento, entre los vecinos, del entramado institucional no está en condiciones de solventar. Así, la experiencia reflexiva de nuestra propia manera de entrar y de relacionarnos con la gente del barrio fue un medio para comprender el papel de los mediadores locales (muchos de ellos responsables de la organización de las Marchas) en su estratégica ubicación entre el mundo de la ciudad y el mundo interior, comunitario.

Existe, por otro lado, una clara analogía de este dispositivo político y festivo del salazarismo a nivel urbano, la celebración lisboeta de las Marchas de los Santos Populares, con la concesión anual de un premio a la *aldeia mais portuguesa* dentro del ámbito nacional. Cada año se premiaba a aquella población rural que más y mejor hubiera adecentado sus calles y decorado sus fachadas. Frente al aislamiento internacional, la pobreza y el estancamiento económico, estos estímulos eran una válvula de escape para las autoridades políticas como medio para fomentar cierto orgullo colectivo por parte de la ciudadanía portuguesa.

El significado actual de las celebraciones del mes de junio en Lisboa, tal como hemos podido comprobar etnográficamente a inicios de la década de los noventa, reviste rasgos bien distintos a los señalados. A nivel urbano, su significación primera es llenar un espacio simbólico central dentro de la oferta turística. Para los actores barriales, que siguen protagonizando la preparación y la representación de las Marchas callejeras, estas constituyen el punto de apoyo más sustantivo para reclamar su identidad urbana primordial y su condición de *verdaderos vecinos* del barrio, frente a la intrusión de los *nuevos vecinos* y de los abundantes locales comerciales, restaurantes y cafeterías, que están cambiando, poco a poco, su configuración social y su ambiente cotidiano.

El proceso que experimenta Madragoa puede servir de indicador de un proceso más general del que el caso del Bairro Alto sería el ejemplo más extremo. En efecto,

el Bairro Alto ha abandonado definitivamente su condición de barrio obrero, donde convivían las casas de comida baratas con las redacciones de los periódicos locales, los traperos, las casas de empeño, de las que nos habla en su *Guía de Portugal* el polígrafo lisboeta Raúl Proença (1988: 327-328).⁸ Desde hace dos décadas, el Bairro Alto es un centro urbano de servicios donde conviven restaurantes, bares musicales, discotecas y otras ofertas lúdicas y comerciales. Durante la noche, especialmente, sus calles están llenas de gente, especialmente joven, que genera un gran bullicio, incompatible con el descanso de los vecinos.⁹ Poco a poco, el barrio se ha ido vaciando de residentes (tan solo queda una escasa población envejecida) y los alojamientos han sido substituidos por oficinas y todo tipo de empresas. La violencia nocturna va incrementándose, como puede constatarse a través de la prensa.¹⁰ El barrio ya no pertenece a sus exiguos residentes, sino a una población marginal que se dedica al tráfico de drogas y a una heterogénea población visitante formada por lisboetas jóvenes, visitantes casuales y turistas. Dado el carácter multirracial del barrio, constituye también un lugar favorito para las acciones violentas de los *skin-heads*.¹¹

El barrio de Madragoa, por otro lado, se ha relacionado, a lo largo del siglo xx, con las actividades fluviales y marítimas (pesca, industria conservera, marina mercante, estiva, etc.). El geógrafo portugués Jorge Gaspar nos da noticia del sitio, denominado entonces Mocambo, cuando este no era más que un asentamiento periférico de Lisboa, donde el rey Diniz hizo construir a inicios del siglo xiv un convento, cerca de donde su padre (don Alfonso III) había construido un palacio (Gaspar, s. f.). En la primera mitad del siglo xviii, con el crecimiento e impulso arquitectónico de la ciudad, esta aldea,

8 La edición original de la *Guía de Portugal* data de 1924. La edición que yo cito es la edición facsimilar, promovida por la Fundación Gulbekian, aparecida en 1988.

9 Existen dos ambientes claramente diferenciados: al mediodía, cuando los abundantes restaurantes del barrio se llenan de turistas, visitantes y de empresarios en comidas de negocios, respecto de la noche. En esta hora convive un sector de jóvenes, muchos de ellos estudiantes, junto a los homosexuales (debido a la promoción del barrio como sitio de ambiente) y consumidores distribuidores de droga. Los restaurantes también trabajan con grupos de turistas y de jóvenes, pero menos que al mediodía. Por otro lado, el ambiente juvenil nocturno ha decaído, ya que ha sufrido la competencia de las nuevas áreas lúdicas que se han creado recientemente en la zona de las Docas, junto al río, y en el antiguo recinto de la Expo.

10 La edición digital del periódico *O Dia* (13/07/00), por ejemplo, se hace eco de un suceso acaecido en la noche del 8 a 9 de abril de 2000, cuando un grupo de estudiantes universitarios, después de cenar se encuentran con la agresión que tres jóvenes africanas estaban infringiendo a un hombre que estaba caído y con signos de inconsciencia. Dos de los jóvenes universitarios quisieron intervenir y fueron acuchillados en el rostro sin mediar palabra. Los compañeros de estos últimos montaron una campaña a través del correo electrónico e instalaron una web para difundir el suceso, que todavía hoy es consultable. No sabemos si lo inusitado del suceso o la ola de inseguridad y miedo entre los lisboetas, acostumbrados a una ciudad tranquila, han sido los detonantes de la aparición por diferentes medios, muchos de ellos de Internet, de versiones y variantes del suceso. Estamos cerca del estilo de leyenda urbana que, según parece, ya tiene una heroína de la violencia joven. Una joven mulata, llamada Rute, de 19 años, de la que se dice que practica una violencia extrema en sus acciones de robo con intimidación, marcando a sus víctimas en la cara.

11 La revista electrónica portuguesa SAPO, en su edición del día 8 de mayo de 2001, contiene un artículo sobre la violencia racista en Portugal y narra diferentes acciones violentas de grupos neonazis y de *skin-heads*. Resulta especialmente cruda la narración del ataque del que fueron objeto varios ciudadanos caboverdianos la noche del 10 de julio de 1995 por parte de una veintena de cabezas rapadas en el Bairro Alto y que causó la muerte de Alcindo Monteiro.

ya cercana al centro urbano lisboeta, se consolida urbanísticamente y ve incrementado su patrimonio monumental con la creación del Convento de la Trinidad (denominado popularmente Convento das Trinas). Hoy, dicho convento, compartimentado su espacio, sirve de habitación para familias pobres del barrio. Durante el resto del siglo XVIII y XIX Madragoa era un espacio muy poco densamente habitado, que poseía numerosos palacios y conventos, y servía de límite al aristocrático barrio de Lapa.

El gran crecimiento del barrio no se produce hasta inicios de este siglo, con la llegada de numerosa población procedente de la costa norte de Portugal, del Concejo de Ovar, Distrito de Aveiro. De los 3500 habitantes del barrio, aproximadamente el 40 % proviene, o es descendiente directo, de este enclave norteño (Pujadas, 1994: 12).¹² Parece fuera de toda duda que del topónimo *Ovar* y de su gentilicio *ovarina* proviene el término *varina*, con el que eran conocidas las famosas vendedoras callejeras de pescado, procedentes de este barrio. Aunque este tipo de venta ambulante fue prohibida hace más de treinta años por razones higiénicas, el personaje de la varina sigue condensando la identidad endógena y exógena del barrio, y es un emblema comunitario, cuya rememoración suele protagonizar la participación del barrio en las Marchas y que, por ello, ha sido un símbolo identitario apropiado por la ciudad como un todo.¹³

Actualmente, Madragoa, sin llegar a los extremos del Bairro Alto ya comentados o al también drástico proceso de desplazamiento poblacional, urbanístico y funcional de otros barrios, como Mouraria o Alfama, está experimentando ese proceso de aburguesamiento tan característico de los procesos recientes de revalorización de los cascos antiguos, resultantes tanto de las políticas municipales de remodelación del tejido urbano, relacionadas con la escasez de suelo urbanizable en las zonas centrales, como también de la evolución del gusto y de la moda entre las capas profesionales intelectuales, que son una parte de los destinatarios de estas operaciones. Toda esta población con empleos precarios y que siempre anduvo en el umbral de la pobreza, con una vivienda de alquiler y bastante precaria, constituye una población envejecida. Muchas personas mayores, cuando empiezan a perder su autonomía por razón de la edad, acaban marchando al área sur del río Tajo, donde vive la mayoría de sus hijos y descendientes.

12 La llegada de todos estos contingentes poblacionales a la capital de Portugal no se explica tanto por la demanda de la industria y del resto de sectores productivos del área lisboeta como por la crisis reproductiva del sistema agrario y pesquero en las regiones de origen.

13 No siempre las imágenes de un barrio se corresponden con las prácticas cotidianas de sus vecinos. Hoy en día, pocos vecinos de Madragoa tienen algo que ver con la pesca o con las actividades fluviales o marítimas. Sin embargo, en los años cuarenta, prácticamente la mitad de la población vivía de actividades marítimas (34,8 %), vendiendo pescado (4,9 %) o como estibadores (2,6 %), según el *Inquérito habitacional* (1941). Un 17 % de la población, toda ella femenina, se dedica a actividades domésticas en diferentes barrios y distritos de la ciudad (entre ellas dos docenas de *lavadeiras*, que ejercían su trabajo en el *lavadouro* del barrio). Hay, además, obreros (6,9 %), empleados de comercio (6,1 %), funcionarios (5,4 %), vendedores ambulantes (5 %), mecánicos (5 %), comerciantes (5 %) y chóferes, (3,6 %).

A medida que las viviendas, viejas y ruinosas, se van desocupando, sus propietarios las venden a inmobiliarias o, si poseen capital suficiente, invierten en su remodelación en edificaciones nuevas, para ofrecer apartamentos convencionales a las parejas jóvenes y de mediana edad de las capas medias-altas lisboetas, que desean recuperar el centro de la ciudad y, sobre todo, que valoran el valor añadido simbólico de este tipo de tejido urbano. Algunos de estos nuevos vecinos, agentes de este proceso transformador, se convierten paradójicamente en los primeros defensores del conservacionismo urbano, ya que su proyecto personal no consiste en expulsar a la población popular preexistente, sino en convivir con ella.¹⁴ Se trata de urbanitas desarraigados de referentes territoriales urbanos en busca de una identidad que constituyen la base de ese nuevo fenómeno del *nuevo localismo*, que propuso Sandra Wallman (1993: 65).¹⁵ Este nuevo localismo es palpable actualmente, tanto en antiguas aldeas campesinas, fagocitadas actualmente como dormitorios periurbanos y que han crecido gracias a esos *commuters* expulsados de los centros urbanos, como en los viejos barrios obreros, ganados para el mercado y para el disfrute de esas otras capas medias-altas que pueden satisfacer los elevados precios del mercado inmobiliario. Volveré sobre este tema dentro de unas páginas, a propósito de la región salaia, ubicada al noroeste de la ciudad de Lisboa.

Ciudades, metrópolis y regiones metropolitanas

Ya hemos revisado la incapacidad de la dicotomía rural/urbano, así como la de su versión gradualista en la obra de Redfield, para dar cuenta de la compleja articulación entre lugares de residencia, poblaciones y actividades económicas y profesionales. No obstante, si en algún momento histórico este dualismo se muestra inoperante e incapaz de servir, ni tan solo como modelo heurístico, es en la actualidad, cuando resulta cada día más frecuente encontrar ejemplos de ciudades que, con su crecimiento, se

14 Este fenómeno de inmersión en los asuntos del barrio, y muy especialmente en el asociacionismo dirigido a la preservación del patrimonio material e inmaterial que constituye el conjunto de emblemas identitarios de la pequeña comunidad urbana dentro de la gran metrópolis, tiene un paralelo interesante en el barrio o colonia de Coyoacán en México DF. estudiado por la profesora Patricia Safa. En esta magnífica área residencial mexicana, antigua villa residencial de Hernán Cortés, conviven grupos indígenas de arraigo secular, junto a diferentes sectores obreros y de clases medias-altas y altas, disputándose la hegemonía territorial y la hegemonía en la interpretación de su significado histórico y patrimonial. Todo ello en el marco de una inagotable avalancha de turistas que pugna por contemplar las abundantes bellezas que atesora el barrio (Safa, 1998).

15 Wallman se refiere al creciente nomadismo residencial, que se extiende desde los grandes centros metropolitanos hasta áreas cada vez más distantes. El precio del suelo urbano, cada vez, más elevado y lejos del alcance de la mayoría de las economías familiares, junto al predominio cada vez mayor del modelo de residencia unifamiliar, ha creado entre las capas medias de las sociedades occidentales una tendencia hacia ubicaciones residenciales que distan bastantes decenas de kilómetros de los centros urbanos. En el caso de Lisboa la región metropolitana se extiende hoy en día hasta Cascais en el oeste, hasta Santarém y Peniche por el norte, hasta Setúbal por el sur y hasta Évora por el este. Este fenómeno, si no va acompañado, como es el caso de Lisboa, de muy buenas infraestructuras ferroviarias, es la causa principal del caos circulatorio diario entre los *commuters* que diariamente se desplazan desde su lejana residencia hasta su puesto de trabajo urbano.

convirtieron en metrópolis y que, en la actualidad, son el centro neurálgico de regiones metropolitanas, más o menos grandes, en las que se extiende la influencia cotidiana de los centros de decisión urbanos; no solamente sobre el territorio de estas, sino sobre la vida cotidiana de sus gentes, sobre sus actividades y sobre sus estilos de vida. Por ello, hoy en día es difícil establecer quién es urbanita y quién no.

Uno de los primeros rasgos caracterizadores de los centros urbanos de las regiones metropolitanas es la tendencia de estos a perder población residente. La densidad poblacional decrece, a medida que aumenta la densificación de los subcentros periurbanos y de los perímetros excéntricos, que antaño constituían zonas de producción agraria. En los dos últimos decenios, se ha ido acrecentando en Europa una crisis en la planificación urbana de viviendas sociales, así como un encarecimiento especulativo del precio del suelo, con lo que la adquisición de vivienda en los centros urbanos se ha convertido en un objetivo inalcanzable para la mayoría de las economías familiares (Lichfield, 1990: 152 y ss.). Al mismo tiempo, esta lucha por ese bien escaso que es el suelo urbano se ha incrementado en la medida en que los agentes locales (compradores particulares y empresarios) se han tenido que enfrentar a agentes internacionales, pertenecientes a grandes grupos económicos, que han tendido a transnacionalizar sus inversiones en diferentes países. El caso de Madrid durante los años ochenta, analizado por Castells (1990: 17-64), nos muestra cómo la calidad de vida de los madrileños ha descendido de manera significativa como consecuencia directa de la intensificación de la actividad industrial y de servicios, que fue notablemente espectacular entre 1985 y 1988. Sin embargo, el sector que más ha crecido, tanto en Madrid como en el resto de las grandes capitales españolas, sobre todo Barcelona y Sevilla, ha sido el sector inmobiliario y el de las obras públicas, en especial durante las obras previas a la celebración de la Expo. de Sevilla y los Juegos Olímpicos de Barcelona.

En cualquier caso, resulta evidente que uno de los factores principales en el cambio de rumbo acelerado de las ciudades españolas ha sido la incorporación de España a la Unión Europea:

La integración económica en Europa, que reforzó la articulación de España con la economía mundial e hizo de sus grandes ciudades, y en particular de Madrid y Barcelona, los elementos de articulación de los dispositivos de gestión, innovación y comercialización que caracterizan el papel de las llamadas «ciudades globales» en la red de flujos de la nueva economía mundial. (Castells, 1990: 24)

La transnacionalización de la economía, o *globalización* si se prefiere este término, no es la única variable que debe considerarse, aunque tal vez sea la más condicionante en los procesos de mutación metropolitana. Hannerz (1998: 205 y ss.) destacaba de manera especial el papel cultural que desempeñan lo que él denomina *ciudades mundia-*

les. A propósito de esto, resulta imprescindible detectar quiénes son los nuevos agentes sociales que irrumpen en la escena urbana y metropolitana de manera determinante. El mismo Hannerz identifica cuatro: 1) los agentes financieros y empresariales, que defienden intereses transnacionales, 2) la mano de obra que afluye hacia estas grandes concentraciones metropolitanas desde los países del llamado *tercer mundo*, 3) el grupo de profesionales que él denomina especialistas en actividades de tipo expresivo (diseñadores, artistas, intelectuales, investigadores, entre ellos) y 4) los turistas.

Fijémonos en que, en este catálogo de nuevos agentes sociales urbanos, existe un rasgo común que comparten todos ellos: la movilidad. Sin duda se trata de una movilidad de naturaleza muy diferente. El primer grupo, el de los ejecutivos empresariales, entra y sale constantemente, vive más en el avión que en una ciudad concreta.¹⁶ El segundo grupo, los obreros del tercer mundo, debido a un estatuto de ciudadanía muy limitado o a la condición tan frecuente de residentes ilegales, está en un proceso constante de movilización espacial, a la búsqueda de trabajo. Muchos de ellos ejercen labores poco o nada cualificadas en el sector agrícola y cambian constantemente de lugar de trabajo. Sin embargo, todos circulan constantemente entre ciudades, ya que en ellas suelen encontrar los contactos y las redes de relaciones necesarias para su subsistencia.¹⁷ El tercer grupo, por la propia naturaleza de su papel social, son visitantes puntuales de una metrópolis, que asisten a una convención, congreso, espectáculo, desfile o festival, y constituyen una categoría numéricamente poco elevada de visitantes ilustres. Finalmente, los turistas son aquel grupo que, mediante la capacidad movilizadora de los operadores turísticos, acaba de completar la lista de reservas de los hoteles, acude a museos, exposiciones y centros lúdicos y permite rentabilizar las abundantes y crecientes infraestructuras y equipamientos que, pensando sobre todo en el primer y en el tercer grupo, se van erigiendo sin cesar en las grandes ciudades.

No se nos oculta que estos cuatro actores son los que dan a una ciudad su dimensión cosmopolita e internacional. Sin embargo, tanto los medios de comunicación como los científicos sociales hemos ido creando una categoría especial, que ha hecho mella en la opinión pública y en el lenguaje político, para el tipo de cosmopolitismo que aportan los nuevos agentes sociales que pertenecen al segundo grupo, los inmigra-

16 Se ha dicho hace poco a propósito de ellos que, más que vivir en una ciudad, viven entre ciudades. Con ello se enfatiza uno de los rasgos caracterizadores de la globalización: la deslocalización. Una deslocalización que afecta no solamente a los actores sociales globalizados, sino también al conjunto de actividades que desarrollan, que se inserta en una red de relaciones y de flujos de carácter policéntrico.

17 Recordemos este respecto el trabajo clásico de la escuela de Chicago, firmado por Neils Anderson, *The Hobo* (1961), en el que describe la figura de este «obrero itinerante» que trabaja en actividades discontinuas, normalmente de bracero agrícola en épocas de cosecha y siguiendo itinerarios estacionales prefijados. Chicago es el lugar de encuentro, donde habita en hoteles baratos o pensiones, para descansar y, a la vez, para lograr nuevas contrataciones. Este obrero vagabundo se confunde con otras figuras, socialmente más decadentes y estigmatizadas: vagabundos, vagos o mendigos. La mayoría de ellos eran antiguos obreros itinerantes a los que la edad o el alcoholismo los relegaba a esta condición marginal.

dos extranjeros provenientes de países pobres: ellos no aportan cosmopolitismo a las ciudades occidentales, ellos introducen la *multiculturalidad* y la *pluralidad étnica*. Estos términos, obviamente, no son neutros. Están indisolublemente unidos a un planteamiento conflictualista, cuando no etnocéntrico, de las relaciones sociales urbanas. Ya que, no nos engañemos, el hecho de que la ciudad se llene de turistas, agentes financieros y empresariales trasnacionales o de artistas, intelectuales, gente del mundo de la moda y de la farándula es concebido como una bendición, como la prueba del interés y del atractivo de una ciudad. Que esa presencia cosmopolita requiera de la contribución de mano de obra extranjera es un mal, es un problema serio para la convivencia. Así, al menos, puede colegirse de las actitudes y del discurso mediático, institucional y popular.¹⁸

Si leemos estos cambios de la cotidianidad urbana desde la perspectiva de los urbanitas, comprobaremos que esta construcción social que discrimina a unos agentes trasnacionales respecto a los demás tiene su origen en una multiplicidad de factores. En primer lugar, los obreros trasnacionales constituyen (real o imaginariamente) una competencia para los obreros locales por ese bien escaso que es un puesto de trabajo. En segundo lugar, son también competidores por el espacio urbano. Se «apoderan» de barrios y distritos urbanos y su visibilidad se hace ominosa, cuando a su presencia física se suman los prejuicios que los «viejos residentes urbanos» tienen sobre su cultura, su lengua o su religión.¹⁹ El racismo latente en las sociedades receptoras de población inmigrada y la desconfianza genérica hacia lo desconocido (xenofobia) se ven retroalimentados por el hecho de que se trata de población pobre y porque se pone en cuestión el nivel de «civilización» del que es portadora la cultura que ellos representan. En el caso concreto de España o de Francia, la presencia de los colectivos magrebíes está revestida de una agresión simbólica a la nación. En efecto, el *moro* es la categoría contra la que se construye la historia de la nación española, la historia romántica y nacionalista que insiste en la idea de una cruzada secular y continua para caracterizar

18 Pueden parecer paradójicas las percepciones basadas en el sentido común, pues resulta bien patente que los grandes competidores de los urbanitas residentes de cualquier ciudad son los otros tres grupos de nuevos agentes externos. Son ellos los que promueven o posibilitan las grandes operaciones urbanísticas que encarecen el precio del suelo urbano vacían distritos residenciales enteros de la ciudad para erigir sus grandes infraestructuras e instalaciones comerciales, turísticas, de exposición, culturales, etc., relegando a los viejos residentes a un desplazamiento hacia la periferia de la ciudad o, mucho más lejos, hacia la búsqueda de vivienda en lugares mucho más alejados dentro de una región metropolitana. Las ciudades, y especialmente sus nuevos centros «posmodernos», pertenecen cada día más estos agentes externos y a sus aliados e intermediarios municipales (políticos agentes empresariales locales), que a los residentes. Esas capas sociales populares, distraídas en su confrontación con los nuevos residentes terciaristas, no se percatan de que están siendo desalojados y desposeídos de su ciudad por el resto de los nuevos agentes.

19 La literatura sobre relaciones interétnicas en contextos urbanos abunda en referencias a los procesos de relocalización de sectores de la población autóctona, como resultado de la llegada de nuevos componentes poblacionales, pertenecientes a minorías étnicas. Estos tienden a agruparse en lugares bien definidos de las ciudades, como resultado de la acogida de sus amigos y coterráneos, con los que forman las llamadas «cadenas migratorias». Estas formas de agrupamiento étnico son muy visibles en ciudades como Londres, París, Nueva York o Los Ángeles, pero es también perceptible en los casos de «nuevas ciudades mundiales» como Madrid, Lisboa o Barcelona.

la Reconquista. En el caso de Francia, los magrebíes argelinos recuerdan a todos los franceses la más bochornosa derrota de su ejército colonial. Una derrota tan reciente que todavía no ha cicatrizado.

Las relaciones entre nuevos y viejos residentes, en el marco de procesos de mutación social acelerada, tienden a ser conflictivas: unos cambios que resultan incómodos o desconcertantes para los viejos residentes y que tienen en los nuevos residentes su chivo expiatorio. Los cambios tienen orígenes y causas difusas; sin embargo, los nuevos residentes son una realidad palpable y definida, y sobre ellos se suele proyectar la agresividad que genera la impotencia que produce el no saber leer o ubicarse en un presente que rompe con órdenes y claros y previamente establecidos.

Hoy en día no es posible, como subraya Martinotti (1996), seguir sustentando un análisis de las nuevas formas de morfología urbana sobre la base de conceptualizaciones tales como patrones de residencia o unidades residenciales, ya que las relaciones entre población y territorio son tan dinámicas que las perspectivas estructurales nos dicen mucho menos de esa realidad que las perspectivas de tipo procesualista. Por otro lado, es indispensable insistir en la necesidad de un análisis de las metrópolis, y de sus áreas de influencia directa, en términos de sistemas regionales que integran grandes zonas metropolitanas constituidas por decenas o centenares de municipios y que giran en torno a los grandes centros urbanos.

Pero volvamos a la ciudad de Lisboa, que constituye nuestro objeto principal de reflexión y análisis. La explosión demográfica y urbana de Lisboa y, más tarde, de su región metropolitana generó, tras la finalización de las últimas guerras coloniales de los años setenta, un proceso creciente de flujos migratorios: por un lado, de los portugueses retornados y, por otro, de los ciudadanos de las excolonias, especialmente de Cabo Verde. Una ciudad pacata, cerrada sobre sí misma y relativamente homogénea como Lisboa se convirtió de la noche a la mañana, durante los años ochenta, en una metrópolis multicultural.

No voy a tratar, sin embargo, el tema de la multiculturalidad y del conjunto de los procesos generados por la presencia del abundante contingente de residentes extranjeros en la región de Lisboa. Mi intención es más concreta y limitada, y el objeto de estudio particular que deseo presentar para ilustrar el proceso de recomposición identitaria de la sociedad *alfacinha*, esto es, lisboeta, pueda quizás parecer un tanto etéreo y limitado, pero creo que resulta sumamente ilustrativo.²⁰ Me refiero a lo que la literatura olisiponense conceptualiza como la *cuestión saloia*.

El término *saloio* designa al campesino periurbano de la ciudad de Lisboa, que habita la región noroccidental de la provincia de Estremadura. La historia romántica portuguesa y los especialistas en estudios olisiponenses inventan el mito del origen

²⁰ El término *alfacinha* designa al habitante de la ciudad de Lisboa o, más concretamente, al lisboeta de «pura cepa».

árabe de estos campesinos.²¹ Este estigma originario atribuido a los saloios operó como categoría antagonica de la categoría de alfacinha. Como veremos, esta dualidad ha evolucionado de manera espectacular en el último decenio, acompañando al conjunto de procesos derivados de la metropolitización de toda la región saloia.

Tanto las fronteras físicas, que separaban antaño a la ciudad burguesa de su periferia rural y campesina, como el conjunto de marcadores que permitían la neta diferenciación entre los actores sociales urbanos y sus vecinos rurales han desaparecido casi por completo en el nuevo orden metropolitano lisboeta. Consideramos que una cabal comprensión del fenómeno saloio requiere de la recuperación de los dos sujetos históricos implicados en el proceso; a saber, el urbanita-alfacinha y el campesino-saloio. No es posible rescatar la historicidad del proceso sin delimitar el marco de las relaciones sociales, económicas y simbólicas bajo las que se produjo la *construcción social de la saloíe*.

Suscribimos las palabras pronunciadas por Paulo Costa durante las II Jornadas Sobre Cultura Saloia, cuando afirma que:

Parece-nos que o que se deverá tomar por objecto antropológico não é o Saloio (en quanto grupo cultural distinto dotado de uma origem histórica de usos e costumes particulares, ou ainda de características físicas ou psicológicas distintas) mas, antes o discurso que sobre ele se tem produzido, ora para dele escarnecer, ora para o tornar inteligível à luz da História da cidade de Lisboa e do País. E. sobretudo, o facto de grupos sociais alargados (como, por exemplo, a população lisboeta de oitocentos e inícios do presente século), instituições de cariz político-administrativo, científico-pedagógico, etc., se terem servido do Saloio, mediante a utilização de discursos políticos enformados em acções de defesa de patrimónios e pretensas autenticidades e especificidades culturais, para fabricarem as suas próprias identidades (Costa, 1998: 102).

Efectivamente, son inseparables el proceso simbólico de mitificación estigmatizadora del universo saloio y el proceso paralelo de consolidación de una identidad urbana lisboeta: se trata de las dos caras de una misma moneda. Existe un dualismo implícito en todo el proceso de atribución de los supuestos rasgos diferenciadores del saloio tal como los presenta, por ejemplo, Raul Proença:

Psicologicamente, caracteriza-o (o saloio) o espírito de rotina, a curteza de vistas, a avareza levada à sordidez, a essa sistemática atitude de desconfiança que sob o nome de esperteza saloia, tomou foros de proverbial, e foi filão aproveitado por muita veia cómica nos teatros de Lisboa» (Proença, 1988: 464).

21 Por Estudios Olisiponenses debemos entender el acervo de aportaciones histórico-folklóricas que tratan desde una perspectiva local temas culturales relacionados con la ciudad de Lisboa. Uno de los principales órganos de expresión de este movimiento, originado en la segunda mitad del siglo XIX, es la revista *Olisipo*.

La inteligencia lisboeta, desde Vasconcelos, Pimentel, Proença o Felgueiras hasta Cunha, Brito Fontes, contribuyó a construir el perfil *alfacinha* en términos de cosmopolitismo, creatividad, visión de futuro, prodigalidad y confianza, al tiempo que negaba estas virtudes a sus pobres vecinos campesinos de los que, por otra parte, dependía para alimentarse y abastecerse.

Frente a la convivencia cotidiana entre *alfacinhas* y *saloios* en los mercados, recogida en las imágenes castizas de las ilustraciones y postales donde se representan los tipos *saloios* (la *lavadeira*, el lechero, el criador de ganado y de aves, el agricultor), los agentes ilustrados de la burguesía capitalina quieren imponer barreras simbólicas de diferenciación y sometimiento. La degradación y el envilecimiento de la imagen *saloia* son un medio fácil, pero eficaz, de destacar las virtudes de los habitantes de la ciudad: empleados, funcionarios, trabajadores, profesores o políticos. Todos ellos ilustrados y mundanos, al menos por oposición los campesinos circundantes.

Son muchos los autores que se han preguntado por las causas de esta construcción simbólica, por este intento de circunscribir a la población restringida del noroccidente de Lisboa con los atributos estigmatizadores del supuesto y privativo origen árabe, en lugar de insistir en la importancia de este substrato civilizatorio para el conjunto de las tierras meridionales, ya no solo de Portugal, sino del conjunto de la península. Los motivos parecen bastante evidentes, aun cuando falta un estudio detallado del proceso. Resulta inaceptable, como discurso identitario, que la idea de *país*, de *nación*, representada emblemáticamente por la capital, pueda verse «contaminada» con unos orígenes culturales y raciales árabes de manera generalizada, pues ¿cuántos son los habitantes de la ciudad que tienen sus raíces culturales en otros confines de Estremadura, Alentejo o Algarve? Esta herencia rechazada debe circunscribirse, localizarse, como medio para poder cercarla y aislarla. La imagen estereotípica del *saloio* no puede, ni debe, en este contexto simbólico y discursivo, confundirse con el emblema, diferenciador y paternalista, pero y al fin y al cabo positivo, de Zé Povinho.²²

El ensañamiento con el pobre vecino *saloio*, que analizan Consiglieri y Abel (1998: 163-171) a través de las publicaciones humorísticas y del género teatral de la revista, especialmente en el período del Estado Novo, nos muestran cómo, en muchos sentidos, el chiste fácil y la descalificación humillante son una cuestión de vecindad y de rivalidad, de afirmación social y de negación de la alteridad.

Da sedimentação das diversas formas de aculturação, embora fragmentada e sem saudosismo, resta-nos identificar que o cidadão se utilizou do *saloio* -do seu modo de vida da sua cultura para divertimento e gáudio, em atitudes

22 La figura de Zé Povinho constituye, efectivamente un emblema, paternalista pero positivo, con el que se pretende representar la figura del campesino portugués: bajo de estatura, rechoncho, bonachón y con no muchas luces. La iconografía surge a inicios del siglo xx de la mano del famoso ilustrador Bordalo Pinheiro.

preconceituosas, fruto de inevitável superioridade cultural e social, gerada no pensamento do cidadão ao longo do processo histórico da cidade e do termo (Consiglieri/Abel, 1998: 171).

Coincidimos con Costa (1998: 97) en que, más allá de las imágenes estereotípicas que se reproducen acríticamente como citas de autoridad, existe un enorme vacío de informaciones de primera mano, basadas en la observación directa sobre el terreno. Además, la única etnografía en profundidad realizada en la región *saloia* a inicios de los años sesenta, que posee por su singularidad un valor trascendental para conocer la vida cotidiana *saloia*, no ha sido referenciada nunca por ninguno de los especialistas *olisiponenses* en el tema que nos ocupa. Nos referimos al trabajo de Joyce Riegelhaupt (1964) sobre São João das Lampas.

En esta detallada monografía la profesora Riegelhaupt traza un pormenorizado análisis de las transformaciones socioeconómicas, políticas y demográficas que tenían lugar en esta aldea del *concelho* de Sintra. El interés fundamental de este trabajo es documentar el proceso de secularización de la sociedad local, la desaparición de los mediadores tradicionales, así como de las relaciones simbólicas y materiales que vinculaban a los habitantes de la aldea con la capital, en términos de comercio de productos agrícolas. La creciente industrialización de algunos de los núcleos al sur del Tajo, como Barreiro, empezaba a generar en aquellos años un proceso de emigración selectiva de aquellos habitantes de la aldea sin acceso a la tierra. Se iban rompiendo, por tanto, algunas de las premisas que habían vinculado de manera relativamente estable a las poblaciones urbanas y rurales de la región de Lisboa, especialmente aquellos lazos simbólicos estereotipados que encadenaban a los *saloios* a la tierra y a la actividad agrícola. Las fronteras espaciales se subvierten, a través de la emigración, con lo que el universo *saloio* extiende sus fronteras, más allá del Tajo, para participar del proceso tardío de industrialización de Lisboa y de la creación de una cultura obrera, que se superpone a una cultura capitalina caracterizada por su condición de capital administrativa.

Resulta evidente que este período crucial en la transformación de Lisboa, primero en una ciudad industrial y, después, en el centro de un sistema metropolitano (de 1960 a 1980) ha sido insuficientemente estudiado, por lo que respecta a las transformaciones de la región *saloia*. Ya que para ese período no parece haber otro estudio comparable al de la profesora norteamericana, resultaría imprescindible para documentar ese proceso de cambio acudir a las historias de vida, para recuperar la memoria de los actores sociales que vivieron dichas transformaciones en diferentes localizaciones de la región. Los estudios de los últimos años, especialmente los desarrollados al amparo institucional de museos como el de Loures o de las universidades de la región *lisboeta* parecen garantizar un mayor conocimiento de las circunstancias nuevas que se producen con la definitiva metropolización de la región *lisboeta*, al norte del Tajo.

Más como hipótesis de trabajo o modelo heurístico que como una propuesta cerrada, planteo una periodización que intenta establecer los diferentes estadios por los que ha atravesado el proceso de transformación socioeconómica, territorial y simbólica que acompaña la modificación de las relaciones entre saloios y alfacinhas a lo largo del siglo xx.²³ Se trata de cuatro etapas:

La región saloia permanece en una relación de autonomía con respecto a la ciudad de Lisboa. Se trata de una autonomía en el ámbito territorial y poblacional, pero no en el económico. La población saloia se especializa en aprovisionar a la capital de frutas, hortalizas, pan y servicios, como la limpieza de ropa. La diferenciación territorial y funcional entre Lisboa y alrededores es muy marcada. Esta situación se prolongaría hasta los años cuarenta.

La región saloia empieza a ser ocupada por segundas residencias de población lisboeta y su territorio agrícola empieza a entrar, poco a poco, en el mercado inmobiliario. Una parte de la población saloia empieza a emigrar a la periferia de la ciudad (especialmente hacia Barreiro), o bien cambia de actividad económica. Lo saloio y lo alfacinha empiezan a confrontarse a diario con una ligera modificación de papeles. Esta situación correspondería a la etapa que va de finales de los cincuenta hasta mediados de los setenta.

El crecimiento urbano y demográfico de Lisboa, junto al encarecimiento del suelo de la ciudad y de sus alrededores inmediatos, debido al proceso de terciarización económica, agudizan las tendencias de la segunda fase y se inicia, por otro lado, la suburbialización de los municipios más próximos a la ciudad. Ello comporta una modificación de las categorías de residente y de usuario urbano. Empieza a generalizarse el fenómeno de los *commuters*; esto es, el de la circulación diaria de miles de personas desde sus residencias periurbanas hacia sus centros de trabajo en la ciudad. Este fenómeno comporta una transformación drástica del sistema de carreteras, la creación de autopistas y una cierta mejora de la línea ferroviaria Lisboa-Sintra. Se trata del período en que el territorio saloio es apropiado de manera masiva por agentes alfacinhas. Esta fase empieza a inicios de los años setenta y se prolonga hasta la actualidad.

Se produce una reacción identitaria en los municipios saloios (Loures, Sintra, Malveira), que buscan fijar su identidad específica y diferenciada mediante acciones patrimoniales y un proceso de mercantilización de su «imagen de marca», a través de sus productos tradicionales, entre los visitantes urbanos de fin de semana. Esta tendencia local conviene a y es reforzada por los agentes económicos de la nueva metrópolis, pues se crean nuevos atractivos ludicoturísticos que tienen su sede central en Lisboa y en su creciente capacidad para hospedar a turistas y visitantes. El mito saloio

23 Esta es una versión modificada de la propuesta elaborada juntamente con el Prof. Luís Baptista, de la Universidade Nova de Lisboa, en el marco de las III Jornadas sobre Cultura Saloia. Loures, días 6 y 7 de diciembre del 2000 (Baptista y Pujadas, en prensa).

acaba de cristalizar y se seculariza. Esta etapa empieza a finales de los años ochenta y se consolida en los noventa. La relación de esta etapa con el 25 de abril no es directa e inmediata, pero sí está relacionada con el refuerzo del poder local que se instaura en la democracia a través de la nueva Constitución. El nuevo poder local se reafirma frente al poder absoluto de la capital. En este contexto, reivindicar en positivo una identidad saloia constituye un acto de afirmación localista, que busca diferenciarse simbólicamente de Lisboa.

En una fase avanzada de metropolitanización, en que las viejas desarticulaciones sociales y territoriales se substituyen por un proceso de integración y, a la vez, de especialización funcional, el viejo símbolo estigmatizado del saloio se convierte en emblema de autenticidad y, al mismo tiempo, en una marca mercantilizada y mercantilizable, entendida como recurso al servicio de los *city users*, que también se convierten en *regional users*. Por otro lado, muchas personas pertenecientes a medios profesionales y del sector empresarial han adoptado viejas localizaciones del mundo rural saloio como primeras o segundas residencias. Ellas son, sin duda, los principales propagandistas de las virtudes olvidadas del territorio, de sus gentes y de sus productos agrícolas y artesanales. El territorio cerrado, remoto, rural, exótico y fiero de antaño se convierte hoy en emblema de calidad de vida y en síntoma de los nuevos valores de la sociedad del ocio. Los fines de semana, grandes caravanas de autocares y de coches particulares actualizan su peregrinación laica hacia el que fuera un *no man's land* periurbano, convertido ahora en santuario de la identidad rural y regional.

Historia, territorio, identidad y memoria

Por medio de estas dos breves incursiones a los procesos de fijación de la memoria colectiva, que sirven de base para las construcciones identitarias, en el caso de Lisboa y de su región metropolitana, he pretendido ilustrar tres principios metodológicos básicos relacionados con el estudio de las ciudades y las regiones metropolitanas:

No es posible el análisis de las realidades urbanas sin tomar en cuenta el contexto más amplio de los *hinterland* o regiones periurbanas con las que la ciudad vive en una relación simbiótica o parasitaria. Con la hipótesis de Hannerz, en otros autores, sobre las ciudades mundiales los y procesos de trasnacionalización, se enfatiza el hecho de que estos ámbitos de interacción cambian de escala y el volumen de flujos de intercambio se incrementa de manera constantemente acelerada. Con esta perspectiva no solamente no hay espacio para un abordaje esencialista de la ciudad, sino que eso que denominamos *ciudades*, más allá de constituir una realidad delimitada administrativamente como entidades municipales, tiende a perder su especificidad territorializada

para convertirse en mero enclave de un sistema de flujos y redes ampliamente desterritorializado, difuso y de fronteras flexibles (Castells, 1997).

Tampoco es posible abordar un análisis sobre los mecanismos de fijación de la memoria y la construcción de identidades colectivas sin acudir al análisis de los procesos históricos. No se trata solamente de acercarse a la historia de la ciudad, sino también a la historia regional y nacional para poseer las claves que nos pueden ayudar a desvelar procesos que tienen a una ciudad específica como escenario de un fenómeno de ámbito mucho más general. Tanto la construcción de las identidades comunitarias de barrio en Lisboa como la comprensión del mito *saloio* requieren de una exploración más amplia en la historia nacional portuguesa.

Finalmente, es importante destacar el carácter dinámico y crecientemente policéntrico y desarraigado de las relaciones entre las ciudades y los agentes sociales. La movilidad, social y territorial, es uno de los principales signos caracterizadores de nuestros tiempos. Las grandes ciudades, como entidades administrativas con unos límites territoriales definidos, pierden población, mientras que las áreas periurbanas no paran de crecer y transformarse morfológicamente: ciudades dormitorio suburbanas, villas residenciales y antiguas aldeas campesinas convertidas en centros turísticos y de servicios, directamente dependientes de los agentes urbanos. La mayoría de las grandes ciudades ya no son simplemente ciudades, sino los centros logísticos de grandes regiones metropolitanas, formadas por una constelación de enclaves productivos, residenciales, lúdicos y de servicios, que están plena y directamente integrados en la vida cotidiana de las ciudades. Los flujos diarios de población que circula y se traslada por las arterias viarias y ferroviarias son una muestra de que, en estos nuevos complejos metropolitanos, actividad profesional residencia no tienden a coincidir territorialmente. Cada actividad y cada función tienen su propio espacio acotado, concentrado y segregado del resto.

Bibliografía

- AA. DD. (1941). *Inquérito habitacional*. Lisboa: Instituto Nacional de Higiene.
- ANDERSON, N. (1961) [1923]. *The Hobo*. Chicago: The University of Chicago Press.
- BAPTISTA, L. (1996). «Território e cultura *saloia*: a construção de (uma) identidade local?», en OBS. *Lisboa: Observatório das Actividades culturais*, n. 6.
- (1999). *Cidade habitação social*. Oeiras: Celta.
- y PUJADAS, J. J.: «Identidade e território: A questão *saloia* no contexto metropolitano», en Actas de las III Jornadas sobre Cultura *Saloia*. Loures: Câmara Municipal de Loures (en prensa).

- BASHAM, R. (1978). *Urban Anthropology. The Cross-Cultural Study of Complex Societies*. Palo Alto (CA). Mayfield.
- BRITO, J. P. (comp.) (1994). *Fado: vozes e sombras*. Lisboa: Museu Nacional de Etnologia/Lisboa 94/Electa.
- BRITO, J. P. (1999). «O fado: etnografia na cidade», en VELHO, G. (comp.), *Antropologia urbana. Cultura e sociedade no Brasil e em Portugal*. Río de Janeiro: Jorge Zahar Editor.
- CASTELLS, M. (1990). «Estrategias de desarrollo metropolitano en las grandes ciudades españolas: la articulación entre crecimiento económico y calidad de vida», en BORJS, J. et alii, *Las grandes ciudades en la década de los años noventa*. Madrid. Editorial Sistema.
- CONSIGLIERI, C. y ABEL, M. (1998). «O saloio no imaginário de Lisboa: conceitos, preconceitos e pré-conceitos» en AA. DD., *II Jornadas sobre Cultura Saloia*. Loures, Câmara Municipal de Loures.
- CORDEIRO, G. (1997). *Um lugar na cidade. Quotidiano, memória e representação no Bairro da Bica*. Lisboa: Publicações Dom Quixote.
- COSTA, P. F. (1998). «Em busca de uma identidade: os saloios», en AA. DD., *II Jornadas sobre Cultura Saloia*. Loures: Câmara Municipal de Loures.
- DUTOIT, B.; SAFA, H. (Eds.). (1975). *Migration and urbanization: models and adaptive strategies*. The Hague: Mouton.
- EPSTEIN, A. L. (1958). *Politics in an Urban African Community*. Mánchester: Manchester University Press.
- FOX, R. (1977). *Urban Anthropology. Cities in Their Cultural Cities*. Englewood Cliffs (NJ). Prentice-Hall.
- GARCÍA-CANCLINI, N. (1990). *Culturas híbridas. Estrategias para entrar y salir de la modernidad*. México: Grijalbo.
- GASPAR, J. (sin fecha). «O sítio: ocupação e organização do território», en *Scripta Vetera* (edición electrónica de trabajos publicados sobre geografía y ciencias sociales), n. 37, Barcelona: Geocrítica [<http://www.ub.es/geocrit/menu.html>]
- HANNERZ, U. (1986) [1980]. *Exploración de la ciudad*. México: F. C. E.
- (1998). «El papel cultural de las ciudades mundiales», en HANNERZ, U., *Conexiones transnacionales*. Madrid: Cátedra.
- HARRIES-JONES, P. (1975). *Freedom and Labour*. Oxford: Basil Blackwell.
- KAPFERER, B. (1966). *The Population of a Zambian a Municipal Township*. Lusaka: Institute for Social Research.
- (1972). *Strategy and Transaction in an African Factory*. Mánchester, Manchester University Press.
- KYMLICKA, W. (1996). *Ciudadanía multicultural*. Barcelona: Paidós.

- LEEDS, A. (1994) [1984]. «Cities and Countryside in Anthropology,» en LEEDS, A., *Cities, Classes, and the Social Order*. Ithaca: Cornell University Press.
- (1994) [1980]. «Towns and Villages in Society: Hierarchies of Order and Cause», en LEEDS, A., *Cities, Classes, and the Social Order*.
- LICHFIELD, N. (1990). «Políticas de suelo para regiones metropolitanas», en BORJA, J. et alii, *Las grandes ciudades en la década de los años noventa*. Madrid: Editorial Sistema.
- LITTLE, K. (1965). *West African Urbanization. A Study of Voluntary Associations in Social Change*. Cambridge: Cambridge University Press [trad. española de Ed. Labor en 1970].
- (1974). *Urbanization as a Social Process: An Essay on Movement and Change in Contemporary Africa*. Londres: Routledge & Kegan Paul.
- MARTINOTTI, G. (1996). *The new social morphology of cities*, París, Unesco, MOST Discussion Paper Series, n. 16.
- MEILLASOUX, C. (1968). *Urbanization of an African Community: Voluntary associations in Bamako*. Seattle: University of Washington Press.
- MINER, H. (1953). *The Primitive City of Timbuctoo*. Princeton: Princeton University Press.
- MITCHELL, J. C. (1956). *The Kalela Dance*. Mánchester: Manchester University Press. (Rhodes-Livingstone Institute, n. 27).
- (1970). «Africans in Industrial Towns in Northern Rhodesia», en MANGIN, W., *Peasants in Cities*. Boston: Houghton Mifflin.
- OPINIÓN. «Neonazismo e extrema direita em Portugal, Sapo». *Portugal Online!*, Lisboa, 8/5/01 [<http://opinioao.sapo.pt/s81/111390.html>]
- POWDERMAKER, H. (1962). *Copper Town*. Nueva York: Harper and Row.
- PLOTNICOV, L. (1967). *Strangers to the City: Urban Man in Jos, Nigeria*. Pittsburgh: University of Pittsburgh Press.
- PRESS, I. y SMITH, E., comps. (1990). *Urban Place and Process: Readings in the Anthropology of Cities*. Nueva York: Macmillan.
- PROENÇA, R. (1988). *Guía de Portugal, vol. 1, Generalidades*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian (2.ª reimpresión del facsímil de la obra original de 1924).
- PUJADAS, J. J. (1994). «Processos sociais e construção de identidades nas periferias urbanas: os casos de Lisboa e Catalunha», *Mediterrâneo* (Lisboa) (4).
- (1996). «Antropología urbana», en PRAT, J. y MARTÍNEZ, A. (Comps.), *Ensayos de antropología cultural. Homenaje a Claudio Esteve Fabregat*. Barcelona: Ariel.
- y BAPTISTA, L. (2000). «Confronto e entreposição: os efeitos da metropolitani-zação na vida das cidades», *Forum Sociológico* (Lisboa), (3-4), II serie.

- REDFIELD, R. (1930). *Tépoztlán, a Mexican village*. Chicago: University of Chicago Press.
- (1941). *The folk culture of Yucatan*. Chicago: University of Chicago Press.
- y SINGER, M. (1954). «The Cultural Role of Cities», *Economic Development and Cultural Change*, (3).
- RIEGELHAUPT, J. (1964). *In the shadow of the city: intregation of a portuguese village*. Nueva York: Columbia University, [ed. en microfilm de ARBOR, Ann (1979), University Microfilms International].
- ROGERS, A. y ROGERS, S. (comps.) (1995). *The Urban Context. Ethnicity, Social Networks, and Situational Analysis*. Londres: Berg.
- ROSA, E. (2000). «Bairro Alto a ferro e fogo», *O dia* (edición digital), Lisboa, (2555), 13/07/00, 3 pp. [<http://web.online.pt/odia/2000/7/13/01op2555.html>]
- SAFA, P. (1998). *Vecinos y vecindarios en la Ciudad de México. Un estudio sobre la construcción de las identidades vecinales en Coyoacán*, D. F. México: CIESAS/UAM-Iztapalapa/Miguel Ángel Porrús Editor.
- SAFA, H.; DU TOIT, B. (Eds.). (1975). *Migration and development: implications for ethnic identity and political conflict*. The Hague: Mouton.
- SANJEK, R. (1990). «Urban Anthropology in the 1980s: A World View», *Annual Review of Anthropology*, (19).
- SOUTHALL, A. (comp.) (1973). *Urban Anthropology*. Nueva York: Oxford University Press.
- WALLMAN, S. (1993). «Reframing context: pointers to the pos-industrial city», en COHEN, A. y FUKUI, K. (comps.), *Humanising the city. Social contexts of urban life at the turn of the millenium*, Edinburgh: Edingurgh University Press.
- WILSON, G. (1941). *An Essay on the Economics of Detribalization in Northern Rhodesia* [1.ª Parte]. Livingstone: Rhodes-Livingstone Institute (Rhodes-Livingstone Papers, n. 5).
- WILSON, G. (1942). *An Essay on the Economics of Detribalization in Northern Rhodesia* [2.ª Parte]. Livingstone: Rhodes-Livingstone Institute (Rhodes-Livingstone Papers, n. 6).
- WIRTH, L. (1964) [1938]. «Urbanism as a Way of Life», en ALBERT, J. REISS, Jr. (comp.), *Louis Wirth, on Cities and Social Life*. Chicago: The University of Chicago Press.

Barcelona, ciutat oberta: transformacions urbanes, participació ciutadana i cultures de control al barri del Raval

Gaspar Maza

Gary McDonogh

Joan J. Pujadas

Fins fa ben pocs anys el Raval estava d'esquenes al sol. Els carrers que recorren el barri i que tan típics i encisadors són per a molts, als seus veïns només els donaven la possibilitat d'anar a parar a un altre fosc i humil carrer que alhora feia el mateix, de manera que limitaven el dret intrínsec de les persones de gaudir d'espais oberts per prendre el sol i poder respirar a fons.

La voluntat expressa de no voler trencar l'encant del barri ha estat preservada sempre que no transgredís la dignitat d'uns veïns que, sense les possibilitats econòmiques per canviar de pis o sense el desig d'anar-se'n del seu barri de sempre, vivien en un Raval degradat i marginal de la ciutat.

Amb la premissa «el primer és la gent», les transformacions s'han succeït arreu del barri.

Equipaments, obres d'infraestructura, rehabilitacions, enllumenat, etc., però potser les obres més emblemàtiques d'aquest procés de metamorfosi han estat les places.

Aquestes places on sovint veiem avis prenent el sol i nens jugant, gent passejant, han estat guanyades amb gran esforç i són el símbol d'aquest nou barri que comença a mirar de fit a fit un futur on les relacions humanes són

* Article publicat a Maza, G.; McDonogh, G.; Pujadas, J.J. (2002). *Revista d'Etnologia de Catalunya*, 21: 114-131.

prioritàries enfront de la determinació de les èpoques anteriors, on el principal interès era l'edificació de qualsevol espai obert i sense comptar amb les condicions humanes dels habitants.

Gaudir d'aquests espais és retrobar-se amb els veïns, amb la conversa, amb la relació... i fer, en definitiva, un barri més humà per a la seva gent.

Xavier Casas, regidor-president Ciutat Vella.

Ciutat Vella dia a dia, maig 1993

Aquest text del màxim responsable municipal del barri del Raval de Barcelona fou publicat a l'opuscle *Ciutat Vella dia a dia* que mensualment editen els serveis del Districte de Ciutat Vella. Segons el regidor, la metamorfosi *emblemàtica* de les places del barri representa un esforç de canviar la imatge del barri i de millorar la vida dels seus habitants, posant els interessos de la gent del barri per davant de qualsevol altra premissa: *el primer és la gent!* Al mateix temps, la imatge de la nova vida social que el text ofereix —*avis prenent el sol, nens jugant, gent passejant*— representa una selecció de tòpics que volen afrontar una certa imatge estereotípica de l'antic barri xinès —*típic i encisador*— però que eliminen altres facetes de la història, la cultura i les reivindicacions del barri. En aquesta revisió sobre els discursos ideològics i les pràctiques concretes de la història del barri trobem tot un seguit de preguntes que són rellevants, tant per a la història dels moviments socials de la ciutat, com per a l'antropologia urbana.

En general, la Barcelona contemporània mitjançant els mitjans de difusió i propaganda municipals, ha creat una imatge de concòrdia, de diàleg, de participació ciutadana i de gran èxit urbanístic. La imatge de la ciutat amb motiu de les Olimpíades de l'any 92 ens mostrava una ciutadania identificada amb una política municipal concreta, amb una fita específica i espectacular, puntal. Una ciutat d'aquestes característiques respon també a un model somniat per determinats agents de canvi, públics i privats, locals i globals, socialdemòcrates i liberals. Una ciutat, però, on no tenen cabuda molts dels actors socials ciutadans preexistents. Com ja s'ha dit en un altre lloc, aquesta ciutat somniada deixa de pensar-se com una *ciutat de residents* per esdevenir una *ciutat d'usuaris externs* nacionals i transnacionals (Pujadas i Baptista, 2000). A més, aquesta ciutat no pot ésser desconnectada de la història d'imatges i dels contextos urbans del barri i dels models socials pels quals hem interpretat la seva història (McDonough 1987, 1999). Aquí, volem fer ús de l'experiència de vint anys de treball de camp al barri així com de l'anàlisi dels moviments socials que hem revisat aquí, per tal d'avaluar aquest somni i els seus impactes sobre un barri concret on les intervencions socials tenen arrels històriques importants. Suggereixen, per exemple, que algunes actuacions, com la construcció de places emblemàtiques al Raval, tenen un sentit cultural de contramo-

viment davant del possible naixement de moviments socials al Raval històric. Aquesta herència de control social, higienista i arquitectònica té reminiscències en les reformes actuals que, potser, no corresponen al somni d'un barri més humà. L'objectiu d'aquest article, doncs, és intentar mostrar algunes de les contradiccions internes que s'amaguen darrere del celebrat *model urbà* de Barcelona, així com els contrastos històrics i contemporanis entre el discurs i les pràctiques polítiques a la ciutat de Barcelona. Per això, l'antropologia, com a disciplina interrogadora, pot participar en el projecte de millora de la ciutat i del mateix barri.

La nostra unitat d'observació, el Raval, és un dels nuclis principals i més emblemàtics de la vella Barcelona. Un espai cèntric, molt a prop de les principals rutes i itineraris dels turistes i visitants. Un barri d'elevada població, amb grans contribucions a la indústria i a la cultura ciutadanes, un barri d'immigrants que van esdevenir barcelonins i de barcelonins a la cerca d'alternatives, un barri «servidor de la ciutat» (Artigues Vidal, Mas Palahí i Suñol Ferrer 1980). També, és un barri on, des de fa molts anys, s'han anat substituint carrers estrets, edificis ruïnosos, misèria i prostitució, per edificis nous, restaurants elegants, espais oberts i grans equipaments culturals orientats preferentment a gent aliena al barri.

Des de la nostra perspectiva, no es pot afirmar que les respostes dels edils urbans als molts problemes del barri del Raval s'emmarquin en una situació política dominada per l'absència d'interlocutors, disposats a dialogar i a analitzar les perspectives de canvi de la seva situació. En altres treballs hem analitzat els esforços dels veïns per dur a terme mobilitzacions reivindicatives, que no han pogut cristal·litzar en moviments ciutadans efectius, orientats a debatre les condicions del canvi urbanístic i social del barri (McDonogh 1999, Maza 2000). Aquí analitzem les actuacions de la ciutat i de les seves classes dominants com un moviment social d'interès antropològic per comprendre més la complexitat de la formació d'una Barcelona nova. Comencem amb una discussió de les arrels de la planificació moderna i continuem amb una anàlisi cultural dels discursos i dels espais del barri contemporanis. Amb aquestes dades, podem il·lustrar una dialèctica contínua entre imatge i resposta, burgesia i marginalitat, ciutat i barri, passat i futur.

La producció històrica del barri i de les pràctiques de reforma i control

Des de fa més d'un segle el barri del Raval (i, sobretot la part que constitueix l'anomenat popularment *barri Xino* ha estat identificat per la premsa, i també pels reformistes polítics i socials, com una àrea amb problemes que requereixen intervenció. La problemàtica «visible» del barri ha variat segons l'època i els autors: els riscos generats per la

prostitució i la misèria (Boatwright i Da Cal, 1984; McDonogh, 1987), els problemes derivats de la injustícia social i de salubritat, la població drogoaddicta (Romaní, 1992) o els fenòmens de la immigració i la marginació social (McDonogh, 1993; Maza, 1999). Les diferents veus d'alarma, des d'una òptica conservadora, liberal o d'esqueres, sempre han identificat el Raval com un lloc de profund desordre social. Aquestes visions expliquen tota una història d'alarma social i d'intervencions que, malgrat el temps transcorregut, encara es fa palesa fins a finals del segle xx amb les importants intervencions de l'administració municipal socialista.

El Raval, denominat també Drassanes o Districte Cinquè, sorgí a l'edat mitjana com a àrea fora muralla de Barcelona. A l'edat moderna, ja dins les noves muralles, era principalment una zona d'horts i de convents. Al llarg del segle xix (però, sobretot, entre el 1835 i el 1860) el barri experimenta una gran mutació, en instal·lar-se nombroses fàbriques, que servien de bressol per a la Barcelona industrial (Sagarra, 1998: 1). El proletariat de la nova indústria es barrejava amb immigrants i mariners, i es genera una imatge de bohèmia, sobretot a la part sud del barri, que va arribar a assolir notorietat internacional durant el període de finals de segle. La superposició d'ordres i l'heterogeneïtat de la seva població van servir de base per a la construcció d'una imatge perdurable de desordre social i una varietat de respostes mediatitzades pels discursos moral, científic o de reforma social.

El metge higienista català Pedro García Faria (1884) contribuï a la creació d'un discurs sobre el Raval, com a zona de problemes higiènics i morals. Referint-se al carrer de l'Arc del Teatre, diu: «Es, bajo todos los conceptos, una de las que peores condiciones higiénicas reúne, estrecha, tortuosa, mal orientada, poco soleada. casas grandes pero subdivididas en reducidas habitaciones en las cuales mora extraordinario número de habitantes, es el centro de muchos vicios, especialmente la prostitución; el pavimento muy malo y la alcantarilla de las peores de Barcelona. Dominan todo género de enfermedades infecciosas; son numerosos los casos de tuberculosis, pulmonías, sarampión, viruela y difteria, enfermedades tifoideas, fiebres puerperales, afecciones tetánicas, enteritis, meningitis, bronquitis, cardiopatías, apoplejías, etc.» (García Faria, 1884: 153).

La seva era una resposta de reforma higienista, de neteja i de control urbà.

En un article de Prudenci Bertrana en la revista *L'Esquella de la Torratxa*, cinquanta anys més tard, es critica encara el cinisme i la doble moral dels visitants aristocràtics que freqüenten el barri.

Però es dona una imatge desesperançada del futur dels veïns, normalitzant imatges mèdiques: «Ignocents criatures amb el raquitisme i l'escròfula pintades en la faç inexpressiva, s'entreguen a un jugar trist, revolcant-se en el fang del carrer. Mai han

vist el sol mai han vist un arbre, mai han vist cantar un aucell, i ja miren amb gosadia i escupen amb cinisme.» (Bertrana, 1936:249; McDonogh 1987).

Uns anys més tard, amb el pseudònim Friend (1930), un articulista d'*El Correo Catalán* se sumava al judici moral contra el barri, i suggeria que l'única solució per als problemes que generava era la seva inevitable desaparició: «Hoy en día este barrio de Atarazanas, para el que se prevee en plazo no lejano una total desaparición, es algo que atenta a la moral y aún al estómago menos delicado, es un semillero de malas costumbres...». És a dir, després de mig segle de negociacions, la resposta que s'oferia era l'eliminació dels espais i dels habitants del barri.

Sens dubte, el discurs moral/higienista constituïa un element essencial del discurs reformista burgès que reflectia la seva hegemonia dins la Barcelona moderna. Però hi havia també un discurs reformista d'esquerres que assumia bona part d'aquest discurs moralitzant, tot i posar el seu èmfasi en la crítica social al sistema. Així, Jaume Aiguader Miró, regidor de l'Ajuntament de Barcelona i militant d'Esquerra Republicana, denunciava la situació en un article de l'any 1929: «Cal veure la barriada en plen dia, cal pujar per aquelles escales rànegues i entrar en aquells pisos que es defensen amb barajades pudentes. Si allà és crit de justícia constant» (Aiguader Miró, 1929). La mateixa preocupació es manifesta en el discurs arquitectònic i social de la revista AC, del GATCPAC, que defensava una reconstrucció integral, mai realitzada, d'aquest espai central de Barcelona. La dimensió social del problema del Raval és denunciada en un article del diari *El Treball* d'inicis de l'any 1938 que reclamava canvis globals al barri:

Els obrers que hi viuen amb els seus anhels, amb les seves necessitats de classe, reclamen la construcció de guarderies, escoles i cantines per als seus infants i dignifiquen un districte conegut de forma equívoca gràcies al rètol infamant que li posà una literatura decadent (s. a., 1938.)

A l'època franquista, es mantingué el discurs sobre espai i control, malgrat que hi havia una mancança aparent d'actors ciutadans i de polítiques concretes. Aquesta construcció ideològica d'accions i d'espais urbans «sense ideologia» es pot trobar en alguns comentaris referits a l'avinguda García Morato (avui Drassanes), que proposaven el buidatge del centre de l'antic barri Xino. El *Diari de Barcelona* donava suport a aquesta visió:

Barcelona se transforma. Ya es una gran ciudad moderna. Ya es un pueblo limpio de determinadas morbideces, ajenas a él... Lo que nos importa como barceloneses y lo que importa a los españoles es que ya no exista el barrio chino y quede limpio y con brillo nuevo el Distrito V (DB, «Lo actual: Distrito V» 27 d'abril de 1962).

Més tard, Àngel Guallar constatava algunes respostes crítiques dels veïns. Però, al mateix temps, opinava que «hombre, la avenida es una gran mejora para la ciudad.» (1964 DB I 73).

Els governs postfranquistes rebutjaven els processos urbans desenvolupats a l'època anterior, però continuaven defensant valors «científics i neutrals» de neteja i reforma que enllaçaven amb les idees dels governs municipals d'inicis de segle. Les seves primeres intervencions, per exemple, definien les prioritats següents:

«La necesidad de instalar zonas verdes y jardines urbanos en el barrio adquiere, a la vista de los datos presentados, el carácter de urgente. Es de importancia vital la creación de «pulmones» en el barrio, así como de espacios al aire libre bien acondicionados donde niños y ancianos puedan dirigirse.» (Ajuntament de Barcelona, 1981: 13).

Projectes com les famoses «places dures» (per exemple, la cèntrica plaça Salvador Seguí) anticipaven el gran projecte de la Rambla del Raval. Notem, però, una certa sensibilitat sobre l'impacte d'aquestes intervencions sobre els espais del barri. El periodista Julià Peiró es queixava a *El Periódico* de 1981 que: «Las Ramblas están 'limpias', pero vacías. [...] Hay ahora en estas calles un silencio como era difícil de imaginar.»

Al mateix temps, McDonogh (1987) constatava que s'estava generant un altre «espai buit» als nous jardins d'Emili Vendrell al carrer Joaquim Costa. Aquest solar va aparèixer fruit de la destrucció d'un vell edifici on, segons els veïns, vivien «grups problemàtics». La nova plaça, però, introduïa altres problemes. Al projecte original es mantenia l'alineament del carrer i els murs al voltant d'aquest nou espai verd, que «planteja la discreta complicitat entre el món tancat, recollit i tranquil de l'interior i el compromís respectuós de l'exterior» (Ajuntament de Barcelona, 1983: 122). Aquest projecte creava espais invisibles que van preocupar els veïns, que es queixaven de l'ús de l'espai per bandes de joves i borratxos. Evidentment, com vàrem poder comprovar en algunes visites fetes en aquell temps, el lloc també era utilitzat per alguns veïns per passejar els gossos, que deixaven el terra ple de brutícia. Finalment, aquesta plaça va ser tancada amb reixes. Es tractava d'un espai ple de perills que només podien ser combatuts per mitjà de la buidor total. La plaça va sobreviure en aquest estat fins a una nova intervenció que es va realitzar l'any 2001 i que discutirem més endavant.

Mobilització ciutadana dintre de l'espai de reforma

Tal vegada, en altres temps, el Raval també hauria pogut ser caracteritzat com un nucli social de rebel·lia i de denúncia contra les condicions de marginació dels seus veïns. A l'inici del segle xx el barri va ser escenari de nombroses mobilitzacions ciutadanes, com la que es va produir com a resposta a causa de la mort d'una florista de les Rambles en un atemptat l'any 1905 (Kaplan, 1992: 79-125), o com els fets de la Setmana Tràgica,

l'any 1909, amb els atemptats contra fàbriques i esglésies. La primera meitat del segle xx, fins a la Guerra Civil, va tenir el barri com a seu d'algunes associacions polítiques o de mitjans de comunicació. L'anarquista Emili Salut (1938), per exemple, retratava el barri, on precisament ell havia nascut, en termes de misèria i d'explosivitat social:

Brutals condicions de treball que, com una natural conseqüència, feren fomen-
tar el primitiu anarquisme d'aquells anys en què els operaris predicaven a totes
les fàbriques i tallers; prèdiques que totes les famílies obreres coneixien pel full
clandestí que repartia algun veí entusiasmat, a més de la constant propaganda
que setmanalment anunciaven per les cantonades els cartells de vius colors,
amb lletres grosses, invitant tot l'any al míting propesos o per declarar-se en
vaga. Fou per aquell ambient de violentes propagandes i constants persecuci-
ons governamentals, el que la nostra generació obrera barcelonina visqués una
adolescència inquietada excessivament per les prèdiques anarquistes, que tant
germinaren entre les reixes i l'anomia d'uns barris que foren veritables viviers
revolucionaris. (Salut, 1938: 17).

Dos anys abans de la publicació d'aquestes memòries de Salut, un altre revoluci-
onari va publicar a *Solidaritat Obrera* un text on qualificava el barri de gresol de misèria
i no de revolució. A propòsit de la mort al barri de Francisco Ascaso amb motiu de
l'aixecament franquista, deia:

Jamás se hubiera pensado que con sangre se dignificara el Barrio Chino. Tanto
se había derramado en él, que no podía esperarse que con ella se lavaran las
culpas que sobre el miserable reducto de la humanidad doliente y vicioso de
Barcelona pesaba por inapelable sentencia de la moral burguesa... (A.O.R.,
1936).

A l'època de Franco, molts carrers del Raval semblaven formar un enclavament
de població subproletària i una zona de diversió al servei de la ciutat, però també al
marge de la seva vida quotidiana. Molts dels seus veïns, immigrants d'altres parts d'Es-
panya o estrangers, havien acceptat les dures condicions de vida al barri com a experi-
ències transitòries, a escala individual o familiar, en comptes de reaccionar contra una
situació d'injustícia estructural localitzada territorialment. Per a la majoria d'actors
socials la prioritat consistia a escapar del barri, abans que intentar modificar les seves
condicions de vida o la seva imatge. La transitorietat i la desvinculació dels veïns amb
relació al seu entorn social immediat són, doncs, dos dels trets distintius d'aquest con-
glomerat urbà.

Fa pocs anys, a la dècada dels noranta, els veïns també es van tornar a mobilitzar
contra les condicions d'inseguretat ciutadana al barri, derivades de la delinqüència i del
consum de droga. En aquest darrer cas, però, no es tractava d'un moviment social, sinó

d'una demanda d'ajut als poders públics. A diferència de barris com el de Gràcia, la població transitòria del Raval no va crear després de la Guerra Civil moviments reivindicatius o socials, especialment, en aquests darrers anys del segle xx, en què les transformacions socials i espacials han estat tan importants. Com explicar aquesta absència de participació ciutadana en aquest enclavament metropolita? No hi ha respostes fàcils, però pensem que el desordre del Raval és, al mateix temps, un desordre intern i una mostra de les desigualtats i dels problemes socials de la Ciutat de Barcelona com un tot. I reconeixem que la política i la cultura municipals s'havia anticipar a la possible creació de moviments ciutadans, mitjançant una cultura de control, d'intervencions urbanístiques i de repoblació humana.

L'escriptora i periodista Maruja Torres, filla del barri, compartia aquesta vivència de desvinculació en un text de caràcter autobiogràfic, que enfocava en un to molt crític les misèries que s'amagaven darrere el discurs triomfalista de la Barcelona preolímpica:

Parece que existe un plan para remodelar el barrio, que van a convertirlo en un lugar distinto, derribando manzanas enteras de habitáculos miserables para quitárselo a los marginales que ahora lo pueblan, viejos supervivientes que le pertenecen como las lesiones de sus paredes, y a los extranjeros que, entre sus calles desatendidas, encuentran un primer refugio cuando recalán en la ciudad. Quieren que al Barrio vayan a vivir jóvenes profesionales de éxito, crear centros de lo que llaman animación cultural, borrar del mapa una mancha negra, ahora que la ciudad está empezando a ponerse en obras para cuando se celebren los Juegos Olímpicos.

No derramaré ni una lágrima. De niña el Barrio solo me importaba en la medida en que podía salir de él. Y en mis sueños queda a mis espaldas, como el campo de una batalla ajena del que se ha huido precipitadamente para no tener que contar los muertos [...].

Ahora que he vuelto, bien a pesar mío, para encontrarme con las cuentas pendientes que durante muchos años he creído poder soslayar, no es la memoria de las piedras ni las calles lo que me conmueve, sino ese retorno a borboto- nes de voces y olores del pasado que nunca pensé volver a escuchar, que nunca he querido convocar. (Maruja Torres, 1997: 35-36, 68-69).

Això no exclou l'existència (en el passat i en el present) d'un sentiment comunitari i d'unes estructures associatives, per part de veïns d'antic arrelament al barri o d'altres actors, com els comerciants de la zona. Però poc poden fer aquests per enfrontar-se a aquesta imponent població flotant i desarrelada i, al mateix temps, entrar en diàleg amb uns poders públics, que han exercit severes polítiques de control, moguts per l'alarma social que la vida i les imatges del barri generaven entre la societat barcelonina benpensant.

Des del segle XIX, i fins als nostres dies, el Raval ha sofert forts impactes de les polítiques de control de l'espai públic. Malgrat la potencial —i de vegades efectiva— resposta local dels veïns del barri, la creació de nous espais buits o reordenats, la programació d'activitats en espais públics del barri per part de les autoritats municipals o la negociació de controls privats o públics sobre l'espai del barri són indicadors de la tutela permanent que s'hi ha exercit sempre a partir d'aquesta ideologia de control. Es tracta d'un veritable «contramoviment» social, que ha intentat respondre als problemes reals i a les imatges estigmatitzadores que caracteritzen el barri i que, a més, ha sobredeterminat la vida dels seus veïns i ha induït a les transformacions contemporànies. En el fons, més enllà del procés de gentrificació de la part nord del barri i de les intervencions urbanístiques i de l'habitatge en la part sud, poc han canviat el discurs i les imatges que la ciutadania i els poders públics tenen del Raval en l'actualitat, respecte a la retòrica de fa un segle. Potser el que més ha variat en els darrers decennis han estat les pràctiques, ja que les intervencions realitzades en els darrers vint anys superen amb escreix les realitzades durant els cent anys anteriors. Tornem ara a l'etnografia de les places emblemàtiques del nou Raval dintre del seu context actual.

La ideologia de l'espai públic i les seves conseqüències urbanístiques

L'any 1986 el conjunt de Ciutat Vella va ser declarada Àrea de Rehabilitació Integrada (ARI), per tal d'enfrontar-se al procés d'intervenció urbanística i de l'habitatge al centre històric de la ciutat d'una manera coordinada amb la resta d'administracions públiques, amb l'objectiu de desenvolupar un Pla d'acció integral (PAI), resultat de l'harmonització dels diferents PERI (plans especials de reforma interior), elaborats per a cada barri o sector del Districte. Per dur a terme el projecte es va crear una societat de capital mixt PROCIVESA (Promoció de Ciutat Vella, SA), que representa l'entrada del capital privat en aquesta operació d'ample abast. Aquesta empresa és la responsable de les expropiacions i enderrocs dels edificis afectats, així com de l'adquisició i rehabilitació dels edificis de real·lotjament. D'altra banda, PROCIVESA cedeix el solars a l'INCASOL (Institut Català del Sol, dependent de la Generalitat), per tal que aquest s'encarregui de la construcció de nous habitatges i equipaments.

La inversió total realitzada entre 1988 i 2000, segons Fuster (2001), ha estat de 118.648 milions de pessetes pel conjunt d'actuacions a Ciutat Vella. Una de les prioritats ha estat dotar els barris d'equipaments públics. Al Raval trobem el Centre Cívic de Drassanes, el Poliesportiu del Raval, el MACBA, el Centre de Cultura Contemporània i la concertació amb diferents universitats, que han instal·lat o estan en procés de fer-ho diferents centres (UB, UPF i URLL). L'altra política duta a terme per l'Ajuntament és

la creació de places, dins una perspectiva estratègica d'esponjament de l'espai. La política d'habitatge, pel seu cantó, ha tingut un protagonisme clar. L'enderrocament d'habitatges vells i obsolets ha estat espectacular i no exempt de les crítiques per part dels veïns que, en molts casos, s'han associat per tal d'intentar preservar vells edificis malmesos, però d'indubtable interès històric i artístic, com va ser el cas de Can Buxeres, que va donar peu a la mobilització que feia servir el lema de «Salvem Can Buxeres» (*El Borinot*, 2001). La manera com l'empresa PROCIVESA ha executat les expropiacions ha estat una font important de conflicte, igualment que l'atribució de nous habitatges d'iniciativa pública als veïns afectats. Segons una d'aquestes associacions, els problemes amb l'empresa són grans i justificats:

És Procivesa qui s'encarrega de pactar les condicions d'expropiació amb uns mètodes que han estat denunciats per diverses associacions i grups de pressió de veïns. En primer lloc, perquè s'ha negat a pactar col·lectivament amb tots els veïns afectats, malgrat les reivindicacions i demandes que s'han fet en aquest sentit. Aquesta situació ha generat injustícies en l'atribució dels nous habitatges, fins al punt que alguns veïns s'han barallat entre ells i ja ni es parlen. I en segon lloc, perquè s'han donat casos d'expropiacions irregulars. Segons aquestes associacions, els residents en pisos que han de ser enderrocats són pressionats psicològicament perquè deixin casa seva. Les associacions esmenten el cas de veïns àrabs que no entenen l'idioma i a qui s'ha traduït enganyosament el document d'expropiació o de persones amb problemes d'alcoholèmia a les quals aprofitant la seva dependència, ha resultat senzill fer fora de casa seva amb quantitats de diners irrisòries.

Procivesa comença el procés d'expropiació enviant una carta a les persones afectades. En aquesta carta els dona un ultimàtum per tal que signin un acord i se'ls amenaça de perdre el dret als habitatges si no ho fan en el termini de deu dies. L'acord que ofereix contradiu el drets que atorga la Llei d'expropiació forçosa. És a dir, vulnera el dret de reallotjament d'aquelles persones que fa menys de cinc anys que viuen en pisos i vulneren el dret de subrogació (que permet que els familiars puguin heretar la propietat) a molts veïns d'avançada edat. A més, molts altres perden els drets adquirits en el contracte actual i només se'ls ofereix el reallotjament. Molts dels propietaris de les finques afectades, gent gran amb pensions baixes, són indemnitzats amb quantitats que estan al voltant de la dècima part del valor real dels seus habitatges. (Salines, 1999)

Les crítiques que en el seu dia va suscitar l'aprovació del Pla General Metropolità (1976) van ser assumides parcialment durant el procés d'elaboració del PERI del barri del Raval, aprovat l'any 1985. L'element bàsic del consens consistia a abandonar els projectes d'obrir grans vies a l'interior del barri, com s'havia previst al PGM, tot

mantenint encara la filosofia d'articulació urbana del Pla Cerdà. Des de 1988, però, amb la creació de PROCIVESA, comença a aparèixer la figura del Pla Especial, que suposa en molts casos greus desviacions respecte a les previsions del PERI. El cas més clar de desvirtuació del PERI és l'aprovació el 1995 i l'execució posterior del projecte de Rambla del Raval. El mateix es pot dir de l'avinguda Cambó al sector oriental de Ciutat Vella.

Les bases del consens entre veïns i Ajuntament en l'elaboració del PERI havien estat la conservació del patrimoni arquitectònic del barri, el manteniment del teixit social preexistent, així com la retenció de la població i el comerç instal·lat al barri. Són moltes les veus que afirmen que aquestes premisses i aquesta filosofia no s'han respectat, per tal de donar pas a actuacions més espectaculars i amb major visibilitat, pensades més per al conjunt de la ciutadania barcelonina i per als visitants externs transnacionals, que per a les necessitats dels veïns residents.

Ja que, com assenyalàvem abans, els plantejaments ideològics dels espais públics semblen assolir un especial protagonisme en tot aquest procés de reforma urbana, ens ha semblat interessant fer un èmfasi especial en l'anàlisi d'algunes intervencions emblemàtiques: l'ampliació de la plaça dels Àngels i la creació de la Rambla del Raval. Com a contrapunt, farem esment d'alguns espais, que anomenem «espais esquena» per tal d'il·lustrar l'existència d'espais urbans quasi amagats, desconeguts i que no han tingut cap mena d'impacte entre els ciutadans que no hi viuen al costat.

Cultura i control: pràctiques de contramoviment als espais públics del barri

La plaça dels Àngels: un espai nou per contemplar un museu

La plaça dels Àngels, inaugurada l'any 1995, constitueix una de les primeres actuacions emblemàtiques dutes a terme dins del pla d'esponjament del barri. Sorgeix a partir de l'enderrocament d'alguns blocs de cases del carrer Valldonzella i d'alguns espais de la Casa de la Caritat. La nuesa de l'espai, desproveït de qualsevol mobiliari urbà o vegetació, ens indica que va ser concebut per no trencar la visual de l'espectacular edifici que domina la perspectiva d'aquest enclavament: el Museu d'Art Contemporani de Barcelona.

El MACBA, obra de Richard Meier, és sens dubte l'atractiu principal que s'ha volgut posar en rellevància en aquest lloc. L'espai de la plaça està concebut, principalment, per ser usat pels vianants i visitants del museu. És un espai per guaitar, per poder admirar amb perspectiva les elegants línies sinuoses, d'un blanc immaculat, que caracteritzen l'estètica del museu, que estableixen un contrast impactant amb el color

gris i l'estil clàssic de l'antic convent dels Àngels i amb la foscor angosta dels habitatges del carrer Valldonzella.

La funció estètica més òbvia d'aquest espai, que podríem considerar com a emblemàtic de les pràctiques del contramoviment, és mostrar el contrast entre la llum blanca i els espais amples de la plaça i la foscor de la resta de l'entorn, així com la introducció d'elements per a la regeneració del teixit urbà que l'envolta.

La legitimació del MACBA i de la plaça per part del contramoviment s'ha anat produint a través d'una organitzada programació del museu portes enfora. La plaça ha esdevingut habitualment, a partir del 1995, una extensió de les sales d'exposició de la institució. D'aquesta política d'irrupció del museu al carrer en són exemple les nombroses exposicions i performances que s'hi han realitzat i que tenen el barri com a motiu: «Fabrication» (1998), «Situació de l'art» (2000) o «Cossos impúdics» (2001). La intenció d'aquestes iniciatives va ser convocar els veïns al museu i fer-los reflexionar sobre la relació del lloc i el seu entorn, sobre la vida urbana i l'anomia o sobre les formes d'urbanisme informal, com és el cas de les *favelas* brasileres.

Altres exemples d'aquesta cerca de complicitat dels veïns amb el museu són les exposicions «Vecinos del museo» (1996), «Mirades sobre el museo» (1996), «Màsca-ra i mirall» (1997), «Fotografies» de Beat Streuli (1997), «La ciutat de les paraules» (1998) i «Art i espai públic» (2000). En moltes d'aquestes exposicions visuals, els protagonistes de la mirada dels fotògrafs eren novament els mateixos veïns del barri o els seus carrers i, també, les accions performatives amb què els artistes interpretaven el lloc.

Aquesta lògica de control simbòlic dels espais públics es palesa, per tant, en aquestes pràctiques del Museu, que esdevé el principal patrocinador i protector de la nova plaça dels Àngels. Lluny de ser concebut com un espai d'encontre espontani, la plaça es transforma sota el pes d'aquestes accions en un espai programat.

Fins aquí podem observar una dimensió «exitosa» del contramoviment, que respon a la concepció municipal de regeneració urbanística, que posa l'accent en la transformació del teixit social i en la dinamització cultural. Al mateix temps, el MACBA i la plaça dels Àngels es converteixen també en un dels nous pilars d'aquesta nova Barcelona internacional i postolímpica, que vol exportar la imatge d'una metròpoli acollidora, emprenedora i oberta al turisme i als visitants transnacionals i, tot això, sense renunciar a ser una ciutat integradora, capaç de resoldre els conflictes socials i urbans, heretats del passat.

Però, pel seu cantó, la gent del barri també s'ha volgut apropiat de manera no programada de l'espai. Així veiem a les tardes nombroses mares joves amb els seus fills petits, que donen una imatge multicolor i multiètnica, que es correspon amb la composició social del Raval. Es tracta, en general, de veïns que viuen una mica més cap al

sud del barri, veïns autòctons o immigrants estrangers, alguns dels quals acaben d'arribar. Sovint trobem joves adolescents que freqüenten discontinuament l'escola i que es dediquen a jugar a pilota. Però també hi ha altres actors en aquest espai. Joves *skaters*, provinents de diferents parts de la ciutat o, fins i tot, d'altres països que han adoptat les rampes del Museu i la superfície de la plaça com a pista de patinatge.

Les relacions d'aquesta gent amb els guardes jurats del Museu són de vegades molt tenses, i en més d'una ocasió s'ha avisat la policia perquè intervingui, ja que s'han produït denúncies d'assalts i robatoris a turistes que freqüenten aquest entorn, o bé accidents amb els patins. En altres ocasions s'ha requerit la intervenció dels serveis socials del barri per tal d'afrontar la canalització d'aquesta població «conflictiva» cap a altres espais.

Aquesta altra cara de la plaça és un indicador d'alguns problemes socials que encara hi ha per resoldre i que la reforma i les accions de contramoviment no semblen poder afrontar de manera convincent. Tanmateix, per a qualsevol observador superficial que faci ús de la persuasiva propaganda turística municipal, la plaça dels Àngels es presenta com un espai bigarrat d'encontre multicultural, on es despleguen nombroses iniciatives que cerquen diferents formes d'aproximació intercultural. Una observació més detinguda i crítica, però, ens mostra com les grans inversions en espais públics no serveixen per apaivagar els conflictes socials explícits o latents que amaga aquest enclavament metropolità on els dispositius de tutela que s'estan duent a terme són sovint contestats.

Aquest enclavament és molt lluny encara de l'ideal que es proposava la reforma d'aquest sector del barri, que pretenia convertir la plaça dels Àngels en un lloc de trobada, un *collage* humà de caràcter multicultural, obert a la cultura i on les parets del Museu esdevindrien quasi transparents, tot definint un espai sense fronteres separadores que hauria de propiciar la comunicació interactiva, al voltant de l'obra contemporània.

La Rambla del Raval: un gran buit entre dos carrers

Quan un visita per primera vegada la Rambla del Raval, queda impressionat per les seves dimensions, així com per la desmesura que representa amb relació a l'estretor fosca i decrepita dels seus carrers adjacents.

Segons Martí Abella (2000), la creació de la Rambla del Raval (que es va produir entre els anys 1995-2000) és la més gran operació de buidatge físic d'un territori construït que s'ha fet a tot el districte de Ciutat Vella, des de l'inici de la Reforma. La superfície afectada és de 18.362 m², que equival a quatre illes de cases de l'Eixample. Per construir-la es van enderrocar 62 edificis, 789 habitatges i van resultar afectats 1.800 veïns. L'amplada dels anteriors carrers desapareguts (Cadena i Sant Jeroni) era

de quatre metres, mentre que l'amplada de la Rambla actual és de 58 m i la seva longitud de 317 m.

En el disseny d'aquest espai domina la idea de produir un gran buit, adornat amb palmeres i fileres de bancs. En tot l'espai central només s'ha col·locat una font i als dos extrems la instal·lació per a la recollida pneumàtica de la brossa. El passeig està rematat amb dues rotondes als extrems, que organitzen el canvi de sentit de la circulació rodada, ubicades a la confluència amb els carrers Sant Pau (al sud) i Hospital (al nord). En aquests dos punts la circulació dels vehicles i dels vianants se superposa a la calçada i genera més d'un ensurt.

La Rambla del Raval va ser inaugurada el dia 21 de desembre de l'any 2000 amb un lema ben explícit de contramoviment social, recollit al cartell de l'acte inaugural: «La Nova Rambla del Raval per a la gent» i «El Barri del Raval donarà la benvinguda a la senyora Llum i al senyor Espai». D'aquesta manera el nou espai se'ns presenta com un do de la ciutat cap als veïns i, al mateix temps, com la recuperació d'un territori urbà que havia romàs en un estat de tenebres.

La presència de l'Ajuntament a la Rambla, com a principal programador de les activitats que s'hi duen a terme, és constant i té un clar significat de tutela paternalista. Hi ha tot un seguit d'activitats que es van succeint any rere any i que poden tenir el segell directe del municipi o bé d'alguna de les entitats satèl·lit ubicades al barri: el concurs de puntaires i Carnaval infantil al mes de febrer, la concentració d'estàtues humanes a l'abril, la mostra d'entitats del barri al maig, els actes de la Festa Major al juliol. Hi ha, és clar, molts més actes puntuals: exposicions, jornades, concentracions, entre d'altres.

Malgrat aquests esforços municipals per atraure la població del barri cap a aquest nou espai de pretesa centralitat, la Rambla només és ocupada habitualment per un contingent de veïns dels carrers adjacents: estrangers d'origen pakistanès i autòctons en situació de marginació social. Els primers tendeixen a ocupar la part central del passeig, mentre que els altres solen situar-se a les voreres laterals.

La manca d'iniciativa d'altres sectors socials, de dins i de fora del barri, per apropiarse d'aquest espai públic es veu, però, suplantada per aquest conjunt d'iniciatives tutelars, que no aconsegueixen de cap manera pal·liar la sensació de buit físic que experimenta el passejant casual en aquest indret. No s'han recuperat de cap manera les velles trames urbanes preexistents. La majoria dels antics residents de les illes de cases desaparegudes amb la reforma urbanística han desaparegut, com es preveia, però no han estat substituïts per aquells sectors de capes mitjanes que els ideòlegs del contramoviment urbà havien previst. Com a *no man's land* provisional, la Rambla del Raval resulta un lloc inquietant, en la mesura que no ha estat «domesticat».

Alguns dels vells i nous veïns d'aquest gran receptacle buit que és avui la Rambla del Raval observen amb preocupació la dimensió desconeguda d'aquest gran solar ple de sol. En un barri conegut pels seus carrerons, humitats i insalubritats, mai no hi ha gaire sol, però sí que existeix aquesta sensació d'espai fora de tota proporció, de frontera o terreny de ningú, més que de plaça comuna que permeti cosir, tramar. La Rambla del Raval i el seu futur és avui un gran problema i una gran oportunitat. Un problema si no aconsegueix omplir l'espai amb trames urbanes civils que permetin avançar sense perdre diversitat i cohesió. Tots sabem que el buit social no existeix. Si des dels poders públics no s'aconsegueix fer participar els veïns, els comerciants i les entitats en la governació, en la responsabilització d'aquest espai públic, altres trames clandestines i delictives l'ompliran (Ribas i Subirats, 2001: 144).

No hi ha dubte que, en comparació amb l'èxit real o aparent de la plaça dels Àngels, la Rambla del Raval representa un fracàs. Per què? Creiem que per causa d'una programació mal concebuda. D'una banda, el desnonament dels antics veïns va expulsar, de manera volguda, quasi dos mil veïns, que s'han instal·lat en altres indrets del barri. D'altra banda, i a diferència del que va succeir a la plaça dels Àngels, a la Rambla no hi ha hagut cap element mobilitzador orientat a un altre tipus de població: no hi ha cap institució, cap equipament que tingui la capacitat d'atreure nous visitants o usuaris, com succeeix amb el MACBA o amb el CCCB. Fins ara, no s'ha instal·lat cap comerç o empresa de prestigi, tot just un cibercafé i un bar musical nocturn. L'anunciat projecte de construcció d'un gran hotel al bell mig del passeig, al cantó de l'antic carrer Cadena, així com l'enderrocament de molts més edificis del seu perímetre, que hom espera que siguin substituïts per nous edificis i una població diferent, són algunes de les noves accions de contramoviment previstes dins aquesta política d'anar recreant un cor artificial, un nou centre neuràlgic per al barri.

Dos «espais esquena»: el parc de Sant Pau del Camp i la plaça Salvador Seguí

Aquest parc mínim —Horts de Sant Pau— decididament serà, s'entén millor des del passat: el lloc estava farcit de cases. Edificis de pedra i totxo, plens de xacres, que arribaven fins als límits de Sant Pau del Camp, una relíquia encongada sota la sensació d'haver quedat fora de lloc. S'entén el parc si s'hi arriba des del carrer de Sant Pau, que és una via que teòricament obre el camí entre la Rambla i el Paral·lel, però que a la pràctica ningú no recorre de banda a banda; el personal, doncs, va mutant a mesura que s'avança Raval endins i no és aventurat dir que el canvi de guàrdia, la frontera, es produeix a la plaça de Salvador Seguí, un forat obert on conflueixen totes les gents i totes les olors, les expectatives i el desencant, la integració i la marginalitat. Aquí el

barri ensenya a parts iguals guanys i derrotes humanes: les deixes de la mitològica fosca de Robadors i la nova realitat que s'ha obert pas a cops d'excavadora des dels habitatges socials de l'illa de Sant Ramon. L'espai, doncs, cavalca sobre un ritme urbanístic desigual, entre el passat xacrós i el futur d'enderrocs que es comença a notar en les raconades llistes, d'asfalt, sol i aire lliure. Però el barri s'aferra tant a la seva tradició de duresa que és corrent trobar un grup de criatures jugant sobre el paviment despullat, menystenint la presència nouvinguda del parc a dues passes. La gent del Raval potser es malfia de la gespa, després de segles de no veure-la». (Gabancho i Freixa, 1995: 12)

En aquest cas, ens trobem de nou amb un exemple de la retòrica paternalista i tutelar, molt similar a la del cartell de benvinguda a la Rambla del Raval. En aquest cas, però, es tracta de dos espais molt menys periodístics que els referits abans: el parc dels Horts de Sant Pau del Camp i la plaça Salvador Seguí, a diferència dels anteriors, han nascut com a espais erms de gent nova, sense cap atractiu per al vianant o el visitant extern, com una terra de ningú. Constitueixen el negatiu d'aquells altres espais més celebrats i atractius. Es caracteritzen per ser llocs de trobada dels veïns que hi viuen més a prop, però no han servit per canviar l'ambient ni els públics preexistents. Uns espais, en fi, sense animadors ni patrocinadors.

A Sant Pau del Camp, els planificadors urbans van concebre un jardí en el lloc on anteriorment se situava una fàbrica en estat ruïnós. Es van conservar alguns testimonis de l'antiga activitat industrial, com la xemeneia, i es va aixecar el nivell del terra, tot creant feixes de gespa a diferents nivells. Amb l'elevació del terreny es pretenia realçar la visió de l'església romànica situada dins el recinte del parc, encara que el resultat final va ser que el temple va quedar mig tapat i gens realçat.

Durant el procés de construcció d'aquest enclavament, entre el 1990 i el 1992, es van tancar locals com Barcelona de Noche, El Molino o el Teatre Arnau, i també es va produir un desplaçament de les activitats de prostitució cap al proper carrer de les Tàpies i cap a altres indrets com els carrers Robadors i Sant Ramon (Maza, 1999).

Des de la seva inauguració el parc ha servit de punt de trobada per als joves, però també s'hi juga informalment al costat d'un terreny de petanca, la gent gran hi passeja els seus gossos i les mares duen els seus fills petits a prendre el sol. Al capvespre el parc queda tancat, com a mesura preventiva d'eventuals activitats delictives, encara que es desenvolupen al voltant de les entrades de l'aparcament annex o a la rodalia del Paral·lel. La policia hi té una presència constant, especialment a la nit i les batudes hi són freqüents. Aquest entorn urbà, doncs, malgrat les intervencions urbanístiques, continua sent un lloc perillós i poc recomanable per a la gent de la ciutat i per als visitants. Es tracta d'un lloc sense programa. Cal considerar, doncs, que aquesta intervenció urbanística, igual que ha succeït amb altres indrets del Raval, no ha servit ni per

millorar el teixit social del barri ni per «netejar» la seva imatge de perillositat davant els ciutadans de Barcelona.

La plaça de Salvador Seguí sorgí als anys cinquanta com a conseqüència de l'esponjament de la presó La Galera i, des de la seva creació fins ara, ha ocupat un dels llocs més contradictoris i conflictius del barri.¹ En aquest lloc han aparegut escassament les accions del contramoviment, mentre que el públic estable que el freqüenta s'ha caracteritzat sempre per la seva marginació. Aquí tampoc no han existit programes d'activitats, excepte algunes accions puntuals. És habitual trobar-hi nens jugant, policia, vagabunds, persones venent roba usada o prostitutes que treballen al carrer veí de Robadors. És un espai que s'ha mantingut sempre sense cap element de disseny —sense arbres, ni ombres i sense cap espai per a un ús diferenciats i específic.

A diferència de la Rambla del Raval, en aquest espai no hi ha ni barreja de públics, ni programacions municipals o paramunicipals. Consultat un dels responsables del Districte de Ciutat Vella sobre aquesta absència de l'Ajuntament en la dinamització de l'indret, ens va respondre que, més enllà de sentir impotència per redreçar la situació, el problema bàsic és que cap entitat vol organitzar-hi res: «Hi ha conflictes, problemes, i la gent de l'entorn s'enfronta als programadors dels actes.»

Una nota de possibilitat: la renovació dels jardins d'Emili Vendrell

Els jardins d'Emili Vendrell són un darrer exemple en aquest itinerari a través de les accions contradictòries del contramoviment, vistes en forma de procés. La paradoxa d'aquest cas rau en el fet que van ser tancats al públic a mitjan anys vuitanta, poc temps després de la seva inauguració, per ser reinaugurats de nou l'any 2002. Durant aquests anys, aquest espai va experimentar un cicle complet: primer d'auge efímer —ja que el projecte va ser publicitat internacionalment com una obra singular del microurbanisme barceloní— i després d'una llarga decadència pel seu tancament, un nou auge en la seva reinauguració.

És un espai guanyat per esponjament, a partir d'una idea de microcirurgia urbana, que no volia trencar l'estructura del carrer. Això va suposar que l'espai de la plaça va quedar emmurallat pels murs preexistents i va esdevenir un lloc insegur. L'absència de llum, de ventilació, l'escassa circulació de persones van acabar produint el seu tancament, per tal de prevenir problemes com el tràfic de drogues o conflictes d'altre tipus. (McDonogh, 1999).

La reinauguració, ja sense murs, es va produir l'abril de l'any 2002, amb la presència de l'alcalde de la ciutat. Aquest esdeveniment va ser presentat com una reestrena

¹ Durant l'elaboració d'aquesta anàlisi s'ha iniciat una nova remodelació d'aquesta plaça, fruit del projecte denominat «Illa Robadors», que té com a objectiu conservar l'espai de la plaça i transformar íntegrament els seus voltants amb la instal·lació d'un hotel i d'un centre comercial en un dels seus cantons.

per part de les autoritats polítiques, que van evitar el debat sobre el passat de fracàs i sobre les seves responsabilitats. Pel contrari, el fracàs és suplantat ara com un èxit contemporani, ja que són ells qui l'han obert de nou i l'han «alliberat». Les possibilitats que obre aquesta intervenció arquitectònica i política ens vol transmetre aquí un sentir positiu, que tapa els errors del contramoviment en etapes anteriors. Però, al mateix temps, ens ofereix la possibilitat d'una altra reconstrucció social i espacial, la dels veïns que han començat a fer-ne ús, a reintegrar-la dins el teixit social del carrer i del barri.

Conclusions

Si es valora l'èxit d'un projecte de transformació urbana a partir del seu grau d'obertura cap a nous sectors socials, que s'incorporin a la vida del barri, l'experiència del Raval és variada: el sector nord del barri, que era el menys degradat socialment, dona símptomes d'una nova dinamització econòmica i d'una variada gamma de nous públics; el cas de la plaça dels Àngels en seria el millor exemple. Pel seu cantó, el sector sud (el barri Xino) ens mostra una Rambla del Raval que no acaba d'atreure públics nous sense l'ajut de la programació i l'esponsorització; d'altra banda, la política de reforma de places (Parc dels Horts de Sant Pau del Camp, plaça Salvador Seguí, plaça d'Emili Vendrell) constitueix un fracàs absolut. Aquests darrers espais, que hem qualificat d'«esquena», no sols no han atret públic nou, sinó que els seus usuaris naturals, els veïns de la rodalia, han restat al marge, de manera que el contramoviment ha estat vençut en la majoria dels casos pels seus propis errors.

Si tornem a les preguntes inicials d'aquest article, ens podem plantejar per què un projecte de la magnitud del PERI del barri del Raval no ha generat una resposta social significativa, malgrat els milers de persones afectades per les intervencions urbanístiques que s'hi han dut a terme. En molts sentits, resulta evident que la major part de les millores que ha experimentat el barri del Raval estan pensades més en termes de “guanyar” aquest districte històric per al turisme i per als usuaris de la resta de la ciutat, que per millorar les condicions de vida dels seus veïns o per contribuir a l'organització d'un moviment social orientat als propis interessos dels veïns.

Per a què serveix i a qui serveix aquest espai desmesurat de la Rambla del Raval, que va suposar el desplaçament de 1.800 veïns? Com és que la majoria dels edificis que donen a la Rambla i els dels seus carrers adjacents es troben en un estat de degradació insostenible? No seria millor emprar els diners municipals a fer intervencions sobre aquests focus de misèria, més que dedicar-los a esponsoritzar la creació d'un gran hotel i una galeria comercial? Està justificat l'enderrocament de tot un seguit d'edificis de valor artístic i patrimonial, malgrat la protesta d'alguns sectors ciutadans i d'alguns professionals de l'arquitectura?

Per què, en tot cas, les respostes han estat tan sectorials i tan disperses? Per què les associacions de veïns s'han mobilitzat tan poc i han acceptat tan fàcilment els fets consumats? Quin paper han jugat en tot aquest procés les innombrables associacions, ONG i entitats públiques i privades que s'han constituït al barri per afrontar la presència dels diferents col·lectius d'immigrants? Sembla, en tot cas, que hi ha una desproporció entre els problemes socials reals que genera la població del Raval i la variada gamma de mesures de control directe o indirecte que les diferents administracions públiques han establert al barri.

Tinguem en compte que l'estructura de la població del barri és molt diversa, fragmentada i amb interessos contradictoris: residents tradicionals de classe obrera, nous residents, classes mitjanes, artistes, intel·lectuals i professionals liberals, empresaris i comerciants, immigrants estrangers i sectors vinculats amb la prostitució, a banda de petits traficants de droga, que no necessàriament viuen al barri. Juntament amb els residents, especialment durant els darrers anys, el barri té un variat ventall d'usuaris, visitants i consumidors externs: estudiants dels centres universitaris instal·lats al barri, visitants de l'àmplia oferta de museus, centres de cultura i galeries d'art, usuaris de les biblioteques, clients dels restaurants, hotels i centres d'oci i, en general, una gran massa de turistes i visitants que, malgrat la «mala fama» del barri, tenen interès per visitar-lo.

Tota aquesta diversitat, que és palpable quan s'observa amb deteniment el barri, ajuda a entendre la pluralitat i la contradicció de les veus que s'han aixecat al llarg dels darrers deu o quinze anys per donar la seva opinió o per protestar contra l'orientació que ha anat prenent el procés de reforma del barri. No hi ha (potser, també, no hi pot haver) un front veïnal unit, que acompanyi i dialogui amb les instàncies públiques i privades que estan executant el pla urbanístic més important de la història del barri des de l'època de la seva constitució com a barri industrial i residencial, a inicis del segle XIX.

El que resulta més estrident, però, és la desproporció de mitjans emprats per apaivagar l'eventual i molt improbable cristallització d'un moviment social (veïnal o sectorial) dins del barri. Aquests esforços són principalment municipals, mitjançant les nombroses publicacions que edita el Districte i, sobretot, a través d'una constant i intel·ligent mediació d'agents municipals amb un gran nombre d'entitats i associacions (incloses les de veïns), que prevenen la possibilitat de qualsevol mobilització estrident. La concertació i el diàleg són la imatge externa d'una política de control de la població i de la vida pública del barri, que podem qualificar de dispositius de contramoviment social. Aquest contramoviment s'empara, però, en les actituds i en els perjudicis que la burgesia barcelonina ha tingut sempre amb relació al barri i als seus habitants. Si resulta desmesurat i incorrecte identificar tot el Raval com a barri Xino, no és menys cert que la majoria de barcelonins utilitza aquest esquema metonímic. L'evidència que el «mal social» de la prostitució i el tràfic d'estupefaents és avui dia un fenomen estès a

tots els sectors de la ciutat de Barcelona i a totes les capes socials i té com a conseqüència que no es pugui identificar la marginalitat «perillosa» del barri a partir d'aquests atributs. És aleshores quan es posa l'accent en els problemes per a la convivència que suposa la presència de nombrosos col·lectius d'estrangers.

Es tracta, sens dubte, de la realització concreta d'una cultura de control establerta en segles passats que veia el barri com un lloc lleig, perillós i inquietant. Tant se val si el problema principal no és de perillositat social i de control, sinó de pobresa. Tant se val si el que es requereix no són mesures de control, sinó programes socials que proporcionin als veïns treball, habitatge acceptable i educació. El mite del barri se superposa a la capacitat d'anàlisi dels diferents agents, públics i privats, que intervenen en la seva vida quotidiana. Sense voler-ho, els mateixos voluntaris, assistents socials, religiosos i grups seglars que participen en els nombrosos programes d'inserció social, d'ajut familiar o de distribució d'aliments contribueixen d'alguna manera a fomentar els prejudicis sobre el barri com a focus de misèria i de marginalitat. L'altra associació, la que vincula marginalitat amb perillositat, no cal alimentar-la, ja que forma part substancial del mite urbà dels barcelonins sobre el Raval. Però, com qualsevol mite, les seves contradiccions i contextos ens ofereixen altres possibilitats de crítica i canvi, a través d'una lectura sistemàtica i oberta. Per a l'anàlisi del barri com a construcció humana dels habitants i l'impacte de les cultures de control urbanes, potser l'antropologia pot contribuir a nous espais oberts de pensament i de vida social on el primer sigui la gent.

Bibliografia

- ABELLA, Martí (1999) «Ciutat Vella. El cor antic». A: AJUNTAMENT DE BARCELONA. *Barcelona (1979/2004), del desenvolupament a la ciutat de qualitat*. Barcelona: Ajuntament de Barcelona, p. 109-116.
- AIGUADER MIRÓ, Jaume (1929) «La perversidad del distrito cinco». *Mirador* (23 de maig de 1929), p. 17.
- AJUNTAMENT DE BARCELONA (1981) *Informe sociológico del Distrito V*. Barcelona: Ajuntament de Barcelona.
- A.O.R. (1936) «Del vivir revolucionario y la dignificación del barrio chino». *Solidaridad Obrera* (20 d'agost de 1936).
- ARTIGUES, Jaume; MAS, Francesc; SUÑOL, Xavier (1980) *El Raval: història d'un barri servidor d'una ciutat*. Barcelona (Col·lecció El Raval).
- BERTRANA, Prudenci (1936) «El femer urbà». *L'Esquella de la Torratxa*, XXV, p. 248-251.

- BOATWRIGHT, Dorsey; UCELAY DA CAL, Enric (1984) «La dona del barrio chino: l'imatge dels baixos fons i la revista *El Escándalo*». *L'Avenç*, núm. 76 (XI), p. 26-34.
- BORINOT, EL (2001) «Demoliendo Barcelona. La trivialidad de la Rambla del Raval». *El Borinot*, núm. 6, revista electrònica. [<http://www.gracianel.org/borinot/Borinot6/abarri1.html>>]
- FUSTER I SOBREPÈRE, Joan (1999) «La intervenció regeneradora». *Barcelona. Metròpolis Mediterrània*, núm. 45, p. 34-48.
- FRIEND (1930) «De día en día: un tristemente célebre barrio». *Correo Catalán*. (30 de gener de 1930).
- GABANCHO, Patrícia; FREIXA, Ferran (1995) *La conquesta del verd. Els parcs i jardins*. Barcelona: Ajuntament de Barcelona.
- GARCÍA FARIA, Pedro (1884) *Memoria: Saneamiento de Barcelona*. Barcelona: Est. Tipográfico Socios de N. Ramírez y Cia.
- GUALLAR, Àngel (1964) «Siete mil familias afectadas por una mejora urbana: la Avenida García Morato aniquilará definitivamente el famoso 'Barrio Chino'». *Diario de Barcelona* (6 de febrer de 1964).
- KAPLAN, Temma (1992) *Red City, Blue Period: Social Movement's in Picasso's Barcelona*. Berkeley: University of California Press.
- MAZA GUTIÉRREZ, Gaspar (1999) *Producción, reproducción y cambios en la marginación urbana. La juventud del barrio del Raval de Barcelona 1986-1998*. Tarragona: Universitat Rovira i Virgili. [Tesi doctoral inèdita.]
- MCDONOGH, Gary (1987) «The Geography of Evil: Barcelona's Barrio Chino». *Anthropological Quarterly*, vol. LX, núm. 4, p. 174-185.
- MCDONOGH, Gary (1993) «The Face Behind the Door: European Integration, Immigration and Identity». A: WILSON, T. and M. Estellie SMITH, M. (ed.), *Anthropological Perspectives on European Economic Integration*. Boulder: Westview Press, p. 143-166.
- MCDONOGH, Gary (1999) «Discourses of the City: Urban Problems and Urban Planning in Barcelona». *Theorizing the City New Urban Anthropology*. Setha Low (ed.), New Brunswick: Rutgers University Press, p. 342-376.
- PEIRÓ, Julián (1981) «Las Ramblas están 'limpias', pero vacías». *El Periódico* (21 d'octubre de 1981), p. 30.
- PUJADAS, J.J.; BAPTISTA, L. (2000) «Confronto e entreposição: os efeitos da metropolitização na vida das cidades». *Forum Sociológico* (Lisboa), núm. 3-4 (II sèrie), p. 293-308.

- RIBAS, C.; SUBIRATS, J. (2001) «La Rambla del Raval, una oportunitat». A: BORJA, J.; MUXÍ, Z. *Espai públic: ciutat i ciutadania*. Barcelona: Diputació de Barcelona, p. 144.
- ROMANÍ, Oriol (1992) «Marginación y drogodependencia. Reflexiones en torno a un caso de investigación-intervención». A: ÁLVAREZ URÍA, F. (comp.) *Marginación e inserción. Los nuevos retos de las políticas sociales*. Madrid: Endymion, p. 259-281.
- SAGARRA I TRIAS, Ferran (1998) «El Raval, un creixement a les ribes». Conferència llegida el dia 3 de març de 1998 al Centre de Cultura Contemporània de Barcelona, en el marc de l'exposició «Escenes del Raval». Edició electrònica: <<http://www.cccbxaman.org/Raval>>.
- SALINAS I REBOUL, Marta (1999) «El forat de la vergonya». *L'Altaveu*. [<<http://www.altaveu.org/antics/u23.htm>>]
- SALUT, Emili (1938) *Vivers de revolucionaris: apunts històrics del districte cinquè*. Barcelona: Llibreria Catalònia.
- TORRES, Maruja (1997) *Un calor tan cercano*. Madrid: Alfaguara.

Cidades acolhedoras? Transformações urbanas, imaginários e atores sociais

Desde o seu início, em fins do século XIX, o discurso das ciências sociais sobre a cidade tendeu a destacar o potencial conflitual de cenários onde se destacavam primeiramente lutas de classe, posteriormente, conflitos de cidadania de base urbanística e/ou política e, atualmente, conflitos multipolares relativamente aos quais o contexto do multiculturalismo lhes confere uma dimensão global ou, para ser mais preciso, *glocal*.

Se para George H. Mead (1967) a cidade constitui um ente patológico, acometido de uma permanente desordem social, gerada pela incapacidade do sistema para assumir o crescimento constante e a diversidade cultural e de estilos de vida de que são portadores os novos urbanitas, para Simmel (1950), a cidade é geradora de patologias ao nível individual, criando o sujeito *blasé*, desconetado e sem identificação com seu ambiente social imediato, isto é, incapaz de se inserir positivamente no seu próprio meio social. Para Durkheim (1976,1982) essa patologia social, especificamente urbana, é a *anomia*.

Nos seus vastos e celebrados trabalhos sobre a cidade europeia dos anos 60 e 70, Manuel Castells (1979) sempre insistiu na caracterização dos sujeitos sociais organizados em movimentos de base cidadã para os quais a luta por melhores condições de vida urbana era uma continuidade da luta de classes no contexto político ou laboral. Castells, juntamente com muitos outros cientistas sociais de filiação marxista, propunham a luta de classes como o elemento dinâmico, tensionador da vida urbana em qualquer das suas manifestações e cenários.

Se fizermos jus à imagem que os cientistas sociais nos deixaram sobre a cidade, seus conflitos, suas fraturas e seus atores sociais, essa está muito longe de ser uma rea-

* Article publicat a Pujadas, J.J. (2005). *Forum Sociològic*, 13-14: 31-46.

lidade tranquila e sossegada. Como assinala, acertadamente, o grande antropólogo sueco Ulf Hannerz, o prisma dos antropólogos urbanos e, em geral, de todos os etnógrafos da cidade, tendeu a caminhar a par com as suas ânsias por reformas sociais (Hannerz, 1986). A imagem caricaturada do antropólogo urbano como freira caridosa e defensor dos deserdados é recorrente nessa representação do posicionamento dos cientistas em relação à cidade e às lutas pela hegemonia e pela contra-hegemonia.

O certo é que fazendo um balanço das discussões da etnografia e dos enfoques qualitativistas e humanistas nas ciências sociais, as realidades urbanas mais conhecidas e analisadas remetem-nos para o âmbito da marginalidade, do desvio, da pobreza e, em definitivo, da subalternidade social (Pujadas, 1996). A cidade constitui-se, assim, como um objeto de estudo associado ao sofrimento, ao desassossego e à frustração ou à rebelião. A cidade, em suma, é um lugar violento e inseguro, «uma selva vigiada pelos grandes e pequenos felinos, dispostos a nos destruir para sobreviver» (Fernandes, 2004). Esta metáfora do etnógrafo português Luís Fernandes pretende, mais do que representar a violência e o desassossego dos urbanitas, estabelecer uma subtil hipótese que permita explorar as experiências e representações sociais da insegurança e do medo do imprevisível, do estranho: esses medos próprios do indivíduo simmeliano, aos quais já fizemos alusão.

Considerando toda esta bagagem de debates sobre o conflito, associados ao exame das realidades urbanas, é minha pretensão neste texto explorar o princípio de sustentabilidade social das cidades, vinculando-o ao de sustentabilidade ecológica e económica, ambos desenvolvidos paralelamente em outras instâncias e por parte de especialistas na matéria. Trata-se de uma reflexão baseada em observações próprias de processos urbanos ou em observações de outros de autores que, na mesma linha analítica, se perguntam quem são os atores urbanos da cidade dos inícios do século XXI e qual é a direção e o significado das mudanças urbanísticas que transformam a cidade industrial numa nova realidade cujas características, morfologia e dinâmica não estão ainda suficientemente claras, mas que nos indicam a aparição de novos processos e novos atores sociais.

Racionalidade e caos: as reformas dos centros históricos

Até tempos relativamente recentes na história do urbanismo, não existia uma ideia clara e coerente de património monumental histórico. Como ocorre com a magnífica apresentação museográfica do Templo Mayor nas proximidades do *zócalo* da Cidade do México, onde se mostra de maneira didática a superposição de estratigrafias que permitem compreender a sucessão de épocas e estilos de construção na história de Tenochtitlan (a capital do Império Mexica) sobre os restos de cada período anterior,

todas as cidades europeias que nos venham à mente são uma mostra do processo constante de destruição de formas estéticas, de uma maneira de conceber a disposição e os volumes dos edifícios e das ruas, por outros novos, que em cada época se consideram os mais refinados, funcionais e racionais.¹

Talvez o património religioso, desde o «tempo» das catedrais (como o denominou Duby, 1997), seja uma das poucas exceções quanto à preservação patrimonial, embora tampouco seja difícil ver sinais de excelentes templos romanos, envoltos, redenhados ou arrematados por edificações góticas, e no caso das edificações medievais, menos espetaculares pelo seu tamanho, podemos ver o modo como pesados portais neoclássicos ou barrocos escurecem a pureza dos traços de igrejas de estilo romano ou gótico. No caso das construções civis, o sentido patrimonial foi ainda menos cuidadoso e nas cidades espanholas, por exemplo, sobram muito poucos vestígios de edificações anteriores ao século XVIII, com a exceção de palácios ou construções nobres, muitas delas em estado calamitoso de conservação até há bem pouco tempo.

Este não é o lugar nem o momento para entrar no debate, denso e complexo, da definição de património histórico nem no da função social do património na sociedade urbana. Em todo caso, quero aludir a dois tipos de contradições: 1. A atenção nula que se tem dado até os dias de hoje à habitação dos setores sociais subalternos, quando o seu valor testemunhal e histórico é idêntico ao de palácios, catedrais, ou ao de edificações rurais como casebres, sítios, palhotas ou barracas, e 2. A escassa sensibilidade para a conservação patrimonial que mostram os três agentes mais dinâmicos nos processos de transformação da malha urbana: os poderes municipais, o setor imobiliário e o setor técnico, constituído por arquitetos, urbanistas e designers.

Como bem sabemos, existe uma longa tradição na Europa mediterrânica de bairros históricos ou de antigos *distritos* que constituem espaços onde convivem alguns dos grandes emblemas do património arquitetónico local, a par com o comércio orientado para o turismo e a residência de setores populares ou subalternos: populações envelhecidas, pobres ou de imigrantes recém-chegados à cidade. Trata-se de espaços onde a mistura de públicos e de atores urbanos é extremamente contrastante. Até há poucas décadas, em muitas cidades espanholas, italianas ou portuguesas esses centros históricos haviam chegado a limites insustentáveis de degradação urbanística e higiénica.²

Tomemos como exemplo o caso do Bairro do Raval em Barcelona, também conhecido como *Bairro Chinês*. Trata-se de um dos núcleos principais da velha Barcelona.³ É um espaço central situado muito perto das principais vias e itinerários turísticos

1 Esta afirmação é especialmente acertada no caso das antigas cidades romanas cercadas pelas muralhas, que foram sistematicamente destruídas na época da alta Idade Média para erigir a cidade medieval intramuros (Weber, 1987).

2 Acredito que o caso de Nápoles seja bastante expressivo, mesmo atualmente, dessa degradação urbana. Existem, no entanto, muitos outros casos. No caso do Estado espanhol essa degradação dos centros urbanos históricos era uma constante até dez ou quinze anos atrás.

de Barcelona. Trata-se de um bairro com uma grande densidade populacional que, historicamente, teve um papel destacado na atividade industrial e como espaço de lazer, dada a sua localização muito próxima do porto e da grande artéria urbana das Ramblas. Trata-se de um bairro operário que, desde fins do século XIX e ao longo do século XX, recebeu diferentes levas de população imigrante, procedente de Aragão, Valência e Múrcia, inicialmente, de Andaluzia e outras regiões da Espanha, posteriormente. Desde meados dos anos 1980, o bairro começou a tornar-se multicolor e pluricultural, com a chegada, primeiro, de população de origem marroquina e, posteriormente, de procedência filipina e paquistanesa, à qual se soma um contingente menor de pessoas de origem latino-americana, que chegaram nos últimos anos (Maza, McDonogh, Pujadas, 2002).

Faz agora duas décadas, com o advento da democracia nos governos municipais, iniciou-se um ambicioso projeto urbanístico para o bairro, que significou a progressiva substituição de ruas estreitas, edifícios em ruínas, miséria e prostituição de rua por edifícios novos, restaurantes elegantes, espaços abertos e grandes construções culturais como o MACBA ou o CCCB.³ Os valores que estão por trás dessas medidas urbanísticas de grande escala podem ser sintetizados no texto publicado na revista municipal *Ciutat Vella dia a dia*, no qual Xavier Casas, conselheiro e presidente do Distrito I de Barcelona, afirma:

«Fins fa ben pocs anys el Raval estava d'esquenes al sol. Els carrers que recorren el barri i que tan típics i encisadors són per a molts, als seus veïns només els hi donaven la possibilitat d'anar a parar a un altre fosc i humil carrer que allora feia un tant del mateix, limitant el dret intrínsec de les persones a gaudir d'espais oberts on prendre el sol i poder respirar a fons.

La voluntat expressa de no voler trencar l'encant del barri ha estat preservada sempre que no transgredís la dignitat d'uns veïns que, sense les possibilitats econòmiques per canviar de pis ó la voluntat d'anar-se'n del seu barri de sempre, vivien en un Raval degradat i marginat de la ciutat.

Amb la premissa, el primer és la gent, les transformacions s'han succeït arreu del barri.

Equipaments, obres d'infraestrutura, rehabilitacions, enllumenat, etc... però potser les obres més emblemàtiques d'aquest procés de metamorfosi han estat les places.

³ As siglas dessas instituições correspondem ao Museu de Arte Contemporânea de Barcelona (MACBA) e ao Centro de Cultura Contemporânea de Barcelona (CCCB). Em ambos os casos, trata-se de instituições que mobilizam grandes contingentes de turistas e visitantes, totalmente alheios à vida do bairro. O uso que os moradores fazem dos espaços públicos próximos a ambos os centros, como lugares de sociabilidade e de recreação, entra por vezes em conflito com o uso para o qual foram prioritariamente modelados por parte das autoridades municipais.

Aquestes places on sovint veiem avis prenent el sol, nens jugant, gent passejant, han estat guanyades amb gran esforç i són el símbol d'aquest nou barri, que comença a mirar de fit a fit un futur on les relacions humanes són prioritàries, en front de la determinació de les èpoques anteriors, on el principal interès era la edificació de qualsevol espai obert i sense comptar amb les condicions humanes dels habitants.

Gaudir d'aquests espais és retrobar-se amb els veïns, amb la conversa, la relació... fent en definitiva un barri més humà per la seva gent.» (Casas, 1993).⁴

Esta visão idílica do dirigente municipal, não isenta de paternalismo, contrasta vivamente com as reservas e com as numerosas críticas, com as mobilizações dos cidadãos e com as reações de todo o tipo que as atuações públicas, semipúblicas e privadas têm suscitado entre a vizinhança. O veículo de comunicação ou propaganda municipal da vereação barcelonesa defende-se dessas críticas aludindo a uma falta de interlocução válida que represente os interesses do conjunto da vizinhança. Esta, de facto, encontra-se fragmentada em mais de uma frente por meio de associações ou movimentos que defendem coisas diversas.

Por um lado, os membros da Associação de Comerciantes da Rambla desejariam um bairro mais tranquilo, limpo, renovado e isento de marginalidade e perigo para criar um ambiente melhor para a sua atividade comercial. A limpeza e decência do bairro que esse setor preconiza não é somente urbanística, pois considera como um dos principais problemas a própria marginalidade da população que ali reside, acometida por diferentes tipos de sintomas: envelhecimento, pobreza, prostituição e uma taxa de estrangeiros que já supera os 47 % do contingente populacional do bairro.⁵

4 Transcrição da citação: Até há bem poucos anos o Raval estava de costas para o sol. As ruas que percorrem o bairro e que são tão típicas e encantadoras para muitos, não proporcionavam aos seus habitantes mais do que a possibilidade de ir dar a outra rua, igualmente escura e humilde, limitando assim o direito intrínseco das pessoas de gozar de espaços abertos para tomar sol e poder respirar fundo. // A vontade expressa de não querer quebrar o encanto do bairro foi preservada sempre que não transgredisse a dignidade de moradores que, sem as possibilidades económicas para trocar de apartamento ou sem a vontade de ir embora do seu bairro de sempre, viviam num Raval degradado e marginalizado da cidade. // Sob a premissa, primeiro as pessoas, as transformações sucederam-se ao longo de todo o bairro. Construções, obras de infraestrutura, reabilitações, iluminação, etc., mas talvez as obras mais emblemáticas desse processo de metamorfose tenham sido as praças. // Essas praças onde, amiúde, vemos os idosos tomando sol, crianças brincando, pessoas passeando, foram conquistadas com muito esforço e são o símbolo desse novo bairro que começa a olhar pouco a pouco para um futuro no qual as relações humanas serão prioritárias, em relação a épocas anteriores onde o principal interesse era a edificação de qualquer espaço aberto e sem ter em conta as condições humanas dos habitantes. // Aproveitar esses espaços é reencontrar-se com os vizinhos, com a conversa, com a relação, transformando o bairro definitivamente em algo mais humano para a sua gente (Casas, 1993).

5 Segundo dados do *Padrão Contínuo de Habitantes* do governo municipal de Barcelona, o Distrito da *Ciutat Vella* tinha, em janeiro de 2005, uma população estrangeira cifrada em 38.045 habitantes, o que representa 35,6% da população total do Distrito. Os dados referentes ao bairro do Raval somam um total de 21.615 habitantes de origem estrangeira e uma percentagem relativa à população total do bairro de 47,4%. Como dado contextual geral, deve-se assinalar que a população estrangeira residente em Barcelona é, à data de 1 de janeiro de 2005, de 230.942 pessoas, o que representa uma percentagem de 14,6%, já que a população de Barcelona chega aos 1.578.546 habitantes (número oficial aprovado pelo INE referente a 1º de janeiro de 2004).

Há uma associação de moradores, *Associació de Veïns del Raval*, caracterizada por sua grande afinidade e sintonia com a administração municipal. Essa entidade não promove debates profundos sobre o futuro do bairro ou sobre a formulação de um projeto urbanístico e social voltado para as pessoas que vivem ali, mas concentra-se na organização de atividades fortemente subsidiadas pelo município. As críticas dos moradores dirigidas a essa entidade são constantes, mas não se cristalizou nenhuma das tentativas de criar uma associação antagonista que possua um consenso e uma base social mais ampla; as críticas dos moradores geram respostas pontuais e mobilizações que não originam uma estrutura visível e estável, que sirva como novo referente.⁶ Um quarto setor, externo ao bairro, é constituído por plataformas de cidadãos, algumas delas organizadas por profissionais críticos da arquitetura que fazem chegar ao governo municipal reclamações ou propostas sobre determinados projetos particulares decorrentes da orientação das políticas urbanísticas do município no bairro. Um quinto e último setor, perfeitamente instalado no bairro, é constituído por um sem-número de ONGs e associações de imigrantes, que gerem de diversas maneiras os problemas concretos de marginalidade que ali se desenvolvem. Esse setor, no entanto, não entra, salvo contadas exceções, nos debates sobre as reformas do Raval.

Não é aceitável, entretanto, essa queixa dos setores municipais sobre a suposta ausência de interlocutores válidos com quem negociar e acordar a orientação política na transformação do bairro. Em vários trabalhos têm sido analisadas com detalhe as práticas municipais que tendem a substituir o diálogo por subvenções. Existe no Raval, como em outros núcleos da cidade, um grupo de especialistas municipais em mediação cuja atividade consiste em conquistar adesões em troca de colaboração e de subvenções destinadas a atividades comunitárias setoriais, sempre que não coloquem em questão as grandes linhas mestras das atuações e dos projetos urbanos (Maza, 1999; McDonogh, 1999; Maza, McDonogh, Pujadas, 2002).

De facto, os grandes interlocutores do município são, todos eles, agentes externos ao bairro e à cidade: grandes operadores deslocalizados com interesses globais. O grande projeto para o Raval, *Ciutat Vella*, e para o conjunto da cidade é transformar a velha urbe industrial num símbolo do cosmopolitismo, numa referência transnacional, num ícone de hospitalidade.

As grandes operações urbanísticas, como as que têm ocorrido no bairro do Raval nos últimos anos, além de modificar de maneira drástica as referências espaciais e simbólicas da comunidade, geram processos de alteração dos fluxos humanos e mercantis, estreitando e retirando o controle do espaço aos seus antigos moradores. Definem-se, ou pelo menos é isso o que se pretende, novas centralidades, modifican-

⁶ Atualmente encontra-se em curso de realização uma tese de doutoramento sobre o bairro do Raval por parte de Paulo J. Jorge, aluno português da URV, na qual se analisam essas formas de mobilização alternativa.

do antigos equilíbrios entre áreas residenciais e áreas de serviços. Novos contingentes de população, atraídos pela oferta de novas habitações no contexto de um urbanismo renovado, irrompem na vida comunitária, gerando processos que tendem a evidenciar o contraste com a marginalidade social preexistente que é atenuada somente em pequenas proporções. No Raval contemporâneo coexistem lado a lado uma população operária ou de origem operária, tão bem descrita por Manuel Vázquez Montalbán em alguns romances, composta na sua maioria por imigrantes espanhóis vindos do pós-guerra, um grupo muito significativo de profissionais e representantes das camadas médias, nas quais se destacam artistas plásticos, jornalistas, gente de cinema e de teatro e professores. As estas duas populações junta-se o já referido contingente importante de população estrangeira cujo processo de instalação se iniciou nos anos 80, e que hoje adquire uma considerável dimensão.⁷

Os antigos centros urbanos, como o Raval barcelonês, vêm sendo submetidos a uma pressão constante por parte desse conglomerado de operadores públicos e privados que está interessado em adquirir esses territórios, especialmente centrais e simbolicamente emblemáticos, para a consolidação de uma oferta de serviços financeiros, culturais, comerciais e hoteleiros. Barcelona, como qualquer grande cidade do mundo, pretende reforçar sua imagem de *cidade hospitaleira*, acolhedora e aberta para o mundo, capaz de oferecer toda a infraestrutura e equipamentos necessários para torná-la aprazível como sede de empresas transnacionais, como centro de negócios, como lugar para a celebração de congressos e convenções internacionais, como espaço fortemente central nos fluxos de dinheiro, ideias e pessoas e, enfim, como montra para turistas e visitantes (Hannerz, 1998; Baptista, Pujadas, 2001a; Pujadas, Baptista, 2001).

Não se trata de negar a evidência de que dentro das políticas municipais de transformação do bairro não exista um programa de realojamento da população marginalizada, especialmente do grande contingente de idosos que sobrevivem com pensões e reformas sociais mínimas, ou de que não existam fórmulas, subsidiadas pelo município, destinadas a apoiar famílias com rendimentos modestos a alojarem-se em habitações de renda reduzida. O fato de destaque é, no entanto, que o alcance e o ritmo dessas reformas «de caráter social» estão muito aquém da amplitude e da rapidez com a qual se atua para dotar o bairro de serviços e infraestruturas orientados, não à população residente, mas a uma massa anónima e heterogênea de pessoas que Martinotti (1996) etiquetou como usuários urbanos (*city users*).

Estes *usuários urbanos* são de condições e origens diferentes, se considerarmos os serviços que consomem: (1) estudantes universitários da área metropolitana de Barcelona que frequentam diariamente alguma das faculdades das três universidades

7 Deve-se assinalar o importante número de ateliers de artistas plásticos, essencialmente estrangeiros, que se encontram no bairro. Uma prova pública dessa presença é a existência de meia centena de pequenas galerias de arte nas quais se expõem e se vendem as obras desse contingente «glocal» de artistas.

instaladas no bairro, ou os estudantes que trabalham na Biblioteca da Catalunha, (2) visitantes locais, nacionais e estrangeiros das galerias de arte, do MACBA, do CCCB, do Centro Cultural Santa Mónica, do Palácio da Virreina ou do Museu Marítimo, (3) o público que frequenta os teatros instalados no bairro: Gran Teatro del Liceu, Poliorama, Romea, Goya, Principal, (4) os académicos do Institut d'Estudis Catalans, da Reial Academia de Bones Lletres e de outras instituições profissionais e académicas instaladas no edifício gótico que foi do Hospital de la Santa Cruz, ou os investigadores do CSIC, cuja sede ocupa uma rua inteira na parte de trás da Biblioteca da Catalunha e, por fim, (5) os numerosos visitantes que circulam no bairro para outros fins ou usos, como o acesso aos locutórios, restaurantes étnicos (paquistaneses, chineses, latinos), a compra em talhos *halal*, em comércio étnicos marroquinos, paquistaneses ou filipinos, em videoclubes orientados à produção cinematográfica da Índia (o chamado cinema de Bollywood) e, ainda outros, em busca dos prostíbulos de baixo escalão que ainda existem no bairro.

Num trabalho já citado (Maza, McDonogh, Pujadas, 2002), discutia-se a luta desigual entre a administração municipal e a população do Raval para impor o seu imaginário e seu projeto de bairro no contexto do processo de transformação urbana. As críticas que à época suscitou a aprovação do Plan General Metropolitano (1976) foram assumidas parcialmente durante o processo de elaboração do PERI do bairro que foi aprovado, finalmente, em 1985.⁸ O elemento básico do consenso consistia em abandonar o projeto de abertura de grandes vias no interior do bairro que inicialmente o PGM previa e que respondia ainda à filosofia de articulação urbana proposta, em meados do século XIX, pelo Plan Cerdà.⁹

Apesar desse compromisso de base entre administração e sociedade civil, desde a criação em 1988 da Procivesa (empresa municipal de capital misto), encarregada da execução do projeto urbanístico do bairro, surge a figura dos Planos Especiais, que

8 Outros aspetos acordados entre o governo municipal de Barcelona e os vizinhos, durante o processo de consulta pública do PERI do bairro diziam respeito à preservação do património arquitetónico do bairro (com especial referência a moradias e antigas fábricas de estilo modernista) e, sobretudo, à manutenção do tecido social pré-existente, o que significava gerar as condições que permitissem o acesso à habitação dos habitantes afetados pelas intervenções em edifícios residenciais e, ao mesmo tempo, facilitar a continuidade dos estabelecimentos comerciais pré-existent. São muitas as vozes que afirmam que esse conjunto de premissas não têm sido respeitados ou, pelo menos, muito pouco, para dar espaço a atuações mais espetaculares e de maior visibilidade, colocadas à frente das expectativas criadas entre a população barcelonesa, em geral, e buscando atrair a atenção preferencialmente de potenciais usuários urbanos transnacionais do que procurar soluções para as necessidades e ideais da população local.

9 Recordemos que o Plan Cerdà, aprovado em 1859, constituiu a base da redefinição radical da estrutura urbanística de Barcelona. Com a queda das muralhas da cidade medieval, a ideia central de Cerdà era criar o *ensanche urbano* em forma quadrangular (racional e funcional) que deveria articular-se com a Barcelona antiga (a atual *Ciutat Vella*, o distrito I da cidade) por meio da abertura de grandes vias que rompiam com o traçado estreito e errático («selvagem») da zona antiga. As ideias centrais da sua doutrina urbanística foram recolhidas no seu livro *Teoria Geral da urbanização* (1867). Todas as intervenções urbanísticas realizadas no bairro, até a aprovação do mencionado PERI de 1985 seguiam as linhas mestras de Cerdà com pequenas modificações. Assim, a abertura da Via Layetana em 1921 (que une a praça Urquinaona ao porto) não é mais do que uma das várias atuações previstas no mencionado Plano.

supõem em muitas ocasiões uma séria correção das previsões do PERI. Um dos exemplos mais palpáveis de *proyecto intrusivo*, que desvirtua o projeto acordado inicialmente, é a abertura da Rambla do Raval, que conduziu à operação de esvaziamento físico do mais importante enclave edificado desde que o processo de reforma se iniciou. A superfície afetada é de 18.362 m² que corresponde ao espaço ocupado por dois quarteirões de casas do *ensanche* barcelonês. A criação desse «grande espaço vazio», que contrasta de maneira provocatória com o aspeto heterogêneo do conjunto do bairro, implicou a demolição de 62 edifícios, 789 habitações e afetou mais de 1.800 residentes. A largura das duas ruas desaparecidas com essa reforma (Cadena e San Jerónimo) era de quatro metros cada uma, enquanto a da Rambla atual é de cinquenta e oito, e o seu comprimento de trezentos e dezassete metros (Martí Abella, 2000).

A Rambla do Raval foi inaugurada no dia 21 de setembro do ano de 2000, no contexto das festas da cidade. Os lemas que apareciam nos cartazes que anunciavam a cerimónia coincidem com os valores expressos no texto do Sr. Casas, Presidente do Distrito, reproduzido acima: «A Nova Rambla do Raval para as pessoas», «O bairro do Raval dará as boas-vindas à senhora Luz e ao senhor Espaço». O simbolismo que se desataca neste discurso e nesta encenação insiste em dois elementos:

(1) A Rambla é um bem que a cidade oferece à população e (2) A Rambla supõe a recuperação de um território urbano que se encontrava num estado tenebroso.

Cabe destacar que, juntamente com a impressão visual de um espaço desproporcionalmente grande, a Rambla constitui até o presente um não-lugar. E isto por duas razões: (1) consiste num espaço que está quase sempre vazio, exceto nos seus dois extremos, locais em que a Rambla é atravessada por duas artérias importantes do bairro, as ruas San Pau e Hospital e (2) nenhum tipo de público se identifica plenamente com a Rambla, nem a pensam como algo seu. Constitui, pois, um lugar de passagem e não precisamente dos mais frequentados. A verdade é que esse grande espaço vazio, no meio da densidade agitada dos seus arredores, gera certo desconforto, que se potencializa com a suma frieza dos materiais utilizados e com os parques mobiliários urbanos que a enfeitam.

Diante do fracasso (pelo menos temporário) desta faraônica atuação urbanística, o Município e algumas de suas entidades satélites no bairro assumem a tarefa de programar atividades públicas de maneira reiterada, de modo que pode afirmar-se que existe uma tutela paternalista do enclave e dos fluxos pela qual se orientam essas atividades de mobilização de pessoas. Deve-se assinalar que a maioria das ações programadas não tem os habitantes do bairro como público específico, nem sequer principal. Trata-se de um uso orientado em direção para a população da cidade: ações da Fiesta Mayor da cidade (la Merced), festas de Carnaval, exposições, jornadas e concentrações de diferentes tipos, propostas por entidades cidadinas externas ao bairro. No mês de

maio repete-se a celebração da «Mostra de entidades do bairro», pois os mediadores municipais estão muito interessados em mostrar o apoio do governo municipal ao tecido associativo local para poder legitimar as suas políticas sociais e urbanísticas.

No discurso oficial dos representantes municipais mostra-se o desagrado por este fracasso, que julgam imprevisível e injustificado, mas o certo é que, paralelamente, os projetos que o município impulsiona para a Rambla são a instalação de um grande hotel com uma galeria comercial adjunta, assim como comércios de alto nível, restaurantes e outros serviços para visitantes com alto poder aquisitivo. Enquanto esses projetos se concretizam, fato complicado devido às imagens negativas herdadas e à persistente marginalidade da população do bairro, a Rambla começa a ser ocupada, como espaço de reunião e encontro, por atores sociais não previstos nem desejados: jovens paquistaneses que se localizam na passagem central, e alguns moradores, em geral de idade avançada e com sinais de severa pobreza.

A esse erro de cálculo, no que se refere à resposta social diante das inovações urbanísticas, o caso da Rambla do Raval não constitui mais do que um episódio a acrescentar a anteriores fiascos, como os que se produziram na zona próxima do Marremagnum (no final das Ramblas) ou na zona do *Port Vell*. Nos três casos, trata-se de espaços pensados para o uso dos cidadãos e tidos como promocionais para visitantes que acabaram convertendo-se em espaços de transição, que se tornam conflituais, devido à presença de jovens violentos, traficantes de drogas e atores que mostram outros signos de marginalidade. Tratar-se-á então de um erro de cálculo ou antes de uma errática orientação das prioridades relativas à melhoria da qualidade de vida urbana?

Grandes eventos globais, intervenções urbanísticas e novos espaços de centralidade

As transformações urbanísticas das cidades não afetam da mesma maneira todos os habitantes nem todas as suas áreas já que as alterações físicas e funcionais se produzem em ritmos e em direções diferentes. No caso de Barcelona, como no de Lisboa, por exemplo, a expansão metropolitana teve nos Jogos Olímpicos e na Exposição Universal, respetivamente, duas grandes oportunidades para proceder à redefinição simbólica de determinados espaços urbanos, envelhecidos e marginais (Poble Nou e Olivais-Chelas), que se converteram em espaços emblemáticos para a criação de uma imagem de cidades cosmopolitas e em expansão.¹⁰ Tanto os dirigentes políticos como

¹⁰ O mesmo não se pode dizer de Sevilha que, para além de uma nova coleção de pontes sobre o Guadalquivir, concentrou as atuações urbanísticas na ilha de La Cartuja. Contudo, após a finalização da Expo de 1992, o projeto de parque tecnológico que se havia projetado não se tornou realidade. Esse grande evento internacional não foi aproveitado pelos sevilhanos para dar novo impulso à cidade. Pelos menos, não de forma comparável aos casos de Lisboa ou Barcelona.

os agentes económicos (especialmente os operadores turísticos e imobiliários) estão cada vez mais interessados em difundir imagens de remodelações urbanísticas que reforcem o carácter pluricultural, aberto e acolhedor de suas respectivas cidades. Como assinalam Borja e Castells, as cidades são as grandes protagonistas da nossa época. A sua dinâmica surge de uma articulação complexa e multidimensional que é o resultado da confluência dos governos locais, agentes económicos (públicos e privados), organizações sociais e cívicas, setores intelectuais e profissionais e meios de comunicação social (Borja e Castells, 1997:139).

Simultaneamente a esta *explosão para fora*, ocorrida com as cidades que procuram um lugar preciso no contexto internacional, ocorre também uma *implosão para dentro*, já que as ordens e os fluxos que caracterizam a vida quotidiana dos urbanitas são seriamente alterados. Tanto as formas de percepção das mudanças quanto os mecanismos de adaptação às novas situações geram reações críticas, insegurança e constrangimento entre os antigos residentes. Com a alteração dos espaços físicos, os moradores das cidades vêem-se submetidos a novas formas de convivência com novos atores sociais que aparecem no cenário urbano acompanhando as inovações urbanísticas.

Cria-se, assim, um sentimento de *perda de referências*: velhos edifícios da vizinhança residencial são substituídos por bancos ou agências de seguros, antigos espaços públicos, que eram pontos de encontro e de sociabilidade de rua, sucumbem frente ao traçado de uma nova avenida de rápida circulação, formas tradicionais de relação entre os compradores de um bairro e os vendedores, padeiros ou talhantes, por exemplo, vão declinando a favor de estilos impessoais de compra em grandes supermercados. A densidade das relações quotidianas entre os moradores dos infinitos microuniversos que qualquer grande cidade mediterrânea abriga em seu interior, como Barcelona e Lisboa (que constitui um de seus elementos externamente mais característicos), vê-se confrontada com uma mobilidade residencial em expansão e com a tendência crescente à individualização e à privacidade (Pujadas, 2001a, 2001b, Baptista e Pujadas, 2000). A cidade imaginada pelos planificadores (autoridades municipais e corpos técnicos) vê-se refletida nas atuações emblemáticas e de grande alcance, que têm sempre como pano-de-fundo os grandes eventos internacionais. Ao contrário da lentidão que caracteriza a restauração de um centro histórico, as grandes atuações municipais que conduzem à colonização de grandes superfícies ocupadas por velhas instalações industriais, terrenos ferroviários abandonados e, eventualmente, zonas habitacionais pouco densas, permitem atuações rápidas e resultados bem visíveis que reforçam o protagonismo do design e a criação de novos distritos urbanos, que buscam uma nova centralidade no emaranhado metropolitano. Se considerarmos os casos das duas áreas de atuação mencionadas acima (Poble Nou em Barcelona e Olivais-Chelas em Lisboa), e as atuações mais recentes que ocorreram em Barcelona por ocasião dos do Fórum Universal

das Culturas (na zona do rio Besós), podemos encontrar não apenas claros paralelismos, como ainda uma filosofia comum:

1. O predomínio do design arquitetónico de vanguarda, assinado pelas grandes figuras internacionais do momento.
2. A criação de grandes espaços vazios, como estratégia que reforça a vontade de criação de grandes cenários singulares, capazes de conferir carácter e prestígio.¹¹
3. O carácter nuclear de grandes edifícios empresariais de companhias transnacionais ou nacionais com vocação globalizante: o caso das Torres Agbar (zona do Besós), Mapfre e Arts (Villa Olímpica) em Barcelona.
4. A construção de grandes hotéis para cobrir a crescente procura por parte de dirigentes empresariais transnacionais, profissionais, diplomatas.¹²
5. Criação de zonas habitacionais de alto nível para as novas camadas hegemónicas da cidade, assim como de locais para a instalação de serviços de qualidade orientados para os novos habitantes, e para os usuários urbanos, com o objetivo de criar as condições para a consolidação da nova área como espaço de atração urbana.
6. Articulação da nova área com o resto da cidade e com as grandes vias de rápida circulação interurbana, mediante acessos eficientes e amplos.
7. Investimentos importantes em mobiliário urbano e em jardins de qualidade.

As atuações urbanísticas que foram realizadas em Barcelona nos últimos 15 anos abriram a cidade ao mar, cumprindo uma velha aspiração dos planeadores urbanos barceloneses, desejosos de transformar a barreira constituída por velhas instalações industriais e infraestruturas ferroviárias obsoletas num grande passeio marítimo que abrisse a frente de mar. Essas grandes intervenções potenciaram sem dúvida o conjunto da cidade, multiplicando a imagem de Barcelona como cidade hospitaleira e como metrópole transnacional. Deve ser destacada, não somente a beleza dos novos ambientes construídos, como também as melhorias em equipamentos e serviços que permitem às empresas do setor hoteleiro e dos serviços oferecer os seus produtos a numerosíssimos usuários urbanos, vindos de todos os confins do mundo. Barcelona constitui, sem dúvida, uma cidade mundial, tal como a definiu Hannerz (1998).

Cabe aos especialistas no tema estabelecer se esse conjunto de atuações é sustentável, sob o ponto de vista económico e ecológico. As cidades acolhedoras orientam-se economicamente na direção dos fluxos de capital, de atividades e de circulação de

11 Podemos encontrar claros paralelismos nos casos de Paris (Arche de la Défense), Londres (Docks) ou Bilbao (Guggenheim).

12 Recordemos a caracterização que autores como Martinotti (1996) ou Hannerz (1998) fazem dos novos atores sociais metropolitanos, que poderíamos denominar de *novos usuários urbanos globais*.

pessoas no âmbito global, o que reforça os seus traços transnacionais e, portanto, a sua dependência em relação a essas realidades deslocalizadas e glocais. A sustentabilidade ecológica das atuações tão densamente apregoadas durante a realização das obras que deram lugar à área do Forum, soa a discurso auto-justificativo, que se inscreve mais no contexto do politicamente correto do que no de uma priorização real dessa mesma dimensão. No entanto, e esse aspeto parece-me essencial, não se pode esquecer que a cidade acolhedora constitui uma realidade socialmente insustentável, porque aprofunda ainda mais a segregação espacial derivada da crescente segmentação social.

Conclusões: a insustentabilidade da cidade acolhedora

Por trás do cosmopolitismo da cidade acolhedora esconde-se o multiculturalismo da cidade real quotidiana, muito mais complexa do que as representações de concórdia projetadas pelo aparelho de propaganda municipal e pelo conjunto de mediadores do meio empresarial, divulgadas sob imagens de opulência, modernidade, tecnologia e excelência no design, que constituem os elementos do chamado *Modelo Barcelona*.

É preciso partir da premissa, óbvia, de que a sustentabilidade social de um sistema urbano é economicamente custosa e que os únicos benefícios que rende são, precisamente, sociais e não económicos. A imensa quantidade de recursos investidos em qualquer cidade para reforçar a sua dimensão acolhedora e seus atrativos transnacionais (isto é, os seus atrativos para investidores, empresários, expositores, instituições, congressistas e promotores do âmbito cultural e do espetáculo) é viável mediante a conjugação de capitais públicos e privados. A intervenção do capital privado procura, obviamente, a rentabilidade do investimento a curto ou médio prazo. O que procuram, contudo, os poderes públicos?

A resposta de qualquer político parece previsível. Toda a ação governamental procura (ou deveria procurar) o bem comum, o bem-estar dos cidadãos. No entanto, é muito pouco clara a rentabilidade social dos dois tipos de operações urbanísticas que analisámos neste ensaio: a reforma de um centro histórico ou a abertura de novos centros de negócios e de serviços orientados para usuários transnacionais. As iniciativas mencionadas, no caso de Barcelona, pressupuseram a expulsão de suas antigas habitações de milhares de cidadãos em situações marginais. Por outro lado, não parece nada evidente sob qual aspeto se beneficia a totalidade dos cidadãos com as novas instalações e equipamentos, salvo o orgulho ou a complacência por ter uma cidade com mais distritos dominados pelo design, admirados internacionalmente. Além disso, essas mesmas operações urbanísticas não fazem mais do que encarecer o preço do solo urbano.

Os contrastes entre essa nova opulência e a cidade paralela, segregada e segmentada, são insultuosos. Insultuoso é o contraste entre a área do Fórum e o bairro de La Mina, localizado nas suas imediações. É certo que o governo municipal de Barcelona realizou atuações pontuais e cosméticas no dito bairro para tentar apagar as vozes críticas da população. Mas não é menos certo que a Federação de Associações de Moradores da cidade criticou vivamente o projeto do Fórum e o boicotou, apesar do domínio municipal sobre muitas entidades do mencionado tecido associativo. Deve-se combater a pobreza e a marginalidade urbanística com investimentos orientados socialmente. As grandes obras da Barcelona posteriores à transição do regime franquista para a democracia orientadas em direção ao exterior descuidaram o lado interior: a cidade real. Uma cidade real suplantada pela Barcelona imaginada, transnacional, mundial.

Uma cidade acolhedora que posterga e marginaliza a maioria dos seus cidadãos é uma cidade socialmente insustentável, uma cidade geradora de cidades paralelas, pouco acolhedoras, escuras, noturnas, feias, onde os seus espaços degradados urbanisticamente são expressão da marginalidade e fragilidade dos seus habitantes. Há outras cidades paralelas, as de dezenas de milhares de barceloneses que, face à insustentabilidade dos preços da habitação e dos custos da vida urbana, tiveram de abandonar em busca de outros territórios, deixando de ser cidadãos para se converterem em *commuters*, deslocando-se diariamente para trabalhar numa cidade que é para eles, sem dúvida, uma cidade não acolhedora, hostil, desnaturalizada. No final das contas, os novos dominadores da cidade acolhedora são os novos usuários urbanos, vindos de qualquer canto do planeta.

Bibliografia citada

- ABELLA, M. (1999), «Ciutat Vella. El cor antic», *Ajuntament de Barcelona, Barcelona 1979/2004, del desenvolupament a la ciutat de qualitat*. Barcelona, Excm. Ajuntament de Barcelona, pp. 109-116.
- BAPTISTA, L.; PUJADAS, J. J. (2000), «Confronto e enterposição: os efeitos da metropolitanação na vida das cidades», *Forum Sociológico* (Lisboa), nº 3-4 (II série), 2000, pp. 293-308.
- BORJA, J.; CASTELLS, M. (1997), *Local y global. La gestión de las ciudades en la era de la información*. Madrid, Taurus
- CASAS, X. (1993), «Presentació», *Ciutat Vella dia a dia*, mayo de 1993. Castells, M. (1979), *La question urbaine*, México, Siglo XXI.
- DUBY, G. (1997), *El tiempo de las catedrales: arte y sociedad*, Madrid, Cátedra.
- DURKHEIM, E. (1982), *La división del trabajo social*, Madrid, Akal.
- DURKHEIM, E. (1976), *El suicidio*, Madrid, Akal.

- FERNANDES, L. (2004), «A imagem predatória da cidade», em CORDEIRO, G.; BAPTISTA, L.; DA COSTA, A. (Comps.), *Etnografias urbanas*, Oeiras, Celta, pp. 53-62.
- HANNERZ, U. (1986), *Exploración de la ciudad*, México, FCE.
- (1998), «El papel cultural de las ciudades mundiales», en HANNERZ, U.: *Conexiones transnacionales*. Madrid, Cátedra, pp. 205-225.
- MARTINOTTI, G. (1996), *The new social morphology of cities*, Paris, UNESCO (MOST Discussion Paper Series, nº 16)
- MAZA, G. (1999), *Producción, reproducción y cambios en la marginación urbana. La juventud del barrio del Raval de Barcelona 1986-1998*, Tarragona, Universitat Rovira Virgili, Tesis doctoral inédita
- (2005), *Los juegos olímpicos como oportunidad urbanística y multicultural. De Barcelona 1992 a Londres 2012* (En prensa).
- ; MCDONOGH, G. (1991), *Chaval del barrio hijo de la ciudad. Socialización, marginalización y poder en el Raval de Barcelona*, Congreso de la sociedad de Antropología del Sur, Sociedad Americana de Etnología.
- MAZA, G.; MCDONOGH, G.; PUJADAS, J.J. (2002), «Barcelona ciutat oberta: transformacions urbanes, participació ciutadana i cultures de control al barri del Raval», *Revista d'Etnologia de Catalunya*, núm. 21, pp. 114-131.
- MCDONOGH, G. (1999), «Discourses of the City: Urban Problems and Urban Planning in Barcelona», Low, S. (Comp.). *Theorizing the City. New Urban Anthropology*, New Brunswick, Rutgers University Press, pp. 342-376.
- MEAD, G.H. (1967), *Mind, Self, and Society*, Chicago, Chicago University Press.
- PUJADAS, J.J. (1996), «Antropología urbana», en PRAT, J.; MARTÍNEZ, A. (Comps.) *Ensayos de Antropología Social. Homenaje a Claudio Esteva Fabregat*, Barcelona, Ariel, pp. 241-255.
- (2001a), «A propósito de Lisboa: espacios urbanos, historia y memoria», *Antropología Social*, nº 10, pp. 121-145.
- (2001b), «Le charme ensorceleur de Lisbonne», *Recherches en Anthropologie au Portugal* (París), nº7, pp. 187-192.
- ; L. BAPTISTA (2001), «Ciudadanía cosmopolita frente a segmentación multicultural: multiplicación y visibilidad de los actores sociales urbanos», em J. MUNTANYOLA (Comp.) *El futur de l'arquitecte: ment, territori i societat*, Barcelona, Eds. UPC, pp. 119-129.
- SIMMEL, G. (1950), «The Metropolis and Mental Life» en K.H. WOLF (Comp.), *The Sociology of George Simmel*, Glencoe (Ill.), Free Press.
- WEBER, M. (1987), *La ciudad*, Madrid, La Piqueta.

Cultura, imatges urbanes i espectacle. A propòsit de l'ecumenisme multicultural de la Barcelona del fòrum 2004

La fascinación tecnológica aliada al realismo de lo inevitable produce densas y desconcertantes paradojas: la convivencia de la opulencia comunicacional con el debilitamiento de lo público, la más grande disponibilidad de información con el deterioro de la educación formal, la continua explosión de imágenes con el empobrecimiento de la experiencia, la multiplicación infinita de los signos en una sociedad que padece el más grande déficit simbólico. La convergencia entre sociedad de mercado y racionalidad tecnológica disocia la sociedad en “sociedades paralelas”: la de los conectados a la infinita oferta de bienes y saberes, la de los inforricos, y la de los excluidos cada vez más abiertamente tanto de los bienes más elementales como de la información exigida para poder decidir como ciudadanos. (Martín-Barbero y Rey 1999: 22).

Les paradoxes de les que ens parlen Martín-Barbero i Rei (1999) són especialment evidents en el cas d'aquesta gran operació urbanística i mediàtica anomenada Fòrum de les Cultures 2004, que està a punt d'iniciar les seves activitats, sota el signe de la pompa i la solemnitat de la Barcelona-aparador postolímpica, que aspira a tornar a ser el centre de les mirades dels *inforrics* de la postmodernitat transnacional. Tant se val si la quotidianitat de la ciutat i del seu *hinterland* regional està marcada per uns processos creixents d'exclusió social i per noves formes de segregació, basades en una lògica essencialista de les cultures anomenada multiculturalisme.

* Article publicat a Pujadas, J.J. (2003). *Quaderns de l'ICA*, 19: 145-163.

El centre mateix de la paradoxa, que intento analitzar en aquest text, es pot plantejar en els termes següents: Barcelona, una ciutat que aspira a ostentar la condició de capital de l'Europa mediterrània, tot fomentant les seves imatges com a ciutat acollidora, cosmopolita i emprenedora, és al mateix temps una ciutat incapaç de gestionar el seu pluralisme cultural intern, des del punt de vista de les polítiques socials, culturals i urbanístiques, com ho mostren les actuacions realitzades al districte de Ciutat Vella i, sobretot, al barri del Raval.

Els eixos analítics en què es basa la nostra argumentació són aquests: (1) la convivència de les operacions opulentes d'imatge municipal i l'afebliment dels mecanismes de concertació i participació democràtica, (2) la potenciació mediàtica d'imatges culturals de cosmopolitisme i postmodernitat, basades de manera unilateral en la vinculació de la ciutat amb els valors i els símbols de la globalització, tot relegant i menystenint les aportacions dels agents del multiculturalisme urbà, que omplen la ciutat de «colors», (3) La ciutat acollidora i projectada cap a la captació de turistes i agents empresarials transnacionals és, al mateix temps, una ciutat segregadora, que no sap gestionar el seu pluralisme cultural.

1. Ciutat plural i participació ciutadana

Les ciutats estan deixant de ser, gradualment, monoculturals. I estan deixant de ser també expressió abanderada d'una cultura i comencen a tenir necessitat d'articular convivències concretes entre cultures. D'aquí ve que el diàleg entre les cultures per a la convivència, no sigui tan sols un diàleg geopolític, geoestratègic i que tingui a veure amb les nacions, els exèrcits i el terrorisme. Els alcaldes l'estem vivint a cadascuna de les nostres ciutats d'una forma concreta i quotidiana i ens plantegem si tal pauta cultural és assumible o no per la majoria o per la minoria, si la majoria té dret a opinar sobre pautes culturals, etc. Tota aquesta mena de diàlegs són els que avui passen a ser treball quotidià de la pràctica de la convivència de les nostres ciutats. (Clos 2002).

Resulta curiosa aquesta percepció del fenomen del multiculturalisme per part de l'alcalde de Barcelona i president del consorci organitzador del Fòrum Universal de les Cultures. Pocs observadors dels temes urbans que afecten la ciutat de Barcelona posarien aquest èmfasi en el caràcter innovador o incipient del multiculturalisme. Ja l'any 1964 Francesc Candel, al seu llibre *Els altres catalans* es plantejava: «No sé quin tant per cent d'habitants autòctons necessita una ciutat per mantenir la seva idiosincràsia i no caure en el cosmopolitisme, Barcelona és cosmopolita? Jo em penso que sí» (Candel 1968: 15). A l'època en què Candel escrivia el seu text encara no s'havia posat de moda el terme multiculturalisme i cal entendre, doncs, que la seva afirmació de la naturalesa cosmopolita de Barcelona avui s'expressaria amb el terme multicultural.

La ciutat de Barcelona a inicis del segle xx era una ciutat mitjana amb poc més de mig milió d'habitants. *La Barcelona dels prodigis*, per utilitzar l'expressió que va fer famosa l'escriptor Eduardo Mendoza, no hauria estat possible sense l'aportació dels centenars de milers d'immigrants que van arribar a Catalunya els anys 20 i, posteriorment, els anys 50 i 60. Barcelona i la seva àrea metropolitana s'han caracteritzat per ser culturalment plurals i socialment segregades des de fa més d'un segle. On es posa la barrera pel que fa al grau de diferència i de diversitat entre l'arribada històrica a la ciutat d'immigrants andalusos, extremenys o gallecs i els actuals processos migratoris, en què Barcelona es torna multicultural mitjançant la presència de ciutadans llatinoamericans, magribins, subsaharians o asiàtics?

Es tracta essencialment d'un problema cultural o d'un problema social? La resposta política és clara (a més de retòrica): es tracta d'un problema cultural. Per això cal organitzar un *Fòrum de les Cultures*. Ben al contrari, jo crec que els dèficits de convivència ciutadana a la Barcelona contemporània, igual que succeeix a d'altres moltes ciutats del *nord econòmic*, no es poden reduir a problemes de diferencialisme cultural. Les bases del multiculturalisme o cosmopolitisme barceloní no provenen només de les aportacions que fan els immigrants estrangers, sinó que són resultat essencial de l'impacte de la globalització cultural i mercantil (Appadurai 1991; Friedman 1990) i, al mateix temps, de l'orientació empresarial pública i privada cap al turisme i cap a la constitució de Barcelona com a nòdul simbòlic i econòmic de la globalització dins l'àrea euromediterrània. Com és, doncs, que l'única diferència cultural inquietant és aquella que aporten els immigrants?

Ulf Hannerz (1998) destaca, en un interessant article sobre la gestió del pluralisme cultural a la ciutat d'Estocolm, com, a Suècia, l'aparell d'estat va saber transitar des de posicions de centralització i de cohesió homogeneïtzadora cap a l'acceptació de la diversitat cultural com a fenomen durador i característic de l'etapa històrica contemporània. Aquest canvi de mentalitat es reflecteix en el marc d'un Estat del benestar amb el desenvolupament de programes actius de protecció i foment de la cultura dels immigrants. En paraules del mateix Hannerz:

El *bienestar cultural* como idea autóctona dio otro paso, más allá del mero hecho de permitir que las personas que tenían un entorno cultural diferente fueran ellas mismas; y se transformó en un *bienestar multicultural* a medida que el estado fue asumiendo la responsabilidad de apoyar las culturas de los inmigrantes. Y así se pusieron en marcha y se mantienen, ayudas para las asociaciones de inmigrantes y sus actividades: clases de las diversas lenguas nativas en las escuelas y esa sorprendente biblioteca pública multilingüe en Hallunda... los grupos de inmigrantes se convirtieron en *clientelas imaginadas* de los estamentos oficiales. (Hannerz 1998: 255).

El cas de Barcelona és manifestament diferent del d'Estocolm, tant si ho mirem des de la perspectiva local i autonòmica, com des de la perspectiva estatal. L'estat espanyol ni ha deixat de ser culturalment homogeneïtzador (malgrat la ficció del sistema autonòmic), ni és veritablement un Estat del benestar. Des de l'àmbit municipal barceloní o des del govern autonòmic català no existeixen veritables polítiques de suport a les cultures minoritàries, malgrat que sí es dona un cert suport a determinades associacions d'estrangers com a forma de crear noves clientele polítiques i de donar una certa imatge de cosmopolitisme.

Tant els migrats recursos que reben les associacions d'estrangers com les crides reiterades a la participació de les minories culturals a la creativitat de la societat civil, per part de les instàncies públiques, crec que han de ser enteses més com a reclam electoral o com a campanya d'imatge que com a expressió d'un canvi d'actitud vers la diferència cultural. Un canvi d'actitud que hauria de suposar assumir el pluralisme cultural com a plataforma d'un intercanvi creatiu compatible amb l'acceptació d'un procés recurrent de mestissatge cultural. Malgrat que el mestissatge de la ciutadania barcelonina i catalana és una evidència, si ens centrem en l'àmbit del consum de les indústries culturals globalitzades, no és menys cert que la identitat dels ciutadans barcelonins (com dels europeus, en general) es segueix construint, essencialment, a partir d'imatges històriques de pertinença a una nació culturalment homogènia i de la negació de l'alteritat que representen els immigrants.

L'anàlisi dels materials publicats al web del Fòrum, www.barcelona2004.org/cat/, ens indica que, més enllà d'algunes abstraccions sobre la diversitat cultural, el desenvolupament sostenible i les condicions de la pau, els objectius que persegueix aquest esdeveniment són els de promoure novament la imatge cosmopolita de la ciutat de Barcelona, sense tenir en compte els problemes interns que la mateixa ciutat té per tal d'assolir allò que Hannerz anomenava el *benestar multicultural*. La Barcelona postolímpica vol donar senyals de vida a nivell internacional, tot reforçant la seva imatge de ciutat acollidora. Però, quins són els seus destinataris? La ciutadania barcelonina, catalana o espanyola? No, almenys, com a prioritat. Amb el preu dels hotels de Barcelona només una petita elit transnacional estarà en condicions de participar en el conjunt d'actes que es desplegaran entre els mesos de maig i setembre: novament tenim els *inforrics* dels que ens parlaven Martín-Barbero i Rey. D'altra banda, què vol dir participar en el Fòrum? Essencialment fer de consumidor d'un producte cultural exquisit i exclusiu.

On queda la idea de participació de la ciutadania? Com declarava l'alcalde de Barcelona, Joan Clos, en una llarga entrevista, la participació popular està lligada a l'esperit festiu del Fòrum (Cía i Fancelli 2004: 31). El ciutadà, l'habitant de la ciutat de Barcelona, és tingut en compte en la seva dimensió de consumidor, més que com a interlocutor dels debats. La interlocució, en tot cas, serà el resultat dels múltiples debats

protagonitzats per tot un conjunt de personalitats convidades del món de la política, de la cultura i de la ciència. Pocs han estat, segons s'ha pogut traslluir, els que, des d'una posició crítica i antioficialista, s'han negat a participar davant les generoses condicions ofertes, només gent apocalíptica com sempre, de l'estil de Noam Chomsky. Però malgrat aquest procés de cooptació dels agents de debat i de diàleg, no ens enganyem, Clos ens diu que:

si alguien tiene ideas relevantes sobre cómo organizar el mundo en la diversidad cultural, la paz y la sostenibilidad que venga al Fòrum y lo explique. Muchas organizaciones lo harán: Intermón, Cáritas, muchas ONG. Toda la gente de buena fe está en el Fòrum. (Cía i Fancelli 2004: 31).

Barcelona és concebuda pels organitzadors del Fòrum com una *ciutat mundial* (Hannerz 1998), com el *locus* d'un esdeveniment transnacional, deslocalitzat i ecumènic. En una convocatòria universal d'aquestes característiques no hi ha espai per debatre els problemes quotidians de convivència entre ciutadans i no ciutadans, entre locals i nouvinguts, entre persones que tenen cultures de referència diferents i que conviuen o es toleren en un marc de segmentació social on les etiquetes lligades al lloc d'origen de cadascú tenen molta importància per facilitar o impedir els processos d'inserció i de mestissatge. Els problemes culturals que es debatran al Fòrum són problemes abstractes i deslocalitzats, on la ciutat de Barcelona constitueix bàsicament l'escenari. La construcció de l'escenari és, al mateix temps, una oportunitat per canviar el teixit marginal i degradat del límit nord del municipi i, al mateix temps, una operació més d'especulació amb el sol urbà en una de les ciutats on l'habitatge és més car.

És justificable el Fòrum en termes socials? Constitueix una prioritat per als ciutadans de Barcelona i per al seu benestar que Barcelona torni a ser la ciutat estel·lar dins del firmament globalitzat? Quina és la factura que la ciutadania de Barcelona ha de pagar per la concepció faraònica de les obres d'escenografia d'aquest espectacle mediàtic? A jutjar per l'actitud de la Federació d'Associacions de Veïns de Barcelona, que ha refusat d'adherir-se o de participar als actes del Fòrum, la sensibilitat cap els problemes dels veïns de l'entorn per part de les tres administracions que li donen suport és mínima. Tal com recull la premsa, els testimonis de frustració dels veïns de la zona són abundants: «Este barrio era un desastre y, sin duda, ha mejorado mucho, pero con el Fòrum debería haberse hecho algo más pensando en la gente que vivimos aquí» (Manuel Carrasco, cit. per Peirón 2004a). Aquesta absència de concertació amb els veïns de la ciutat i l'amenaça del procés de gentrificació, que sol acompanyar les grans operacions de renovació urbanística, el constatava Maruja Torres arran de les intervencions municipals al barri del Raval, que varen començar uns anys abans de la realització dels Jocs Olímpics:

Parece que existe un plan para remodelar el barrio, que van a convertirlo en un lugar distinto, derribando manzanas enteras de habitáculos miserables para quitárselo a los marginales que ahora lo pueblan, viejos supervivientes que le pertenecen como las lesiones de sus paredes, y a los extranjeros que, entre sus calles desatendidas, encuentran un primer refugio cuando recalán en la ciudad. Quieren que al Barrio vayan a vivir jóvenes profesionales de éxito, crear centros de lo que llaman animación cultural, borrar del mapa una mancha negra, ahora que la ciudad está empezando a ponerse en obras para cuando se celebren los Juegos Olímpicos. (Torres 1997: 35).

Les grans ciutats són, cada vegada més, escenaris al servei del que Martinotti (1996) va anomenar els *usuaris urbans*. Uns usuaris que, cada vegada més, són de caràcter transnacional: empresaris, inversionistes, turistes, congressistes. La ciutat és, per un cantó, un escenari d'aquestes activitats i, en moments estel·lars, com uns Jocs Olímpics o un Fòrum de les Cultures, esdevé un gran aparador, per tal de mostrar que pot acollir qualsevol tipus d'activitat, qualsevol repte. Els ciutadans, especialment les capes pobres i més marginals de la ciutat fan més aviat nosa: els gestors urbans posen la ciutata mans dels usuaris urbans en detriment de la població (Pujadas i Baptista 2000).

2. Cosmopolitisme vs. multiculturalisme: dues lectures del procés de mestissatge cultural

La naturalització de la cultura esdevé un esquema ideològic que serveix per justificar la segregació de les minories culturals. El que és important de destacar són els mecanismes de construcció de la categoria de minoria cultural. En concret, com és que la cultura equatoriana o colombiana constitueix una minoria i l'anglosaxona no? Si ho mirem des del punt de vista del consum, els ciutadans-consumidors autòctons atorguen a les mercaderies culturals d'origen anglosaxó un gran valor, que mostra la relació desigual i de dependència entre els consumidors de la *semiperifèria barcelonina* i aquelles instàncies que manufacturen els productes culturals dels grans centres de l'entramat global. Els canals publicitaris i de comercialització són tan massius que arriben a instal·lar-se en el cor mateix de la ciutat semiperifèrica i això amb la més condescendent i natural acceptació de part dels consumidors "colonitzats". En canvi, els productes culturals que ofereixen els immigrants estrangers són subalternitzats en la mateixa mesura que és subaltern (o inexistent) l'estatut ciutadà d'aquestes poblacions.

És important d'assenyalar que el procés de mestissatge cultural a la gran ciutat és una realitat única, indivisible, on intervenen tant les influències culturals dels

centres hegemònics com aquelles altres influències, sovint rebutjades en el pla conscient pels ciutadans, que aporten les manifestacions culturals dels representants dels grups minoritzats. A efectes analítics, però, val la pena distingir aquests dos tipus d'influències: les primeres formen part d'aquell tipus de mestissatge que anomenarem *cosmopolitisme*, mentre que per a les segones reservarem el terme *multiculturalisme*.

De manera sintètica podem fer una primera presentació amb tot el conjunt de dualismes que separen aquestes dues realitats urbanes que conviuen en una ciutat com Barcelona:

CIUTAT COSMOPOLITA	CIUTAT MULTICULTURAL
Acollidora	Intolerant
Globalitzada	Segmentada
Homogeneïtzadora	Heterogeneïtzadora
Oberta a l'alta cultura	Indigenitzada
Autoritària	Plural
Imaginada, induïda	Tolerada
Ecumènica	Segregadora
Transparent	Opaca
Lluminosa	Fosca
Asèptica	Plena d'olors i colors
Deslocalitzada	Territorialitzada
Trivial	Original, creativa
Diürna	Nocturna
Ciutat d'oportunitats	Ciutat fràgil
Opulenta	Marginal
Consumista	Autosuficient
Projectada cap a fora	Projectada cap a dins

L'inevitable maniqueisme que suposa dicotomitzar la realitat es justifica en aquest cas per la intenció d'oferir una eina heurística per pensar les antinòmies complexes que s'amaguen darrere una realitat urbana que es vol presentar com a unitària i integrada. El que s'ha de destacar és el caràcter irreconciliable dels dos acostaments a la naturalesa mestissa de la gran ciutat contemporània. D'una banda, tenim aquell mestissatge que és fruit de les interaccions i dels intercanvis quotidians entre els residents de la ciutat, que són creixentment conflictius en la mesura que la dinàmica migratòria i multicultural no és acompanyada de polítiques d'inserció social i econòmica mínimament suficients, i de polítiques de suport o dignificació de les expressions culturals subalternes. D'altra banda, hi ha el mestissatge que prové dels mecanismes mercantilit-

zadors de la cultura, que converteixen el ciutadà en consumidor o, més ben dit, que fan del fet de consumir el principal atribut de la ciutadania.

És ja un lloc comú afirmar que són les ciutats més que no pas els estats les grans protagonistes dels processos de globalització econòmica i cultural. A mesura que els estats són incapaços o renuncien a regular i controlar els fluxos transnacionals (que són de naturalesa principalment econòmica, però que suposen un gran impacte cultural) les grans ciutats guanyen en protagonisme, tot convertint-se en nòduls de relació i de canalització d'aquests fluxos. Les polítiques municipals consisteixen cada vegada més (sigui el color que sigui el que governa les ciutats) en grans maquinàries propagandístiques i en promotores de grans obres d'infraestructures i equipaments al servei de la instal·lació del major nombre possible d'empreses i corporacions, la majoria de naturalesa transnacional (Borja y Castells 1997: 139 i ss.). Les grans ciutats són els escenaris privilegiats de l'anomenada «nova economia» i aquesta funció anul·la o supe·dita qualsevol altre dimensió o atribut ciutadà, com suggereix Hannerz a propòsit de la seva hipòtesi sobre la *ciutat mundial* (Hannerz 1998a: 205-225). Per la sociòloga urbana Saskia Sassen la combinació de dispersió espacial i integració global ha generat un nou paper estratègic per a les grans ciutats, que es concreta en quatre noves funcions de la ciutat:

Per sobre de la seva llarga història com a centres de comerç i de finances internacionals, aquestes ciutats funcionen ara de quatre noves maneres: primer, com a llocs de comandament altament concentrats en la organització de l'economia mundial; segon, com a localitzacions clau per a les finances i per a empreses de serveis especialitzades, que han desplaçat la producció industrial com a sector econòmic principal; tercer, com a llocs de producció, tot incloent la producció d'innovacions, en aquestes indústries avançades, quart, com a mercats pels productes i innovacions produïts. (Sassen 1991: 3-4).

Els governs locals a ciutats com Barcelona han acceptat, sens dubte, el repte de crear les condicions per tal de facilitar la instal·lació del major nombre possible d'aquestes empreses innovadores i globalitzades. Ara bé, han acceptat també el repte de prendre responsabilitats polítiques per gestionar els costos socials i culturals resultants de la seva condició de nodes dels fluxos transnacionals? Veiem el que en pensa l'alcalde Clos:

En materia cultural, sin duda. Si en el siglo XIX y buena parte del XX [la cultura] ha sido un instrumento estatal para cohesionar el territorio, con la industrialización y la comercialización, y no digamos ya con Internet, la cultura se ha vuelto más difusa, menos dirigista. La cultura más espontánea y genuina nace hoy en las ciudades. (Cía y Fancelli 2004: 31).

Més enllà de defensar la centralitat creixent de les ciutats, per sobre dels estats, com els actors principals de la nostra època, el primer edil de la ciutat eludeix la pregunta dels periodistes sobre les responsabilitats polítiques en matèria cultural. Ara, com ja s'ha assenyalat més amunt, en una altra cita de Clos dins la mateixa entrevista, la responsabilitat política s'exerceix mitjançant la mateixa organització del Fòrum per cercar solucions en un món de diversitat cultural. O sigui que la sortida a la qüestió consisteix a desplaçar els problemes concrets de convivència en la diversitat dins una ciutat particular (Barcelona) i convertir aquesta mateixa ciutat en l'escenari d'un gran debat transnacional sobre els problemes genèrics de la convivència en la diversitat. Algú podrà pensar, sense cap mala intenció ni animadversió cap a les autoritats municipals, que aquesta no és una resposta i que, d'altra banda, en no vincular els dèficits de convivència multicultural als dèficits d'inserció social dels agents del multiculturalisme, el que s'està fent és reïficar el concepte de cultura i amagar la veritable naturalesa del problema. El poder de la imatge ens transmet la imatge del poder. Els poderosos recursos mediàtics i de difusió de què disposa l'organització del Fòrum de les Cultures ens mostra unes imatges de dirigisme urbanístic, de manca de concertació amb els veïns del voltants de la zona afectada per les obres en curs, de dèficits de veritable participació ciutadana en l'organització de l'esdeveniment, que es confirma amb el refús per part de la FAVB a participar. Aquests volen discutir solucions concretes per problemes particulars, mentre que les autoritats municipals cerquen un eslògan per donar contingut a una operació econòmica i urbanística de promoció de la ciutat com a centre de negocis transnacional. Pel que fa a la participació ciutadana hi ha una dada actualitzada al dia en què s'acaba d'escriure aquest text: hi ha 150.000 entrades venudes per accedir al recinte del Fòrum, amb una recaptació de 3,5 milions d'euros. (Peirón 2004b: 7). Parlem de participació, de consum cultural, de resposta a les influències mediàtiques, de curiositat o, simplement, de consum? En quina mesura o a quins afavorirà la realització d'aquest esdeveniment? Quina serà la ciutat promociionada, la cosmopolita o la multicultural?

Els elements més freqüents per caracteritzar Barcelona com a *ciutat cosmopolita* són aquests:

1. Una *ciutat oberta al món*, que competeix a escala internacional per tenir una «imatge de marca», un perfil que li permeti destacar per sobre d'altres de manera singular: el disseny, l'arquitectura (no només Gaudí, sinó el modernisme, l'urbanisme de l'Eixample i el disseny urbà actual), la moda (Passarel·la Gaudí), els grans esdeveniments internacionals (Olimpíada, Fòrum).

2. Conrear la imatge de *ciutat democràtica i participativa*, mitjançant l'ús sistemàtic de mitjans de difusió que destaquen la complicitat de la ciutadania en les iniciatives municipals. On dels aspectes que més es treballa, d'ençà de les Olimpíades, és el de la capacitat de mobilització del voluntariat ciutadà.

3. Com a *ciutat acollidora*, Barcelona es dota cada vegada més de tot aquell conjunt d'equipaments per rebre un nombre creixent d'usuaris urbans, preferentment transnacionals: palaus de congressos, recintes ferials, instal·lacions hostaleres, centres de convencions, districtes urbans sencers dedicats a oficines i instal·lacions per a empreses, etc.

4. Una *ciutat de visitants* (més que de residents) ha d'ésser una ciutat ben comunicada i, per això, fan falta tot un seguit d'infraestructures de comunicació: aeroport amb capacitat per operar vols intercontinentals, port (per rebre, no només mercaderies, sinó creuers i passatgers), bona xarxa d'autopistes i un sistema eficient de comunicacions per ferrocarril (d'aquí la importància estratègica de l'AVE per connectar amb Europa).

5. Una *ciutat globalitzada*, encara que es situï en una semiperifèria, és una ciutat oberta a les influències culturals i mercantils d'arreu: cadenes de menjar ràpid, *boutiques* de les grans marques internacionals, delegacions d'empreses transnacionals, iniciatives culturals que mobilitzen persones de tot arreu, realització de simposis, reunions, congressos, fires o convencions de caràcter transnacional, operacions financeres amb capitals multinacionals, etc. Com a ciutat globalitzada, Barcelona és una ciutat convencional, ja que d'una manera o altra, totes les ciutats globalitzades tendeixen al mateix model.

6. Finalment, una ciutat acollidora, projectada cap enfora, internacional, és una ciutat que, per tenir èxit, ha de comptar amb una *imatge singular*, específica, que ofereix serveis i consum per a una gamma molt ampla de visitants.

Però, al mateix temps, una ciutat com Barcelona, és també una *ciutat multicultural*, que conviu amb l'anterior o, més ben dit, que es superposa a l'anterior. Els seus trets definidors serien:

1. Una *ciutat paral·lela* que, sobretot des de la perspectiva dels actors socials i des del seu reflex mediàtic, va esdevenint progressivament perillosa, insegura, depredadora, inquietant, caòtica en molts sentits, que té bosses de pobresa que es volen amagar o dispersar (Fernandes 2003).

2. La *ciutat urbanísticament desordenada*, contradictòria, des dels xamfrans de Núñez i Navarro de l'Eixample, fins els carrers foscos, degradats i mal il·luminats del centre històric i d'alguns barris obrers, o fins els suburbis metropolitans, plens d'edificis amb aluminosi i amb dèficits d'infraestructures que 25 anys de gestió democràtica dels ajuntaments encara no han pogut esvaïr.

3. Una *ciutat segregada* espacialment i simbòlica, que correspon a una ciutat segmentada socialment. Un conjunt d'espais i de localitzacions que es superposen als de la ciutat cosmopolita i on els actors socials estan en tensió permanent per protegir o per aconseguir espais físics on instal·lar-se. Una ciutat que no ofereix condicions dignes de vida per als nouvinguts i per a determinades capes marginals de residents antics. Una ciutat protagonitzada per relacions assistencials insuficients i precàries.

4. Una *ciutat plena de colors*, on ciutadans i residents sense dret a ciutadania de diferents procedències ocupen determinats espais intersticials, on s'experimenten canvis radicals en els tipus de comerç i relacions de carrer: tendes amb espècies i productes pakistanesos, locutoris, carnisseries halal, tendes de vídeos *made in Bolliwood*, barberies i tendes de queviures regentades per estrangers, o restaurants pakistanesos, àrabs, colombians o equatorians.

5. Una *ciutat que es vol transformar*, com succeeix amb el barri del Raval, on la piqueta municipal va enderrocant de manera sistemàtica allò que queda de la memòria urbana del primer industrialisme de la ciutat. Uns espais no per conservar i dignificar, sinó per demolir. Uns entorns urbans dels quals els ciutadans ben situats no volen sentir a parlar.

6. Aquest és el contrapunt de la ciutat, que esdevé una *realitat poc acollidora*, fosca, lletja fins a cert punt, nocturna, que mostra en els seus espais degradats la fragilitat dels seus habitants. Una part de la ciutat on hi ha molt poc diàleg i on els mediadors no poden representar l'heterogeneïtat de vivències i d'interessos d'una població fluctuant, segregada i escassament tolerada.

3. Dèficits de diàleg i participació en un context de pluralisme cultural

Barcelona, mitjançant els mitjans de difusió i propaganda municipals, ha sabut crear una imatge de concòrdia, de diàleg i de participació ciutadana, al mateix temps que ha fet grans esforços per exportar el seu model urbanístic exitós. La imatge de la ciutat amb motiu de les Olimpíades ens mostrava una ciutadania identificada amb una política municipal concreta, amb una fita específica i espectacular, puntual. Una ciutat d'aquestes característiques respon també a un model somniat per determinats agents de canvi, públics i privats, locals i globals, socialdemòcrates i lliberals. Una ciutat, però, on no hi tenen cabuda molts dels actors socials preexistents ni aquells altres que s'incorporen a la vida de la ciutat sense haver-hi estat cridats. No podem desvincular la ciutat del conjunt d'imatges i de models socials que ha teixit la seva història. La història de l'urbanisme de Barcelona, des dels temps de Cerdà fins als nostres dies, mostra un grau de continuïtat molt gran. També les obsessions i la incapacitat de gestionar la diversitat interna de la ciutat es pot afirmar que és una constant històrica (Maza, McDonogh i Pujadas 2003).

En molt bona mesura la Barcelona imaginada, somniada per Cerdà, té molt a veure amb la Barcelona de Clos, que respon al model de la ciutat cosmopolita que acabem de delimitar. Ciutat Vella i, molt més en concret el barri del Raval, són sens dubte aquella part de la ciutat que Cerdà mai va aconseguir incorporar i domesticar,

per vincular-la i fer-la subsidiària de la nova Barcelona de l'Eixample. El Raval i, de manera més general tot el Districte de Ciutat Vella (l'antiga Barcelona intramuralla), és la part fosca, desordenada, caòtica, ingovernable, envellida, mentre que l'Eixample és, almenys en el disseny original, la ciutat somniada, imaginada: ampla, ordenada, uniforme, neta, controlable.

La lluita urbanística, des del darrer terç del segle XIX va ser la d'aconseguir acoblar el districte vell al nou, per mitjà de tot un seguit de vies amples que, des del nou centre, travessessin i redefinissin espacialment la part antiga de la ciutat. Eixamplar el teixit urbà del districte vell no era simplement un acte racionalista d'incorporació espacial. Darrere hi havia tota una construcció simbòlica, liderada pel discurs dels higienistes i dels reformadors socials, que volia resoldre, al mateix temps, problemes de salubritat i de desordre social: volien dissoldre els focus contagiosos, tant de malalties infeccioses, com de problemes socials com la prostitució, la pobresa, la marginació o de l'activisme polític (Boatwright i Da Cal 1984; McDonogh 1987). Aquestes visions expliquen tota una història d'alarma social i d'intervencions que, malgrat el temps transcorregut, encara es fa palesa fins ara amb les importants intervencions de l'administració municipal.

El Raval és un dels nuclis principals i més emblemàtics de la Barcelona vella. Un espai centric, molt a prop de les principals rutes i itineraris dels turistes i visitants. Un barri de població elevada, amb grans contribucions en el passat a la indústria i a la cultura ciutadanes. Un barri d'immigrants que van esdevenint barcelonins i de barcelonins a la cerca d'oportunitats, un barri "servidor de la ciutat" (Artigues Vidal, Mas Palahí i Suñol Ferrer 1980). També és un barri on, des de fa molts anys, s'han anat substituint carrers estrets, edificis ruïnosos, misèria i prostitució, per edificis nous, restaurants elegants, espais oberts i grans equipaments culturals orientats preferentment a gent aliena al barri.

En tot aquest procés de destrucció i de substitució urbanística i poblacional no es pot afirmar que les respostes del edils urbans als nombrosos problemes del barri s'emmarquin en una situació política dominada per l'absència d'interlocutors, disposats a dialogar i a analitzar les perspectives de canvi de la seva situació. Són destacables els esforços dels veïns per dur a terme mobilitzacions reivindicatives que no han pogut cristal·litzar en moviments ciutadans efectius, orientats a debatre les condicions del canvi urbanístic i social del barri (McDonogh 1999; Maza 1999). L'Ajuntament sap perfectament que el Raval és cada vegada un barri més heterogeni i que cap intervenció urbanística serà a gust de tots els actors. Al mateix temps, les fites que es volen assolir amb la reforma del barri no estan pensades per millorar les condicions de vida dels seus veïns, sinó per anar generant una escenografia adequada per al conjunt d'equipaments que volen convertir Barcelona en aquella ciutat cosmopolita orientada als visitants i usuaris urbans.

Entre els nombrosos exemples que es poden presentar, un dels més emblemàtics és el de la plaça dels Àngels, que serveix de marc a un dels més grans equipaments culturals de la ciutat (més que del barri): el MACBA. La nuesa de l'espai, desproveït de qualsevol mobiliari urbà o de vegetació, ens indica que va ser concebut per no trencar la visual de l'espectacular edifici del Museu, que domina la perspectiva d'aquest enclavament. L'espai de la plaça està concebut, principalment, per ser usat pels vianants i visitants del museu. És un espai per guaitar, per poder admirar amb perspectiva les elegants línies sinuoses, d'un blanc immaculat, que caracteritzen l'estètica del museu, que estableixen un contrast impactant amb el color gris i l'estil clàssic de l'antic convent dels Àngels i amb la foscor angosta dels habitatges del carrer Valldonzella. La funció estètica més òbvia d'aquest espai que podríem considerar com emblemàtic de les pràctiques de la reforma urbanística municipal és mostrar el contrast entre la llum blanca i els espais amples de la plaça i la foscor de la resta de l'entorn, així com la introducció d'elements per a la regeneració del teixit urbà que l'envolta.

La legitimació del MACBA i de la plaça entre els veïns per part de l'Ajuntament s'ha anat produint a través d'una organitzada programació del Museu portes enfora. La plaça ha esdevingut habitualment, a partir de 1995, una extensió de les sales d'exposició de la institució. D'aquesta política d'irrupció del Museu al carrer són exemple les nombroses exposicions o *performances* que s'han realitzat i que tenen el barri com a motiu: *Fabrications* (1998), *Solitud a la ciutat* (2000) o *Casas impropies* (2001). La intenció d'aquestes iniciati ves va ser convocar els veïns al museu i fer-los reflexionar sobre la relació del museu i el seu entorn, sobre la vida urbana i l'anòmia o sobre les formes d'urbanisme informal, com és el cas de les *favelas* brasileres. Altres exemples d'aquesta cerca de complicitat dels veïns amb el museu són: *Vecinos del museo* (1996), *Miradas sobre el museo* (1996), *Màscara i mirall* (1997), *Fotografías de Beat Streuli* (1997), *La ciutat de les paraules* (1998), o *Arte y espacio público* (2000). En moltes d'aquestes exposicions visuals els protagonistes de la mirada dels fotògrafs eren novament els mateixos veïns del barri o els seus carrers i, també, les accions performatives amb les quals els artistes interpretaven el·loc.

Aquesta lògica de control simbòlic dels espais públics es fa palesa, per tant, en tot aquest conjunt de pràctiques del Museu, que esdevé el principal patrocinador i protector de la nova plaça dels Àngels. Lluny de ser concebut com espai d'encontre espontani, la plaça es transforma sota el pes d'aquestes accions en un espai programat. Fins aquí podem veure una dimensió «exitosa» de les polítiques municipals de regeneració del teixit social, a través de la transformació urbanística i de la dinamització cultural. El MACBA i la plaça dels Àngels són l'expressió ideal d'aquesta nova Barcelona cosmo-polita, que vol exportar la imatge d'una metròpoli acollidora, emprenedora i oberta al turisme i als visitants transnacionals i, tot això, sense renunciar aparentment a ser una ciutat integradora, capaç de resoldre els conflictes socials i urbans heretats del passat.

Però, per la seva banda, la gent del barri també s'ha volgut apropiari de manera no programada de l'espai. Així, a les tardes, hi veiem moltes mares joves amb els seus fills petits, que donen una imatge multicolor i multiètnica, que es correspon amb la composició social del Raval. Es tracta, en general, de veïns que viuen una mica més cap al sud del barri, veïns autòctons o immigrants estrangers, alguns dels quals acaben d'arribar. Sovint trobem joves adolescents que freqüenten discontinuament l'escola i que es dediquen a jugar a pilota. Però també hi ha d'altres actors en aquest espai. Joves *skaters*, provinents de diferents parts de la ciutat o, fins i tot, d'altres països i que han adoptat les rampes del Museu i la superfície de la plaça com a pista de patinatge.

Les relacions d'aquesta gent amb els guardes jurat del Museu són de vegades molt tenses i en més d'una ocasió s'ha avisat la policia per tal d'intervenir, ja que s'han anat produint denúncies d'assalts i robatoris a turistes que freqüenten aquest entorn, o bé accidents amb els patins. En d'altres ocasions s'ha requerit la intervenció dels serveis socials del barri per tal de propiciar la canalització d'aquesta població "conflictiva" cap a d'altres espais.

Aquesta altra cara de la plaça és un indicador d'alguns problemes socials que hi ha encara per resoldre i als quals la reforma i les accions de control programat no semblen poder fer front d'una manera convincent. Tanmateix, per a qualsevol observador superficial que faci ús de la persuasiva propaganda turística municipal, la plaça dels Àngels es presenta com un bigarrat espai d'encontre multicultural, on es despleguen nombroses iniciatives que cerquen diferents formes d'aproximació intercultural. Una observació més detinguda i crítica, però, ens mostra com les grans inversions en espais públics no serveixen per apaivagar els conflictes socials explícits o latents que amaga aquest enclavament metropolità on els dispositius de tutela que s'estan duent a terme són sovint contestats.

Aquest enclavament és molt lluny encara de l'ideal que es proposava la reforma d'aquest sector del barri, que pretenia convertir la plaça dels Àngels en un lloc de trobada, en un *collage* humà de caràcter multicultural, obert a la cultura i on les parets del Museu esdevindrien quasi transparents, tot definint un espai sense fronteres separadores que hauria de propiciar la comunicació interactiva, al voltant de l'obra d'art contemporània.

El desig de control, la necessitat de programar l'ús dels espais públics denota una actitud de recel, defensiva, per part de les autoritats municipals, que és congruent amb una concepció de *ciudadania tutelada*, almenys en relació amb aquella part de la població urbana que nodreix el que hem anomenat la ciutat multicultural. Hi ha a la ciutat de Barcelona determinats espais intersticials que són objecte de reformes constants, ja que els públics que s'acaben apropiant d'aquests espais no són aquells que els edils de la ciutat tenien *in mente* en el moment de la reforma, el Moll de Fusta i moltes

de les places del Raval són alguns exemples d'aquests intents frustrats de l'administració municipal de guanyar terreny per a la ciutat cosmopolita en detriment de la ciutat multi cultural (Maza, McDonogh i Pujadas 2002).

Amb tots aquests antecedents d'intolerància i de pràctiques de gentrificació dels nous espais urbans sorgits de la reforma de Ciutat Vella, la credibilitat que podem atorgar a les intencions i els motius d'organitzar un Fòrum Universal de les Cultures és molt escassa. Més que la voluntat de promoure un debat a fons que cerqui solucions per a la gestió democràtica i participativa del multiculturalisme, el Fòrum serveix de pantalla per amagar la incapacitat de gestionar de manera equitativa i justa el pluralisme cultural concret que caracteritza Barcelona i que, com hem suggerit abastament, té unes arrels molt clares: la segregació espacial i la segmentació social. No crec, en tot cas, que Barcelona pugui ser cap bon exemple de gestió de la multiculturalitat, ni abans ni després de la celebració del Fòrum Universal de les Cultures.

Bibliografia

- APPADURAI, A. (1991) «Global Ethnoscapes. Notes and Queries for a Transnational Anthropology», in FOX, R. *Recapturing Anthropology*, Santa Fe: SARP, pp. 191-210.
- ARTIGUES, J., MAS, F. i SUÑOL, X. (1980) *El Raval: història d'un barri servidors d'una ciutat*, Barcelona: Col·lecció el Raval, núm. 1.
- BOAIWRIGHT, D. i UCELAY-DA CAL, E. (1984) «La dona del barrio chino: la imatge dels baixos fons i la revista *El escándalo*», *L'Avenç* 76 (XI), pp. 26-34.
- BORJA, J. i CASTELLS, M. (1997) *Locally global. La gestión de las ciudades en la era de la información*, Madrid: Taurus.
- CÍA, B. y FANCELLI, A. (2004) «Entrevista a Joan Clos, alcalde de Barcelona y presidente del Fòrum 2004», *El País*, 4-1-04, pp. 30-31.
- CLOS, J. (2002) *Discurs de l'alcalde de Barcelona, Joan Clos, a l'acte inaugural de la reunió del Fòrum Mundial de Xarxes de la Societat Civil UBU.I\TITJ*, <<http://www.bcn.es/alcalde/catala/articles/cubuntu.htm>>.
- FERNANDES, L. (2003) «A imagem predatória da cidade», en CORDEIRO, G., BAPTISTA, L., e FIRMINO DA COSTA, A. (comps) *Etnografias urbanas*, Oeiras: Celta, pp. 53-62.
- FRIEDMAN, J. (1990) «Being in the World. Globalization and Localization», in FEATHER STONE, M. (comp) *Global Culture*, Londres: Sage, pp. 311-328.
- HANNERZ, U. (1998a) «El papel cultural de las ciudades mundiales», in HANNERZ, U. *Conexiones transnacionales*, Madrid: Cátedra, pp. 205-225.
- (1998b) «Estocolmo, doble mestizaje», in HANNERZ, U. *Conexiones transnacionales*, Madrid: Cátedra, pp. 243-257.

- MARTÍN-BARBERO, J. i REY, G. (1999) *Los ejercicios del ver. Hegemonía audiovisual y ficción televisiva*, Barcelona: Gedisa.
- MARTINOTTI, G. (1996) *The new social morphology of cities*, Paris: UNESCO, MOST, Discussion Paper Series, nº 16.
- MAZA Gutiérrez, G. (1999) *Producción, reproducción y cambios en la marginación urbana. La juventud del barrio del Raval de Barcelona 1986-1998*, Tarragona: Universitat Rovira Virgili, Tesi doctoral inèdita.
- MAZA, G., MCDONOGH, G. i PUJADAS, J.J. (2003) «Barcelona, ciutat oberta: transformacions urbanes, participació ciutadana i cultures de control al barri del Raval», *Revista d'Etnologia de Catalunya*, núm. 21, pp. 114-131.
- MCDONOGH, G. (1987) «The Geography of Evil: Barcelona's Barrio Chino» *Anthropological Quarterly*, vol. LX, núm. 4, pp. 174-185.
- (1999) «Discourses of the City: Urban Problems and Urban Planning in Barcelona» in Low, S. (ed) *Theorizing the City New Urban Anthropology*, New Brunswick: Rutgers University Press, pp. 342-376.
- PEIRÓN, F. (2004a) «Una idea para culminar Barcelona», *La Vanguardia (Revista)*, 11-1-04, pp. 2-5.
- (2004b) «Los barceloneses dan un notable al Fòrum en una encuesta municipal», *La Vanguardia (Vivir en Tarragona)*, 31-1-04, p. 7.
- PUJADAS, J.J. e BAPTISTA, L. (2000), «Confronto e entreposição: os efeitos da metropolitização na vida das cidades», *Forum Sociológico* (Lisboa), núms. 3-4 (II serie), pp. 293-308.
- SASSEN, S. (1991) *The Global City*, New York, London, Tokyo, Princeton: Princeton University Press.
- TORRES, M. (1997) *Un calor tan cercano*, Madrid: Alfaguara.

Itinerarios metropolitanos: policentrismo, movilidad y trayectorias personales en la ciudad porosa

Todo empezó en una sobremesa a inicios del otoño de 2003. Un íntimo amigo me relató una historia fascinante y, a la vez, inclasificable para mí por aquel entonces. Se trataba de las experiencias de un conocido suyo que vivía en una población costera cercana a Tarragona y que trabajaba en Barcelona, a donde se desplazaba en tren todos los días. Hasta aquí todo parecía normal, se trataba de uno más de los miles de *commuters* que diariamente recorren distancias de alrededor de cien kilómetros para desplazarse de su enclave residencial al lugar de trabajo dentro del ámbito territorial de la Región Metropolitana de Barcelona.

Sin embargo, el énfasis en la historia narrada insistía en algunos aspectos, que provisionalmente denominaremos *sociales*, derivados de ese transitar cotidiano. La persona a la que nos referimos, a la que identificaremos como Enrique, tenía por entonces 58 años y estaba divorciado. Su traslado a la localidad costera había coincidido con el momento de su separación, unos años antes. Con hijos, ya mayores, aunque no totalmente independizados, su vivienda constituía un hogar de composición variable, aunque resulta bastante exacto afirmar que vivía prácticamente solo.

La jornada cotidiana para Enrique empezaba a las 6.00 h de la mañana. Entre esta hora y la de la salida de su tren diario, a las 7.58 h, el tiempo se organizaba en torno a su visita asidua a un gimnasio de la capital, la compra de la prensa y el desayuno. El trayecto ferroviario, salvo imprevistos (que por entonces no eran tan frecuentes como ahora), tenía una duración de una hora y quince minutos. Su llegada a

* Article publicat a Pujadas, J.J. (2012). *Biblio3W*: vol. XVII, núm. 968.

la oficina (en una empresa de seguros) se producía hacia las 9.30 h de la mañana. La jornada laboral se extendía hasta las 17.30 h. El tren de vuelta a casa lo tomaba, también de manera invariable, a las 17.49 h; y llegaba a su estación de destino a las 19.02 h.

Con excepción de las demoras horarias, provocadas por averías u otras eventualidades, Enrique empleaba diariamente un tiempo de casi dos horas y media en desplazarse en un medio público de transporte. Semanalmente los trayectos sumaban doce horas y media. ¿Cuál era el uso de ese tiempo, llamémosle *vacío*? En la literatura sobre el tema se destaca que los transeúntes pendulares o commuters «aprovechan» el tiempo leyendo, trabajando, hablando por teléfono móvil, escuchando música, durmiendo o charlando con otros viajeros.¹ Enrique, al que conocí personalmente algo más tarde y con quien realicé varios encuentros casuales, antes de entrevistarle de manera formal, dedicaba la mayor parte de su tiempo a charlar con el grupo de compañeros de viaje se había ido formando a lo largo de los años.

Yo mismo fui commuter, durante ocho años, hace ya bastante tiempo, por lo que no me sorprendió el hecho de que Enrique optara, entre otras posibilidades, por emplear su tiempo («vacío») de viaje en distraerse por medio de la charla. Lo que ya no era tan previsible es la importancia que Enrique otorgaba a esas relaciones de sociabilidad ferroviaria en el marco de su vida social:

Mira, para mí, Carlos, Amaya, Rosa, Antonio y Luís son mi familia, más que mi familia. A mis hijos les veo de Pascuas a Ramos, incluso cuando alguno de ellos viene a instalarse a mi apartamento, difícilmente les veo. Algunas noches cenamos juntos, pero la mayoría de las veces nos comunicamos por mensajes que nos dejamos en la mesa de la cocina. A los amigos de siempre de Tarragona todavía les veo menos. Mi exmujer es la que sigue con las amistades nuestras de siempre. Mi familia está repartida por toda la geografía... Por eso, la gente con la que más convivo, de la que conozco sus problemas, en el día a día, son estos compañeros de viaje...

Junto a este grupo de seis personas, que constituyen el núcleo duro de esta relación de sociabilidad, existen otros viajeros que en esta red de relaciones ocupan lugares periféricos, pues, o bien no han llegado a congeniar tanto con el grupo de viajeros, o bien realizan los viajes ferroviarios de manera menos asidua.

Como no podía ser de otra manera, mis primeros encuentros, informales, con Enrique se desarrollaron en los vagones del Catalunya Express, bien en la sesión matutina de ida a Barcelona, bien a la vuelta vespertina. Conocí y entrevisté informalmente al resto de los miembros del núcleo duro de esta red de sociabilidad y comprobé que, en todos los casos, esta relación de sociabilidad se había convertido en una relación de amistad. Viajar juntos y preocuparse por las vicisitudes de la vida de los demás ocupa-

1 Hivert y Orfeuil, 1989; Lyons y Urry, 2005; Meisssonier, 2001, 2004; Segalen, 1990; Schwanen y Dijst, 2002; Urry, 2006.

ba un lugar central en su vida y, además, daba sentido al uso de su tiempo de viaje, que para ellos no era, de modo alguno, un tiempo «vacío» o «perdido».

Las circunstancias personales y familiares condicionaban una geometría variable, en cuanto a la intensidad y el lugar, más o menos central, que estas relaciones de amistad ocupaban en el conjunto de sus relaciones de sociabilidad. Para el mismo Enrique, como para Amaya o Antonio, divorciados o solteros, el cultivo de la amistad fuera de las horas de viaje era más intenso, llegaban en varias ocasiones a organizar conjuntamente sus vacaciones. Con todo, el núcleo completo, más familiares directos, venían organizando varias veces al año salidas de fin de semana y comidas, bajo el denominador común de la pertenencia (directa o indirecta) «al grupo del tren».

De la metrópolis barcelonesa a la metápolis hipermoderna

En el caso que estamos analizando, la etnografía del *commuting* nos remite, inevitablemente, a una escala regional que, siguiendo la terminología impuesta desde hace años por urbanistas y geógrafos, denominaremos *Región Metropolitana de Barcelona*.² Hay que señalar, con todo, que nos situamos a una escala, digamos, intermedia en relación con lo que son los itinerarios de movilidad, cada vez más habituales, por parte de ciertos sectores sociales y profesionales. Al commuting cotidiano entre Tarragona y Barcelona hay que añadir otras formas de commuting a más larga distancia que, tomando como referencia la Región Metropolitana de Barcelona, se dirigen hacia las regiones metropolitanas de Madrid y de Valencia, siguiendo las líneas ferroviarias del AVE y del Euromed. En esta misma categoría entraría la línea, hoy en declive, del puente aéreo entre Madrid y Barcelona. Todo ello sin descartar los flujos cada vez más asiduos, por parte de sectores más elitistas, con dirección a París, Londres, Bruselas, Frankfurt, Nueva York y otros destinos transnacionales.

Como observamos en el siguiente mapa, la Región Metropolitana de Barcelona, en sentido estricto, abarca siete comarcas: Alt Penedès, Baix Llobregat, Barcelonès, Garraf, Maresme, Vallès Occidental y Vallès Oriental. Su extensión total es de 3236 km² y posee en 2010 una población total de 5 012 961 habitantes, distribuidos en 164 municipios.³

² Pujadas, 2005; Roca y Fullaondo, 2004; Serra, 2003.

³ La población total de Catalunya en 2010 era de 7 512 381 y la extensión territorial de 31 895 km². Esto supone que la RMB alberga en un 10,1 % del territorio al 66,7 % de la población total.



Figura 1. El territorio de la RMB. División comarcal y coronas metropolitanas.

El uso que hacemos en este trabajo de la RMB es laxo y no se atiene a la actual delimitación oficial, ya que se amplía a cuatro comarcas más, que siguen la línea de costa. Por el norte incluye a la comarca de La Selva, ya que la denominada *línea del Maresme* de Renfe (línea 1 de cercanías) llega hasta Massanet de la Selva. Por el sur, siguiendo la línea férrea de la costa, encontramos tras El Garraf, las comarcas del Baix Penedès, el Tarragonès y el Baix Camp. La línea 2 de cercanías de Renfe une Barcelona con Sant Vicenç de Calders (Baix Penedès); y quedan fuera de este servicio de proximidad las poblaciones costeras de las comarcas del Tarragonès y del Baix Camp. Estas, sin embargo, están articuladas entre sí por la línea de cercanías de Tarragona, que conecta Sant Vicenç de Calders con Salou y Cambrils. Además, los trenes regionales que conectan Barcelona con el área de Tarragona tienen una mayor frecuencia debido a la demanda de transporte con dirección a Port Aventura. Nuestra RMB ampliada (RMB-A) consta, pues, de un total de 5 723 942 habitantes (76,2% de la población catalana) y de una extensión de 5543 km² (17,4% de la extensión total).⁴

El proceso de metropolización de todo este vasto territorio, sobre todo costero, resulta sumamente complejo, pero existen algunos elementos explicativos principales. Por un lado, el carácter cambiante e inestable del mercado de trabajo, que es generador de vaivenes y traslados, debidos a las relocalizaciones empresariales, o bien a los cambios de ocupación, que son cada vez más constantes en toda trayectoria laboral. Otro factor importante es la expulsión de población, sobre todo joven, desde los núcleos metropolitanos centrales hacia las periferias, debido a la creciente carestía del suelo

⁴ Si añadiésemos a nuestra RMB-A las cuatro comarcas costeras que han quedado fuera de nuestro recuento (Alt Empordà, Baix Empordà, Baix Ebre y Montsià), que suponen un total de 428 038 habitantes más, constataríamos como el 82 % de la población catalana se concentra en la costa y en los municipios de las comarcas más cercanas a la capital, esto es, menos de un tercio del territorio. Y esto si dejamos fuera del recuento poblacional a dos capitales de provincia como Lleida y Girona, con sus respectivas conurbaciones.

urbano y de la vivienda. El tercer factor principal lo constituye el fenómeno de las segundas residencias, símbolo de estatus y, a la vez, forma de inversión o de ahorro, durante varios decenios, en la era de la burbuja inmobiliaria.

Tanto el municipio de Barcelona como las seis ciudades más pobladas de la RMB, todas ellas situadas en la primera corona metropolitana y en la segunda, pierden peso demográfico progresivamente en beneficio de poblaciones más pequeñas y alejadas de la conurbación principal. La demógrafa catalana Isabel Pujadas lo sintetiza muy bien en un estudio sobre la movilidad residencial de la RMB. Reproducimos una tabla de este estudio que permite visualizar el fenómeno:

Cuadro 1. Distribución de los municipios de la RMB por tamaños y población.

Tamaño de población	n.º municipios	Población 1960		Población 2001	
		total	%	total	%
>1 500 000	1	1 526 550	60,4	1 503 884	34,3
100 000-300 000	6	484 600	19,18	1 021 768	23,3
50 000-100 000	9	98 263	3,89	444 983	12,7
10 000-50 000	44	281 575	11,14	1 004 272	21,2
2000-10 000	61	103 454	4,09	353 927	5,6
<2000	43	32 805	1,3	61 556	0,9
TOTAL	164	2 527 247	100	4 390 390	100

Fuente: Pujadas (2005: 2)

Podemos observar cómo los siete municipios principales, que se acercaban al 80 % de la población total de la RMB en 1960, no llegan al 58 % en 2001. Por su lado, los municipios situados entre los 2000 y los 100 000 habitantes han absorbido ese 20 % largo de diáspora hacia las periferias suburbanas, situadas en la segunda y la tercera corona. Este fenómeno es conocido bajo diferentes denominaciones: *desurbanización*, *descentralización*, *ciudad difusa*, *ciudad de baja densidad* o *metápolis*,⁵ y consiste, como hemos visto, en que las ciudades de mayor tamaño tienen crecimientos negativos y, contrariamente, las de menor tamaño, menos densas y más alejadas de los centros urbanos crecen a mayor velocidad.⁶

Como es constatable en toda la literatura sobre movilidad pendular, los desplazamientos cotidianos de la población no se dan en un único sentido, desde la periferia hacia los centros metropolitanos, sino también desde los centros hacia las periferias, así como entre periferias. A los desplazamientos laborales (o por motivo de estudio), regulares y cotidianos, hay que sumar otro tipo de movilidad comercial, lúdica o de

⁵ Ascher, 1995.

⁶ Pujadas, 2005.

búsqueda de servicios especializados que suelen ubicarse en las ciudades capitales o en sus alrededores.

Los datos más recientes y completos sobre movilidad dentro de la RMB datan de 2005 y quedan sintetizados en el cuadro 2.

Cuadro 2. Encuesta de movilidad en día laborable
(Barcelona y Región Metropolitana)

Desplazamiento	Total	Barcelona	Resto 1.ª corona	Resto RMB	Fuera RMB
TOTAL	12 116 733	4 537 656	2 712 410	4 764 813	101 854
Barcelona	4 550 001	3 704 469	504 831	316 227	24 474
Resto 1.ª corona	2 710 787	501 893	2 006 738	190 628	11 528
Resto RMB	4 755 585	312 201	186 454	4 208 694	48 236
Fuera RMB	100 360	19 093	14 387	49 264	17 616

Fuente: Instituto de Estudios Regionales y Metropolitanos

Son detectables varios fenómenos interesantes en estas cifras. El primero es que una mayoría de desplazamientos son de corta distancia, ya que se producen en el interior de cada unidad territorial. Así, el 81 % de los desplazamientos de los barceloneses se producen dentro de la ciudad. Lo mismo podemos decir del 74 % dentro de la primera corona y del 88 % dentro de la segunda.⁷ Otro fenómeno interesante es que los desplazamientos que tienen su origen fuera de la RMB se dirigen en casi un 50 % a localidades situadas en la segunda corona y menos del 20 % a la capital. Esto nos habla del proceso de deslocalización empresarial y, sobre todo, fabril, que se ubica lejos de la ciudad principal. Finalmente, es observable la mayor dependencia que los habitantes de la primera corona tienen de la capital, por comparación a la mayor autonomía de los residentes en la segunda corona, verdadero ámbito que justifica la denominación de *metápolis*.

El concepto de *metápolis* fue propuesto en 1995 por el sociólogo y urbanista francés François Ascher. Con él se refiere al conjunto de fenómenos urbanos que sobrepasan la escala de un gran centro metropolitano y se desligan de cualquier soporte territorial estable o definido para organizarse en forma de redes de interconexión tangibles (medios de transporte) e intangibles (medios de comunicación). La *metápolis* está constituida por todos aquellos fenómenos de espacialidad difusa y conexión reticular que tributan o son deudores de la gran metrópolis en términos de energía, recursos materiales, fuerza de trabajo, servicios específicos o provisión de ocio y de hábitat, garantizando su funcionamiento cotidiano. El año 2003, en la Bienal de Arquitectura de Rotterdam, el autor vinculaba el concepto de *metápolis* al de *hiperlugar*:

⁷ Desconocemos, sin embargo, cuál es el porcentaje de desplazamientos intraurbanos e interurbanos dentro de cada corona.

La sociedad hipermoderna y su estructura de hipertexto generan hiperlugares. Estos hiperlugares son ante todo espacios de n dimensiones; lugares donde, si las personas quieren, pueden casi simultáneamente llevar a cabo actividades diferentes en múltiples campos sociales, con las personas con las que ellos han elegido estar, física o virtualmente presentes. El hiperlugar es un espacio potencial, con múltiples dimensiones físicas y sociales, que ofrece a los individuos opciones prácticas y relacionales. (Ascher, 2005: 16).

Aplicando esta concepción de metápolis al caso de la RMB, observamos que, si bien existe cierto orden y jerarquía espacial (con un centro, varios subcentros y periferias de diferente naturaleza), la creciente multipolaridad de este gran continuo urbanizado marca direccionalidades en los flujos de intercambio no del todo previsibles y en situación de cambio permanente, así como la aparición de nuevos focos territoriales de nueva centralidad.

Desarraigo, (multi-)localizaciones y construcción identitaria en la ciudad porosa

Analizar acontecimientos y estructuras de la ciudad en la perspectiva de los viajes hace pensar cuánto de lo que ocurre al vivir en una megalópolis puede ser entendido como partidas, llegadas y tránsitos. La diversidad de estas experiencias, y los intercambios y confrontaciones entre ellas que los viajeros metropolitanos hacen posibles, ayuda a concebir los múltiples modos de ser cosmopolita que ofrecen las sociedades. La ciudad como condensación de la multiculturalidad contemporánea; el viaje, los ilimitados viajes, como vías hacia una comprensión de lo que significa vivir a la vez entre lo propio y lo ajeno, lo inmediato y lo lejano. (García Canclini, 1996: 37)

La ciudad actual (desde las grandes metrópolis hasta las ciudades medias) constituye un agregado socioespacial poroso, discontinuo y sin fronteras. Cada ciudad debe entenderse en términos relacionales, por el lugar que ocupa en un sistema reticular, y, al mismo tiempo, toda ciudad posee una jerarquía por el volumen y la naturaleza de los flujos humanos y materiales de la que es origen o destino. Los lugares, hoy, no pueden caracterizarse en sí mismos, sino por relación con otros.⁸ Esta realidad constituye la premisa esencial para aproximarse al concepto de *ciudad porosa*. Una ciudad que tan solo tiene definido su perímetro administrativamente, pero que es permeable a una infinidad de flujos, influencias y dependencias en el marco de sus conexiones globales y, a la vez, que se va vaciando de ciudadanos y de funciones, a medida que sus

⁸ Esta perspectiva relacional es la que viene defendiendo Hannerz (1998) desde hace años. También Antohny Leeds (1994) defendía la idea de que la sociedad urbana englobaba la rural, constituyendo ambas un continuum dentro de un sistema reticular.

excrecencias metastásicas van creciendo por doquier en los confines de sus antiguos *hinterland* metropolitanos.⁹

La ciudad compacta y delimitada, entendida como el modelo (tal vez idealizado) de urbanismo europeo, ha sido nuestro referente hasta hace bien poco tiempo. Sin embargo, hoy en día parece irse instalando como realidad en nuestra experiencia cotidiana lo que venía siendo un contramodelo, una ciudad caótica, sin espacio público, sin referentes comunitarios, territorio del anonimato en donde, como sucedía en la película *Blade Runner*, es imposible diferenciar al replicante del humano, la ficción de la realidad, el verdadero urbanismo del parque temático.¹⁰

La imagen paradigmática de esta nueva realidad suburbana es, con toda seguridad, Los Ángeles, hecha de trozos y remiendos, como sugiere Amendola:

Se habla así de la ciudad bricolaje, ciudad débil como sistema indeterminado, anárquico y caótico de signos, de ciudad porosa, discontinua, fragmentaria, episódica e incoherente en la que el caos y el azar marcan las relaciones entre el sujeto y su entorno. Al lugar como cualidad central le ha sustituido el no-lugar de la metrópolis difusa y de la ciudad inmaterial de redes, máximo exponente de la supramodernidad. (Améndola, 2000)

Desde que, a inicios de los años setenta, autores como Alain Touraine y Daniel Bell empezaron a hablar de la *sociedad posindustrial*, científicos sociales y urbanistas no han dejado de buscar metáforas y conceptos para intentar construir un modelo descriptivo y analítico, que nos acerque a la naturaleza de las nuevas dinámicas y procesos metropolitanos.¹¹ De Mattos sintetiza así este esfuerzo:

Denominaciones como *ciudad informacional* (Castells), *ciudad global* (Sassen), *metápolis* (Ascher), *ciudad postmoderna* (Amendola), *ciudad posfordista* (De Matteis), *postmetrópolis* (Soja), *ciudades en globalización* (Marcuse y van Kempen), entre otras muchas otras, documentan los esfuerzos que se vienen desarrollando en pos de la identificación de las tendencias que estarían marcando el tránsito hacia la ciudad del futuro y de aprehender los rasgos y la conformación morfológica que la caracterizarían. (De Mattos, 2001).

Desde la perspectiva de la antropología urbana, interesa, sobre todo, analizar el impacto de estas nuevas lógicas y realidades sobre el comportamiento cotidiano y sobre la manera como los sujetos construyen sus identidades sociales y de lugar. Autores como Sennett y Bauman han insistido en el carácter flexible y líquido que predomina

9 Esta imagen biologicista de la ciudad porosa y de sus extensiones suburbanas, en términos de proceso cancerígeno o metastático, es cada vez más frecuente. Ascher (1995) es uno de los primeros en utilizar esta metáfora y muy posiblemente su neologismo *metápolis* tiene este origen etimológico, como *ciudad metastásica*.

10 Abuín, 2006.

11 Touraine, 1971; Bell, 1991.

hoy en la identidad de las personas. Para Sennett, el nuevo capitalismo demanda individuos que puedan desprenderse fácilmente del pasado, tal como el consumidor ávido por lo nuevo desecha con agilidad lo viejo; esto es, una persona sin memoria ni lealtades que la ligen a un territorio, a un lugar concreto.¹² Bauman, en una línea similar, habla de personas sin proyecto personal a largo plazo, dispuestas a empezar desde cero en cualquier momento.¹³

En Cataluña, como en España, hasta hace poco más de cincuenta años, la mayoría de los obreros, asalariados y sectores medios que habitaban las ciudades, practicaban una movilidad cotidiana bastante reducida. En una ciudad como Barcelona, la mayoría de la población se desplazaba a sus lugares de trabajo a pie, en tranvía o autobús y en metro. El porcentaje de uso de los vehículos privados era muy escaso. La escala de los desplazamientos no superaba por término medio los 10 km. Los casos de desplazamiento diario interurbano no iban más allá de los agregados metropolitanos, esto es, de los municipios conurbados de la primera corona metropolitana y, mucho más raramente, de la segunda.¹⁴

En los últimos decenios, esta realidad ha cambiado de manera drástica. La discontinuidad de las trayectorias laborales, que suponen cambios de ocupación constantes, junto con los valores asociados al estilo de vida nómada de la metápolis, son generadores de una movilidad creciente y a distancias cada vez mayores. El caso ya presentado de Enrique nos habla de un transitar diario que se desarrolla entre tres municipios, el de su residencia, Tarragona (donde va al gimnasio diariamente y donde compra y realiza actividades de ocio los fines de semana) y Barcelona, donde se halla su lugar de trabajo. Entre los estudiantes universitarios de la RMB-A, suelen combinarse en su transitar diario cuatro y hasta cinco cambios de municipio: los lugares donde viven, donde estudian, donde trabajan (algunos) a tiempo parcial, donde se encuentran con los amigos. La sociabilidad de lugar, marcada por la vecindad y por la proximidad residencial, ha ido cediendo paso a este deambular *flâneur* entre localizaciones que no llegan a ser lugares, porque están muy poco cargadas referencialmente. Constituyen ubicaciones planas, neutras y monofuncionales donde se ubican servicios y equipamientos que se «usan», no son lugares en sí mismos y no son (o no tienden a ser) generadores de discurso, de apropiación, de identificación o de pertenencia.

¹² Sennett, 2006.

¹³ Bauman, 2006.

¹⁴ El análisis de Joan Busquets (1992) o Rueda (1996) para el caso de Barcelona, como el de Coulomb (2008) o Nivón (2003) para el caso de México o el de Anstein (2001) para el caso de Buenos Aires, nos muestran la insostenibilidad del modelo de ciudad difusa frente al modelo mediterráneo (y latinoamericano) de ciudad compacta. Esta nueva ciudad es insostenible medioambientalmente y los problemas de accesibilidad parecen irresolubles.

Lo paradójico de esta nueva realidad es que los lugares se deslizan hacia esos nuevos espacios del anonimato que hace años Augé denominó *no lugares*.¹⁵ Pero, al mismo tiempo, observamos cómo ese déficit estructural de arraigo local (multifuncional) va sustituyéndose por otras formas de sociabilidad, generadoras no de arraigo, pero sí de redes sociales integradoras, como es el caso de la plataforma móvil del ferrocarril.¹⁶ En ausencia de otros referentes sociales, de tipo vecinal, los otros commuters se constituyen en el referente emocional y social de muchos individuos. Claro está, estos adictos al transporte público, poseedores de esta actitud abierta a la comunicación y a una sociabilidad generadora de lazos personales, constituyen algo así como posurbanitas resistentes, frente a las actitudes frías y *blasé* del metapólico arquetípico. Este último no suele ser usuario del transporte público, sino del coche particular; y su transitar diario está vacío de esta opción de invertir el tiempo de los viajes de manera relacional o social, como la que observamos en el grupo de usuarios del ferrocarril.

Aproximación a las prácticas de movilidad del profesorado de la URV residente en el área de Barcelona

De todos modos, y para evitar caer en idealizaciones o simplificaciones respecto a la naturaleza de las actitudes de los usuarios del transporte público, nos ha parecido necesario buscar una sustentación empírica que, aunque incipiente, sirva para matizar o corregir la tentación de constituir a Enrique y a su *grupo del tren* en una nueva categoría social.¹⁷ Para ello, hemos recogido y analizado un cuestionario, administrado telemáticamente entre compañeros de las facultades de Letras y Ciencias Jurídicas de nuestra universidad.¹⁸ En el momento de elaborar el artículo, hemos podido incorporar los resultados de quince cuestionarios de los veniditos que enviamos a estos profesores de la URV que practican el commuting entre Barcelona o alrededores (lugar de residencia)

¹⁵ Augé, 1993.

¹⁶ Y, también, el caso de las redes sociales, mediante Internet o mediante los teléfonos móviles, cuyo uso (especialmente entre la población juvenil) tiene una orientación hacia una forma nueva de sociabilidad virtual, impensable en la época de los teléfonos fijos

¹⁷ El trabajo etnográfico con Enrique y el resto de los miembros de su grupo de sociabilidad ferroviaria se realizó a lo largo del curso 2005-2006. Realicé con ellos once desplazamientos en ferrocarril, participando en sus conversaciones y entrevistándolos a todos informalmente. Con Enrique tuve tres sesiones de entrevista fuera del contexto de los viajes.

¹⁸ Se trata de una encuesta preliminar en la que seleccionamos a aquellos profesores que podían considerarse commuters *stricto sensu*. El criterio fue seleccionar a personas que llevarán realizando estos desplazamientos cotidianos 10 años o más. En total, entre el profesorado de las dos facultades mencionadas existen treinta y ocho personas que, trabajando en la URV, viven en Barcelona o en sus alrededores. Esta cifra representa aproximadamente el 10 % del total de profesorado de ambos centros.

y Tarragona (lugar de trabajo).¹⁹ Los resultados, que no pretenden ser representativos de ningún universo, resultan altamente significativos y nos dan luz sobre las vivencias de un colectivo que, de media, hace más de quince años que realiza en tren el trayecto entre ambas ciudades.²⁰

Lo que impulsó a la mayoría de los profesores a elegir el ferrocarril como medio de transporte fue una mezcla de factores: bajo costo, confortabilidad (que se ha ido degradando con el tiempo), practicar la sociabilidad y poder «hacer cosas» durante el viaje.²¹ En contraste manifiesto con la actitud y los motivos de Enrique y su grupo, el grupo de docentes prefieren viajar solos, porque prefieren «aprovechar» el tiempo trabajando, aunque, en general, no rehúyen la compañía, salvo alguna presencia incómoda. Los que manifiestan su preferencia por la soledad, igual que aquellos que no buscan la compañía, tienden en general a no rehuirla tampoco.

Aunque suele ocurrir que cuando necesitas trabajar te encuentres a alguien y acabes charlando y que cuando te gustaría una buena conversación estés solo. (C-6).²²

Si uno puede desarrollar aquellas actividades que le gusta hacer en el tren, se puede considerar que el tiempo de viaje es un tiempo ganado. La precariedad del servicio ferroviario, los retrasos y la escasez de asientos hacen que la experiencia de viajar constituya un problema y que se considere tiempo perdido. Las actividades y preferencias marcadas por nuestros informantes en la parte cuantitativa del cuestionario arrojan estos resultados: leer (31 %), descansar (18 %), escuchar música (15 %), charlar (14 %), trabajar (12 %), mirar el paisaje (7 %), pensar (2 %) y observar a la gente (1 %).

Un aspecto interesante, dadas las características del grupo analizado (docentes y miembros de una misma institución), es ver hasta qué punto las relaciones informales de *sociabilidad ferroviaria* marcan o no algún tipo de afinidad en términos institucionales. A pesar de que la mayoría afirma que los temas de conversación durante los

19 El cuestionario se compone de dos partes. En la primera se registran datos objetivos, que tienen que ver con el perfil personal, con los datos sobre transporte y los medios utilizados, personas con las que se viaja y actividades que se desarrollan durante los desplazamientos. En la segunda parte se pide a las personas opinar sobre diez aspectos relacionados con sus desplazamientos: el significado del viaje como tiempo «ganado» o «perdido», «personal», los motivos para la selección del medio de transporte, la manera de «llenar» el tiempo de viaje y el papel de la sociabilidad con los compañeros. Finalmente, se le pide a cada informante que profundice sobre el tema del commuting como rasgo definidor de su estilo de vida y si cada uno de ellos tiene pensada alguna estrategia para evitar este tipo de movilidad cotidiana.

20 Otros datos sobre el perfil de la muestra son: 51 años de edad media, 65 % hombres, 12,5 viajes de ida y vuelta al mes como media, y unas 27 horas empleadas en los desplazamientos, mensualmente. Dos terceras partes usan siempre el tren y el resto combina coche y tren. Solamente una persona usa exclusivamente el coche particular desde hace cinco años, debido a la mala comunicación de su actual residencia, ubicada en la segunda corona metropolitana de Barcelona.

21 Muchos de los entrevistados se quejan de la progresiva degradación de los servicios de Renfe de media distancia: impuntualidad, aglomeración, suciedad, ruidos (la línea se ha vuelto más popular). La situación se vuelve insostenible cuando empieza la época turística y los turistas de extracción más popular viajan constantemente en esta línea.

22 Hemos numerado los cuestionarios del 1 al 15, C-1 es el primero y C-15 es el último.

viajes son personales o tienen que ver con temas culturales o de actualidad, un tercio de ellos reconoce que las cuestiones laborales y los debates en clave universitaria ocupan, muchas veces, un espacio central:

... desde la situación del mundo a las últimas tonterías que se nos ocurren, hablamos de casi todo; pero sí es cierto que, en bastantes ocasiones salen temas de trabajo (hubo una época que, en broma, decíamos de presentar una candidatura al rectorado los del *lobby del tren*, pues había gente de letras, de jurídicas, de medicina, de ingenieros...); y también temas personales (salud, hijos, viviendas, etc.) (C-11).

A la pregunta de si la sociabilidad que practican puede servir de base para relaciones personales más estrechas, que lleguen a derivar en relación de amistad, la mayoría afirma que estas relaciones dejan poso y que constituyen vínculos personales especiales, aunque son muy pocos los que afirman que deriven, *stricto sensu*, en relaciones de amistad, si no se apoyan en otros contextos o en afinidades singulares:

Sí. Mantienes una cordialidad y una preocupación por el que no asiste un día; o cuando hace mucho tiempo que no ves a alguien. Preguntas por él/ella. Nos interesamos por el compañero de viaje. ¿Hasta qué punto esta sociabilidad ocupa un lugar significativo junto a otras formas de relación interpersonal? Es importante en la medida en que es parte de tu cotidianidad, de tus escenarios de relación (C-2).

Son compañeros especiales, más que verdaderos amigos. Los que para mí son mis compañeros-amigos no lo son tanto por coincidir en el tren, sino por compartir ideas/proyectos/salidas. Y de estos hay muy pocos (C-7).

Tal como he explicado, el contacto frecuente y la conversación diaria permitió un acercamiento que se fue acrecentando con el tiempo y entre algunos de nosotros se consolidó una verdadera amistad (C-14).

Entre los commuters más veteranos se destaca como, junto a las relaciones más intensas y de larga duración, también existe espacio para relaciones más efímeras, basadas en el mutuo reconocimiento, que se centra casi siempre en su calidad de usuarios de un servicio público cada vez más precarizado. Esta situación es generadora de complicidad e identificación:

Pues sí, hay algunos otros habituales que no son de la URV con los que nos saludamos, a veces charlamos, cuando los trenes funcionan mal el *comité de cabreo* se establece sobre este grupo amplio de habituales... Es una lástima que en el trayecto de Tarragona no se ha logrado establecer una «red de resistencias» tan sólida como en la de Girona, que ha logrado sus cosas (C-11).

A veces con personas que conoces de tanto transitar el mismo destino, si duermes, te avisa que has llegado, porque conoce que tú bajas en la estación tal o cual. También se produce mucha interacción cuando hay averías o retrasos. Contra Renfe, mejor juntos (C-2).

Casi tres cuartas partes de nuestros colegas viajeros no se plantean, ni a corto ni a medio plazo, cambiar su rutina ferroviaria, a pesar de los inconvenientes señalados. Se trata de un commuting de largo aliento, no de situaciones de provisionalidad en que la localización del trabajo o de la vivienda se vaya a modificar. Solamente uno de los entrevistados señala su deseo de alternar los viajes con su mayor permanencia en la ciudad donde trabaja:

Me planteo viajar menos y quedarme más días a dormir en Tarragona. Como ello aumenta los costos y disminuye el tiempo dedicado a desplazamientos, también intentaré aumentar la proporción de viajes en tren, para compensar (C-3).

Hay un conjunto interesante de saberes y de habilidades que se desarrollan en el commuter y que no podemos presentar aquí, salvo las referencias de uno de nuestros informantes, que sintetiza muy bien el saber estar que requiere una situación prolongada de vida ferroviaria:

Los que usamos regularmente el tren hemos desarrollado unos *habitus* particulares. Explico algunos: así sabemos colocarnos siempre bien en el andén para subir los primeros al tren. Sabemos dónde va a quedar generalmente la puerta y nos colocamos para ser los primeros en subir. Esto es importante saberlo, porque así evitas en ocasiones quedarte de pie. También sabemos colocar nuestras cosas en el asiento de tal manera que, sin ser descorteses, incentivamos a que la gente se siente en otro sitio y así podemos quedar nosotros solos con dos asientos. Se diría que los habituales somos muy buenos marcando el territorio, bien sea con la cartera, el periódico... Todo parece que está allí por descuido, pero no. Hay que evitar horarios conflictivos. Por ejemplo, el último [tren] que va de Tarragona a Barcelona a las 21.30 h es de este tipo. Es aún mucho más conflictivo si es verano y si estamos en vacaciones. Empieza a subir gente borracha, colocados, colgados y los desseguridad y el revisor desaparecen. A veces creo que ha desaparecido hasta el conductor. También hacia junio hay que evitar los horarios de Port Aventura, ya que se llena de adolescentes que se ponen muy pesados. Es conveniente también no sentarse al lado de algún grupo, ya que con el ruido del tren se van animando y cada vez hablan más alto (C-8).

Concluyendo por ahora

Como sugiere nuestro último informante, al señalar que «los habituales somos muy buenos marcando el territorio», queda incólume aún en los tiempos de la sobremodernidad la necesidad de arraigo de las personas, la necesidad de pertenecer a un lugar, a un grupo. En el caso que hemos presentado, se produce un fenómeno que podemos calificar como *territorialidades móviles*. Este territorialismo, con sus juegos de apropiación y de privatización de lo público (incluyendo los espacios móviles del ferrocarril), ya fue motivo de brillante reflexión por parte del ensayista alemán H. M. Enzensberger,²³ al mostrarnos en su metáfora del tren la manera como se ocupa un territorio público y se privatiza. Su descripción coincide plenamente con la descripción de nuestro informante. Apropiarse de estos espacios móviles constituye un espejismo y, a la vez, un mecanismo de compensación por los procesos de expropiación territorial que el patológico crecimiento de la mancha de cemento ha producido entre los antiguos urbanitas, arraigados e identificados con territorialidades reales, de lugar, poseedoras de memoria y de historia.²⁴

Los diferentes modelos y ritmos en la suburbialización de las ciudades, analizados por Dematteis,²⁵ bien en América, bien en Europa, nos señalan, en la línea sugerida por Garreau en su *Edge City*,²⁶ cómo se vive y cuáles son las nuevas morfologías de vida (pseudo-)urbana en la nueva frontera de las ciudades. Estos nuevos habitantes del suburbio interminable de las nuevas regiones metropolitanas son los nuevos *frontiermen* y *frontierwomen* que nos remiten a la épica conquista del Oeste americano, movidos en este caso por unas pautas de consumo poco exigentes y estrictas a la hora de distinguir entre los originales y las copias o simulacros de vida urbana que se ofrecen en estos enclaves. Este *no man's land* territorial se dulcifica de alguna manera en Europa, por cuanto esta mancha suburbializadora tiende a alinearse siguiendo las líneas ferroviarias. La velocidad de las diferentes líneas férreas marca el alcance y la distancia de estos nuevos enclaves habitados en relación con sus referentes metropolitanos y cosmopolitas. Mientras las líneas férreas convencionales marcan radios de 100 a 150 km, las líneas del AVE permiten la delimitación de *hinterlands* metropolitanos de hasta 500 km, como es el caso del corredor abierto en la línea Madrid-Sevilla, que ha revitalizado y, a la vez, sucursalizado ciudades como Puertollano o Ciudad Real, además de Guadalajara. Este es, también, el caso estudiado por Meissonnier²⁷ en su trabajo sobre el commuting entre París y Ruan.

²³ Enzensberger, 1992.

²⁴ Rémy, 1996; Tarrius, 2000.

²⁵ Dematteis, 1997.

²⁶ Garreau, 1991.

²⁷ Meissonnier, 2001, 2004.

En su *City of Quartz*, Mike Davies nos mostraba cómo se puede vislumbrar el futuro de Los Ángeles aplicándonos al examen de uno de sus suburbios.²⁸ Nuestro intento, que es paralelo, ha pretendido mostrar cuáles pueden ser las implicaciones para la vida de las personas de esta nueva escala de movilidad que exigen el mercado de trabajo, el mercado de la vivienda y los nuevos modelos hegemónicos de urbanismo difuso y policéntrico. Este ensayo constituye una primera aproximación a un objeto de estudio que consideramos relevante científicamente y necesario en términos de crítica ciudadana. Espero y deseo encontrar colaboraciones y complicidades para seguir desarrollándolo más allá de fronteras disciplinarias estrechas.

Bibliografía

- ABUÍN, A. (2006). *Entre la hipertextualidad y la performance en la era electrónica*. Valencia, Tirant Lo Blanc.
- AMENDOLA, G. (2000). *La ciudad postmoderna*. Madrid, Celeste Ediciones.
- ANSTEIN, L. (2001). «Estructura urbana y accesibilidad social a servicios de transporte: el caso del aglomerado de Buenos Aires». *VI Congreso Internacional del CLAD sobre Reforma del Estado y de la Administración Pública*. Buenos Aires.
- ASCHER, F. (2005) «Ciudades con velocidad y movilidad múltiples: un desafío para los arquitectos, urbanistas y políticos». *ARQ, Lecturas, Readings*, (60), 10-19.
- AUGÉ, M. (1993) *Los «no lugares»: espacios del anonimato. Una antropología de la sobremodernidad*. Barcelona, Gedisa.
- BAUMAN, Z. (2006). *Vida Líquida*. Barcelona, Paidós.
- BELL, D. (1991) *El advenimiento de la sociedad post-industrial*. Madrid, Alianza.
- BUSQUETS, J. (1992). *Barcelona. Evolución urbanística de una capital compacta*. Madrid, Mapfre.
- COULOMB, R. (2008). «Sustentabilidad de la centralidad urbana e histórica. Una reflexión desde el centro histórico de la Ciudad de México». *Quivera* 10(2), 29-49.
- DAVIES, M. (1992) *City of Quartz. Excavating the Future in Los Angeles*. Nueva York, Vintage Book.
- DE MATTOS, C. A. (2001) «Metropolización y suburbanización». *Eure*, 27(80).
- DEMATTEIS, G. (1997) «Suburbanización y periurbanización. Ciudades anglosajonas y ciudades latinas», en MONCLÚS, F. J. (ed.): *La ciudad dispersa*. Barcelona: Centre de Cultura Contemporània, p. 17-34.
- ENZENSBERGER, H. M. (1992). *La gran migración*, Barcelona, Anagrama.
- GARCÍA C. N.; CASTELLANOS, A.; ROSAS MANTECÓN, A. (1996) *La ciudad de los viajeros. Travesías e imaginarios urbanos: México 1940-2000*. México, Grijalbo.

²⁸ Davies, 1992.

- GARREAU, J. (1991). *Edge city. Life on the new frontier*. Nueva York, Doubleday.
- GUTIÉRREZ, A. (2010). «Movilidad, transporte y acceso: una renovación aplicada al ordenamiento territorial». *Scripta Nova* [en línea]. Barcelona, Universidad de Barcelona, 14(331). <<http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-331/sn-331-86.htm>>. [28 de enero de 2011]. ISSN 1138-9788.
- HANNERZ, U. (1998). *Conexiones transnacionales. Cultura, gente, lugares*. Madrid, Càtedra.
- HIVERT, L.; ORFEUIL, J. P. (1989). «Les déplacements domicile-travail», en *Un milliard de déplacements par semaine. La mobilité des français*. París, La documentation française, p. 103-118.
- LEEDS, A. (1994). *Cities, classes, and the social order*. Ithaca, Cornell University Press (recopilación editada por Roger Sanjek).
- LYONS, G.; URRY, J. (2005). «Travel time use in the information age». *Transportation Research, Part A*, (39), 257–276.
- MEISSONNIER, J. (2004). «Typologie des abonnés des transports ferroviaires se déplaçant quotidiennement sur de longues distances». *Recherche Transports Sécurité*, (82), 1-29.
- (2001). *Provinciliens. Les voyageurs du quotidien, entre capitale et province*. París, L'Harmattan.
- NIVÓN, E. (2003). «Las contradicciones de la ciudad difusa». *Alteridades*, 13(26), 15-33.
- PUJADAS, I. (2005). «De la ciudad compacta a la ciudad dispersa: movilidad residencial en la Región Metropolitana de Barcelona, 1982-2000», en *XXV International Population Conference, Tours* [en línea]. <<http://iussp2005.princeton.edu/download.aspx?submissionId=50809>> [29 de enero de 2011].
- RÉMIY, J. (1996). «Mobilités et ancrages: vers une autre définition de la ville», en HIRSCHHORN, M.; BERTHELOT, J. M. (eds.), *Mobilités et ancrages, vers un nouveau mode de spatialisation?* París, l'Harmattan.
- ROCA, J.; FULLAONDO, A. (2004). «Análisis de la distribución territorial de la inmigración extranjera en la Región Metropolitana de Barcelona», en *IV Congreso sobre la Inmigración en España*, Girona.
- RUEDA, S. (1996). «La ciudad compacta y diversa frente a la conurbación difusa», en *Primer Catálogo español de buenas prácticas*, Madrid, Ministerio de Obras Públicas, Transporte y Medio Ambiente [en línea] <<http://habitat.aq.upm.es/cs/p2/a009.html>>.
- SABATINI, F.; ARENAS, F. y NÚÑEZ, A. (2011). «Identidades territoriales en Chile: entre la globalización y el regionalismo». *Scripta Nova*. [en línea]. Barcelona: Universidad de Barcelona, 15(379). <<http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-379.htm>>.

- SEGALEN, M. (1990). *Nanterriens*. Toulouse, Presses Universitaires du Mirail.
- SENNETT, R. (2006). *La Cultura del Nuevo Capitalismo*. Barcelona: Anagrama.
- SERRA, J. (ed.) (2003). *El Territori metropolità de Barcelona. Dades bàsiques, evolució recent i perspectives*. Barcelona, Mancomunitat de Municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, 176 p.
- SCHWANEN, T.; DIJST, M. (2002). «Travel time ratios for visits to the workplace: the relationships between commuting time and work duration». *Transportation Research, Part A*, nº 36, p. 573-592.
- SORKIN, M. (ed.) (2004). *Variaciones sobre un parque temático. La nueva ciudad americana y el fin del espacio público*. Barcelona, Ed. Gustavo Gili.
- TARRIUS, A. (2000). *Les nouveaux cosmopolitismes, mobilités – identités – territoires*. La Tour d'Aigues, Éditions de l'Aube.
- TOURAINÉ, A. (1971). *La sociedad post-industrial*. Barcelona, Ariel.
- URRY, J. (2006). «Travelling times». *European Journal of Communication*, vol. 21, nº 3, p. 357-372.

Urbanismo invasivo, asimetrías territoriales y secuelas sociales: una etnografía de la movilidad cotidiana en Cataluña

En este texto voy a presentar de manera sucinta algunos de los principales hallazgos de una investigación sobre la movilidad cotidiana en Cataluña. Rompiendo los límites oficiales de la Región Metropolitana de Barcelona (RMB), constituida por 7 comarcas, 164 municipios, 3241,5 km² y una población de 4 928 852 personas,¹ hemos propuesto en nuestra investigación la inclusión de otras tres comarcas meridionales dentro de la propia RMB, debido a los significativos rasgos de continuidad que muestran respecto a las ya incluidas.²

El asombroso proceso de metropolización de Cataluña, y en especial de su frente marítimo, supone un continuo urbanizado de 189 km que separa las poblaciones de Malgrat de Mar (al norte de la comarca del Maresme) y L'Hospitalet de l'Infant (al sur de la comarca del Baix Camp). La RMB ampliada se compone de 228 municipios,

* Article publicat a Palenzuela, P. (coord.) (2017). *Antropología y compromiso*. Sevilla, Ed. Universidad de Sevilla, Icaria, pp. 229-261.

** Este texto constituye una aproximación a la cuestión de la movilidad metropolitana realizada a partir de la documentación etnográfica obtenida en el proyecto *Movilidad y vida cotidiana en Cataluña: etnogeografía de los espacios y tiempos metropolitanos*, financiado por la Dirección General de Investigación del Gobierno español: CSO2012-35425. El equipo de investigación estaba compuesto por dos geógrafos (S. Roquer y J. Alberich) y cinco antropólogos (J. J. Pujadas, T. Tapada, G. Maza, A. Lolicato y A. Medina).

1 Las siete comarcas que constituyen oficialmente la Región Metropolitana de Barcelona son estas: Barcelonès (Barcelona), Baix Llobregat (Sant Feliu de Llobregat), Garraf (Vilanova i la Geltrú), Alt Penedès (Vilafranca del Penedès), Vallès Occidental (Terrassa y Sabadell), Vallès Oriental (Granollers) y Maresme (Mataró). Entre paréntesis hemos indicado las capitales comarcales.

2 Las tres comarcas meridionales, anexas a la RMB que hemos incluido como parte funcional de esta son: Baix Penedès (El Vendrell), Tarragonès (Tarragona) y Baix Camp (Reus). Esto supone incrementar el ámbito metropolitano de Barcelona en 537 736 habitantes, 64 municipios y un total de 1312,9 km².

5 466 588 habitantes y una extensión de 4554,4 km². El conjunto representa solamente el 14,3 % del territorio catalán y el 24,1 % de los municipios; sin embargo, en esta estrecha franja litoral y prelitoral se asienta casi el 73 % de la población de Cataluña.³

Realizada la delimitación del ámbito territorial que se incorpora a nuestra unidad de análisis, podría preguntarse si esta resulta adecuada y es abordable desde un enfoque etnográfico, cosa que justificaremos lo largo del texto. La principal pregunta de investigación que nos formulamos es hasta qué punto la explosión urbana y los consecuentes procesos de suburbanización han alterado las prácticas sociales de la ciudadanía residente en este ámbito territorial; y de qué manera lo han hecho. A esta pregunta, muy general, le acompaña una delimitación del objeto de estudio, que consiste en establecer el grado de ensanchamiento de los espacios de vida de la ciudadanía de este ámbito territorial. Por *espacio de vida* entendemos, siguiendo a Courgeau (1988), aquella parte del territorio donde se desarrollan las actividades cotidianas de una persona. Joan Alberich, geógrafo y miembro del equipo, problematiza el concepto estadístico y administrativo de *residencia*, por considerar que la movilidad cotidiana de las personas y el ensanchamiento de sus espacios de vida muestran el carácter estático y anacrónico del lugar de residencia como una forma de clasificación espacial de las personas (Alberich, 2010). La movilidad no solamente constituye una necesidad para el desarrollo de las tareas diarias, sino también una oportunidad de ensanchar nuestros mundos de vida. Como justificaré más adelante, viajar es, a la vez, un problema y una oportunidad.

Metodológicamente, quiero insistir en el paralelismo existente entre el anacronismo de la perspectiva estática del lugar de residencia como etiqueta identificadora de las personas («los de Reus...», los de Barcelona») y el anacronismo de las *etnografías localizadas*, esto es, las etnografías que se reducen a una contextualización cerrada a unas relaciones sociales circunscritas localmente. Hay que señalar que, acabe como acabe el debate sobre etnografía móvil, el diseño de nuestra investigación sobre movilidad queda, con matices, vinculado a esta modalidad de entender y de situarse multilocalmente y en movimiento, acompañando a las personas en sus experiencias cotidianas, marcadas por momentos de movilidad y de estasis (Pujadas, 2017). El reto de nuestra etnografía ha consistido en operar en un marco territorial inmenso, metropolitano, que constituye el marco de referencia donde se ubican los espacios de vida de los sujetos móviles cuyas trayectorias hemos acompañado. Si bien se han tenido muy en cuenta las aportaciones de Marcus (1995) sobre cómo hacer etnografía en un contexto marcado por la globalización, nuestra aproximación etnográfica no puede caracterizarse como multilocal en un sentido estricto. Son las trayectorias móviles de nuestros sujetos de análisis, más que sus marcos territoriales, lo que constituye nuestro foco analítico. Tal

³ La población de la RMB ampliada (RMB-A) era en 2016 de 5 466 588 personas.

vez esta etnografía podría tildarse de poslocal (Pfadenhauer, 2005). De todos modos, no debemos olvidar que las relaciones sociales marcadas por referentes espaciales concretos siguen poseyendo un papel relevante en la vida social de la mayoría de las personas, incluidas aquellas con las que hemos compartido sus experiencias de vida. Esto es, la identidad de lugar (marcada por el lugar de nacimiento o residencia) vemos como se articula con las prácticas cotidianas de movilidad, con vínculos materiales, afectivos, y con interacciones y enraizamientos plurilocales (Morley, 2002).

Sin entrar todavía en la presentación de testimonios concretos, vale la pena presentar tres tipos de viajeros pendulares (*commuters*) que surgen de manera reiterada en nuestra etnografía. Por un lado, las personas con una movilidad simple y estable. Este sería el caso de media docena de profesores de la URV que viven en el área de Barcelona. Varios de ellos llevan más de veinticinco años realizando este viaje de ida y vuelta tres o cuatro días a la semana. También es el caso del profesorado de la UAB, cuyas residencias se sitúan en Barcelona o en diferentes municipios de la primera y segunda corona metropolitana. Por otro lado, existe un segundo tipo de *commuters*: aquellos cuya movilidad residencia-trabajo se confunde con la movilidad relacionada con su propio trabajo. Este sería el caso de varios arquitectos, que combinan su movilidad principal, de casa a la oficina, con sus rutas de visita de obras. También incluimos en este segundo tipo a varios profesionales de la consultoría, que trabajan para empresas transnacionales, usando una parte del tiempo su domicilio particular como oficina, pero que combinan sus desplazamientos a su sede empresarial con sus viajes de visita y de asesoramiento a clientes, ubicados en diferentes países europeos o de otras áreas continentales. Un tercer grupo lo constituyen aquellas personas con ocupaciones laborales precarias y discontinuas, que deben adaptar su movilidad a circunstancias y localizaciones cambiantes. Hemos podido etnografiar dentro de este grupo a personas que han cambiado de rutas y de trabajo hasta cinco veces en los tres años que ha durado nuestro seguimiento. Sus trayectorias laborales están marcadas en varios casos por la estacionalidad, como una de las formas que adopta el trabajo discontinuo.

Nuestra incursión a la etnografía de la movilidad tiene sesgos claros en esta primera fase de un proyecto de investigación que concebimos como de largo aliento. Aquí presentaré los resultados de esta primera fase, correspondiente a la financiación obtenida en el proyecto señalado al inicio. El primer sesgo tiene que ver con la sobrerepresentación de personas vinculadas a los dos campus universitarios donde trabaja el equipo de investigación (treinta y siete de una muestra de setenta y dos personas, es decir, un 51 % del total).⁴ El segundo sesgo tiene que ver con la extracción social de las personas estudiadas: el 60 % pertenecen a un sector social, profesional y con

⁴ Este primer sesgo en nuestra muestra es el resultado de la participación de nuestro equipo en un estudio, que finalmente no obtuvo financiación y no pudo ser terminado, impulsado por los rectorados de las respectivas universidades (URV y UAB), que tenía como objetivo complementar y profundizar los datos de las encuestas de movilidad de los

poder adquisitivo medio-alto, mientras que solamente el 40 % se alinean en sectores medio-bajos). Este segundo sesgo se produce a partir de una hipótesis enraizada en el paradigma teórico de los regímenes de movilidad, que postula la existencia de sesgos de clase, étnicos y de género, junto a otros, que garantizan de manera desigual el acceso a la movilidad (Shamir, 2005; Glick Schiller y Salazar, 2013).⁵ Nos detendremos más adelante en una presentación adecuada de sus propuestas teóricas y analíticas. Junto a este paradigma, existe un conjunto de aportaciones empíricas, surgidas al calor de la hipótesis sobre el desajuste espacial (*spatial mismatch*), propuesta por el economista norteamericano John Kain en 1967.

Como no existe teoría sin ideología, quiero dejar claro desde el inicio mi posicionamiento respecto al tema de estudio y al porqué de su elección. Antes que cualquier otro autor, en tanto que investigador y crítico de los fenómenos urbanos y suburbanos, la principal fuente de inspiración y de guía en nuestro trabajo es la obra de Henri Lefebvre, así como la de varios de sus seguidores. La reivindicación lefebvriana del derecho a la ciudad constituye nuestro principal argumento y es el motor de la investigación empírica en curso de realización. En el caso que nos ocupa, ese derecho ciudadano se traslada al derecho a una movilidad equitativa y al derecho a un acceso a la ciudad, entendido este como el libre acceso (sin trabas ni acoso de ningún tipo) al trabajo, la vivienda, al consumo y a lo que, en términos de Delgado (2003), es el *derecho a la indiferencia*, entendido como el derecho a no ser excluido.

El plan de este texto se compone de cuatro partes. En primer lugar, la revisión de las propuestas interpretativas lefebvrianas que nos permiten entender las secuelas sociales de la explosión urbana, con sus derivados: suburbanización y urbanización generalizadas de las prácticas sociales. En segundo lugar, revisaremos las propuestas de los paradigmas del desajuste espacial y de los regímenes de movilidad. En tercer lugar, nos centraremos en la literatura sobre movilidad, enfatizaremos el conocimiento empírico proporcionado por la todavía escasa literatura etnográfica sobre movilidad. En este apartado, procuraremos debatir en clave metodológica sobre el alcance de la denominada *etnografía móvil*. Finalmente, tomando como referencia la obra de Isidoro Moreno sobre las hermandades y cofradías del Aljarafe, plantearemos el papel de lo local en el marco de los procesos metropolitanos.

universitarios, tendentes a impulsar políticas «sostenibles» de disminución del uso del coche particular. De aquí proviene la sobrerrepresentación de este perfil.

⁵ Las personas con mayores recursos (económicos y sociales) poseen una capacidad de desplazamiento mayor, a mayor distancia y en mejores condiciones. De esto se deduce la existencia de regímenes de movilidad diferenciados.

1. Del derecho a la ciudad a la producción social del espacio

Hace tan solo cuatro años que se ha publicado en español una de las obras fundamentales del reconocido sociólogo y geógrafo marxista Henry Lefebvre: *La producción del espacio*.⁶ Se trata del trabajo más influyente en el contexto internacional de su extensa producción en materia urbana, entre la media docena de libros y numerosos artículos, todos ellos escritos entre mediados de los años sesenta y setenta.⁷ Por otro lado, debemos tener muy en cuenta el trabajo más conocido y citado de Lefebvre, *El derecho a la ciudad* (1968, publicado en español diez años más tarde), para poder apreciar cómo en el pensamiento sistemático del autor estas dos obras forman parte de un todo. Ya que, como señala David Harvey, uno de los lefebvrianos más brillantes, el derecho a la ciudad debemos entenderlo como el derecho a producir o coproducir el espacio urbano:

El derecho a la ciudad es mucho más que la libertad individual de acceder a los recursos urbanos: se trata del derecho a cambiarnos a nosotros mismos cambiando la ciudad. Es, además, un derecho común antes que individual, ya que esta transformación depende inevitablemente del ejercicio de un poder colectivo para remodelar los procesos de urbanización. La libertad de hacer y rehacer nuestras ciudades y a nosotros mismos es, como quiero demostrar, uno de nuestros derechos humanos más preciosos, pero también uno de los más descuidados. (Harvey, 2008: 23)

Deseo mencionar un tercer libro de Lefebvre, *De lo rural a lo urbano* (1971 [1970]). En este volumen, Mario Gavirira compila veintiún textos del autor publicados desde 1949 a 1969. Los primeros ensayos se sitúan en el ámbito de la sociología rural, pero más de la mitad acaban siendo ensayos sobre la ciudad, lo urbano y sobre los procesos de urbanización:

La urbanización, cuya importancia crece sin cesar, transforma cuanto existía anteriormente. En estas torres metálicas que se elevan por encima de los bosques, frente a las montañas, hay un desafío y un interrogante. Desafío al pasado, interrogante al futuro. El proceso, desde el principio, no fue una enmienda al texto social anterior: algo nuevo y distinto se anunció, declaró, significó: lo urbano. (Lefebvre, 1975: 11)

Si los primeros ensayos de este volumen se dedican a evaluar las diferentes corrientes de la sociología rural y la manera como abordan el análisis de la reproducción

6 H. Lefebvre (2013), *La producción del espacio*. Madrid, Capitán Swing.

7 Entre los libros tenemos: *El derecho a la ciudad* (1978 [1968]); *De lo rural a lo urbano* (1975 [1970]); *La revolución urbana* (1975 [1970]); *El pensamiento marxista y la ciudad* (1973 [1972]); *Espacio y política*, Barcelona, Península (1976 [1972]); *La producción del espacio*, Madrid, Capitán Swing (2013 [1974]). Por otro lado, bajo título homónimo, la revista de Sociología de la UAB, *Papers*, publicó en forma de artículo la transcripción de una conferencia que Lefebvre dictó ese mismo año, 1974, en Barcelona.

social, los conflictos, la vida local y el sistema de clases, los siguientes pasan a evaluar la expansión urbana, la subordinación de la sociedad rural, los conflictos derivados del urbanismo y, en general, las formas de expansión urbana en el territorio y los fenómenos de suburbanización y urbanización de los estilos de vida a un nivel más generalizado. Por ello, el autor justifica la aparente dispersión de los textos recopilados en el volumen:

La dispersión de estos textos solo es aparente en un sentido. Tienen un centro teórico: la relación «campo-ciudad», relación dialéctica, oposición conflictual que tiende a trascenderse cuando en el tejido urbano realizado se reabsorben simultáneamente el antiguo campo y la antigua ciudad. Lo que define la «sociedad urbana» va acompañado de una lenta degradación y desaparición del campo, de los campesinos, del pueblo, así como de un estallido, una dispersión, una proliferación desmesurada de lo que antaño fue la ciudad. (Lefebvre, 1975: 15)

Una expresión extrema de la manera como la modernidad y la técnica «urbanizan lo rural» la encuentra en el caso de la instalación en el bucólico paraje aquitano de Mourenx, distrito de Pau, de una gran industria petroquímica, en cuyas inmediaciones, Lacq-Mourenx, se empezó a erigir a mediados de los años 1950 una *ville nouvelle* (Lefebvre, 1974: 11; Lefebvre, 1975: 103-121).⁸ Lefebvre introduce en este estudio de caso elementos analíticos que se anticipan casi treinta años a la aparición del concepto de *edge city* propuesto por Joel Garreau (1992). Las ciudades, como grandes centros de decisión, fagocitan cuanto encuentran por el camino, transformando, adulterando, la vida social precedente de pueblos, ciudades medias y territorios (Lefebvre, 1975: 206-210). Lo urbano había entrado ya en una fase crítica, según el autor, dándose un doble proceso implosión y de explosión: la ciudad explota hacia territorios suburbanos cada vez más amplios, pero al mismo tiempo se produce una implosión de los centros históricos (los *downtowns* de los que hablaron Peterson y McDonogh)⁹ como localizaciones de poder y control (Lefebvre, 2013: 55, 430).¹⁰

El impacto territorial y, sobre todo, los impactos en los espacios sociales son inmensos e irreversibles: concentración urbana y éxodo rural, expansión (desigual y asimétrica) sin límites del tejido urbano, subordinación completa de lo agrario a lo urbano. Lefebvre considera este proceso como irreversible, pero el proceso de urbani-

⁸ En el propio Pirineo, del lado español, registramos entre otros el caso del complejo químico de Sabinánigo (Huesca), inaugurado hace un siglo, compuesto hoy en día por 13 empresas. Energía Industrias Aragonesas (hoy Ercros) construyó su planta en 1918 y actualmente es el máximo productor español de clorato sódico. Este constituiría un ejemplo concreto de cómo el proceso de industrialización y urbanización de la montaña viene de lejos.

⁹ Peterson, M.; McDonogh, G. (2012), *Global Downtowns*. Philadelphia, University of Pennsylvania Press.

¹⁰ Los procesos de elitización (gentrification) de los centros históricos de las ciudades, al menos en el caso europeo, salvo el caso destacado de la city londinense, suelen orientarse más que a los negocios hacia la tematización turística, por medio de la monumentalización del patrimonio inmueble, en el marco de las estrategias de la ciudad acogedora (Pujadas, 2006).

zación generalizado puede pensarse de manera creativa, tendiendo a la superación del antagonismo ciudad-campo, dando pie a que la urbanización dispersa y poco densa permita articular el ambiente y el paisaje. Lefebvre apuesta por que el individuo sea capaz de crear una ideología política que le permita cambiar la estructura de la ciudad y reorganizar el territorio, de manera que la ciudadanía se apropie del espacio en que se fundamenta su identidad (Lefebvre, 2013: 111).

Como señala Choay (2009: 163), el urbanismo de la posguerra europea empezó a adquirir tintes cientifistas, a caballo entre los postulados de la escuela progresista (CIAM, Le Corbusier) y la escuela culturalista (Howard). En esta época empiezan a surgir voces (la de Lefebvre entre ellas) que critican la concepción del espacio como una entidad dada, objetiva y neutra. Lefebvre denuncia el contenido ideológico de esta supuesta neutralidad del espacio y propone el valor instrumental del espacio bajo el capitalismo. Este espacio abstracto se aleja de la complejidad de la realidad social y se presenta, bajo discursos pretendidamente clarificadores y coherentes, como producto acabado y aislado, lo que hace que se muestre desgajado de los procesos de producción y, con ello, de las relaciones de producción, dominación y explotación. Así, plantea que:

El capitalismo y el neocapitalismo han producido el espacio abstracto que contiene el «mundo de la mercancía», su «lógica» y sus estrategias a escala mundial, al mismo tiempo que el poder del dinero y el del Estado político. Este espacio abstracto se apoya sobre las vastas redes bancarias, comerciales e industriales (las grandes unidades de producción). Pero asimismo sobre el espacio de las autopistas, aeropuertos, redes de información, etc. En este espacio, la ciudad —en su día cuna de la acumulación, lugar de la riqueza, sujeto histórico y centro del espacio histórico— se ha desintegrado. (Lefebvre, 2013: 111-112)

Una de las principales aportaciones de Lefebvre a este debate, y un pilar en el que se fundamenta su visión sistemática del espacio como construcción social, se basa en su propuesta de una tríada conceptual compuesta por tres categorías: prácticas espaciales, representaciones del espacio y espacios de representación. A cada una de estas dimensiones le corresponde, respectivamente, un tipo de espacio: el espacio percibido, el espacio concebido y el espacio vivido. He aquí, resumida en un cuadro, su propuesta:

Concepto matriz	Tipos de espacio	Significado
Prácticas espaciales	Espacio percibido	Espacio de la experiencia material que vincula realidad cotidiana (uso del tiempo) y realidad urbana (redes y flujos de personas, mercancías o dinero que se asientan en —y transitan— el espacio), englobando tanto la producción como la reproducción social.
Representaciones del espacio	Espacio concebido	Espacio de los expertos, los científicos, los planificadores. El espacio de los signos, de los códigos de ordenación, fragmentación y restricción. Es el espacio dominante.
Espacios de representación	Espacio vivido	Espacio de la imaginación y de lo simbólico dentro de una existencia material. Es el espacio de usuarios y habitantes, donde se profundiza en la búsqueda de nuevas posibilidades de la realidad espacial. Es el espacio dominado, experimentado pasivamente.

Fuente: elaboración propia a partir de Lefebvre (2013: 97-98).

Hoy resultan absolutamente vigentes las aportaciones de Lefebvre para comprender qué sucede cuando el capitalismo intensifica su apuesta por las soluciones espaciales. Tal como él afirma, el «circuito secundario», esto es, el sector inmobiliario —y en general el de la construcción— deja de funcionar como tal, deja de tener un carácter accesorio del capitalismo industrial y financiero, y se convierte en uno de los motores de la dinamización de la economía mundial. Cuando el circuito convencional entra en repliegue, este circuito secundario se expande. El capital «se precipita en la producción del espacio» —tanto o más que en la clásica producción de maquinaria o bienes de consumo—, toma posesión del suelo y lo moviliza buscando aquellos escenarios con las menores trabas y saturaciones posibles para operar. Se trata de la política de *vaciar y llenar* de la que nos habla Franquesa (2011). Siguiendo el esquema analítico de Lefebvre, nos concentraremos especialmente en el análisis de las prácticas espaciales y, especialmente, en el uso y organización del tiempo de las personas en el marco de los flujos de movilidad territorial. No hay duda, sin embargo, de que tanto la racionalidad como las racionalizaciones que la ciudadanía hace del uso de su tiempo en sus interacciones sociales, espacialmente localizadas, van acompañadas de todo un sistema de valores y representaciones, sobre la movilidad y sobre la configuración espacial del territorio, que remiten a lo que Lefebvre denomina *espacio vivido*. Por otro lado, los commuters suelen tener un discurso bien elaborado que remite al espacio concebido, es decir, a ese espacio dominante de planificadores y técnicos que organizan el espacio, en sentido territorial, como el espacio de los flujos. La interconexión de lógicas y de miradas está en el centro de nuestra unidad de análisis.

2. Desajustes espaciales y regímenes de movilidad

Hace medio siglo, el economista norteamericano John Kain (1968) publicó un influyente artículo que inició un debate que aún sigue vigente. Se trata de la hipótesis conocida como *desajuste espacial* (*spatial mismatch*, en inglés), que pone de relieve la falta de coincidencia entre la ubicación residencial de los hogares de bajos ingresos y la ubicación de las oportunidades de empleo adecuado. Esta situación, estudiada por Kain en el caso de las poblaciones afroamericanas de Detroit y Chicago, ha sido confirmada por numerosos estudios posteriores como un problema que afecta a las poblaciones negras y latinas en los Estados Unidos como resultado de la segregación residencial, la reestructuración económica y la suburbanización creciente de las empresas (Ihlanfeldt y Sjoquist 1989; Ihlanfeldt 1994; Kain 1994; Stoll *et alii* 2000).

En el caso de la RMB, Barcelona retiene la mayor parte de las sedes empresariales que recuerdan su fuerte pasado industrial. Sin embargo, los procesos productivos se han deslocalizado. En unos casos las plantas productivas se han ido instalando en los últimos cincuenta años en la segunda corona metropolitana y la tercera, y en localizaciones más excéntricas todavía del territorio catalán. Las grandes industrias del sector siderometalúrgico han desaparecido y el antaño vigoroso sector textil ha tendido a deslocalizarse, siguiendo el modelo de la industria maquilera americana, hacia ubicaciones transnacionales, aunque la mayoría de las empresas medianas y pequeñas ha desaparecido o está en trance de ello, sobre todo en el subsector de la confección. Todas las grandes corporaciones, como Inditex o Mango, fabrican en localizaciones extranjeras. Barcelona se ha convertido con ello en una ciudad de servicios y turística, una ciudad acogedora que se orienta más a los visitantes y operadores transnacionales que a satisfacer las necesidades de sus propios ciudadanos (Pujadas, 2008).

Conseguir un empleo requiere una movilidad que no todas las personas pueden pagar, sobre todo en ciudades en expansión con planificación urbana hostil y poco o ningún transporte público suburbano. Estos procesos se han descrito en ciudades como Montreal (Chicoine, 1998) y Santiago de Chile (Jirón, 2007, 2008; Imilán *et al.* 2015; Ureta, 2008). En esta literatura etnográficamente pionera sobre la movilidad, podemos ver que, además de la condición de clase y social y poder adquisitivo, existen claras divisiones de género y edad que exacerban las dificultades de acceso y, por lo tanto, limitan los derechos de estos ciudadanos a la ciudad (Chicoine, 1998; Jirón, 2007).

Si en la etapa del urbanismo industrialista, el crecimiento urbano de ciudades como Barcelona, Bilbao o Mánchester colonizaba nuevos territorios en un proceso de urbanización contiguo a las *ciudades viejas* (*downtown*), el tardocapitalismo ha visto aflorar en los últimos decenios un nuevo tipo de formas urbanas situadas en enclaves mucho más excéntricos respecto a los centros metropolitanos, situados normalmente en puntos estratégicos, cercanos a las grandes vías de circunvalación de las grandes me-

trópolis. Tal es el caso de las ciudades de frontera (*edge cities*, en inglés), situadas en los confines del territorio urbanizado (Garreau, 1991). Según este autor las ciudades de frontera constituyen la principal transformación en la forma de hacer ciudades que se ha producido en Estados Unidos desde hace siglos. Para otros, más críticos con el fenómeno, las ciudades de frontera son la última generación de suburbios norteamericanos, si bien sus características formales y funcionales difieren tanto de las de los suburbios tradicionales que muchos autores tienden a contemplarlas como un fenómeno diferente. Entre las diferencias destacan su ubicación excepcionalmente lejana de los centros urbanos, la mezcla de la función residencial con la del trabajo de oficinas, así como una extrema dispersión que hace que se confundan con el territorio natural. Las ciudades de frontera nacieron en Estados Unidos en la década de los ochenta y su éxito ha sido tan grande que actualmente dos tercios del espacio de oficinas existente en EUA se concentran en ellas.¹¹

Uno de los enfoques críticos en la literatura sobre migraciones argumenta la existencia de una gran desigualdad en el acceso ciudadano a la movilidad, que plantea la existencia de varios regímenes de movilidad. Ronen Shamir (2005) afirma que la globalización, además de ser generadora de nuevos y diferentes tipos de movilidad, lleva aparejados sus propios principios de cierre. En su trabajo sobre movilidad y sistemas de control, plantea cómo las «políticas de seguridad» que imponen los aparatos de Estado dejan sin efecto las doctrinas de derechos humanos, que habían prevalecido en décadas anteriores. Ello conlleva bloqueos fronterizos, deportaciones y, en definitiva, el confinamiento de millones de personas alrededor de fronteras infranqueables. Esta situación es de triste actualidad en la fortaleza europea con el infructuoso intento de centenares de miles refugiados de Siria y de otros países de Medio Oriente de encontrar asilo. También es el caso de Ceuta y Melilla, espacios de soberanía del pasado colonial español.

Autores como King y Skeldon (2010) sugieren que las movilidades generan un sistema integrado que puede observarse a diferentes niveles o escalas, desde la local a la transnacional. Las movilidades metropolitanas, que constituyen nuestro objeto de estudio, se organizan dentro de la dialéctica *movilidad/inmovilidad*, como sucede con los regímenes de movilidad transnacional, que se corresponde con la experiencia no solo de migrantes o refugiados, sino con la movilidad creciente de turistas y expatriados (Gaggiotti, 2010; Glick Schiller y Salazar, 2013). Pensando en las movilidades metropolitanas, resulta muy sugerente la propuesta de Kaufmann del término *motilidad*, entendido como la capacidad potencial de una persona o de un grupo social para desplazarse de manera eficiente.

11 Margarita Pérez Negrete (2009) aborda el análisis de Santa Fe, una verdadera *edge city*, situada en el extremo oeste de Ciudad de México. Este enclave se configura como un espacio totalmente privatizado, sin espacio público. Una verdadera fortaleza que es impermeable a la interacción con la ciudadanía de la gran ciudad que la engloba.

El caso de la alta velocidad en España sería la expresión perfecta de este planteamiento: grandes inversiones en esta línea elitista para un porcentaje minúsculo de la población móvil, mientras la mayoría de la población ve cómo se degradan los servicios de la red básica (Bel, 2010; Albalade y Bel, 2011). La alta velocidad polariza y desequilibra el territorio a nivel intraregional, multiplicando la conectividad de los centros urbanos y haciendo más patente la baja conectividad del resto del territorio. Se producen los llamados *efecto bombeo* (las grandes infraestructuras absorben inmensos recursos en detrimento de las regiones menos favorecidas) y *efecto túnel* (atraviesan territorios regionales sin conectarlos) (Gutiérrez, 2004).

3. La intensificación de la movilidad metropolitana y sus inconvenientes

La metropolización de la vida urbana en la RMB supone que un número creciente de ciudadanas y ciudadanos vivan o trabajen en territorios suburbanos. Las ciudades grandes y medianas tienden a perder población, mientras que las poblaciones situadas en el intervalo de 5000 a 15 000 habitantes no paran de crecer. El ensanchamiento de los espacios urbanizados desde la gran ciudad, Barcelona, hasta los confines de la tercera corona metropolitana (e incluso más allá) no se realiza de manera homogénea, desde el punto de vista de ofrecer a la ciudadanía unas infraestructuras adecuadas para garantizar su derecho de acceso al trabajo, a la educación, a la sanidad, al aprovisionamiento y al resto de los servicios indispensables para la vida personal y familiar. Como ya señalábamos al inicio, el derecho a la ciudad se traduce hoy en día en un derecho a la accesibilidad y a la movilidad. La coronas segunda y tercera de la RMB contienen toda una geografía de lugares aislados, desconectados o mal comunicados, que someten a sus habitantes a un sobreesfuerzo para el desarrollo de sus tareas cotidianas.

Paola Jirón (2009) nos relata cómo se organizan la vida doméstica y los desplazamientos diarios de varias personas residentes en áreas periurbanas subalternas de la región metropolitana de Santiago de Chile. Los casos relatados nos avisan de las dificultades a las que han de hacer frente los habitantes de las áreas suburbanas, todas ellas muy mal comunicadas, para acceder a sus lugares de trabajo, situados en el centro de la ciudad o en otras áreas suburbanas de nivel alto. Marta, por ejemplo, sale a pie cada día con su hija, atravesando espacios yermos y un asentamiento de chabolas hasta llegar a la escuela de su hija; luego llega a pie hasta la parada del autobús que la llevará al centro de la ciudad, pero es frecuente que los buses no paren porque ya van atestados de viajeros. En el centro de la ciudad ha de tomar otro transporte que la dejará en casa de los señores donde ejerce de cuidadora infantil y mujer de la limpieza. A las 7.00 h de la tarde empieza su viaje de vuelta, con los dos transportes, una breve parada para

aprovisionarse y el camino a pie que la llevará hasta su casa, a donde llega pasadas las 8.30 h. Allí encuentra su hija, sola, viendo la TV (Jirón, 2009: 129-131).

En nuestra propia etnografía nos hemos encontrado con varios casos en los que los desplazamientos suponen, como le sucede a Marta, trayectos de más de dos horas diarias en cada dirección. Tal sería el caso de Luis (E-29), un ingeniero de telecomunicaciones, residente en Tarragona que trabaja en un polígono industrial de la primera corona de la RMB. Su trayecto diario consiste en ir en coche particular desde Tarragona (6.45 h) a la población de Torredembarra, donde encuentra con facilidad aparcamiento, para tomar el tren (7.11 h) que le lleva hasta la estación de Sants en Barcelona (8.10 h); de allí sale un autobús de empresa (8.20 h) que lo lleva hasta su lugar de trabajo (8.50 h). Su jornada laboral (flexible) se prolonga hasta las 6.00 h, aproximadamente, iniciando su viaje de vuelta, que le permite llegar a casa pasadas las 8.00 h de la noche.

La diferencia radical entre los casos de Marta y Luis reside en el hecho de que Luis adopta este itinerario como estrategia de ahorro, frente a los costes superiores que supondría su desplazamiento en coche particular o en tren de alta velocidad, lo que le supondría acortar el tiempo de viaje en más de 50 min. De hecho, dos o tres veces al mes acude al trabajo en coche. Marta, por el contrario, no posee vehículo propio y está condenada a una movilidad inmóvil, ya que la urbanización donde reside consiste en un espacio de confinamiento (Jirón, 2009). Estas diferencias, entre Marta y Luis, en su capacidad potencial para desplazarse de manera eficiente marcan su grado de motilidad (Kaufmann, 2002; Kaufmann, Bergman y Joye, 2004).

Estas diferencias se extienden, por otro lado, al potencial de una y otro para conseguir otro trabajo o para cambiar de residencia. En el caso de Luis, tanto la elección de la residencia como del puesto de trabajo pudieron adoptarse libremente, mientras que en el caso de Marta las restricciones son mucho mayores. Su condición de clase marca diferencias estructurales. Es cierto, sin embargo, que en la actual etapa de desarrollo del capitalismo, las fronteras de clase tienden a desdibujarse y, también, a polarizarse. Por ello, puede resultar útil adoptar una perspectiva, digamos complementaria: la de Pierre Bourdieu, con su teoría del *capital social*, derivada de su crítica a la perspectiva funcionalista del capital humano y acorde con sus propuestas anteriores de capital cultural (Bourdieu, 1986). De manera simplificada, podemos decir que el capital social conecta la red social en que se haya inserto cada individuo con los recursos disponibles en el marco de cada red. El capital social consiste, pues, en una serie de recursos que los individuos pueden obtener a partir de las estructuras de las redes sociales. Dos de los recursos más importantes son la información que fluye por las redes y las obligaciones de reciprocidad que pueden generarse de la confianza mutua entre los agentes de la misma red.¹²

12 No hay duda de que esta epistemología combina en lo substancial una perspectiva analítica de clase social con una visión no tan cerrada y simplificadora, que se representa por medio de unas cuantas categorías discretas, sino por medio

Más allá de la condición de clase o del capital social acumulado, las restricciones a la plena accesibilidad y a una movilidad eficiente poseen otros dos sesgos, que son importantes de reseñar. Por un lado, los itinerarios de las mujeres, como vimos en el caso de Marta, suelen ser más complejos que los masculinos, ya que incluyen la responsabilidad de acompañar a los niños a la escuela o de garantizar el aprovisionamiento doméstico diario.¹³ La misma autora (Jirón, 2007, 181) señala que:

[...] las prácticas de movilidad generalmente hacen que la desigualdad sea invisible, pero aún dentro de su complejidad, su multidimensionalidad puede develarse. Las desigualdades de género pueden ser exacerbadas por dimensiones físicas, organizacionales, temporales y socioeconómicas de movilidad.

Esta autora defiende que una etnografía basada en el análisis de lo cotidiano permite poner de relieve dimensiones íntimas y ocultas del comportamiento de las personas que tienen como trasfondo unas relaciones de poder y unos conflictos que se alinean en las divisorias de género, especialmente en contextos de subalternidad social y de exclusión socioterritorial. En nuestra etnografía, que se ha centrado sobre todo en el análisis de clases medias profesionales, comprobamos cómo los sesgos de género están presentes en el marco cognitivo de las personas y de las familias en términos no de confinamiento territorial, pero sí en términos de una motilidad diferencial.

Si tomamos el caso de Isabel (E-10), una ingeniera informática residente en Tarragona, casada con un profesional que trabaja en Barcelona, podremos contemplar en qué medida los roles de género juegan un papel determinante en los ámbitos doméstico y profesional y, por extensión, en la organización de su movilidad. Antes de formarse la pareja, ella vivía en Reus y trabajaba en Barcelona. En sus desplazamientos diarios conoció al que hoy es su marido, residente en Tarragona, que trabajaba también en Barcelona. Cuando preguntamos a ambos si se habían planteado irse a vivir a Barcelona, él responde que consideraron el tema y que la decisión de quedarse en Tarragona respondió a una cuestión ligada a la carestía de vivienda en la gran ciudad, mientras que la versión de ella enfatizó la mejor calidad de vida en una ciudad mediana, así como la importancia de la cercanía de la red familiar, pensando en términos de su inminente etapa reproductiva. Pasados unos años, y tras haber tenido a su primera hija (ahora tienen dos), ella consiguió deslocalizar su trabajo y quedarse en casa, practicando el teletrabajo. Actualmente debe desplazarse a su empresa barcelonesa solamente una o dos veces al mes. Con esta estrategia, ella combina el desarrollo de su actividad profe-

de una concepción gradualista o de continuum. Por otro lado, la principal ventaja de esta aproximación es que pone de relieve una estrategia analítica de gran valor para la etnografía urbana, como es el análisis de redes sociales.

13 Hay que señalar, sin embargo, que en nuestra muestra el 40 % de los padres de familias en etapa reproductiva cumplen en exclusiva esta tarea de llevar a los hijos al colegio, o bien lo comparten con la pareja. De todos modos, reconocemos que nuestra muestra es algo sesgada en términos de clase y de nivel de estudios, ya que la mayoría son universitarios con carreras profesionales, lo que contribuye a comportamientos algo más igualitarios a nivel de roles de género.

sional con las tareas domésticas y reproductivas a las que el marido presta bien poca atención, tiempo y esfuerzo.¹⁴ Aunque parece una solución imaginativa y razonable, no existe ninguna duda de que en términos de carrera profesional Isabel ha renunciado a competir por lograr una mejor posición y estatus dentro de su empresa.

Otro caso, el de Encarna (E-6), nos permite corroborar lo ya expuesto en relación con el binomio motilidad-género. Mediante un traslado desde su Barcelona natal a Tarragona, hace ahora veinticinco años, consiguió una promoción profesional muy significativa. Viendo su futuro profesional ligado a la nueva ciudad, su deseo entonces fue trasladarse vivir con su familia, el marido (también funcionario, como ella) estaba dispuesto. Sin embargo, la edad avanzada de su madre, junto al rechazo de un traslado por parte de su hija adolescente, que no deseaba abandonar a sus amistades barcelonesas, impidieron llevar a cabo el traslado. La atención y el cuidado familiar, históricamente ligados al rol doméstico de la mujer, bloquearon un deseo personal en el caso de alguien a quien no le gusta viajar. Junto a Isabel y Encarna, una mayoría de los testimonios femeninos de nuestra muestra coinciden en esta percepción del espacio que vincula la familia y la parentela por proximidad. Ello conduce a unas prácticas espaciales claramente diferenciadas por razón de género (Lindón, 2006).

El caso de Encarna resulta muy interesante porque nos permite enlazar de nuevo las dos perspectivas que estamos analizando: motilidad y movilidad. Tanto por su poder adquisitivo como por su accesibilidad a los medios de transporte más eficientes, su motilidad es muy elevada; sin embargo, contamos con una dimensión subjetiva: no le gusta viajar, desplazarse. Esto se ha comprobado en el acompañamiento que durante nuestra etnografía hemos hecho de su vida privada. Su radio de acción, los lugares de compra, donde pasa el mayor tiempo de su vida familiar y de ocio, se reduce a unas pocas calles del Ensanche barcelonés, en un radio de no más de 500 m de su domicilio. Su movilidad de commuting es, por tanto, forzada y constituye una carga colateral asociada a la dislocación entre la ubicación de su trabajo y su enclave residencial.

Más allá de las diferencias de género, un factor estructurante de la movilidad está asociado al tipo de actividad profesional que se desarrolla. Surgen varios tipos de commuters, como se ha señalado al inicio del texto. El primer grupo está constituido por personas con una movilidad simple y estable. Corresponde al 51 % de nuestra muestra (treinta y siete personas). Casi todas corresponden a personal (docente y administrativo) que trabaja en los campus de la URV (veintitrés) y la UAB (catorce). Una mayoría de estas personas han incorporado de tal manera el viaje dentro de sus rutinas diarias que consideran «una distancia higiénica y de seguridad» (en palabras de uno de ellos, E-18) la que separa su domicilio de su trabajo. Otro de los informantes usa la expresión de «haciendo de la necesidad virtud he llegado a incorporar el viaje como

14 Podemos aquí comprobar la disociación entre los dos miembros de la pareja entre sus espacios percibidos y vividos.

un elemento constitutivo de mi vida cotidiana» (E-58). En todos los casos estudiados hemos comprobado cómo la experiencia del viaje cotidiano se ha racionalizado con el tiempo, a la vez que se descubría que el problema del *gasto de tiempo* del viaje se convertía en una oportunidad, o en un regalo, como sugieren Jain y Lyons (2008). Ha habido una apropiación personal del tiempo de viaje, como señala una de las viajeras menos veteranas:

La hora del coche por la tarde me la tomo como una hora que me sirve para relajarme y para desconectarme de los problemas del trabajo... Sin embargo, la hora de coche de la mañana me sirve para despejarme, para oír noticias y saber lo que pasa en el mundo (E-30).

Se trata de un tiempo propio, de libre disposición, que cada viajero administra de manera creativa. Algunos de ellos dedican buena parte de su tiempo a las relaciones interpersonales, con compañeros de viaje que comparten el viaje o con amistades surgidas del uso diario del tren. Estos grupos de sociabilidad tienen sus reglas y cada uno de sus miembros puede ejercer su derecho dormir o a estar solo en determinados momentos. También la lectura y el uso de móviles y tablets se combina con la comunicación interpersonal (Watts, 2008). Existen, sin embargo, viajeros frecuentes que defienden su privacidad, cambiando de medio de locomoción para evitar viajar en grupo. Se trata de una minoría (seis de nuestra muestra de treinta y siete).

Sobre la cuestión de la sostenibilidad de la situación de commuting, la longevidad en dicha práctica,¹⁵ acompañada por la elevada motilidad de todo el grupo, como algo asumido y carente de problemas. Sin embargo, aquellas personas que la realizan en vehículo privado (dieciséis de los treinta y siete) reconocen que el uso del coche, especialmente en los viajes de vuelta, les resulta a veces pesado. Por ello, aquellos que poseen algún medio de transporte público suelen alternarlo con el uso del coche. De todos modos, debemos señalar que en los tres años que ha durado el proyecto, cuatro personas de las treinta y siete han dejado de conmutar, pasando a residir en la misma ciudad donde trabajan. Se trataba de commuters de motilidad reducida, que residían todos ellos en espacios rurales del Camp de Tarragona sin una oferta de transporte público adecuada a sus necesidades y sin alternativa al vehículo privado.

El carácter radial del sistema de transporte, desde/hacia las principales ciudades, organiza la movilidad dentro del territorio de tal manera que el traslado a media distancia entre Barcelona y Tarragona o Reus (unos 100 km) sea más eficiente que el traslado desde distancias más cortas entre poblaciones secundarias, como sería en general el caso del personal que trabaja en la UAB. El carácter urbano de los campus de la URV tiende a garantizar una más rápida y eficiente movilidad desde Barcelona,

¹⁵ De las treinta y siete personas de esta submuestra, veintitrés llevan haciendo su trayecto actual hace más de diez años y cuatro de ellos más de veinticinco años.

o desde cualquiera de las ciudades del sistema metropolitano del Camp de Tarragona, que conectan con estas dos capitales. Todo el personal estudiado que trabaja en la UAB llega hasta allí en vehículo privado o en vehículo compartido.¹⁶

La segunda categoría de commuting se refiere a la de aquellas personas cuyos itinerarios de movilidad están organizados de tal manera que resulta difícil separar la movilidad hacia el lugar de trabajo y la movilidad dentro del trabajo. Tal es el caso de varios informantes dedicados a la arquitectura, la consultoría de productos médicos, fitosanitarios, del sector del *software* y veterinarios. En dos de los casos, sus sedes empresariales están en ciudades de la UE, a donde acuden periódicamente, para participar de reuniones corporativas. Estos traslados se combinan siempre con visitas a clientes, que pueden realizarse en terceros países. En tres de los casos, el lugar de trabajo más habitual es el propio domicilio particular, desde donde se organiza el trabajo, se mantiene el vínculo con la empresa y con los clientes y, en fin, donde se trabaja en la redacción de informes. Se trata de una movilidad fuertemente elitizada y de larga distancia que combina el vehículo particular, el tren de alta velocidad o el avión. La residencia en todos los casos consiste en casas unifamiliares en parajes con valor paisajístico en zonas suburbanas. Si recordamos lo que escribió hace más de veinte años Ulf Hannerz (1998) sobre los nuevos actores de las ciudades mundiales, deberemos darle la razón. Este sector elitista de la sociedad es el que cuenta en el imaginario de los planificadores de las grandes infraestructuras; y ellos las disfrutan con gran liberalidad.

La tercera y última categoría de commuting, todavía poco representada en nuestra muestra, está compuesta por personas con una precaria inserción en el mercado laboral, a pesar de que muchos de ellos poseen un nivel formativo medio o superior. Tal es el caso de personas que ejercen trabajos marcados por la estacionalidad, la discontinuidad o la precariedad. Y, también, por el cambio de turno de su jornada laboral. En este grupo encontramos a varias mujeres jóvenes que se dedican al cuidado de niños o de personas mayores, a dos enfermeras sin plaza fija, sometidas a contratos de tiempo parcial, que combinan semanalmente hasta tres trabajos en empresas diferentes, en varias poblaciones distintas sin llegar con ello a tener un solo salario completo. Es el caso de un masajista, que combina un puesto fijo a media jornada en Barcelona con visitas domiciliarias en Tarragona y municipios aledaños. Un monitor de esquí que hace de camarero en la temporada estival. Un pintor de brocha gorda que completa la jornada haciendo de repartidor. También hemos entrevistado a tres empleadas del sector de la limpieza que trabajan a turnos.¹⁷ En este grupo tenemos, asimismo, a varios estu-

16 Hemos conseguido varias descripciones de la combinación de transporte multimodal que se requiere para llegar al Campus de la UAB. Además de los costos de viaje y de las incertezas que genera la combinación de los horarios de diferentes transportes, debido a la impuntualidad, los tiempos de trayecto en transporte público desde Mataró, por ejemplo, pueden llegar a triplicar el tiempo necesario para el llegar en vehículo privado.

17 En algunos casos, como el de una empresa contratada por la UAB, la jornada matutina empieza a las 5.00 h. A esa hora no existe ningún transporte público. Ello obliga a varias empleadas a organizar un turno rotatorio de coche

diantes que trabajan en la hostelería los fines de semana durante el curso y a tiempo completo durante el verano. En total, hemos analizado 18 casos en los que la movilidad constituye la precondition para conseguir o mantener el trabajo, aunque a veces los escasos ingresos y la falta de continuidad de las ocupaciones ponen en cuestión si vale la pena el esfuerzo de desplazarse (Ureta, 2008). Más que de commuting hay que hablar en la mayoría de estos casos de deambulación. Esto resulta especialmente cierto en el caso del área de Tarragona durante el verano, ya que en las poblaciones de la Costa Dorada se abren durante dos o tres meses posibilidades de ocupación inexistentes el resto del año.

Quiero concluir esta sección señalando que las evidencias etnográficas que he bosquejado nos permiten comprobar la compleja geografía de los espacios de vida de la población metropolitana. El derecho a la ciudad lefebvriano adopta la forma del derecho a la vivienda y al trabajo digno, cosa cada vez menos garantizada, tanto en el marco del neoliberalismo económico y empresarial como en las políticas públicas tendentes a garantizar derechos ciudadanos básicos. Los desajustes espaciales entre residencia y trabajo no hacen más que crecer a medida en que se ensancha la mancha de aceite del urbanismo invasivo. La accesibilidad viene marcada por la desigualdad de medios de transporte y de frecuencias (Orfeuill, 2004). La era de la movilidad (Sheller y Urry, 2006), entendida como el paradigma de la vida contemporánea, viene marcada por la completa urbanización de las formas de vida (Pujadas, 2012); y vemos que consiste esencialmente en la *era de la automovilidad* (Urry, 2002, 2004). Dar respuesta a esta nueva realidad desde el ámbito de la etnografía supone adoptar la perspectiva de la etnografía móvil, que empieza a consolidarse como un campo de análisis a la vez que un ámbito de debate sobre las dimensiones poslocales de la vida contemporánea (Novoa, 2015; Pujadas, 2017).

4. Identidad, arraigo y sentimiento de pertenencia entre las poblaciones metropolitanas

La explosión urbana y la suburbanización someten a las poblaciones metropolitanas, como se ha ido bosquejando en este texto, a unas prácticas espaciales complejas, a menudo inciertas, que ponen a prueba el carácter generalizado del acceso a la ciudad. Los problemas de movilidad de las poblaciones van siempre muy por delante de las soluciones (parciales) que consiguen implementar las administraciones públicas. Sin embargo, la voracidad de la especulación del suelo agranda constantemente, tanto la

particular. Los turnos, por otro lado, desorganizan la vida doméstica de las empleadas, que deben conciliar su trabajo asalariado con las actividades domésticas y reproductivas.

mancha urbanizada como la precariedad de las soluciones territoriales. Los espacios percibidos se suceden en un carrusel imparable.

Cabe ahora plantearse cómo esta metamorfosis de los *espacios vividos*, en tanto que *espacios dominados*, según la terminología de Lefebvre, son compatibles (y en qué medida) con la identidad de lugar, con el arraigo y el sentimiento y de pertenencia. En el caso de la muestra con la que hemos trabajado en la RMB, aproximadamente el 60 % de los commuters manifiesta un fuerte arraigo a su ciudad o a su barrio de residencia; y no lo cambiarían más que en circunstancias muy extremas:

Nosotros somos muy barceloneses, mucho, no de los que no podemos vivir sin eso, pero somos muy barceloneses, lo llevamos en la sangre y, sin ser patriota, es uno de los lugares de residencia más interesantes que existen. (E-16)

Entonces yo soy muy egarense, quiero decir, he nacido, he crecido y he hecho vida en Tarrasa y no sé si es para bien o para mal, pero es mi pueblo. Entonces, conozco a la gente, conozco la historia, conozco el pueblo... (E-31).

Estas fuertes identidades de lugar, en general, coinciden con personas que han vivido siempre en la misma población o con en el caso de Isabel, que se movió de Reus a Tarragona, al casarse, pero sin abandonar el área geográfica donde se concentran sus relaciones sociales y lo que Lefebvre denomina sus *espacios de representación*. No todas las actitudes son iguales. Existe una significativa minoría de personas para quienes sus prácticas de lugar en el área donde desarrollan su trabajo han ganado la batalla a sus identidades primordiales. Se trata de personas que, a fuerza de viajar y de exponerse a situaciones nuevas, han ido perdiendo su identidad de lugar originaria:

Tengo una casa en propiedad en una urbanización de Cambrils, pero ahora no compraría, ahora alquilaría. He cambiado mucho de mentalidad. Yo compré la casa en 2001. En aquel momento pensaba diferente de ahora. Pensaba que pagaba lo mismo para comprar que para alquilar y alquilando tiraba el dinero. Por eso me compré la vivienda allí, porque tenía mi familia, mi pareja y cuestiones personales que me condicionaron. Ahora estaría viviendo en Tarragona y de alquiler. Realmente a mí me ha condicionado un poco... Yo tengo una hipoteca bastante alta y te das cuenta de que realmente te condiciona. A día de hoy, viviría en Tarragona, en la zona de la Arrabassada, en un piso de alquiler pequeño. (E-7)

Elisenda, gestora financiera de alto nivel, ha ido relegando a un segundo plano sus relaciones familiares y de amistad en Cambrils, su población natal. Su pareja actual vive y trabaja en Barcelona y encontrarse los fines de semana supone una movilidad adicional. Pensando en su carrera profesional, valora la estabilidad que le supone su empleo actual, pero no descarta moverse de empresa y está dispuesta a ir a cualquier lu-

gar, excepto a un país de clima extremo. Se trata de un perfil cosmopolita y desarraigado que, sin embargo, ha generado una gran empatía con el microcosmos tarraconense del barrio de la Arrabassada, donde se ubica su trabajo y donde ha construido su espacio de sociabilidad en un marco urbanístico y paisajístico de la máxima calidad. Valora poder residir en un piso de alquiler y evitar con ello las ataduras de vivir hipotecada en una casa, lejana a su trabajo, y en una población que ha perdido para ella cualquier simbolismo identitario. Como señala Bilbeny (2007: 9), ser cosmopolita supone sentirse confortable en medio de la diversidad y buscar las novedades, antes que rechazarlas.

Aparecen otros perfiles que acomodan su elección de lugar de residencia a gustos personales, identidades primordiales y funcionalidad en la vida cotidiana. Desde los profesionales liberales con capacidad para elegir su «lugar ideal» de residencia, porque pueden hacer frente de manera eficiente a sus necesidades de movilidad, a quienes, habiendo nacido en pequeñas poblaciones rurales, valoran las ventajas de la proximidad del entorno parental y su implicación en el cuidado de los hijos a cambio de una movilidad usualmente compleja y pesada. Otro perfil frecuente es el de los urbanitas que deslocalizan su residencia a áreas antaño rurales y hoy metropolizadas. En varios casos, este cambio residencial supone instalarse de manera fija en lo que fue su segunda residencia. En todas estas elecciones influyen factores como la etapa del ciclo reproductivo familiar, el poder adquisitivo y las exigencias horarias del puesto de trabajo. Además, claro está, del gusto personal y de las prioridades personales y familiares.

En el proyecto de investigación en curso he primado analíticamente las trayectorias personales, las experiencias cotidianas multilocales, las elecciones (cuando existe opción) del tipo de movilidad y del tipo de residencia. Sin embargo, considero imprescindible subrayar en qué medida estas dinámicas ciudadanas están fuertemente condicionadas (casi diría determinadas) por las transformaciones territoriales derivadas de la voracidad especulativa del capital financiero e inmobiliario. Junto a la perspectiva de las prácticas ciudadanas en un territorio de fisonomía cambiante, existe otra perspectiva complementaria que no debemos olvidar: la perspectiva de lugar. Resulta imprescindible poder valorar cómo todas las mutaciones territoriales, junto con las nuevas prácticas y mentalidades ciudadanas, han impactado en el ámbito local.

Paradójicamente, determinadas expresiones culturales de arraigo local, lejos de desvanecerse con los embates de los estilos de vida metropolitanos, han reforzado, si cabe, su vigencia. En el caso del Camp de Tarragona, una vieja práctica festiva, los *castells*, ha reforzado su presencia en el calendario y ha extendido su campo de acción hacia todo el territorio catalán. La práctica castellera tiene un grado de exigencia personal significativo. La temporada castellera, que empieza a finales de marzo y acaba a mediados de noviembre, supone dos días semanales de ensayos y uno o dos días más de actuación pública, durante los fines de semana. Parece inverosímil esta compatibilidad

entre la vida móvil y plurilocalizada de los castelllers y la, digamos, *militancia* cívica y local que los lleva a asumir con disciplina esta carga adicional de actividad. Esta nueva liturgia ciudadana da sentido al lugar, refuerza su significado colectivo y, al mismo tiempo, sirve de expresión de un arraigo local que es poco perceptible en el resto de las prácticas cotidianas (Pujadas, 2008).

Un rasgo caracterizador de la adscripción de las personas a una *colla castellera* es su carácter hereditario. La rivalidad entre cada agrupación es una expresión de viejas rivalidades políticas y de clase, que se reproducen a lo largo del tiempo. En Valls, Tarragona o Vilafranca del Penedès (las plazas fuertes castelleras) existen dos (a veces más) entidades compitiendo, de acuerdo con el *modelo de mitades* tan ampliamente analizado en la literatura antropológica. No puedo evitar mencionar el trabajo pionero de Isidoro Moreno sobre la comarca del Aljarafe sevillano (Moreno, 1972, 1985).

Rindiendo homenaje a este gran trabajo, que operaba a escala comarcal y local, resulta estimulante plantear en qué medida la solidez del sistema de mitades, que se expresaba a nivel cultural en la adscripción a una u otra hermandad, sigue vigente y con qué transformaciones a nivel de prácticas y simbólico. Investigaciones recientes por parte de antropólogos y geógrafos (Ballesteros, 2001; García, 2014) han puesto en evidencia la mutación drástica del paisaje, la vivienda, la movilidad y las actividades productivas de los viejos parajes rurales, que llevaron desde mediados del siglo xx a constituir esta comarca en lugar de esparcimiento y de segunda residencia para los sectores elitistas de la cercana capital. De ser lugares en sí mismos, la treintena de poblaciones del Aljarafe constituyen hoy la primera y segunda corona metropolitana y suman una población de 320 000 personas, representando una cuarta parte del aglomerado sevillano (García, 2014: 29).

No existe ninguna duda de que las prácticas de religiosidad popular en Andalucía están vigentes e, incluso, han ampliado su radio de acción, pasando de expresiones localizadas y arraigadas a celebraciones multitudinarias, mediáticamente difundidas y socialmente abiertas a visitantes externos. Decía Moreno en 1985:

Esta vigencia actual de las hermandades y cofradías nos permite apuntar [...] que las hermandades y todo el complejo simbólico-ceremonial, festivo, que desarrollan continúan significando hoy, en cada lugar o un fiel reflejo del sistema social existente o una negación del mismo en un nivel simbólico y superestructural. E, incluso, en ocasiones, ambas cosas a la vez. (Moreno, 1985: 15)

La vigencia de las hermandades y cofradías, como mediadoras de estas expresiones de religiosidad popular, está fuera de toda duda. Sin embargo, hay que plantear la cuestión de si el sistema de mitades expresa hoy en día, de la misma manera que en los años setenta y ochenta, la realidad sociocultural local y las tensiones y conflictos de los grupos sociales presentes en cada localidad; y, al mismo tiempo, si las hermandades

constituyen hoy un mecanismo de integración social a nivel simbólico. En mi trabajo con los castellers del Camp de Tarragona, los miembros de las collas se quejan de la excesiva folklorización y banalización del significado social de «hacer castells». De la rivalidad local entre collas, dentro de la lógica del sistema de mitades, se ha pasado, por obra y gracia de la televisión, a ensanchar el campo competitivo a nivel del conjunto de Cataluña. Semanalmente, como sucede en el mundo del fútbol, se publican estadísticas con la puntuación acumulada por cada colla en sus actuaciones de la temporada: una especie de liga castellera. Lejos de esta lógica externa sus practicantes siguen compitiendo cuando se enfrentan a su colla rival de toda la vida, mientras que el resto de las actuaciones consisten más que nada en exhibiciones sin verdadero espíritu competitivo.

Esta disyunción entre lo local y lo global está íntimamente relacionada con las prácticas sociales de movilidad y multilocalismo que experimentan a diario las personas. Tiene que ver también con las fuerzas centrífugas que desposeen al ámbito local de sus atributos de marco social básico para las personas. ¿Hasta qué punto la rivalidad entre cruceros y soleanos, que Moreno localiza en Alcalá del Río, Olivares, Albaida del Aljarafe, Gerena y Benacazón, no se expresa y está sometida, hoy en día, a esa vulgarización y folklorización que identificamos en el marco de las lógicas de difusión y externalización de los símbolos y prácticas locales? (Moreno, 1985: 73-75).

La arena simbólica y, general, el conjunto de expresiones de las identidades y lealtades locales, se someten a poderosas fuerzas que tienden a disolverlas o, como mínimo, a transformarlas. Visto desde la perspectiva del deambular metropolitano de las personas, ¿hasta qué punto condicionan la identidad personal las sucesivas experiencias de lugar: lugares de tránsito y de interacción? Visto desde la perspectiva de lugar, ¿cuál es el límite de tolerancia, para la integración local, de la diversidad, la heterogeneidad y la subordinación a fuerzas e intereses extralocales?

5. Cierre

Todas las fantásticas mutaciones, territoriales, sociopolíticas y culturales, que se han registrado en el último siglo, tienden a dar la razón a Françoise Choay cuando declaraba la hegemonía de lo urbano en detrimento de la vida de la ciudad, entendida como el principal eje articulador de las sociedades a lo largo de la historia (Choay, 2009). La conformación de grandes agregados metropolitanos ha deslocalizado el tejido empresarial, al igual que una parte creciente de la población, que ha pasado de ser urbana a suburbana. También los servicios han tendido a la dispersión suburbana, como es el caso de las áreas comerciales a pie de carretera, que siguen el modelo de los *malls* americanos. Sin embargo, hay que ser cautos frente a las lecturas ideológicas neoliberales que venden de modo profético la deslocalización como democratización, a la vez que

confunden deliberadamente globalidad con globalismo, en un ejercicio de funambulismo retórico que justifica la subordinación a los intereses del capital financiero la exacerbación de ciertas movilidades y flujos en detrimento de otras (Glick Schiller y Salazar, 2013).

Recordemos, por otro lado, el doble proceso de explosión e implosión de las ciudades que señalaba Lefebvre. Si las ciudades explotan hacia los territorios adyacentes, suburbanizándolos, casi al mismo tiempo las ciudades implosionan y recuperan, modificándolos, los centros urbanos (Lefebvre, 2013). Esta recuperación del *downtown* se produce como resultado de grandes operaciones financieras: por iniciativa privada y, a veces, fruto del partenariado público-privado. Las ciudades, y principalmente sus centros históricos, han sido abducidos por el capital trasnacional. Las ciudades han dejado de ser entes en sí mismos para convertirse en piezas de un puzle trasnacional, una especie de tabla clasificatoria de ciudades globales (Sassen, 2001).

Administraciones locales y «emprendedores» pugnan por construir una imagen amable de la ciudad, poniendo en valor sus activos patrimoniales, abriendo hoteles y mejorando infraestructuras que faciliten el acceso. Las ciudades posindustriales son, antes que nada, ciudades acogedoras (Pujadas, 2005). La narrativa de este proceso, sin embargo, no acaba bien. ¿Por qué? Porque no sabemos dónde están las ciudadanas y los ciudadanos. Ni las políticas públicas ni, por supuesto, las acciones emprendedoras tienen como sujeto a la propia ciudadanía. La ciudad posindustrial, global, acogedora, se ha convertido en una especie de bazar donde pululan todo tipo de actores exógenos. Estos agentes, que ya enumeró en su día Hannerz (1998), han suplantado a la ciudadanía. El ágora, el foro son ahora un zoco, un tianguis.

Referencias

- ALBALATE, D. y BEL, G. (2011). «Cuando la economía no importa: auge y esplendor de la alta velocidad en España». *Revista de Economía Aplicada*, 19(55), 171-190.
- ALBERICH, J. (2010). «La metropolitanització del territori català: una anàlisi a partir dels espais de vida de la població». *Treballs de la Societat Catalana de Geografia*, (69), 39-65.
- BALLESTEROS, E. R. (ed.) (2001). *Espacio y estigma en la corona metropolitana de Sevilla*. Sevilla, UPO y Diputación de Sevilla.
- BEL, G. (2010). «Las infraestructuras y los servicios de transporte». *La Ley de Economía Sostenible y las reformas estructurales*, (25), 102-107.
- BILBENY, N. (2007). *La identidad cosmopolita. Los límites del patriotismo en la era global*. Barcelona, Kairós.

- BOURDIEU, P. (1986). «Los Tres Estados del Capital Cultural». *Sociológica* (Revista del Departamento de Sociología, UAM-Azcapotzalco), (5), 11-17.
- CHICOINE, N. (1998). «Nouvelles dynamiques métropolitaines et stratégies spatiales de la main d'œuvre: le cas d'employées de bureau montréalaises», en CAPEL, H. y P.-A. LINTEAU (eds.), *Barcelona-Montreal: desarrollo urbano comparado / développement urbain comparé*. Barcelona, PUB, pp. 51-62.
- CHOAY, F. (2009). «El reino de lo urbano y la muerte de la ciudad». *Andamios*, 6(12), 157-187.
- COURGEAU, D. (1988). *Méthodes de mesure de la mobilité spatiale. Migrations internes, mobilité temporaire, navettes*. París, INED.
- DELGADO, M. (2003). «Anonimato y ciudadanía. Derecho a la indiferencia en contextos urbanos», en *Inmigración y cultura*. Barcelona, Centre de Cultura Contemporània de Barcelona, pp. 9-21.
- FRANQUESA, J. (2011). «“We’ve Lost Our Bearings”: Place, Tourism, and the Limits of the “Mobility Turn”». *Antipode*, 43(4), 1012-1033.
- GAGGIOTTI, H. (2010). «Official chronicles of corporate globalization and unofficial stories of international mobility: resisting patronage of meanings?» *Journal of Organizational Change Management*, 23(2), 157-165.
- GARCÍA, M. (2014). «Transformaciones territoriales recientes en el Aljarafe sevillano: de la vocación rural a la integración metropolitana». *Cuadernos Geográficos*, 53(2), 25-53.
- GARREAU, J. (1991). *Edge City. Life on the new frontier*. Nueva York: Doubleday.
- GLICK SCHILLER, N. y SALAZAR, N. B. (2013). «Regimes of mobility across the globe». *Journal of ethnic and migration studies*, 39(2), 183-200.
- GUTIÉRREZ, J. (2004). «El tren de alta velocidad y sus efectos espaciales». *Investigaciones Regionales*, (5), 199-221.
- HANNERZ, U. (1998). «El papel cultural de las ciudades mundiales», en *Conexiones transnacionales. Cultura, gente, lugares*. Madrid, Cátedra, pp. 205-226.
- IMILÁN, W. et alii (2015). «Más allá del barrio; habitar Santiago en la movilidad cotidiana». *Revista Antropologías del Sur*, (3), 87-103.
- JIRÓN, P. (2007). «Unravelling invisible inequalities in the city through urban daily mobility. The case of Santiago de Chile». *Swiss Journal of Sociology*, 33(1), 45-68.
- JIRÓN, P. (2008). *Mobility on the Move: Examining Urban Daily Mobility Practices in Santiago de Chile*. Londres, LSE.
- HARVEY, D. (1998). *La condición de la posmodernidad. Investigación sobre los orígenes del cambio cultural*. Buenos Aires, Amorrortu.
- IHLANFELDT, K. y SJOQUIST, D. (1989). «The impact of decentralization on the economic welfare of central city blacks». *Journal of Urban Economics*, (26), 110-130.

- IHLANFELDT, K. (1994). «The spatial mismatch between jobs and residential locations within urban areas». *Cityscape*, 1(1), 219-244.
- JAIN, J.; LYONS, G. (2008). «The gift or travel time». *Journal of Transport Geography*, (16), 81-89.
- KAIN, J. (1968). «Housing segregation, negro employment, and metropolitan decentralization». *The Quarterly Journal of Economics*, 82(2), 175-197.
- KAUFMANN, V. (2002), *Re-thinking mobility*. Ashgate: Burlington.
- KAUFMANN, V.; BERGMAN, M., y JOYE, D. (2004), *Motility: Mobility as Capital*. *International Journal of Urban and Regional Research*, 28(4), 745-56.
- KING, R. y SKELDON, R. (2010). «Mind the gap! Integrating approaches to internal and international migration». *Journal of Ethnic and Migration Studies*, 36(10), 1619-46.
- LEFEBVRE, H. (1974). «La producción del espacio». *Papers*, (3), 219- 229.
- (1978) [1968]. *El derecho a la ciudad*. Barcelona, Península.
- (1975) [1970]. *De lo rural a lo urbano*. Barcelona, Península.
- (1976) [1970]. *La revolución urbana*, Madrid, Alianza.
- (1973) [1972]. *El pensamiento marxista y la ciudad*. México DF, Extemporáneos.
- (1976) [1972]. *Espacio y política*. Barcelona, Península.
- (2013) [1974]. *La producción del espacio*. Madrid, Capitán Swing.
- LINDÓN, A. (2006). «Territorialidad y género: Una aproximación desde la subjetividad espacial», en Miguel Ángel AGUILAR y Patricia RAMÍREZ (coords.), *Pensar y habitar la ciudad. Afectividad, memoria y significado en el espacio urbano contemporáneo*. Barcelona, Anthropos/UAM-Iztapalapa, pp. 13-33.
- MORENO, I. (1985). *Cofradías y hermandades andaluzas*. Sevilla, Eds. Andaluzas Unidas.
- (1972). *Propiedad, clases sociales y hermandades en la Baja Andalucía*. Madrid, Siglo XXI.
- MORLEY, D. (2002). *Home territories: Media, mobility and identity*. Londres, Routledge.
- NOVOA, A. (2015). «Mobile ethnography. Emergence, techniques and its importance to geography». *Human Geographies. Journal of Studies and Research in Human Geography*, 9(1), 97-107.
- ORFEUIL, J. P. (2004). «Accessibilité, mobilité, inégalités: regards sur la question en France aujourd'hui», en VV. AA., *Transports, pauvretés, exclusions*. París, Eds. l'Aube, pp. 27-47.
- PÉREZ NEGRETE, M. (2009). «Santa Fe: a 'global enclave' in Mexico city». *Journal of Place, Management and Development*, 2(1), 33-40.
- PETERSON, M., y MCDONOGH, G. (2012). *Global downtowns*. Filadelfia, University of Pennsylvania Press.

- PFADENHAUER, M. (2005). «Ethnography of scenes. Towards a Sociological life-world analysis of (post-traditional) community-building». *Forum Qualitative Sozialforschung / Forum: Qualitative Social Research*, 6(3). Accesible en: <<http://www.qualitative-research.net/index.php/fqs/article/view/23>>.
- PUJADAS, J. J. (2005). «¿Ciudades acogedoras? Transformaciones urbanas, imaginarios y actores sociales», en *XVI Congreso de Estudios Vascos*, pp. 365-373.
- (2008). «El món casteller i la seva rellevància als inicis del segle XXI», en BALART, LI. et alii, *Els castellers de Tarragona, 1926-2006. Imatges i testimonis*. Valls, Cossetània, pp. 14-83.
- (2012). «Itinerarios metropolitanos: policentrismo, movilidad y trayectorias personales en la ciudad porosa». *Biblio 3W*, 17(968). <<http://www.ub.es/geocrit/b3w-968.htm>> (acceso, 15 Abril 2016).
- (2017). «Etnografía móvil, entre el sombreado y el acompañamiento. Notas a partir del estudio de la movilidad cotidiana en la Región Metropolitana de Barcelona (RMB)». *Etnográfica*, 21(3), en prensa.
- SASSEN, S. (2001). *The Global City: New York, London, Tokyo*. Princeton University Press.
- SHAMIR, R. (2005). «Without Borders? Notes on Globalization as a Mobility Regime». *Sociological Theory*, 23(2), 197-217.
- SHELLER, M. y URRY, J. (2006). «The new mobilities paradigm». *Environment and Planning A*, 38(2), 207-226.
- STOLL, M. A. et alii (2000). «Within cities and suburbs: Racial residential concentration and the spatial distribution of employment opportunities across sub-metropolitan areas». *Journal of Policy Analysis and Management*, 19(2), 207-231.
- URETA, S. (2008) «To move or not to move? Social exclusion, accessibility and daily mobility among the low-income population in Santiago», Chile. *Mobilities*, 3(2), 269-289.
- URRY, J. (2002). «Mobility and Proximity». *Sociology*, 36(2), 255-274.
- (2004). «The system of automobility». *Theory, Culture & Society*, 21(4-5), 25-39.
- WATTS, L. (2008). «The art and craft of train travel». *Social & Cultural Geography*, 9(6), 711-726.

Daily mobility and urban sprawl: mobile ethnography in the Metropolitan Region of Barcelona (MRB)

Joan J. Pujadas

Gaspar Maza

After the consolidation of urban expansion, with the consequent processes of metropolisation and suburbanisation, today we have to reread the right to the city described almost half a century ago by Lefebvre (1978) as a right to *accessibility* and *mobility*.¹ Late capitalism has used technological innovations in transport as a way to compress space-time coordinates, effectively “shortening distances”. In other words, these advances have reduced the time needed to move from place to place or transport merchandise (Harvey, 1998). Some authors have gone so far as to claim that we have entered the Era of Mobility (Salazar, 2010; Sheller, Urry, 2006; Urry, 2007). Nevertheless, the impact of efficiency on transport is not homogenously and equitably distributed amongst the population. Not everybody can access the most efficient and costly means of transport, and not all metropolitan suburbs surrounding large cities are well connected to major rail or car routes (Jirón, 2007; Le Breton, 2002; Orfeuil, 2004; Ureta, 2008).

Half a century ago, the North American economist John Kain (1968) published an influential article that initiated a debate that is still ongoing. It involves the hypothesis known as *spatial mismatch*, which highlights the mismatch between

* Article publicat a Ferro, L. et alii (eds.) (2018). *Moving cities. Contested views of Urban Life*. Wiesbaden: Springer, pp. 43-60.

¹ This text is an approach to the issues in the research project entitled *Mobility and daily life in Catalonia: the ethno-geography of metropolitan space and time*, financed by the Spanish Government's General Directorate of Research, with project code CSO2012-35425.

the residential location of low-income households and the location of appropriate job opportunities. This situation, studied by Kain in African-American populations of Detroit and Chicago, has been confirmed by numerous subsequent studies as a problem affecting black and Latino populations in the USA as a result of residential segregation, economic restructuring, and the increasing suburbanisation of employment (Ihlanfeldt/Sjoquist, 1989; Ihlanfeldt, 1994, 1998; Kain, 1994; Stoll et al., 2000).

Getting a job requires mobility that not all people can afford, particularly in sprawling cities with unfriendly urban planning and little or no suburban public transport. These processes have been described in cities such as Montreal (Chicoine, 1998) and Santiago de Chile (Jirón, 2007, 2008; Imilán et al., 2015; Ureta, 2008). In this ethnographically pioneering literature on mobility, we can see that, in addition to the condition of social class and purchasing power, there are clear gender and age divisions that exacerbate access difficulties and therefore limit the rights of these citizens to the city (Chicoine, 1998; Jirón, 2007).

Sociological, geodemographic and economic approaches, which are the mainstream of transport and mobility research, on the one hand deal with variables such as distance, travel time, means of transport, multimodality, self-containment rates, geographic origins and destinations, while on the other hand look at daily mobility which serves other purposes such as provisioning, leisure activities, the use of services and the pursuit of culture (Albalade/Bel, 2010; Featherstone, 2004; García-Lopez, 2012; Kaufman et al., 2015; Small/Verhoef, 2007; Urry, 2004). In some cases, they also establish correlations between the choice of means of transport and the options available, according to the type of locality or territorial region, within the framework of typologies that have greater or lesser connectivity (centrality or marginality) or the level of wealth or poverty (Abramo, 2008; Cervero *et alii*, 2002; Dávila, 2012; Dercon/Shapiro, 2007; Glaeser *et alii*, 2008).

However, what quantitative approaches to the subject of mobility do not provide are the meanings and rationales behind the use of each mobility type in the case of individuals, families or social groups. An ethnographic approach to the subject seeks a deeper understanding of the logic that moves people in the organisation of their personal, family, work, and residential lives. In all ethnographic approaches, people have faces, they have social frames of reference that we must reveal, they have trajectories that we have to uncover, their actions are based on reasons that we wish to make explicit and which are the expression of vital aspirations. In the end, all people possess varying and relative degrees of roots and rootlessness, measured in social and territorial terms (Pujadas, 2012). Nevertheless, we wish to emphasize that our approach to the subject, although anchored basically in the tradition of urban anthropology and ethnography, is defined as a contribution that wants to dialogue and join the interdisciplinary effort to understand and document the new forms of mobility.

Daily mobility in the Metropolitan Region of Barcelona

In the empirical research that this work is based on, we studied people's daily movements in the MRB, focusing on the study of certain eccentric nuclei in the suburban framework: Camp de Tarragona (located on the coast, to the south of the MRB), and Vallès (inner central zone of the MRB).² A full ethnographic study of metropolitan mobility in Catalonia remains to be done, and to date the study of daily mobility has been tackled exclusively by demographers and geographers, through statistical approaches (Alberich, 2010; Miralles, 2011; Módenes, 2008; Pujadas, 2009).

The research team involved in this project comprises anthropologists, supported by two geographers with extensive experience in the study of mobility. The latter have given us a fairly precise picture of the larger parameters making up the mobility map of the MRB. This is a kind of mechanical portrait which was particularly useful for defining the areas and study paths in the ethnographic environment. Daily mobility in the MRB involves a figure of 17.4 million journeys on working days. Broken down into means of transport, 45.7% of trips are on foot (short-distance, intra-urban itineraries), 1.2% are by bike, 20.2% are on public transport, and the remaining 32.9% involve travel via private vehicles. We also know that almost 8% of the journeys are multimodal, i.e., they comprise more than one stage and use more than one means of transport. Other important statistics that provide a general overview of the situation include the fact that approximately 70% of daily journeys are intra-municipal, as opposed to 30% which are inter-municipal. Nevertheless, this proportion varies according to sex-gender: while women make one inter-municipal journey for every three intra-municipal trips (i.e., 1/3), the figure for men is 1/2. This implies greater mobility and greater distances travelled by men (EMEF, 2014).

The design of an ethnographic research project involving such a complex unit of analysis in such a broad geographical area of reference poses a considerable challenge. It is a matter of evidencing the analytical power of the ethnographic approach by establishing objectives, questions and research designs that allow us to go beyond what we have already learnt through statistical-quantitative approaches. To the questions of what to observe, how to do it, with whom, where and how, we must respond with an epistemology adequate to these new mobile realities, as networked and dynamic as they are, that redefine the relationships between person, place, space and institutions. At the same time, we need to develop new field skills and new ethnographic techniques, in addition to redefining traditional ones.

² The three districts of Camp de Tarragona that we have included in our research constitute a *defacto* extension of the MRB. These districts are, from north to south, Baix Penedès, Tarragonès, and Baix Camp.

There is no doubt that we must open the door to the focus that Marcus (1995) presented 20 years ago in his proposal for *multi-sited ethnography*. We agree with him that the methodological approach to overcome in research like ours is that particular modality of ethnography which “preserves the intensely-focused-upon single site of ethnographic observation and participation, while developing by other means and methods the world system context” (Marcus, 1995: 96). It seems clear that research on mobility cannot intensively focus on a single place, a single locality. Likewise, we accept the idea that multi-sited ethnography consists, first of all, of mapping a territory without trying to holistically represent its entirety, but by identifying the boundaries of a phenomenon,³ in order to establish connections and identify processes between the different locations that fall within the field of analysis (Marcus, 1995: 96-99).

Another relevant issue in Marcus's approach is how to maintain the sense of ethnography, in its dimensions of immersion in a cultural reality, intense interaction with social actors, and a deep understanding of social reality, when multi-sited ethnography takes us away from “place” (in the singular), through a constant wandering around the borders of vast territories, locations and connections:

[...] a certain valorised conception of fieldwork and what it offers wherever it is conducted threatens to be qualified, displaced, or decentred in the conduct of multi-sited ethnography (Marcus, 1995: 100).

We agree in the detection of the problem, but Marcus's answer is obscure and not very enlightening:

[...] the persuasiveness of the broader field that any such ethnography maps and constructs is in its capacity to make connections through translations and tracings among distinctive discourses from site to site (Marcus, 1995: 100-101).

The problem is clearly that Marcus is not thinking at all about ethnographic objects such as cities, metropolises, suburban regions, mobility, itineraries, multi-siting, and virtual social networks, to indicate only some of the central concepts of our research. He continues to think deeply about more traditional objects of ethnography, revisited from a multi-site and comparative perspective, understood as an epistemological reorientation to face the obsolescence of the them/us perspective and the indisputable fact of a contemporaneity marked by globalisation processes.

Multi-site ethnography constitutes, therefore, a heuristic model, but there is a lack of methodological bases sufficiently in tune with Marcus's approach to allow us to conjecture about the validity of that which many are already calling mobile ethnography.

³ It is not necessarily about operating on a scale of “cultural formation” as Marcus indicates in his work. We work on a smaller scale, within the limits of a single cultural formation.

If polycentrism marks the daily life of people, supplanting the monolocalism that was the prevalent form of linking subject with territory in the industrialist stage, we must consequently shift the setting of ethnography from “place” to the “itineraries” that mark increasing mobility, consequently expanding the scale of our work from the local to the supralocal, as is the case of our object of study, the MRB. If social lives do not revolve around relationships marked by place, but rather multiple reticulated relationships that shape, frame and place each subject in the different domains of everyday life (family, work, and friendships), we must focus on the design of our field work, not only the physical displacement of “bodies” throughout the journey, but the role and meaning of these displacements in the habitus of each person, linked to reticulated social environments. We agree, then, with Urry, when he states that:

Such networks, ever wider, enormously extended through the information technology revolution, depend for their operation on intermittent meetings. These moments of physical co-presence and face-to-face conversation are crucial to the social patterns of life that occur “at a distance”, whether for business, leisure, family life, politics, pleasure or friendship. Hence life is organised within a network, but it also involves specific co-presence encounters within specific times and places. (Urry, 2003)

In the design of our field research, we have tried to combine traditional research techniques, including observation (participant and non-participant), informal conversations, formal non-directive interviews (recorded in audio format, or filmed in audiovisual format), and focus groups.

Together with these, we have practiced floating observation or *flâneur* drifting, as well as the shadowing technique. In parallel, we have made a fairly extensive use of mobile devices. We have recorded mobility itineraries by means of GPS, as well as joined Whatsapp groups, analysing the messages exchanged by certain “friend groups” formed among public transport users.

Field techniques in mobile ethnography

Observation (both participant and non-participant) is still the technique par excellence of any ethnography method. It is, without a doubt, the primary source of knowledge acquisition when it comes to people’s behaviour. When our object of study is mobility, the ethnographer’s role is to “follow the people” or to “follow the objects”, to walk with them (Buscher and Urry, 2009). Non-participant mobile observation brings us closer to the classical drifting method. Drifting is not a technique as such, but rather a critical look at urban reality that takes us back to authors such as Benjamin and Debord. In the words of Durán:

It comes from the understanding of our cities via the everyday, the subtle, the tiny and those “other” empirical references that would not be worthy of presenting in any “official history” book. It is, therefore, a question of creatively exploiting the wealth of urban data extracted from the sociocultural life of public spaces. (Durán, 2011:138)

In our field research, *flâneur drifting* or ambulation is applied to the observation of the dynamics of everyday transient movements in train stations, bus terminals, and train carriages, identifying spaces and non-places, photographing the flow of people at rush hour. We agree with Pellicer et al. (2012: 145), when they state that “not only must we keep in mind the research question or the initial questioning, but also the characteristics and determinations of the field of study within which this is framed.”

In contrast, *participant observation* in the context of mobility consists of accompanying people in their daily journeys. Continuous and systematic monitoring of people’s daily trips brings us to the shadowing technique, which we will touch upon in greater detail later. There is, however, a less intrusive method for observing mobile participants, which combines accompanying people on their journeys, informal interviews and, subsequently, formal interviews and, in many cases, focus group technique.

If, in classical ethnography, participant observation constituted the clearest component of the observer’s ability to immerse themselves in the daily social life under analysis in a given place, in mobile ethnography immersion involves a journey, a journey shared with those who agree to participate in the research. It consists of sharing everything from the landscape observed during the journey to what the places through which the subject travels evoke. The shared trip also involves an understanding of everyday concerns related to work, family, and the daily tasks faced by each person. This “accompanying” allows us to look deeper into the logic, rationale and symbolism that are linked to the daily experience: to talk about the use assigned to the moments of transit, the advantages and disadvantages of using one mode of transport over another, and the personal aspirations and projects of each person; to the value given to time, in general, and the time of the journey in particular.

In mobile ethnography, there are moments of silence, introspection, rest and relaxation. Many people who use public transport take advantage of their journeys to sleep, listen to music, and connect with other people. Nevertheless, a lasting image of shared time “on the move” is the travellers’ constant and systematic use of mobile devices. For our project, we accumulated hundreds of photos of travellers, reading e-books, working on their laptops, and chatting, listening to music or watching videos on their mobile phones. The material, physical trip is accompanied by another form of virtual, technological trip, taken through these devices. The person in transit travels

between various places, but ends up, or connects, with other places on a limitless map through the connectivity possibilities provided by a wide range of technological tools.

The experience of mobile observation shows, however, the incompleteness of this field technique compared to the transcendental role of classical ethnographies. As we have just suggested, fixed and stable community references are replaced by an infinite number of references, connections, logic and dynamics that arise from the reality that has no clear limits of activity worlds marked by an enormous number of connecting nodes in the network. In mobile ethnography we work without local reference contexts, and we face a world of possibilities and options, of imagination and meanings (Urry, 2002). The change of scale in ethnographic analysis generates discomforts, and dangers, as well as difficulties when it comes to reading and interpreting the observed realities. Observation, in any of its modalities, continues to be an essential element, but it requires major complements.

Informal conversation is the first of these complements, and is an essential foundation for observations. In fact, conversations can only be separated from participant observation for the purpose of systematically presenting field techniques. In mobile ethnography, the role of conversation is even more important. It constitutes the “code book” needed for a thorough understanding of the accelerated sequences of mobility (the succession of landscapes, people, contexts and sensitive stimuli) in which the exchange between the observer and observed occurs.

The shared trip usually generates a sensation close to Turner’s *communitas*. The physical proximity of the travellers generates an intimacy, given to communication that may be anecdotal or confessional. It is an intersubjective relationship that is very time limited, the deeper understanding of which requires other more formal approaches (in-depth interviews) or more contrastive techniques (focus groups). However, although there are other instruments for establishing the discourse and rationalisations of travel and travellers, informal conversation and observation are the alpha and omega of ethnography, even in the case of mobile ethnography.

Formal interviews comprise the main technique for obtaining an articulated and reflective discourse, which serves as the basis for the drafting and analysis of results. Audio or video recordings can be used. In our research we chose to primarily use filming, since the results are more expressive and it allows us, in addition, to produce documentaries, which in many cases act as a letter of introduction explaining the objectives and content of the research to new informants. Nevertheless, the basic purpose behind the production of these audiovisual recordings is to familiarise our informant-collaborators with our interpretative reading of their personal experiences.

Regarding the purposes and orientation of the interviews, we have opted for what we call in-depth biographical orientation (IDBO) interviews (Pujadas, 1992).

We wanted to get away from focused interviews aimed at recording people's opinions and experiences. Our objective was to try to capture personal journeys, the processes that have led each subject to their mobile present, the widening or narrowing of their *space of life*.⁴ In the least directive way possible, we asked each collaborator to explain, in a chronological-biographical way, their residential mobility and work history. Together with these two narrative axes, we asked the person to situate their story in terms of attitudes, tastes, options and values. The purpose was to build narratives based on events, on verifiable biographical facts, and then draw these in each embodied subjectivity, looking for the contexts and attitudes that refer to this crossover between chance and necessity and which outline each biography, each personal trajectory.

Does the choice of means of transport (when there is a possibility of choosing), conform to pragmatic, ideological questions, or comfort or convenience criteria?

I am from San Salvador de Guardiola and every day I travel 70 km to work in Barcelona, in my own car; 70 to get there and 70 to get home. It takes me 40 minutes. Living in a rural area makes it complicated to use public transport, and the trip would take more than two hours. (E-32, MS, man, 42 years)

When I went to live in Renau [a small town located 16 km from Tarragona] I found that there was only one bus a day that sets off really early in the morning to Tarragona and another that comes back at night. A car is the only alternative. What we did was organise a car-share scheme that we call the "car bank". This has gone on for three years so far. (E-21, PP, woman, 33 years)

Is commuting, or daily travel, a problem or an opportunity?

Ever since I started commuting, I knew I didn't want an annoying journey, because if it was a hassle it would make my life unbearable. (E-6, ChR, woman, 63 years)

The hour a day I travel is time to relax and switch off from problems at work. (E-30, RC, woman, 27 years)

The IDBO have allowed us to elicit the meaning of personal choices, to contextualise travel within professional frameworks, social networks, local roots, and family and parental interdependencies. We have been able to situate daily routines, and their variants, in meaningful frameworks, that arise from the nodes of that network within which each subject is located.

⁴ The term *living space* ("espace de vie" in French) was coined by the French demographer Daniel Courgeau (1988). It is defined as that part of the territory where the daily activities of a person take place. For Mendizábal (1991) it would be the space in which the social relationships of each person unfold.

The *focus group* technique is a good complement to the other techniques for obtaining discourse. Its purpose is to contrast opinions on the topic to be discussed using a plurality of voices (Gutiérrez Brito, 2011). In our case we selected a sample of previously-interviewed people, looking for the most contrasting profiles possible in order to extend the range of possibilities from personal, family and professional situations, taking into account attitudes, logic and different ways of doing things. We have verified that the issue that causes the most debate is always the use of private transport compared to public services. The argument of greater efficiency, autonomy and flexibility that private vehicles provide is set against the criterion of reduced cost for users of public transport.⁵

Network analysis historically emerged with the earliest anthropological studies of the city, through the Manchester School. Its main early proponent was John Barnes (1954) in his study on the social networks of the residents of Bremnes, an insular Norwegian parish. His analytical strategy consisted of identifying those personal attributes that, beyond the social insertion of the person in institutions like the family, the factory or the parish, generate personal relationships: friendships, relationships between neighbours, those with ideological affinity, and others. Also, the great American anthropologist Eric Wolf (1980) observed that beyond institutionalised relationships, personal interactions give rise to what he called *interstitial structures*. These are forms of inter-individual relationships that are neither formally nor formally regulated but nevertheless play a very significant role in the social insertion of people.

Among the many possible options in our research, we have identified and analysed one of these relationship networks: the social networks of public transport users. Users of the same means of transport every day find themselves with the same people in the same places.

Attitudes change from subject to subject. Many of them briefly greet, but restrain from any attempt to approach their fellow travellers. They put up barriers to communication: they want to rest, to read, listen to music or, simply, stare at the landscape around them. Others, however, chat with the person sitting next to them, they look out for them, even saving seats, and they end up establishing camaraderie. Many of them have the phone numbers of fellow travellers and let them know of possible timetable delays on public services, maintaining cordial virtual relationships, beyond the face to face. They wish each other happy birthday, explain if they are sick, provide news of third parties, or simply send jokes and press reports via their mobile devices. These also serve to mobilise the users of rail transport with regard to the

⁵ This idea that private vehicles confer autonomy appears constantly, confirming the proposal of Featherstone (2004), when he defined the neologism *automobility* as the sum of two elements: autonomy and mobility.

constant deficiencies of the service in Catalonia. User platforms have been set up where people constantly use their devices to communicate delays or call for protest actions.⁶

Throughout a seven-month period we periodically travelled from Tarragona to Barcelona-Sants on the R15 train line that leaves Tarragona at 7.00 a.m. Isabel, who catches the train 17 minutes earlier in Reus, saves seats for Mireia, Anabel and Carmen, who get on in Tarragona, and Ángel who boards the train at the next station, Altafulla, at 7.12 am. With no delays, the train arrives at its destination at 8.05 am. These five people make up a “train social network”. They have a communal Whatsapp account through which they send messages to let the others know where they are in the train, and which carriage to get on when the normal one, the first, is full. During the trip they usually chat, although all of them have their mobiles in their hands and are constantly sending and receiving messages.⁷

Isabel is the person around whom the group formed. She works for RENFE, the state railway company, in human resources. She has been making this journey daily for 14 years. Practically everybody knows her, particularly the numerous groups of RENFE and Adif employees that also get the train every day. Throughout these years Isabel has always participated in trip groups like the one we have been able to record ethnographically. Over time these groups dissolve, people drop out, and others join in. This is either due to small disagreements between fellow travellers, changes in timetables, transport type, and so on, or simply because people stop travelling. Isabel is aware that she attracts a lot of people into these social relationships for instrumental reasons, due the fact that she is employed by the transport company and acts as a mediator when there are conflicts or, sometimes, gets free tickets for her peers. This is also true because she has direct sources of information, and is the one that warns her friends of any incidents in the service, strikes, malfunctions or delays in the schedules. During these months Isabel pointed out to me up to 15 people who have been members of her previous journey groups. Some she greeted warmly; others pretended not to see her.

Mireia is the centre of attention in the group. She suffers from Down's syndrome, but thanks to a good education, despite her problems, she has got a good job in the education department in the Parliament of Catalonia and accompanies the schoolchildren who visit the institution. She is regularly in the media as an unofficial spokesperson for those affected by the syndrome, as she is a good example of someone

6 Examples of these user networks include: *Plataforma d'Usuaris de Renfe Portbou-Barcelona* (for Renfe train service users between Portbou and Barcelona) (<<http://www.usuaris-renfe.com/>>), Renfadats (<<https://www.facebook.com/Renfadats/>>), (<<https://twitter.com/renfadats>>), (<<https://twitter.com/hashtag/renfadats>>), *Plataforma Trens Dignes Terres de l'Ebre-Priorat* (Platform for a decent train service in the Ebro and Piroat region) (<<https://trensdignesebre.wordpress.com/>>), Renfadats Garraf (angry train users of the Garraf area) (<<https://plus.google.com/110699929949222800835>>)

7 There are another two travellers who occasionally accompany the group. The first is Julia, who only travels two days per week, and the other is Pilar who travels with the group only sometimes as her two regular travelling companions want a quiet, calm trip.

who has managed to obtain a good job, despite her limitations. She is a very caring person, totally uninhibited, a good conversationalist and a huge fan of mobile devices. Between 40 % and 50 % of the messages exchanged by the group are sent by her.

Anabel is a young person who lives in Tarragona and works in Barcelona looking after an elderly married couple. She is not very talkative, although she is committed to remaining an active member of the group. She usually sits next to Carmen, a young soldier from Cadiz, who serves in a battalion based in Barcelona. Finally, Ángel is a high ranking civil servant in a town hall on the outskirts of Barcelona.

He has been making this railway journey for several years and maintains relationships with more than one of these social groups. Especially in the mornings, although he greets Isabel's group, he usually goes to sit separately with a group of men. The return journey takes place, excepting some unusual occurrence at work for one of the members of the group, or because of a change in the Renfe timetable, on the 14.33 train along the same R15 line. On the trip back, the first person to get on, in Estación de Francia where the train sets off from, is Mireia, and she is in charge of saving seats as the train passes through Barcelona-Gràcia until it gets to Sants, where Isabel, Anabel, Carmen and Ángel join it. Mireia usually sends the group two to five Whatsapp messages during that short journey, letting them know of any important details: the model of train that she is on, the number of people and her exact location which, normally, is the last row of seats in the last carriage. According to the type of train, the group usually chooses to sit at the end of the carriage, where there are four seats facing each other around a small table. It is a seating arrangement that stimulates communication and dialogue.

We used the *shadowing technique* on a small number of informants who, due to their professional activities, attitude and availability were well suited for this method, which is both highly intrusive and efficient, in equal measure. Put simply, this field technique consists of systematically following a person during their activities throughout entire days, including their travel. The day begins at the home of the informant-collaborator, extends throughout the day, all day at work and during any other matters that the person must address and resolve, and ends at night, when the individual goes back home to rest.

During these months of travelling with the group we celebrated the birthdays of several of its members, in addition to observing other occasions. On the return trip from Barcelona to Tarragona, on 16 December 2015, we had a Christmas lunch on the train, a celebration that involved the five normal members of the group, two Adif employees, travellers and habitual acquaintances, plus the ethnographer and camera operator who recorded the event. This ritual meal, similar to the so called "office Christmas dinners", shows the degree of institutionalisation the group is slowly

acquiring. On 2 February they had a Carnival lunch on the train, and 1 March they celebrated Mireia's birthday. Anything is a good excuse to bring the group together.

This brief narration of our experience of mobile ethnography confirms Urry's hypothesis (2003), which draws a correspondence between bodily, physical sociability occurring during the daily commutes of these people and their connectivity via the social networks of mobile devices. Since the end of November 2015, when the members of the group added Pujadas to their Whatsapp group, they have exchanged more than 7000 messages through this media.⁸ This is how we found out that on New Year's Eve Isabel had to be hospitalised due to respiratory failure, that on 9 February Ángel was on sick leave because of acute bronchitis, that on 10 May his first grandchild was born, and that on 16 May, Mireia's pet died. However, most messages deal with logistics, related to the punctuality of the train, the type of carriages, who is travelling and who is not each day, and who is running late. There are also many messages relating to calls for train strikes and the way these may affect journeys. Other frequent reasons for exchanging messages are to share photos, news articles and visual jokes. Current politics very infrequently enters the group's conversations, but when it does it usually involves a certain amount of friction, since the members hold widely contrasting points of view and ideologies. This is why discussions relating to current political issues are often avoided.

This extensive time spent together allows us to see how a person moves in his or her different spheres of activity, but also how each subject, at the same time as undertaking certain activities corporally in situ, never stops being connected with people virtually by means of mobile devices or the internet, in both work and family environments.

During the day, the relationship between observed and observer adopts different modalities, both intensely interactive and autonomous and distant, during which the researcher simply observes and writes field notes or takes photographs.

The origin of this technique is found in the field of organisational anthropology. Harry Wolcott (1973) published an extensive ethnography on headmasters, conducted from 1966-68, in which he explored the roles of that managerial position with respect to faculty members and the families of students. Wolcott shadowed several of them, to gain an in-depth understanding of all the activities, vicissitudes and abilities of a headmaster, which went well beyond the conventionally known and established regulations.

One of the great advocates of this analysis technique is Barbara Czarniawska, a methodologist of Polish origin, and a researcher at the Institute of Advanced Management Studies at the University of Göteborg, Sweden. Her research centres on narratology and organisational studies. This author connects the shadowing technique

⁸ We counted the messages sent between 28 November 2015 and 30 May 2016.

with a very interesting literary precedent. A short story by Truman Capote: *A day's work* (Capote, 1997). In this story Capote narrates a day shared with Mary Sanchez, his assistant, who works "nine hours a day, for five dollars an hour, six days a week." On a rainy morning in April 1979, Capote shadows her over all the floors she has to clean, scrutinising libraries and bathrooms, along with the photos displayed in the rooms, and talks to her about everything divine and human (Czarniawska, 2014).

This technique has also been used intensively by the Chilean geographer and ethnographer Paola Jirón, who focuses her research on monitoring people living in the extremes of poorly connected areas in the suburbs of Santiago de Chile (2008), highlighting the class and gender inequalities associated with personal resources for efficient and satisfactory mobility (2007). This author has also made some magnificent contributions to the debate and epistemological reflection on the shadowing technique (2011).

The Argentine anthropologist Hugo Gaggiotti has also used the shadowing technique extensively in his prolonged study of a transnational company whose main trajectory is between Argentina and Italy, undertaking intensive fieldwork in several of the organisation's plants and working closely with expatriates, i.e., high-level business and technical managers that spend a good part of their active working lives in the company, posted to production centres and different countries. In his research, together with the technique of shadowing, he uses formal interviews to obtain discourse on the experiences and the identities of these people (Gaggiotti, 2011). One of the characteristics of his work is that it was the company itself that endorsed the author's ethnographic work. He compared the official narratives of the corporation with those of the people who collaborated with him in the research (Gaggiotti, 2010).

This analysis technique, taken to extremes, can lead to research that creates ethical problems. Unlike organisational studies, in our project on mobility we are not as interested in the set of daily activities, including work and family life, as in the journeys made, mobility strategies and the social relationships deriving from these activities.

In addition to the train group, led by Isabel, we travelled with half a dozen informants on their daily trips, both going and returning, we filmed the entire mobility process, and were lucky enough to observe "special days", days that are different and which break the routine, allowing us to gain a deeper understanding of the real alternatives to the transport modality, to the social and personal logic that surround the daily task. We have also been able to explore the tastes, affinities and values associated with the use of certain means of transport, social relationships established "on the move", the limits and restrictions imposed by family budgets on travelling in a particular way and choosing a specific means of transport.

Conclusions

Our approach to everyday mobility, centred on the detection and understanding of these mobile, dynamic and reticular realities typical of metropolitan life, could easily lead us to deny the active role played by the local dimension as a structuring of the personal identity and feeling of belonging. There is, without doubt, a predominant epistemology that tends to dissolve any certainty, betting on liquidity and evanescence of things, uncertainty, provisionality and dissolution of personal identity (Bauman, 2005). It is, according to Sheller and Urry (2003), a state of fluidity that makes old, public and private dichotomies, among others, vanish.

However, beyond these narratives of radical rupture with the old order, what emerges from our ethnography is the permanent search for the sense of place, articulation of multiple factors, complex and sometimes not controllable by the individual. The mobility of people, as documented by our ethnography, takes place within frames of reference where variables such as professional career, family, social networks and, also, local rooting are incardinated. We consider that mobility does not deny the sense of place, but multiplies it, puts it in contrasts, enriches it.

What emerges from the life histories we have collected are individual and family strategies to face the challenges posed by urban sprawl and the widening of living spaces. Anyway, we must not forget that not all people are mobile or, at least, they are not mobile in the same way. As Glick-Schiller and Salazar (2013) emphasize, mobility coexists with immobility, location with transnational connections, cosmopolitanism with rooting. In a similar sense, Burawoy (2001), responding to the challenge of ethnography of the global, emphasized the unequal nature of global processes in their local manifestations. The local is not dissolved, although drastically transformed, by the impact of the global. The pending task for the ethnography of mobility is to continue to deepen the understanding of the logics, practices, discourses and social frameworks and reference materials, both of mobile and immobile subjects.

References

- ABRAMO, P. (2008) "El mercado del suelo informal en favelas y la movilidad residencial de los pobres en las grandes metrópolis". *Territorios*. 18-19, 55-74.
- AJENJO, M. and J. ALBERICH (2005) "Repercussions de la xarxa viària en la població i la mobilitat habitual per treball", in FUNDACIÓ ABERTIS (ed.) *Miscel·lània científica 2003- 2004*. Barcelona, pp. 141-163.

- ALBALATE, D. and G. BEL (2010) "What shapes local public transportation in Europe? Economics, mobility, transportation, and geography". *Transportation Research Part E*. 46, 775-790.
- ALBERICH, J. (2010) "La metropolitanització del territori català: una anàlisi a partir dels espais de vida de la població". *Treballs de la Societat Catalana de Geografia*. 69, 39-65.
- ASCHER, F. (1995) *Metápolis ou l'avenir des villes*. Paris: Odile Jacob.
- BARNES, J. A. (1954) "Class and Committees in a Norwegian Island Parish". *Human Relations*. 7 (1), 39-58.
- BAUM-SNOW, N. (2010) "Changes in Transportation Infrastructure and commuting Patterns in U.S. Metropolitan Areas, 1960–2000". *The American Economic Review*. 100 (2), 378-382.
- BAUMAN, Z. (2005) *Liquid life*. Cambridge: Polity Press.
- BURAWOY, Michael (2001) "Manufacturing the global". *Ethnography*. 2 (2), 147-159.
- BÜSCHER, M. and J. Urry (2009) "Mobile methods and the empirical". *European Journal of Social Theory*. 12 (1), 99–116.
- CAPOTE, Truman (1997) "Un día de trabajo", in Truman CAPOTE (ed.) *Música para camaleones*. Barcelona: Anagrama.
- CARERI, F. (2002) *Walkscapes. El andar como práctica estética*. Barcelona: Gustau Gili.
- CERVERO, R. et alii (2002) "Transportation as a stimulus of welfare-to-work. Private versus public mobility". *Journal of Planning Education and Research*. 22 (1), 50-63.
- CHICOINE, N. (1998) "Nouvelles dynamiques métropolitaines et stratégies spatiales de la main d'œuvre: le cas d'employées de bureau montréalaises", in CAPEL, H. and P.-A. LINTEAU, (eds.) *Barcelona-Montréal: desarrollo urbano comparado/ développement urbain comparé*. Barcelona: PUB, pp. 51-62.
- COURGEAU, D. (1988) *Méthodes de mesure de la mobilité spatiale. Migrations internes, mobilité temporaire, navettes*. Paris: INED.
- CZARNIAWSKA, B. (2007) *Shadowing and other techniques for doing fieldwork in modern societies*. Malmö: Liber.
- (2014) "Observation on the move: shadowing", in CZARNIAWSKA, B. *Social Science Research: From Field to Desk*. Los Angeles: Sage. pp. 43-56.
- DÁVILA, J.D. (2012) *Movilidad urbana y pobreza. Aprendizajes de Medellín y Soucha, Colombia*. Medellín: UNC Sede Medellín.
- DERCON, S. and J.S. SHAPIRO (2007) "Moving on, staying behind, getting lost: lessons on poverty mobility from longitudinal data", in NARAYAN, D. and P. PETESCH (eds.) *Moving out of poverty. Cross-disciplinary perspectives on mobility*, vol. 1. Washington: Palgrave Macmillan and The World Bank. pp. 78-126.

- DURÁN, L. (2011) "Miradas urbanas sobre el espacio público: el flâneur, la deriva y la etnografía de lo urbano". *Reflexiones*. 90 (2), 137-144.
- EMEF (2014) "La mobilitat a l'àmbit del sistema tarifari integrat de l'Àrea de Barcelona. Barcelona", *IERMB*. Available at: <<http://www.iermb.uab.es/htm/mobilitat/pdf/resultatsEMEF2014.pdf>> (accessed 14 April 2016)
- FEATHERSTONE, M. (2004) "Automobilities, an introduction". *Theory, culture and society*. 21 (4/5), 1-24.
- GAGGIOTTI, H. (2010) "Official chronicles of corporate globalization and unofficial stories of international mobility: resisting patronage of meanings?". *Journal of Organizational Change Management*, 23 (2), 157-165.
- (2011) "Narrating expatriation and making sense of the globalization experience", in BONET, E. et alii (eds.), *Rhetoric and Narratives in Management Research*. Sant Cugat: ESADE. pp. 293-306.
- GARCÍA-LÓPEZ, M.A. (2012) "Urban spatial structure, suburbanization and transportation in Barcelona". *Journal of Urban Economics*. 72(2), 176-190.
- GLAESER, E.L. et alii (2008) "Why do the poor live in cities? The role of public transportation". *Journal of Urban Economics*. 63 (1), 1-24.
- GLICK SCHILLER, N. et alii (1992) "Transnationalism: A New Analytic Framework for Understanding Migration". *Annals of the New York Academy of Sciences*. 645, 1-24.
- GLICK SCHILLER, N. and N. SALAZAR (2013) "Regimes of mobility across the globe", *Journal of Ethnic and Migration Studies*. 39 (2): 183-200.
- GUTIÉRREZ BRITO, J. (2011) "Grupo de Discusión: ¿Prolongación, variación o ruptura con el focus group?", *Cinta de Moebio*. 41, 105-122.
- HANNERZ, U. (1998) *Conexiones transnacionales: cultura, gente, lugares*. Madrid: Cátedra.
- HARVEY, D. (1998) *La condición de la posmodernidad. Investigación sobre los orígenes del cambio cultural*. Buenos Aires: Amorrortu.
- (2008) "El derecho a la ciudad". *New Left Review*. 53, 23-39.
- (2013) *Ciudades rebeldes. Del derecho a la ciudad a la revolución urbana*. Madrid: Akal.
- IMILÁN, W. et alii (2015) "Más allá del barrio; habitar Santiago en la movilidad cotidiana". *Revista Antropologías del Sur*. 3, 87-103.
- IHLANFELDT, K. and D.SJOQUIST (1989) "The impact of decentralization on the economic welfare of central city blacks", *Journal of Urban Economics*. 26, 110-130.
- IHLANFELDT, K. (1994) "The spatial mismatch between jobs and residential locations within urban areas." *Cityscape*. 1(1), 219-244.

- IHLANFELDT, K. (1998) "The Spatial Mismatch Hypothesis: A Review of Recent Studies and Their Implications for Welfare Reform." *Housing Policy Debate*. 9, 849-892.
- JIRÓN, P. (2007) "Unravelling invisible inequalities in the city through urban daily mobility. The case of Santiago de Chile", *Swiss Journal of Sociology*. 33 (1), 45-68.
- (2008) *Mobility on the Move: Examining Urban Daily Mobility Practices in Santiago de Chile*. Londres: LSE.
- (2011) "On becoming 'la sombre/the shadow'" in BUSCHER, M. et alii (eds.) *Mobile methods*. Londres: Routledge. pp. 36-53.
- KAIN, J. (1968) "Housing segregation, negro employment, and metropolitan decentralization". *The Quarterly Journal of Economics*. 82 (2), 175-197.
- (1994) "The Spatial Mismatch Hypothesis: Three Decades Later", *Housing Policy Debate*. 3, 371-462.
- KAUFMAN, S.M. et alii (2015) *Mobility, Economic Opportunity and the New York City Neighborhoods*. New York : NYU Wagner Rudin Center.
- LE BRETON, E. (2002) *La mobilité quotidienne dans la vie précaire*. París: Institut pour la ville en mouvement.
- LEFEBVRE, H. (1978) *El derecho a la ciudad*. Barcelona: Península.
- MAFFESOLI, M. (2005) *El nomadismo: vagabundos iniciáticos*. México: FCE.
- MARCUS, G. (1995) "Ethnography in/on the World System. The emergence of Multi-Sited Ethnography". *Annual Review of Anthropology*. 24, 95-117.
- MEISSONIER, J. (2001) *Provincialiens: les voyageurs du quotidien, entre capitale et province*. Paris: l'Harmattan.
- MENDIZÁBAL, E. (1991). "Les noves tendències del poblament", in *Primer Congrés Català de Geografia*. Barcelona. 7, 159-178.
- MIRALLES, C. (2011) "Dinámicas metropolitanas y tiempos de la movilidad. La región metropolitana de Barcelona, como ejemplo", *Anales de Geografía*. 31 (1), 125-145.
- MÓDENES, J. (2008) "Movilidad espacial, habitantes y lugares: retos conceptuales y metodológicos para la geodemografía". *Estudios Geográficos*. LXIX, 264, 157-178.
- ORFEUIL, J. P. (2004) "Accessibilité, mobilité, inégalités: regards sur la question en France aujourd'hui". in *VVAA Transports, pauvretés, exclusions*. Paris: Éds. l'Aube, pp. 27-47.
- PELLICER, I. et alii (2012) "La deriva: una técnica de investigación psicosocial acorde con la ciudad contemporánea". *Boletín de Antropología*. Universidad de Antioquia, Medellín. 27 (44), 144-163.

- PELLICER, I. *et alii* (2013) "La observación participante y la deriva: dos técnicas móviles para el análisis de la ciudad contemporánea. El caso de Barcelona". *EURE*, 39 (116), 119-139.
- PUJADAS, I. (2009) "Movilidad residencial y expansión urbana en la Región Metropolitana de Barcelona, 1982-2005". *Scripta Nova*. XIII (290) <<http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-290.htm>> (accessed 20 March 2015).
- PUJADAS, J.J. (1992) *El método biográfico. Las historias de vida en ciencias sociales*. Madrid: Centro de Investigaciones Sociológicas.
- (2012) "Itinerarios metropolitanos: policentrismo, movilidad y trayectorias personales en la ciudad porosa". *Biblio 3w*, XVII (968). Available at: <<http://www.ub.es/geocrit/b3w-968.htm>> (accessed 15 April 2016).
- SALAZAR, N. (2010) "Towards an anthropology of cultural mobilities". *Crossings: Journal of Migration and Culture*. 1 (1), 53–68.
- SHELLER, M. and J. URRY (2003) "Mobile transformations of «public» and «private» life". *Theory, Culture & Society* 20 (3), 107–125.
- SHELLER, M. and J. URRY (2006) "The new mobilities paradigm". *Environment and Planning A*. 38 (2), 207–226.
- SMALL, K. A. and E. T. VERHOEF (2007) *The economics of urban transportation*. London: Routledge.
- STOLL, M. A. *et alii* (2000) "Within cities and suburbs: Racial residential concentration and the spatial distribution of employment opportunities across sub-metropolitan areas". *Journal of Policy Analysis and Management*, 19 (2), 207-231.
- URETA, S. (2008) "To move or not to move? Social exclusion, accessibility and daily mobility among the low-income population in Santiago, Chile". *Mobilities*, 3 (2), 269- 289.
- URRY, J. (2002) "Mobility and Proximity". *Sociology*. 36 (2), 255-274.
- (2003) "Social networks, travel and talk". *The British Journal of Sociology*, 54 (2), 155-175.
- (2004) "The system of automobility". *Theory, culture and society*. 21 (4/5), 25-39.
- (2007) *Mobilities*. Cambridge: Polity Press.
- WOLCOTT, H. (1973) *The man in the principal's office. An ethnography*. Walnut Creek, CA: Altamira Press.
- WOLF, E. (1980) "Relaciones de parentesco, de amistad y de patronazgo en las sociedades complejas", in BANTON, M. (ed.) *Antropología social de las sociedades complejas*. Madrid: Alianza, pp. 19-39.

Etnografía móvil, entre el sombreado y el acompañamiento: notas a partir del estudio de la movilidad cotidiana en la Región Metropolitana de Barcelona (RMB)

La movilidad humana, además de consolidarse como el objeto de estudio de un número creciente de investigaciones, constituye una dimensión poliédrica de la realidad social y del estilo de vida de las poblaciones metropolitanas que ha ido redefiniendo las formas de vinculación de las personas con el territorio.¹ El radio de acción de las actividades cotidianas de las personas se va ensanchando y sus *espacios de vida* son cada vez más extensos y policéntricos (Courgeau, 1988; Alberich González, 2010). El sentido de lugar y las identificaciones territoriales se han sometido a unas presiones que han tendido a transformarlos. Los escenarios que enmarcan las secuencias de la actividad cotidiana de las personas no son solamente múltiples, sino cambiantes. Para muchos no queda casi nada de la vieja vinculación de las personas con sus lugares, entendidos como espacios acotados de relaciones sociales múltiples.

Consecuentemente a estas transformaciones en la organización social y territorial, las aproximaciones etnográficas a estas nuevas realidades han experimentado notables modificaciones en las últimas décadas, desde las propuestas sobre la etnografía multisituada (Marcus, 1995) hasta las críticas al nacionalismo metodológico asociadas a la necesidad de adoptar una mirada trasnacional (Beck, 2004; Levitt y Glick Schiller, 2004), las propuestas sobre las formas desiguales de acceso a la movilidad (Chicoine, 1998; Imilán, Jirón e Iturra, 2015; Jirón, 2007) o la existencia de regímenes de movi-

* Article publicat a Pujadas, J.J. (2018). *Etnográfica*, 22 (2): 361-386.

¹ Este trabajo forma parte del proyecto de investigación titulado «Movilidad y vida cotidiana en Cataluña: etno-geografía de los espacios y tiempos metropolitanos», financiado por la Dirección General de Investigación y Gestión del Plan Nacional de I+D+i del Ministerio de Economía y Competitividad, Gobierno de España (ref. CSO2012-35425).

lidad (Salazar, 2010; Glick Schiller y Salazar, 2013), que comporta el reconocimiento de que los procesos de globalización despliegan, al mismo tiempo, estrategias de eliminación de fronteras y de imposición de otras nuevas.

Estudiar la movilidad cotidiana en la Región Metropolitana de Barcelona (RMB) requirió de la búsqueda de una nueva mirada y de unas técnicas etnográficas específicas para captar aquellos fenómenos que definen la vida social metropolitana: movilidad, simultaneidad, fragilidad y multiterritorialidad. El sombreado (*shadowing*) constituye, junto a la observación directa, la técnica central de nuestra etnografía en/ del espacio de vida de los urbanitas (Czarniawska, 2007; Jirón, 2011; Novoa, 2015).

Las unidades de análisis en las etnografías urbanas

La etnografía urbana ha poseído a lo largo de su trayectoria multisecular tres anclajes fundamentales, que le han servido de rasgos definidores: (1) situarse en escenarios urbanos territorialmente delimitados; (2) abordar relaciones sociales de tipo comunitario, y (3) operar desde dentro de la unidad de análisis a partir de la empatía entre observador y observados, usando técnicas participativas.

Existen, sin embargo, en los estudios urbanos, otras tradiciones, no hegemónicas, que ponen en cuestión estos tres supuestos. Por un lado, la perspectiva del observador curioso y distanciado del *flâneur*, propuesta por Benjamin (2005); por el otro, la *deriva* o el paseo ininterrumpido de un observador que se deja llevar «por las solicitaciones del terreno y por los encuentros que a él corresponden» (Debord, 1999 [1958]).²

De la narrativa centrada en objetos particulares, situados y centrados, se pasa a visiones caleidoscópicas, complejas y deslocalizadas de sujetos que transitan por mundos superpuestos que convergen en las ciudades. Lugar, comunidad y enraizamiento dan paso a aproximaciones especulares sobre lugares, tránsitos, y encuentros. Desde el dominio de la estructura y de la solidez aparente de instituciones como familia, barrio o comunidad se transita hacia los dominios de la movilidad, la fluidez, la deslocalización y las identidades múltiples e híbridas (García-Canclini, 1989; Hannerz, 1996).

El fenómeno más relevante que debemos tomar en cuenta es el cambio de escala que ha experimentado la vida de las personas en el proceso que arranca en las últimas etapas de la ciudad industrial y que nos lleva hasta la situación actual, caracterizada por

² En los últimos años se registra un interés significativo por revisar la obra de Walter Benjamin y, especialmente, por la figura del *flâneur* que, a pesar de su extracción literaria y de ficción, aporta una perspectiva de observador atento de la ciudad, en su deambular sin rumbo. Constituye, pues, una inspiración para las nuevas exigencias de la etnografía de la movilidad (Jenks y Neves, 2000; Rocha y Eckert, 2003; Prysthon, 2007; Durán Segura, 2011; Santos, Ferreira y Silva, 2014). Algo parecido puede decirse de la práctica de la deriva, propuesta por Guy Debord y la Internacional Situacionista (Durán Segura, 2011; Pellicer, Rojas y Vivas-Elias, 2012; Pellicer, Vivas-Elias y Rojas, 2013).

la deslocalización residencial y empresarial hacia áreas suburbanas, conectadas pero cada vez más alejadas de los centros urbanos (Mieszkowski y Mills, 1993; Brueckner, 2000). Hasta hace algo menos de un siglo los desplazamientos de casa al trabajo de los obreros industriales se producían a pie, en bicicleta o en tranvía. Sin embargo, hoy en día transitar por las grandes conurbaciones metropolitanas requiere de complejos sistemas de transporte multimodal, así como de unos costes de locomoción, medidos en dinero y en tiempo de desplazamiento, que se convierten en obstáculos a la movilidad para extensas capas de la población (Sheller y Urry, 2006; Franquesa, 2011).

La escala en que se desarrollaron la mayor parte de los estudios «clásicos» de la etnografía urbana (Ware, 1935; Whyte, 1943; Bott, 1957; Mayer, 1961; Abu-Lughod, 1961; Hannerz, 1969; Butterworth, 1962) fue el barrio o el enclave étnico urbano como unidad de análisis. Richard Fox (1977), evaluando las aportaciones de la subdisciplina, a lo largo de los años 1960 y 1970 consideraba que los etnógrafos de la ciudad se habían concentrado en dos objetos: los *procesos de urbanización* (Bascom, 1955; Mitchell, 1956; Mayer, 1961; Epstein, 1967; Little, 1974) y los *estudios sobre pobreza urbana* (Lewis, 1961, 1966; Valentine, 1968; Marks, 1991), dejando de lado un enfoque más general y holístico, como el *urbanismo*, entendido a la manera de Wirth (1938) o Park (1952), como conjunto de formas de vida urbana.

La mirada hacia el urbanismo y la ruptura con los barrios, entendidos como lugares comunitarios autocontenidos, venía ya marcada por algunos de los estudios precursores realizados por los etnógrafos de Mánchester en Zambia, especialmente en la región del Copperbelt. Su estrategia era la realización de estudios de caso transversales que permitían, a partir del análisis intensivo de una situación particular, presentar cuadros más amplios de interpretación sobre la estructura social y los conflictos que se desarrollaban en las ciudades africanas de mediados del siglo xx (Gluckman, 1958). Los trabajos de Mitchell (1956) sobre el ritual étnico de la danza kalela en la ciudad minera de Luanshya, y el de Epstein (1958) sobre la destribalización de las categorías de prestigio social y la aparición de una conciencia obrera entre los mineros de la misma ciudad, constituyen una de las aportaciones epistemológicas más novedosas para articular lo micro y lo macro, desde fenómenos particulares hasta marcos sociales amplios, que dan sentido y permiten la interpretación de las particularidades observadas y descritas etnográficamente.

Directamente vinculados a la escuela de Manchester aparecen algunos trabajos pioneros en el análisis de redes sociales (Barnes, 1954; Mitchell, 1969; Bott, 1957; Boissevain y Mitchell, 1973). La utilidad del análisis de redes para la investigación urbana es indiscutible, ya que permite trascender las esferas de la familia y del parentesco, a la vez que las estrechas y cada vez más difusas relaciones localizadas de tipo barrial o comunitario. Permite, por otro lado, situar las interacciones personales en el marco de las instituciones, divisorias y segmentos en que se organiza cada sociedad.

Como recurso etnográfico, el análisis de las redes personales nos proporciona la posibilidad de establecer y, hasta cierto punto, medir las conexiones y anclajes que cada sujeto establece en los diferentes ámbitos de actividad y sociabilidad que desarrolla. Como señala J. L. Molina González (2005, 71), en las redes personales podemos observar interacciones institucionalizadas (familiares, de amistad, laborales, políticas o étnicas) en el marco de estructuras sociales estratificadas que las influyen, condicionan o las hacen posibles. El análisis de redes, como señala el mismo autor, nos permite avanzar en la comprensión de los fenómenos sociales de rango intermedio o meso; esto es, aquel ámbito en el que se producen simultáneamente interacciones de tipo personal e institucional.

Tras muchas décadas en que el canon etnográfico consistía en estudios intensivos de larga duración en unidades de observación de pequeña escala, realizados en lugares remotos, en el último cuarto del siglo xx empezaron a predominar otros enfoques, otras aproximaciones, en que las prácticas etnográficas se hicieron más ambiciosas, a la vez que heterodoxas. Lomnitz (1977), por ejemplo, para responder a la pregunta de cómo pueden sobrevivir en condiciones de extrema precariedad los vecinos de Cerrada del Cóndor en Ciudad de México, acude no solamente a explicaciones endógenas sobre los mecanismos de solidaridad y entreayuda dentro la comunidad vecinal, sino a las actividades que los vecinos desarrollan fuera de la comunidad y a las redes de compadrazgo que se van tejiendo como estrategia para salir de la precariedad. Sin la articulación de la barriada con la ciudad, muchos de los fenómenos observados a nivel micro carecerían de un marco interpretativo.

La monografía de Safa Barraza (1998) sobre Coyoacán (Ciudad de México) constituye una aportación que, sin abandonar totalmente un anclaje etnográfico localizado, se sitúa en la encrucijada del policentrismo y las mediaciones. Su unidad de análisis son los imaginarios y las prácticas de lugar en el distrito urbano de Coyoacán.³ Se trata de una realidad compleja que agrupa barrios obreros y de clase media, áreas centrales y monumentales en que habitan algunos de los sectores de la alta burguesía capitalina y pueblos habitados por indígenas nahuas, junto a amplias capas de población mestiza, subalterna y marginada, que ocupan especialmente algunas de las colonias de la unidad administrativa. Sus aportaciones se centran en el análisis de los imaginarios de sus habitantes y visitantes, así como en las formas de articulación de las prácticas cotidianas, algunas de las cuales entran en colisión. Se trata, de hecho, de un análisis multisituado, que la lleva de un enclave a otro, de un espacio público a otro. El distrito urbano y la ciudad entera constituyen el marco general en el que se encuadran

3 Con más de 54 km² de superficie y 630.000 habitantes, la Delegación Coyoacán está constituida por ocho barrios, cinco pueblos y treinta colonias. Más que un distrito urbano, Coyoacán es una ciudad.

e interpretan los hallazgos etnográficos: conflictos, movilizaciones vecinales, dinámicas residenciales, enclaves turísticos y formas diferenciales de vivir y significar los lugares.

Estos dos trabajos se sitúan, claramente, en un nivel meso de análisis. Mientras Lomnitz explora las alianzas y redes sociales de los habitantes de Cerrada del Cóndor, Safa Barraza explora las conexiones entre los diferentes enclaves de su unidad de análisis, presentando las diferentes formas de mediación en los conflictos entre residentes con las autoridades de la Delegación y con otros actores sociales externos. Las unidades de observación dejan de verse y narrarse como universos autocontenidos. La perspectiva relacional que defendía Hannerz (1986 [1980]) está ya presente en estos trabajos, marcando una pauta bien definida hacia el futuro.

En la década de 1990 se producen cambios de rumbo cruciales a nivel teórico y epistemológico, tanto en el ámbito de la economía, la historia o los estudios culturales como en la misma antropología, que nos permiten entender la orientación que van a adoptar los nuevos enfoques metodológicos, que transitan desde las etnografías localizadas hasta los análisis multisituados. Se produce, pues, un relevante cambio de escala en la definición de las unidades de análisis. Sin abandonar del todo la escala local, la etnografía busca espacios para operar en los niveles meso y macro. El propio Marcus (1995) resume la herencia intelectual que conduce a su exitosa formulación sobre la etnografía multisituada, que consiste, antes que nada, en mapear un territorio no pretendiendo una representación holística de su totalidad, sino la identificación de las fronteras de un fenómeno, para poder establecer conexiones e identificar procesos entre las diferentes localizaciones que entran dentro del campo de análisis (Marcus, 1995, 96-99).

El trabajo de A. Appadurai (1990, 1991 [1986]) sobre la economía cultural global aporta una perspectiva multilocal que se inserta en dinámicas transnacionales y que marca la evidencia del sinsentido que tiene situar fenómenos culturales en una esfera local, cuando la circulación y su proceso de transmisión a una escala global son las claves para entender los fenómenos en estudio. El trabajo de Appadurai bebe de fuentes como el trabajo de S. Mintz (1985) sobre la historia cultural del azúcar, que muestra la técnica de «seguir los objetos» desde una perspectiva de economía política, o como el influyente trabajo del historiador I. Wallerstein (1974) sobre el sistema mundo. Marcus también sitúa algunas de las más notables contribuciones teóricas contemporáneas en el marco de las críticas al sistema capitalista y a los procesos de disolución y fragmentación del orden mundial moderno. Se trata de todo un conjunto de aportaciones que se sitúan en el ámbito global y aportan perspectivas y conceptos para la comprensión del nuevo desorden posmoderno: posfordismo, compresión del espacio-tiempo, especialización flexible (Harvey 1998 [1989]), fin del capitalismo organizado (Lash y

Urry, 1998), globalización (Featherstone, 1990; Hannerz, 1992), junto a la perspectiva del transnacionalismo (Glick Schiller, Basch y Szanton Blanc, 1992).

En un mundo globalizado, caracterizado por el comercio a larga distancia, por la circulación constante de capitales y por la movilidad creciente de las personas a corta, media y larga distancia, se ha operado una comprensión de la relación entre espacio y tiempo (Harvey, 1998 [1989]). La fluidez, más que la estructura, caracteriza nuestra vida y trayectoria, también nuestra relación con los objetos, las personas y las relaciones institucionalizadas: familia, trabajo o participación social. Estas perspectivas se conectan y dialogan con otras aportaciones, pertinentes para nuestra fundamentación, como las de *sociedad líquida* (Bauman, 2003 [2000]) o *sociedad del riesgo* (Beck, 1998 [1986]). Ambas perspectivas nos presentan unos marcos sociales llenos de incertezas en los que las trayectorias personales y los proyectos de vida están marcados por la provisionalidad, la fragilidad y los cambios de rumbo. Este mundo cambiante y en proceso permanente de reestructuración contrasta vivamente con la solidez monótona del mundo de vida de los jóvenes escolares de Birmingham estudiados por Willis en su ensayo sobre la cultura contraescolar. Unos jóvenes que desatienden su formación académica, que consideran superflua, pues tienen la certeza de que les aguarda un futuro laboral en las mismas fábricas en las que trabajan o trabajaron sus padres y abuelos (Willis, 1988 [1978]).

Desde la época de Malinowski, la comunidad local fue no solamente unidad de observación, sino unidad de análisis. Un universo autocontenido. Las comunidades humanas en las narrativas etnográficas clásicas, cual enjambres de abejas, nos mostraban sujetos clónicos, poseedores de unos valores, conocedores de unas reglas sociales y, en definitiva, seres humanos sometidos en sus comportamientos al imperio de esa entidad amorfa y omnipresente denominada *cultura*. En las etnografías clásicas, las personas, reducidas en su función comunicativa con el etnógrafo a meros «informantes», eran intercambiables unas con otras. La etnografía, en este sentido, ha despojado de individualidad a la persona, ha desdibujado su perfil autónomo, único y subjetivo, para convertirlo en parte de un cuadro social de posiciones fijas, pensado en términos de solidez, homogeneidad y coherencia. La etnografía de hoy en día, sin embargo, no puede operar ni con el concepto de comunidad en singular —pues son varias las comunidades o nódulos de relaciones en que se inserta la cotidianidad de cada sujeto— ni con la categoría de cultura, entendida al estilo clásico como un atributo compartido de manera privativa y específica por un grupo social y que, como fenómeno social, posee fronteras bien definidas, que permiten caracterizar a cada persona como perteneciente a un grupo y solamente a uno (Pujadas, 2011).

La movilidad dentro de la RMB

Como se ha señalado al inicio del texto, trabajamos con la categoría *espacio de vida*, como forma de aprehender de manera estratificada la extensión territorial en la que se desenvuelven las actividades cotidianas de las personas que habitan en la Región Metropolitana de Barcelona y en el Camp de Tarragona.⁴ Como señalan Alberich González y Roquer Soler (2014, 490), aproximadamente el 50 % de la población empleada en Cataluña trabaja en el mismo municipio de residencia. Por otro lado, los niveles de autocontención laboral se disparan en las ciudades capitales (Barcelona, 84 %; Tarragona, 79 %; Girona, 60 %), mientras que la movilidad crece en los territorios colindantes a las principales ciudades. La *movilidad cotidiana*, entendida como los desplazamientos pendulares diarios que se realizan entre el lugar de residencia y el lugar de trabajo (o estudio, ocio o consumo) y que presuponen desplazamientos intermunicipales, ni afecta a toda la población ni lo hace por igual.⁵

Reconocemos que, si bien el policentrismo y la multilocalidad forman parte de la cotidianidad de un número creciente de ciudadanos, el sedentarismo y la inmovilidad siguen constituyendo todavía la experiencia diaria de la mayoría de las personas, al menos en la RMB. Existen perfiles definidos que marcan la mayor o menor tendencia a la movilidad cotidiana. Alberich y Roquer, que elaboraron los resultados de la *Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població 2011*, concluyen lo siguiente:

Los resultados obtenidos muestran que las variables más determinantes son, por este orden, el sexo (los hombres tienen mayor probabilidad de realizar un desplazamiento intermunicipal por motivos de trabajo), la edad (cuanto menor es la edad, mayor es la movilidad) y el nivel de estudios (mayor movilidad entre los niveles formativos más bajos), mientras que el estado civil no se muestra como una variable significativa. (Alberich González y Roquer Soler, 2014, 496)⁶

Este dibujo estadístico general de las principales variables que influyen en la movilidad dentro del área geográfica explorada ha contribuido a la selección de casos en nuestro trabajo etnográfico. Por lo que respecta a la variable *edad*, en nuestra muestra hemos excluido a las personas menores de dieciocho años y a las mayores de sesenta y cinco. La variable *género* hemos procurado mantenerla equilibrada, mientras

4 Nuestra unidad territorial de análisis se centra en todo el sector central de la franja litoral catalana, con excepción de las regiones septentrional (Girona) y meridional (Terres de l'Ebre). Hemos elegido, por tanto, el territorio más poblado y el que presenta la mayor parte de la actividad industrial, logística y de servicios de Cataluña.

5 Junto a la creciente movilidad de la población, existe también un fenómeno de inmovilidad que constituye un indicador de segregación social y económica.

6 Los demógrafos Joan Alberich González y Santiago Roquer Soler forman parte del equipo de investigación del mencionado proyecto «Movilidad y vida cotidiana en Cataluña» (ref. CSO201235425), financiado por Dirección General de Investigación y Gestión del Plan Nacional de I+D+i del Ministerio de Economía y Competitividad.

que, por razones logísticas, en la variable *nivel de estudios* hemos primado el estudio del personal universitario (profesorado, alumnado y personal administrativo y de servicios), aprovechando la facilidad de acceso al personal de los dos campus en que se ubicaban los etnógrafos, miembros del equipo de investigación: Tarragona (URV) y Bellaterra (UAB). No hemos elidido, sin embargo, el estudio de casos que ilustran un amplio abanico de profesiones y niveles socioeconómicos. En total, hemos reunido una muestra de setenta y dos personas: dentro del ámbito universitario hemos estudiado al profesorado (doce), personal administrativo (siete), estudiantes (veintidós), personal subalterno (dos); junto a ellos, profesionales con estudios superiores (nueve), servicio doméstico y atención a las personas (tres), empleados de banca (dos), administrativos (tres), otros profesores (cuatro), mecánicos (dos) y bombero (uno); a estas personas hay que añadir a los miembros de un grupo de sociabilidad ferroviaria (cinco) al que hemos seguido de forma periódica en sus desplazamientos a lo largo de siete meses.⁷

Esta muestra ha primado la observación de la movilidad hacia Tarragona o desde Tarragona. En total, cuarenta y dos personas viajan desde Tarragona, Barcelona, o alguna de las estaciones aledañas o intermedias a estas en ambas direcciones. Nueve personas más viajan diariamente en coche desde diferentes poblaciones del Camp de Tarragona o Terres de l'Ebre hacia Tarragona. En segundo lugar, hemos estudiado los accesos a Bellaterra, tanto desde Barcelona (cuatro), desde otras poblaciones litorales cercanas a Barcelona (cinco) o desde otras poblaciones del Vallès Occidental, cercanas a Bellaterra (cinco). Otras siete personas, finalmente, se desplazan diariamente en la línea de alta velocidad desde Lleida o hacia Lleida, Tarragona, Barcelona o Girona.

En relación con los medios de transporte utilizados en los desplazamientos, de las setenta y dos personas estudiadas, la mayoría son usuarias de transporte público, especialmente aquellas que van desde poblaciones con servicios ferroviarios de alta frecuencia de paso; o hacia ellas. Sin embargo, hemos complementado el análisis con diecinueve casos en que se usa el vehículo privado, que se corresponden con los *clusters* de Tarragona (URV) y Bellaterra (UAB) con sus respectivas poblaciones aledañas.⁸ Hemos analizado también los abundantes casos de itinerarios multimodales, que suponen el uso de vehículo privado o transporte público de corta distancia antes de usar el ferrocarril para un desplazamiento de media distancia.

Nuestra etnografía de la movilidad en la RMB ha operado a diferentes niveles. En primer lugar, la observación de campo en las fases iniciales de la investigación utilizó la técnica de la deriva, acompañada de fotografía y vídeo, en los lugares de tránsito: estaciones ferroviarias, estaciones de autobuses, salas de espera, andenes, tiendas y

7 Las actividades profesionales de estas cinco personas son: militar (una), administrativa (dos), cuidados personales (una), funcionario (una). El grupo está compuesto por cuatro mujeres y un hombre.

8 No debemos olvidar que, en buena medida, la era de la movilidad (*mobility turn*) es, antes que nada, una era de automovilidad (Urry, 2004, 2008; Merriman, 2009).

cafeterías de estaciones de tren y bus, y en estaciones de servicio de autopistas (Pink, 2008; Spinney, 2011). Allí descubrimos la importancia que tienen estos lugares para la realización de comidas rápidas y para el aprovisionamiento. Por otro lado, existen algunas estaciones de servicio en las autopistas catalanas que contienen verdaderos supermercados donde los transeúntes pueden realizar su aprovisionamiento periódico de alimentos, más allá de compras puntuales. Entre las cosas que fijaron nuestra atención en este deambular iniciático, quiero destacar fenómenos como la burbuja de vacío alrededor de los usuarios de dispositivos móviles, concentrados en su pantalla y aislados del entorno, en las salas de espera. Otra observación, que a lo largo del tiempo hemos ido confirmando, es que la lectura de libros en las salas de espera y en los medios de transporte es un atributo casi exclusivamente femenino. Entre los grupos de personas que veíamos charlando, de acuerdo con su aspecto, vestido y edad, nos planteaban si se trataba de compañeros de trabajo o de estudio que viajaban juntos, o bien si se trataba de relaciones generadas en los viajes. Esta pista la fuimos siguiendo hasta localizar a un grupo de amistad ferroviaria del que hablaremos más adelante.

Hemos utilizado técnicas clásicas de investigación, como la entrevista en profundidad, si bien en nuestro caso, más allá del énfasis en la narración de la movilidad, hemos enfocado estas entrevistas con profundidad temporal y biográfica. A este formato de entrevistas lo hemos denominado *entrevistas en profundidad de orientación biográfica* (EPOB).⁹ Una parte de las entrevistas individuales (treinta y ocho) han sido filmadas íntegramente y, junto al repertorio de fotografías y filmaciones adicionales de viajes, desplazamientos e itinerarios, conforman un material que nos ha permitido la creación de una web documental interactiva que constituye uno de los *outputs* audiovisuales del proyecto. También se han filmado muchos de los trayectos realizados en la línea R15 (itinerario Reus, Tarragona, Barcelona) con un grupo de cinco personas que se ha organizado como grupo de viaje. En los viajes de acompañamiento realizados, tanto con informantes individuales como con el grupo de viaje, hemos podido desarrollar profusamente la conversación abierta y las entrevistas informales a la vez que, en algunas ocasiones, tomábamos testimonio audiovisual del trayecto.

La observación directa de la movilidad

La relevancia del análisis de la movilidad metropolitana está relacionada, entre otros factores, con la duración que los trayectos e itinerarios de las personas tienen en el marco de una jornada de actividad cotidiana. Como hemos podido comprobar en nuestra

⁹ El enfoque biográfico en el análisis etnográfico de la movilidad resulta especialmente provechoso, ya que las narrativas, situadas en coordenadas específicas de espacio y tiempo, nos restituyen aspectos contextuales que tienden a estar ausentes en el análisis multisituado y móvil con el que trabajamos en los estudios de *commuting* (Pujadas 1992, 2000).

etnografía, el traslado entre hogar y trabajo en la RMB puede ocupar poco más de media hora o prolongarse hasta más de cuatro horas, contando los viajes de ida y vuelta. En el caso de nuestra muestra, la movilidad diaria ocupa, en más de un 50 % de los casos, más de tres horas. Se trata, pues, de un fenómeno altamente significativo, pues la movilidad reduce drásticamente la capacidad de las personas para desarrollar otras actividades de tipo familiar, barrial, comunitario, formativo o de ocio. Si bien no hemos podido desarrollar suficientemente este aspecto, debemos insistir en la importancia de evaluar el impacto del *commuting* desde la perspectiva familiar, su organización y sus roles (Chicoine, 1998; Jenks y Neves, 2000; Jirón, 2008).

¿Cuál es el significado del viaje para los *commuters*? ¿Se trata de un inconveniente que se debe asumir, de una molestia que se debería evitar, una rutina que se ha adquirido con el tiempo? ¿O se trata de una oportunidad, de un espacio de tiempo exclusivo y privativo de cada persona que uno usa de manera libre y sin condicionantes? Las actitudes de las personas que hemos estudiado son muy variadas, desde aquellas para quienes la consecución de un trabajo estable lejos de su lugar de residencia precipita a corto o medio plazo el cambio de residencia, hasta aquellas otras que llevan más de veinticinco años haciendo la ruta Barcelona-Tarragona-Barcelona, considerando que se trata de una situación sostenible. Veamos algunos testimonios:

Cuando vine [a trabajar a Tarragona] me propuse que el viaje no me debía pesar, porque me di cuenta de que si me pesaba tendría una insatisfacción vital que no quería tener. Realmente es así. A veces me siento en el autobús y pienso: ¡qué bien, tengo una hora de descanso! [...] Es cierto, son unas horas muy personales en que puedes pensar. [E-6]¹⁰

Siempre he asumido que esta era mi forma de vida. No me he impuesto nunca ningún freno a hacer esto, a hacer el esfuerzo de desplazarme a Barcelona para estudiar, para trabajar, para lo que sea... No tienes la vida familiar que tendrías si trabajases aquí [en Tarragona], a las cinco en casa. Eso lo pierdes, pero es el precio que has de pagar por el tipo de vida que has escogido. [E-29]¹¹

La hora del coche por la tarde me la tomo como una hora que me sirve para relajarme y para desconectarme de los problemas del trabajo... Sin embargo, la

10 Profesora universitaria. Vive en el ensanche de Barcelona y trabaja en la URV (Tarragona). Viaja casi a diario desde hace más de 25 años. Emplea 3 horas diarias en viajar. Usa el bus.

11 Ingeniero técnico de telecomunicaciones. Vive en Tarragona y trabaja en la Zona Franca de Barcelona en una empresa de infraestructuras y obras públicas. Realiza diariamente el viaje desde hace diecisiete años. Sus trayectos diarios de ida y vuelta duran algo más de cuatro horas. Viaje multimodal: coche particular, tren y bus de empresa en el viaje de ida, al revés a la vuelta.

hora de coche de la mañana me sirve para despejarme, para oír noticias y saber lo que pasa en el mundo. [E-30]¹²

Se trata de tres testimonios muy representativos de las actitudes de los commuters. No están dispuestos a renunciar (o no pueden hacerlo por condicionantes familiares o por los costos que supone el cambio de vivienda) a su estilo de vida residencial, ni tampoco desean sacrificar su carrera profesional. Por otro lado, comprobamos que los trayectos no son generadores de estrés. Se trata de un tiempo para relajarse, para leer, charlar, conectarse con el teléfono móvil o, simplemente, un tiempo de descanso. Muy pocos commuters consideran que los trayectos sean un tiempo perdido, vacío (Jain y Lyons, 2008; Lyons, Jain y Holley, 2007; Lyons y Urry, 2005).

Todos los veteranos del commuting reconocen que, si su situación ha sido sostenible a lo largo del tiempo, es porque han tenido apoyo familiar o parental para compensar sus ausencias del ámbito doméstico. En los tres casos citados, la dimensión familiar operaba de tres formas diferentes. E-6 consolidó su posición en Tarragona en una época en que su madre, residente en Barcelona, requería cuidados y, más adelante, cuando su hija se hizo adolescente, se negó a abandonar su ciudad. En el caso de E-29 es la esposa quien, siendo ingeniera como él, ha optado por deslocalizar su trabajo en forma de teletrabajo para poder hacer frente al cuidado de los hijos. En el caso de E-30, persona de menos de treinta años, la opción de mantener su residencia en su pueblo originario se orienta a poder contar con el apoyo de su entorno familiar, especialmente de su madre, a lo largo de su etapa reproductiva, para no obstaculizar su carrera profesional que inicia ahora y que no podría desarrollar en su pueblo.

La observación de los desplazamientos nos permite comprobar las diferentes actitudes que las personas adoptan durante el tiempo del viaje. En concreto, viajar en tren no es simplemente un movimiento a lo largo de una línea predeterminada, es también un arte, el arte del viaje en tren (Watts, 2008). Vemos a una mayoría de viajeros abstraídos en lecturas y juegos electrónicos, escuchando música y desconectados de su entorno inmediato, a otros trabajando, a muchos durmiendo y, todavía, algunos más desarrollando animadas conversaciones. La literatura sobre movilidad nos ofrece casos extremos, como es el caso de las personas que combinan la conducción del coche particular con la realización de gestiones telefónicas o la revisión de expedientes, esto es, usan el coche como lugar de trabajo (Laurier, 2004).

Con base en las evidencias documentadas en nuestra etnografía ferroviaria, comprobamos como la mayoría de los profesionales y personas de perfiles más calificados tiende a evitar dejarse inmiscuir en grupos de sociabilidad, que suele ser el espacio

¹² Profesora universitaria. Vive en Deltebre, a 80 km de Tarragona. Viaja en coche particular. Hace tan solo dos años que realiza esta ruta. Su viaje de ida y vuelta tiene una duración de menos de dos horas. Viajar en tren le supondría doblar el tiempo de viaje.

de tránsito que da pie a reuniones de grupos y tertulias.¹³ Poseen estrategias bien definidas del uso de tiempo de viaje, un tiempo que posee un valor estratégico, adaptado a cada circunstancia: completar un trabajo, leer la prensa o una novela, oír música y relajarse, dormir o, a veces, seguir la conversación de un grupo próximo y conocido.¹⁴ La privacidad que desean los lleva a elegir un vagón en el que saben que no viaja la gente conocida y, en nuestra muestra, hemos encontrado hasta seis ejemplos de personas que cambian de medio de locomoción para garantizar la plena y libre disponibilidad de su tiempo de viaje.¹⁵

Existen, sin embargo, diversas formas de sociabilidad entre los usuarios diarios de los transportes públicos, especialmente del ferrocarril. Hemos podido identificar tres formas básicas de sociabilidad ferroviaria. En primer lugar, grupos constituidos previamente y al margen del viaje: amigos y vecinos que coinciden en el tren, compañeros de trabajo o estudios que realizan la misma ruta, o parejas que viajan juntas.

Un segundo grupo está constituido por redes de usuarios, organizados informalmente para hacer frente a las disfunciones del servicio ferroviario y que se movilizan contra la falta de soluciones frente a la impuntualidad y las averías constantes que sufren los convoyes. Aunque de manera informal, estos usuarios constituyen una red activa y todos los implicados poseen el contacto de teléfono móvil del resto, lo usan para convocar acciones y protestas. Estas redes se tejen, sin duda, al calor de los viajes, aunque sus miembros no practican normalmente un acompañamiento mutuo en todos los viajes, sino que se buscan en casos puntuales.¹⁶

13 Existe, sin duda, una clara divisoria en las actitudes hacia el viaje de acuerdo con el grado de calificación socioprofesional. Como señalan Watts y Lyons (2007), el tiempo de viaje constituye un anatema, ya que supone una pérdida de tiempo y de dinero y constituye un tiempo inactivo; por ello, el modelo ideal de transporte tiende a minimizar los tiempos de viaje. Esta generalización, criticada por estos autores, tampoco se ha corroborado en nuestra investigación, y hemos podido comprobar el uso creativo de los tiempos de viaje. La ecuación, a mayor velocidad mayor confort en el transporte, no es validada por las actitudes de muchos viajeros, especialmente los de capas sociales medias y bajas. El tiempo de viaje, para muchos, no es un tiempo vacío, sino un espacio propio, que administran de manera creativa (Lyons y Urry, 2005).

14 Entre los commuters, especialmente entre los usuarios de ferrocarril, existe la costumbre de viajar siempre en lugares prefijados. Este hecho es observable sobre todo cuando observamos a grupos de viaje. El que denominaremos el *Grupo de Isabel* (línea R15, Reus-Barcelona) viajaba siempre a la ida en la parte delantera del primer vagón, mientras que a la vuelta lo hacía en la parte trasera del convoy. Esta práctica facilita que los miembros del grupo puedan encontrarse y, aún más, porque los primeros en llegar al vagón guardan sitios para el resto del grupo. Resulta interesante esta práctica de apropiación de un espacio público.

15 Un ejemplo de esto nos lo proporciona un grupo de viaje constituido por profesorado de la Facultad de Letras de la URV, residente en Barcelona. Durante más de treinta años este grupo viajaba todos los días en tren a primera hora de la mañana, situándose en el tercer vagón del convoy. De acuerdo con una regla no escrita, cualquier miembro del grupo que deseara estar solo para realizar alguna tarea (como preparar una clase, acabar de corregir ensayos de alumnos), se situaba en otro vagón del tren. Esto no impedía saludar a los colegas en la estación de inicio y reunirse con ellos en la estación de Tarragona, para ir en grupo hasta la facultad. Irónicamente, varios de los miembros del grupo nos comentaban que constituían un grupo de presión: «allí se forjaron candidaturas al decanato de la facultad y al rectorado» [E-18].

16 Algunos ejemplos de estas redes de usuarios son: Plataforma d'Usuaris de Renfe Portbou-Barcelona (ver < <http://www.usuaris-renfe.com/> >), Renfadats (ver < <https://www.facebook.com/Renfadats/> >, <<https://twitter.com/renfa->

Un tercer tipo de sociabilidad ferroviaria es el que se forja como resultado de la mutua voluntad de sus integrantes de practicar un acompañamiento mutuo, como resultado de su reiterado encuentro en un medio de transporte. Está constituido por personas sin antecedentes previos de relación y cuyo único vínculo es el viaje diario a lo largo de una ruta. Se trata de grupos de composición inestable, que sufren a menudo altas y bajas, cuando cambia el destino, la ocupación, los horarios laborales, o bien se decide cambiar de medio de transporte. La fragilidad en su composición se fundamenta también en los roces y malentendidos que se producen en la relación, lo que supone también la separación de alguno de sus miembros. En un sentido estricto, dada la ausencia *a priori* de cualquier dimensión instrumental en la relación, se trata de grupos de amistad o sociabilidad. A lo largo de la ruta entre Tarragona y Barcelona hemos observado a varios de estos grupos, si bien hemos realizado el seguimiento sistemático de tan solo uno de ellos. Como sugiere Watts, en su etnografía sobre trayectos ferroviarios en la región de Lancaster, los vagones de tren suelen presentar ambientes diferenciados, silenciosos unos, ruidosos y llenos de vida, conversación e interacción otros (Watts, 2008).

Entre noviembre de 2015 y mayo de 2016 viajamos periódicamente desde Tarragona a Barcelona-Sants en el tren de la línea R15 que sale de Tarragona a las 7.00 h de la mañana. Isabel, que toma el tren diecisiete minutos antes en Reus, guarda asientos para Mireia, Anabel y Carmen, que suben en Tarragona, y Ángel, que toma el tren en la siguiente estación, Altafulla, a las 7.12 h. El tren llega a su destino, salvo retrasos, a las 8.10 h. Estas cinco personas constituyen un *grupo de sociabilidad ferroviaria*. Tienen una cuenta colectiva de WhatsApp en que se transmiten mensajes para localizarse en el convoy, cuando el vagón usado por defecto, el primero, está ocupado. Durante el viaje suelen charlar, aunque todos tienen a mano el teléfono móvil como alternativa para abstraerse del grupo. Sin embargo, a esa temprana hora de la mañana los vagones son bastante silenciosos y se respeta el descanso de los viajeros (Watts, 2008, 722).

Ángel combina dos grupos de sociabilidad, el de Isabel y otro de composición exclusivamente masculina. Es bastante frecuente que en los viajes de ida (Altafulla-Barcelona) viaje con el grupo masculino y que comparta el viaje de vuelta con el grupo femenino. Existen otras dos viajeras que acompañan al grupo menos regularmente. Una de ellas es Julia, que solamente viaja dos días por semana, la otra es Pilar, que circunstancialmente viaja con el grupo de Isabel, ya que suele hacerlo con otras dos personas que buscan silencio y tranquilidad en el viaje.

Viajando reiteradamente en el mismo trayecto y a la misma hora, se puede percibir que la inmensa mayoría de los viajeros son conocidos o reconocidos por los via-

ats>, <<https://twitter.com/hashtag/renfadats>>), Plataforma Trens Dignes Terres de l'Ebre-Priorat (ver < <https://trensdignesebre.wordpress.com/>>), y Renfadats Garraf (ver <<https://plus.google.com/11069992994922800835>>).

jeros habituales. Aunque no exista una forma de sociabilidad generalizada, más allá de cada grupo constituido, sí es cierto que se van tejiendo a lo largo del tiempo redes de relaciones que permiten una conectividad social a varios niveles de densidad. Por otro lado, la ruptura de algunos de los grupos constituidos por desavenencias hace que, aunque exista evitación y no se saluden, existan viajeros de los que otras personas saben toda su vida y milagros. Este entorno social denso explica, en parte, la facilidad con la que se pueden constituir grupos de activismo frente a las deficiencias del servicio ferroviario. Sin embargo, las redes personales que hemos podido etnografiar están compuestas por numerosos empleados de las dos empresas públicas que prestan el servicio ferroviario, Renfe (convoyes) y Adif (infraestructuras y estaciones), que no participan en movilizaciones activistas.

En el trayecto de ida, el grupo suele hablar poco, a pesar de que las cuatro integrantes habituales se sientan juntas. Algunas duermen y otras mantienen conversaciones en voz baja, otros consultan sus dispositivos móviles. Se trata de un doble viaje en tiempo real: el físico y el virtual (Urry, 2003). Luego, a lo largo de la jornada de trabajo, la actividad de contacto virtual, vía WhatsApp, continuará, hasta el momento próximo a tomar el tren de vuelta. El viaje de vuelta, salvo imprevistos laborales de alguno de los miembros del grupo o por alteración horaria de Renfe, se inicia a las 14.33 h en un convoy de la misma línea R15. En el viaje de vuelta, la primera en subir en la estación de Francia, origen del viaje, es Mireia, quien es la encargada de guardar sitio en el convoy a su paso por Barcelona-Gràcia hasta Barcelona-Sants, donde suben Isabel, Anabel, Carmen, Ángel y, algunos días, Julia. Mireia suele enviar de dos a cinco mensajes al grupo de WhatsApp en ese corto trayecto, anunciando las incidencias: el modelo de tren que circula, la cantidad de gente que ocupa el tren y el lugar exacto donde está ella situada que, por defecto, es la última fila del último vagón. Según el modelo de convoy, el grupo suele elegir para sentarse los extremos de los vagones, donde hay cuatro asientos encarados con una mesita en medio. Es una manera de estar agrupados, estimulando la comunicación y el diálogo. Es también una manera de tomar posesión física del vagón, convirtiéndolo en un lugar (Watts, 2008).

Más allá de la sociabilidad cotidiana, a lo largo de estos meses de acompañamiento, hemos podido asistir *on the move* a la celebración de los cumpleaños de varios de los miembros del grupo, junto con otras efemérides. En el trayecto Barcelona-Tarragona del día 16/12/2015 se realizó una comida de Navidad en que participaron las cinco personas habituales del grupo, más dos empleados de Adif, viajeros y conocidos habituales; más el etnógrafo y el *cameraman* que registró todo el evento. Esta comida ritual, que es similar a las denominadas *comidas navideñas de empresa*, muestra el grado de institucionalización que va adquiriendo el grupo poco a poco. El 2 de febrero se celebró la comida de Carnaval, también en el mismo trayecto de tren, y el 1 de marzo,

el cumpleaños de Mireia. Cualquier disculpa es buena para dar sentido a la pertenencia al grupo y para romper la rutina.

Junto a la dimensión corporal del viaje físico, debemos insistir en la dimensión virtual que la acompaña y refuerza. Durante los siete meses de acompañamiento del grupo, sus miembros intercambiaron más de 7000 mensajes de WhatsApp. Esto confirma la hipótesis de Urry (2003), de acuerdo con la que existe una correspondencia entre la sociabilidad física, corporal, materializada en los desplazamientos diarios y, por otro lado, la conectividad mediante las redes sociales de los dispositivos móviles. Gracias a este medio de comunicación, pudimos saber que la noche de Año Nuevo Isabel tuvo que ser hospitalizada por una insuficiencia respiratoria, que el 9 de febrero Ángel tuvo que pedir la baja por una bronquitis aguda, que el día 10 de mayo nació el primer nieto de Ángel o que el pasado 16 de mayo murió la mascota de Mireia.

Sin embargo, debemos destacar que, más allá de la circulación de este tipo de mensajes que expresan la amistad y solidaridad de los miembros del grupo, la mayoría de los mensajes que intercambian a diario son de tipo logístico, relacionados con la puntualidad del tren, el tipo de vagones del convoy, quién viaja y quién no cada día, quién llega tarde. También existen abundantes mensajes relacionados con las convocatorias de huelga ferroviarias y la manera como pueden afectar a sus desplazamientos. Otros motivos frecuentes de intercambio de mensajes son compartir fotografías, noticias de prensa o chistes gráficos. La actualidad política ocupa muy pocas veces las conversaciones del grupo, pero cuando lo hace suele implicar algunos roces, ya que existen puntos de vista e ideologías bastante contrastadas. Por eso, suelen evitar debatir estos temas.

De la observación participativa de los viajes al sombreado de los viajeros

La técnica del sombreado (*shadowing*, en inglés) la hemos practicado en una versión poco intrusiva con un número reducido de informantes que, por sus actividades profesionales, actitud y disponibilidad, eran adecuados para su aplicación. Hemos querido evitar trascender cualquier línea roja, que supusiera romper el código ético de la etnografía y, todavía menos, que generara desasosiego entre las personas implicadas. De acuerdo con sus precursores (Wolcott, 1973; Czarniawska, 2014; Gaggiotti, 2010, 2011; Jirón, 2007, 2008, 2011),¹⁷ esta técnica de campo consiste en hacer un seguimiento sistemático a lo largo de jornadas completas de las actividades desarrolladas

17 Si bien B. Czarniawska (2014) encuentra en el relato del novelista norteamericano Truman Capote *A Day's Work* (Capote, 1997 [1981]) el primer antecedente y la inspiración de la técnica del sombreado, no existe ninguna duda que el precedente directo de este enfoque se debe a la investigación del antropólogo H. Wolcott (1973) sobre los directores de escuela.

por una persona, incluyendo sus desplazamientos. La jornada empieza en el domicilio del informante-colaborador, se extiende a lo largo de todo el día, tanto en el trabajo como en el resto de los asuntos que la persona debe gestionar y resolver y acaba de noche, cuando el individuo se retira a su casa a descansar. Esta larga convivencia tiene como finalidad ver cómo la persona se desenvuelve en las diferentes esferas de actividad, pero también cómo cada sujeto, a la vez que desarrolla corporalmente ciertas actividades *in situ*, no deja de estar conectado con otras personas de manera virtual por medio de los dispositivos móviles o de internet, en los medios familiar y laboral. Durante la jornada, la relación entre observado y observador reviste modalidades diferentes, tanto de intensa interacción como de relación autónoma y distanciada, en que el investigador simplemente observa y escribe sus notas de campo o toma fotografías.

En nuestra experiencia de sombreado, que nunca se ha producido antes de haber consolidado una relación personal con las personas analizadas, hemos realizado viajes de acompañamiento de casa al trabajo y a la inversa, hemos acompañado a salidas y movilidades vinculadas al abastecimiento del hogar, hemos tomado café, comentando detalles surgidos de las entrevistas formales y las conversaciones informales (Gaggiotti, 2011; Jirón, 2011; Novoa, 2015). Además, siempre que ha sido posible, hemos hablado del tema con el resto de los miembros de la familia, para contrastar las opiniones sobre la movilidad y el impacto que esta tiene sobre la organización de la vida doméstica y familiar. En algunas ocasiones, cuando las circunstancias lo han permitido, hemos buscado esa misma contrastación con compañeros o compañeras de trabajo de cada sujeto.

La secuencia de nuestra relación con cada una de las personas sombreadas ha sido, con pocas excepciones, esta: 1) contacto por medio de algún conocido o amigo, aproximación informal al tema en casa del amigo o de la misma persona, o bien en un espacio público; 2) entrevista formal (EPOB), filmada, de unos 45 minutos de duración media; 3) transcripción de la entrevista; 4) nuevo encuentro para comentar la entrevista transcrita y para visionar un clip de 4-5 minutos con las secuencias grabadas más significativas; 5) negociación del sombreado, que se inicia siempre con algún viaje de acompañamiento; 6) el sombreado, que tiene varios escenarios, nunca se realiza a partir de un seguimiento exhaustivo de un día completo, sino en varias ocasiones, viajes de ida, de vuelta, encuentros en casa y, eventualmente, visita del trabajo y conversación informal o comida en el ámbito laboral; 7) retorno a cada persona del material recogido (por escrito y audiovisual, más el análisis realizado).

La primera experiencia de sombreado la realizamos con Isabel y Luis, una pareja de ingenieros forjada en la movilidad ferroviaria hace diecisiete años. Ella vivía en Reus, él en Tarragona; los dos trabajaban en Barcelona, se conocían de vista en el tren y un día coincidieron en el ascensor de un edificio de oficinas, se reconocieron de haberse visto en el tren y entablaron una relación personal que derivó en su emparejamiento.

Se casaron al cabo de unos años, instalándose en Tarragona. Pasado un tiempo, ella cambió su forma de trabajar en la empresa, pasó del viaje diario al teletrabajo, que le permite trabajar desde casa, desplazándose a la sede de su empresa dos o tres veces al mes, cuando debe entregar algún proyecto finalizado o entrevistarse con algún cliente. Trabaja en el ámbito de la ingeniería informática, elaborando *software*. Tienen dos hijos y ella, desde el hogar, gestiona su trabajo y las actividades domésticas y reproductivas.

Él viaja diariamente a Barcelona, en un complejo viaje multimodal, en coche hasta Torredembarra, luego en tren hasta Barcelona y en autobús de empresa hasta el polígono de Zona Franca. Dos horas de viaje. Esta inversión de tiempo diaria condiciona en gran manera su vida personal y familiar: «... esto hace que el resto de tu vida gire alrededor de los horarios y el esfuerzo que te obliga a hacer el hecho de gastar cuatro horas de tus veinticuatro solo para desplazarte al trabajo» [E-29].

Hay muchas cosas que el commuter no puede hacer en su vida diaria: «Acostarse tarde lo debes evitar. Aunque te apetezca ver la película que están haciendo, pues, hombre, un día sí lo puedes hacer, pero no lo puedes hacer por costumbre. No puedes disfrutar tanto de tu vida en casa, porque llegas tarde» [E-29].

Hemos realizado un sombreado de la vida de Isabel y Luis, acompañándola a ella en su doble actividad cotidiana, laboral y doméstica, y a Luis en su larga jornada que empieza a las 6.45 h, cuando sale de su casa y toma el coche hasta Torredembarra, donde aparca su coche y toma el tren de la línea R15 a las 7.11 h, para llegar a Barcelona-Sants a las 8.10 h. Si el tren cumple su horario, Luís toma el bus de empresa a las 8.20 h, llegando a su lugar de trabajo hacia las 8.45 h.¹⁸ De todos modos, tiene estudiadas todas las alternativas, si sale tarde de casa o si el tren llega tarde. Su jornada laboral, aunque es flexible, suele extenderse hasta las 18.00 h. Procura tomar el tren de las 18.30 h. Llega de vuelta a Torredembarra hacia las 19.40 h y, finalmente, a su casa a las 20.00 h. En total, trece horas y quince minutos desde su salida de casa por la mañana.

Pocos espacios quedan para la vida social, para la vida familiar y doméstica. Se trata de un gran esfuerzo personal, pero que repercute en la vida de pareja y familiar. Ella relativiza la sostenibilidad de esta situación, mientras que él insiste en que es una opción laboral y residencial que han adoptado, que tiene sus costos, pero que él está dispuesto a mantener. El reciente nacimiento de su segunda hija tiende a complicar todavía más este precario equilibrio entre la relación de pareja y la conciliación de la vida laboral y la personal. Este es un tema que hemos hablado conjuntamente con ellos dos y con la persona que nos los presentó, que es amiga común. Es un tema bien complejo y fuente de tensiones familiares. Tanto la precarización del mercado de trabajo como las nulas posibilidades de encontrar trabajo cerca de Tarragona a medio plazo tienden

18 Dado el carácter muy ajustado y estresante de la organización horaria del viaje de ida, nunca hemos ido a buscarle a casa para iniciar conjuntamente el viaje. Siempre nos hemos encontrado directamente en el tren, que es el mismo que toma el Grupo de Isabel. El viaje de vuelta sí, lo hemos realizado en dos ocasiones.

a relegar alguna toma de decisión que cambie la situación. Sin embargo, en el campo de posibilidades existe la alternativa de viajar en coche particular, que acortaría en más de cuarenta y cinco minutos la duración de cada desplazamiento. Estas tensiones familiares, derivadas de la articulación entre residencia y trabajo, han sido analizadas en profundidad por Green y Canny (2004) en una investigación longitudinal sobre Gran Bretaña.

El caso de Elisenda es el de una *commuter* atrapada por la hipoteca de su casa en Cambrils, que trabaja en Tarragona y a la que le gustaría estar viviendo en la misma ciudad donde trabaja, porque es allí donde tiene la mayoría de sus relaciones personales actuales. Viaja diariamente en su vehículo particular, desde la urbanización de Cambrils donde tiene su casa hasta el rectorado de la universidad, donde trabaja, situado junto a la muralla nordeste del casco antiguo de Tarragona. La autovía A-7 le permite llegar en veinte minutos. No tiene problemas de aparcamiento. Su jornada es de 9.00 a 14.00 h y de 16.00 a 19.00 h. Al mediodía su rutina consiste en ir a un centro deportivo situado en una zona residencial y ajardinada, situada al norte del municipio. Allí suele jugar al pádel y aprovecha para comer. Tiene amistades en Tarragona que la acompañan. Algunos días no vuelve a Cambrils y se queda a dormir en casa de una amiga. Además de su vida laboral y social, en Tarragona también realiza la mayoría de sus compras.

Yo compré la casa en 2001. En aquel momento pensaba diferente de ahora. Pensaba que pagaba lo mismo por comprar que por alquilar y alquilando tiraba el dinero. Por eso me compré la vivienda allí, porque tenía mi familia, mi pareja y cuestiones personales que me condicionaron. Ahora estaría viviendo en Tarragona y de alquiler [...]. Yo tengo una hipoteca bastante alta y te das cuenta que realmente te condiciona. Además, yo no tengo un piso, ¡tengo una casa!. [E-7]

Hemos monitorizado la vida de Elisenda por medio de varias salidas al mediodía para acompañarla desde su oficina, donde hemos sombreado el final de su jornada laboral matutina, hasta el club deportivo donde se relaja, hace ejercicio, come y se relaciona. También hemos estado en su casa, participando de sus momentos de ocio. Los sucesivos encuentros, tras haber analizado conjuntamente su EPOB, nos han permitido ir completando información, pasando de opiniones al registro de prácticas, a narraciones de sus actividades concretas y contextualizadas. Hemos hablado del futuro y de su deseo de vender la casa, una vez la tenga pagada, para vivir de alquiler en el barrio de la Arrabasada, en Tarragona, donde habitan sus amistades actuales y que le permitiría ir a pie al trabajo. Su vínculo con Cambrils se limita a la visita periódica a sus padres, pero sus relaciones sociales se han desplazado de lugar con el tiempo. Se centran en Tarragona y en Barcelona, donde trabajó unos años, antes de recalar en la URV.

El caso de Francisco es el de un ingeniero de caminos barcelonés que hace cinco años que trabaja en la sede leridana de una empresa eléctrica. Vivió en Lleida tres años, hasta que conoció a su actual pareja, residente en Tarragona. Han constituido su hogar en Tarragona y desde hace dos años él viaja diariamente de Tarragona a Lleida para ir a trabajar: «Yo salgo a las 6.15 h de casa, clavado, estoy cerrando la puerta. Y estoy de nuevo sentado en el pupitre, en la oficina, en Lleida, a las 7.25 h [E-22].

Se trata de una combinación muy eficiente de viaje mixto que incluye el uso del coche particular de Tarragona a la estación del tren de alta velocidad de Camp de Tarragona, que toma hasta Lleida (trayecto de veinticinco minutos) y allí con un segundo vehículo particular llega a su lugar de trabajo en un polígono industrial a las afueras de Lleida. Sale a las 6.15 h de casa, toma el tren Avant a las 6.38 h, llega a Lleida a las 7.02 h y, finalmente, a su lugar de trabajo a las 7.25 h. Hemos estado con él en su lugar de trabajo y hemos conocido a algunos de sus compañeros. Con permiso de la empresa hemos tomado imágenes de él trabajando, con lo que hemos tenido oportunidad de profundizar en las rutinas y dinámicas que tiene la actividad de un ingeniero de caminos que controla el funcionamiento y las obras de mantenimiento de toda una cuenca hidrográfica. Tenemos pendiente acompañarle en alguna de las salidas *in situ* que realiza periódicamente a alguna de las instalaciones de la compañía en el Prepirineo y Pirineo de Lleida y de la parte oriental de Huesca.

Algunas conclusiones

La etnografía móvil desplaza el centro de interés desde el lugar (no importa tanto qué personas) hacia las personas (no importa tanto en qué lugares). Los espacios difícilmente llegan a constituirse en lugares, ya que lo que registran son esencialmente tránsitos. Los no-lugares, como diría Augé (2000 [1992]), proliferan. Aquello que dota a un espacio de sentido son los usos de las personas. Y es a través de las personas como identificamos lugares, usos, apropiaciones, conflictos, refuncionalizaciones.

A partir de nuestra experiencia del estudio de la movilidad en la RMB, hemos avanzado en la comprensión de las principales variables que acompañan y delimitan los diferentes modos y estrategias de la movilidad de las personas: 1) las personas jóvenes se mueven mucho más que las mayores; 2) los hombres se mueven más que las mujeres, lo que nos remite a los sesgos que imponen los roles de género (Chicoine, 1998); 3) la composición de las familias y las diferentes etapas del ciclo reproductivo condicionan fuertemente las estrategias de movilidad familiar; 4) la conciliación entre actividad laboral y tareas reproductivas suele ir acompañada de estrategias de búsqueda de proximidad residencial respecto a ciertos miembros de la parentela (Green y Canny, 2004); 5) la ubicación residencial es la principal variable respecto a la movilidad requerida para

trabajar, pero también para aprovisionarse y para el ocio; 6) la movilidad residencial se produce, en general, siguiendo un ideal de estilo de vida más que su funcionalidad en términos de minimizar distancias y costos de transporte (Green y Canny, 2004); 7) aunque el uso del vehículo privado se justifica en términos de racionalidad del uso del tiempo, en la mayoría de los casos constituye una elección subjetiva tendente a evitar las rigideces de horarios del transporte público (Dant, 2004; Urry, 2004).

Más allá de los avances en la comprensión de la movilidad misma, nuestra investigación nos ha permitido profundizar en los requerimientos y disposiciones exigidos para la mejor observación de sujetos móviles (Jirón, 2008; Novoa, 2015; Watts, 2008; Spinney, 2011). Nuestra unidad de análisis ha requerido paradójicamente una delimitación espacial, la RMB, si bien se trata de una unidad espacial de fronteras abiertas y porosas. Nuestro punto de partida ha sido, esencialmente, el Camp de Tarragona y, más en concreto, la ciudad de Tarragona, donde habita la mayoría de las personas cuyas movilidades hemos ido observando de manera sistemática. Sin embargo, oficialmente, Tarragona no forma parte de la RMB. Las prácticas de movilidad de nuestros sujetos, por el contrario, nos remiten una y otra vez a la RMB y a su capital. Son ellos, pues, quienes, al margen de delimitaciones oficiales, han ido fijando con sus prácticas nuevas fronteras y nuevas funcionalidades a un espacio acotado por sus tránsitos.

Si la comprensión del fenómeno macro por excelencia, la globalización, llevó a algunos de los autores más innovadores de las ciencias sociales a la recomendación de *seguir los objetos* (Wallerstein, 1974; Mintz, 1985; Harvey, 1998 [1989]), la práctica de una etnografía móvil parte del requerimiento de *seguir a las personas*. Consideramos que el acompañamiento de los commuters constituye la técnica etnográfica por excelencia para la observación de sus prácticas particulares en un universo móvil lleno de posibilidades. A pesar de la espectacularidad y del carácter promisorio de su planteamiento en los autores ya citados que la amparan (Wolcott, 1973; Czarniawska, 2007, 2014; Jirón, 2008, 2011; Gaggiotti, 2010, 2011), consideramos que la técnica del sombreado presenta demasiadas líneas rojas y conflictos éticos, como para abundar en ella. Es cierto que nuestra práctica del acompañamiento puede llegar a tener muchos rasgos compartidos con aquella. Sin embargo, se trata de énfasis diferenciados, tanto a nivel ético como epistemológico. Es la persona la que marca las dinámicas e impone límites y restricciones a nuestra labor de observadores. Nuestra actitud discreta, expectante, predispuesta al acompañamiento ha encontrado pocas resistencias. Hemos trascendido límites en cuanto a la intimidad de nuestro acercamiento a las prácticas cotidianas de las personas, impensables en el inicio de la investigación. El tiempo, la corrección, la empatía y hasta la amistad personal, por qué no decirlo, nos han abierto puertas *a priori* cerradas.

La cuestión central de nuestro planteamiento, y aquí aparece un sesgo epistemológico, no ha sido *observar prácticas de movilidad de personas*, sino *estudiar prácticas de movilidad con las personas*. No hemos dispuesto de informantes, al estilo clásico, sino que hemos planteado un tema de estudio y hemos pretendido estudiarlo con ellos y ellas. No todos los commuters, se han implicado en el proyecto de investigación, ni de la misma manera, pero sí es cierto que nueve o diez personas se han erigido en partícipes de esta experiencia compartida hasta unos límites insospechados. Se ha tratado, pues, de una experiencia de trabajo colaborativo.

Bibliografía

- ABU-LUGHOD, J. (1961). «Migrant adjustment to city life: the Egyptian case». *American Journal of Sociology*, 67(1), 22-32.
- ALBERICH GONZÁLEZ, J. (2010). «La metropolitanització del territori català: una anàlisi a partir dels espais de vida de la població». *Treballs de la Societat Catalana de Geografia*, (69) 39-65.
- ALBERICH GONZÁLEZ, J., y ROQUER SOLER, S. (2014). «El espacio de vida de la población catalana metropolitana: un análisis a partir de la “Enquesta de Condicions de Vida i Hàbits de la Población 2011”», en A. LÓPEZ GAY *et alii* (comps.), *XIV Congreso Nacional de Población*. Sevilla, Grupo de Población de la Asociación de Geógrafos Españoles, 486-497.
- APPADURAI, A. (1990). «Disjuncture and difference in the global cultural economy». *Public Culture*, (2), 1-24.
- (1991) [1986]. *La Vida Social de las Cosas: Perspectiva Social de las Mercancías*. México, DF, Grijalbo.
- AUGÉ, M., (2000) [1992]. *Los No Lugares: Espacios del Anonimato*. Barcelona, Editorial Gedisa.
- BARNES, J. A. (1954). «Class and committees in a Norwegian island parish». *Human Relations*, 7(1), 39-58.
- BASCOM, W. R. (1955). «Urbanization among the Yoruba». *American Journal of Sociology*, 60(5), 446-454.
- BAUMAN, Z. (2003) [2000]. *Modernidad Líquida*. Buenos Aires, FCE.
- BECK, U. (1998) [1986]. *La Sociedad del Riesgo: Hacia Una Nueva Modernidad*. Barcelona, Paidós.
- (2004). «Las sociedades cosmopolitas y sus enemigos», en *La Mirada Cosmopolita o la Guerra Es la Paz*. Barcelona, Paidós, 103-138.
- BENJAMIN, W. (2005). *Libro de los Pasajes*. Madrid, Akal.

- BOISSEVAIN, J., y MITCHELL, J. C. (comps.) (1973). *Network Analysis*. La Haya, Mouton.
- BOTT, E. (1957). *Family and Social Network*. Londres, Tavistock.
- BRUECKNER, J. K. (2000). «Urban sprawl: diagnosis and remedies». *International Regional Science Review*, 23(2): 160-171.
- BUTTERWORTH, D. S. (1962). «A study of the urbanization process among Mixtec migrants from Tilaltongo in Mexico City». *América Indígena*, 22(3), 257-274.
- CAPOTE, T. (1997) [1981]. «Un día de trabajo», en CAPOTE, T. (comp.), *Música para Camaleones*. Barcelona, Anagrama, 82-92.
- CHICOINE, N. (1998). «Nouvelles dynamiques métropolitaines et stratégies spatiales de la main d'œuvre: le cas d'employées de bureau montréalaises», en CAPEL, H. y LINTEAU, P.-A. (comps.), *Barcelona-Montréal: Desarrollo Urbano Comparado/ Développement urbain comparé*. Barcelona, Publicacions de la Universitat de Barcelona, 51-62.
- COURGEAU, D. (1988). *Méthodes de mesure de la mobilité spatiale: Migrations internes, mobilité temporaire, navettes*. París, INED.
- CZARNIAWSKA, B. (2007). *Shadowing and Other Techniques for Doing Fieldwork in Modern Societies*. Malmö, Liber.
- (2014). «Observation on the move: shadowing», en *Social Science Research: From Field to Desk*. Los Ángeles, Sage, 43-56.
- DANT, T. (2004). «The driver-car». *Theory, Culture & Society*, 21(4/5), 61-79.
- DEBORD, G. (1999) [1958]. «Teoría de la deriva», en *Internacional Situacionista, la Realización del Arte* [vol. 1]. Madrid, Literatura Gris, 50-53.
- DURÁN SEGURA, L. A. (2011). «Miradas urbanas sobre el espacio público: el flâneur, la deriva y la etnografía de lo urbano». *Reflexiones*, 90(2), 137-144.
- EPSTEIN, A. L. (1958). *Politics in an Urban African Community*. Mánchester, Manchester University Press.
- (1967). Urbanization and social change in Africa. *Current Anthropology*, 8(4), 275-295.
- FEATHERSTONE, M. (comp.) (1990). *Global Culture: Nationalism, Globalism, and Modernity*. Londres, Sage.
- FOX, R. G. (1977) *Urban Anthropology: Cities in Their Cultural Settings*. Englewood Cliffs, NJ, Prentice-Hall.
- FRANQUESA, J. (2011). «“We’ve lost our bearings”: place, tourism, and the limits of the “mobility turn”». *Antipode*, 43(4), 1012-1033.
- GAGGIOTTI, H. (2010) «Official chronicles of corporate globalization and unofficial stories of international mobility: resisting patronage of meanings?» *Journal of Organizational Change Management*, 23(2): 157-165.

- GAGGIOTTI, H. (2011). «Narrating expatriation and making sense of the globalization experience», en BONET, E. et alii (comps.), *Rhetoric and Narratives in Management Research*. Sant Cugat, ESADE, 293-306.
- GARCÍA-CANCLINI, Néstor, 1989, *Culturas Híbridas: Estrategias para Entrar y Salir de la Modernidad*. México, DF, Grijalbo.
- GLICK SCHILLER, N., BASCH, L. y SZANTON BLANC, C. (1992). «Transnationalism: a new analytic framework for understanding migration», *Annals of the New York Academy of Sciences*, 645 (1): 1-24.
- GLICK SCHILLER, N. y SALAZAR, N. (2013). «Regimes of mobility across the globe», *Journal of Ethnic and Migration Studies*, 39 (2): 183-200.
- GLUCKMAN, M. (1958). *Analysis of a Social Situation in Modern Zululand*. Manchester, Manchester University Press.
- GREEN, A. E., y CANNY, A. (2004). *Geographical Mobility: Family Impacts*. Bristol, Policy Press.
- HANNERZ, U. (1969). *Soulside: Inquiries into Ghetto Culture and Community*. Nueva York, Columbia University Press.
- (1986 [1980]). *Exploración de la Ciudad*. México, DF, FCE.
- (1992). *Cultural Complexity: Studies in the Social Organization of Meaning*. Nueva York, Columbia University Press.
- (1996). *Transnational Connections: Culture, People, Places*. Nueva York, Taylor & Francis.
- HARVEY, D. (1998 [1989]). *La Condición de la Posmodernidad: Investigación sobre los Orígenes del Cambio Cultural*. Buenos Aires, Amorrortu Editores.
- IMILÁN, W.; JIRÓN, P. y ITURRA, L. (2015) «Más allá del barrio: habitar Santiago en la movilidad cotidiana». *Revista Antropologías del Sur*, (3), 87-103.
- JAIN, J., y LYONS, G. (2008). «The gift of travel time». *Journal of Transport Geography*, 16(2), 81-89.
- JENKS, C., y NEVES, T. (2000). «A walk on the wild side: urban ethnography meets the "flâneur"». *Journal for Cultural Research*, 4(1), 1-17.
- JIRÓN, P. (2007). «Unravelling invisible inequalities in the city through urban daily mobility: the case of Santiago de Chile». *Swiss Journal of Sociology*, 33(1), 45-68.
- (2008). *Mobility on the Move: Examining Urban Daily Mobility Practices in Santiago de Chile*. Londres, LSE.
- (2011). «On becoming "la sombre/the shadow"», en BÜSCHER, M.; URRY J., y WITCHGER, K. (comps.), *Mobile Methods*. Londres, Routledge, 36-53.
- LASH, S., y URRY, J. (1998). *Economías de Signos y Espacio: Sobre el Capitalismo de la Posorganización*. Buenos Aires, Amorrortu Editores.

- LAURIER, E. (2004). «Doing office work on the motorway». *Theory, Culture & Society*, 21(4-5), 261-277.
- LEVITT, P., y GLICK SCHILLER, N. (2004). «Perspectivas internacionales sobre migración: conceptualizar la simultaneidad». *Migración y Desarrollo*, (3), 60-91.
- LEWIS, O. (1961). *The Children of Sanchez*. Nueva York, Random House.
- (1966). *La Vida: A Puerto Rican Family in the Culture of Poverty. San Juan and New York*. Nueva York, Vintage Books.
- LITTLE, K. (1974). *Urbanization as a Social Process: An Essay on Movement and Change in Contemporary Africa*. Londres, Routledge.
- LOMNITZ, L. A. (1977). *Networks and Marginality: Life in a Mexican Shantytown*. Nueva York, Academic Press.
- LYONS, G.; JAIN, J., y HOLLEY, D. (2007). «The use of travel time by rail passengers in Great Britain». *Transportation Research (Part A)*, 41(1), 107-120.
- LYONS, G. y URRY, J. (2005) «Travel time use in the information age», *Transportation Research (Part A)*, 39 (2): 257-276.
- MARCUS, G. E. (1995). «Ethnography in/of the World System: the emergence of multisited ethnography». *Annual Review of Anthropology*, (24), 95-117.
- MARKS, C. (1991). «The urban underclass». *Annual Review of Sociology*, (17), 445-466.
- MAYER, P. (1961). *Townsmen or Tribesmen: Conservatism and the Process of Urbanization in a South African City*. Londres, Oxford University Press.
- MERRIMAN, P. (2009). «Automobility and the geographies of the car». *Geography Compass*, 3(2), 586-599.
- MIESZKOWSKI, P., y MILLS, E. S. (1993). «The causes of metropolitan suburbanization». *The Journal of Economic Perspectives*, 7(3), 135-147.
- MINTZ, S. W. (1985) *Sweetness and Power: The Place of Sugar in Modern History*. Nueva York, Viking.
- MITCHELL, J. C. (1956) *The Kalela Dance*. Manchester, Manchester University Press.
- (1969) «The concept and use of social networks», en MITCHELL, J. C. (comp.), *Social Networks in Urban Situations*. Mánchester, Manchester University Press, 1-50.
- MOLINA GONZÁLEZ, J. L. (2005). «El estudio de las redes personales: contribuciones, métodos y perspectivas». *Empiria: Revista de Metodología de Ciencias Sociales*, (10), 71-105.
- NOVOA, A. (2015). «Mobile ethnography: emergence, techniques and its importance to geography». *Human Geographies*, 9(1), 97-107.
- PARK, R. E. (1952). *Human Communities: the City and Human Ecology*. Glencoe, IL, The Free Press.

- PELLICER, I.; ROJAS, J., y VIVAS-ELIAS, P. (2012). «La deriva: una técnica de investigación psicosocial acorde con la ciudad contemporánea». *Boletín de Antropología*, 27(44), 144-163.
- (2013). «La observación participante y la deriva: dos técnicas móviles para el análisis de la ciudad contemporánea. El caso de Barcelona.» *EURE*, 39(116), 119-139.
- PINK, S. (2008). «Walking with video». *Visual Studies*, 22(3), 240-252.
- PRYSTHON, A. F. (2007). «A grande aventura urbana». *Galáxia: Revista do Programa de Pós-Graduação em Comunicação e Semiótica*, (13), 151-153.
- PUJADAS, J. J. (1992). *El Método Biográfico: Las Historias de Vida en Ciencias Sociales*. Madrid, Centro de Investigaciones Sociológicas.
- (2000). «El método biográfico y los géneros de la memoria». *Revista de Antropología Social*, (9), 127-158.
- (2011). «Los claroscuros de la etnicidad: el culturalismo evaluado desde la óptica de la cohesión social y la ciudadanía», en PALENZUELA, P., y OLIVI, A. (comps.), *Etnicidad y Desarrollo en los Andes*. Sevilla, Universidad de Sevilla, 25-51.
- ROCHA, A. L. C. da, y ECKERT, C., (2003) «Etnografía de rua: estudo de antropologia urbana». *Iluminuras*, 4(7), 1-22.
- SAFA BARRAZA, P. (1998) *Vecinos y Vecindarios en la Ciudad de México: Un Estudio sobre la Construcción de Identidades Vecinales en Coyoacán*. México, DF, Ángel Porrúa.
- SALAZAR, N. B. (2010). «Towards an anthropology of cultural mobilities». *Crossings: Journal of Migration and Culture*, 1(1): 53-68.
- SANTOS, H. M.; FERREIRA, M. M., y SILVA, S. M. da (2014). «Uma (multi)etnografia urbana das culturas juvenis gays e as suas práticas de conformação, respeitabilidade e subversão». *XIV Colóquio Ibérico de Geografia*, junio de 2014.
- SHELLER, M., URRY y J. (2006). «The new mobilities paradigm». *Environment and Planning (A)*, 38(2), 207-226.
- SPINNEY, J. (2011). «A chance to catch a breath: using mobile video ethnography in cycling research». *Mobilities*, 6(2), 161-182.
- URRY, J. (2003). «Social networks, travel and talk». *The British Journal of Sociology*, 54(2), 155-175.
- (2004). «The “system” of automobility». *Theory, Culture & Society*, 21(4-5), 25-39.
- (2008). «Governance, flows, and the end of the car system?» *Global Environmental Change*, 18(3), 343-349.
- VALENTINE, C. A. (1968). *Culture and Poverty: Critique and Counter-Proposals*. Chicago, The University of Chicago Press.
- WALLERSTEIN, I. (1974). *The Modern World-System*. Nueva York, Academic Press.

- WARE, C. F. (1935). *Greenwich Village, 1920-1930: A Comment on American Civilization in the Post-War Years*. Nueva York, Harper and Row.
- WATTS, L. (2008). «The art and craft of train travel». *Social & Cultural Geography*, 9(6), 711-726.
- WATTS, L., y LYONS, G. (2007). «Travel remedy kit: interventions into train lines and passenger times». Presentado en seminario del Centre for Transport & Society, 18 de noviembre de 2007, disponible en <<http://eprints.lancs.ac.uk/10658/>> (última consulta en junio de 2018).
- WHYTE, W. F. (1943). *Street Corner Society*. Chicago, The University of Chicago Press.
- WILLIS, P. (1988) [1978]. *Aprendiendo a Trabajar: Cómo los Chicos de la Clase Obrera Consiguen Trabajos de Clase Obrera*. Madrid, Akal.
- WIRTH, L. (1938). «Urbanism as a way of life». *American Journal of Sociology*, 44(1), 1-24.
- WOLCOTT, H. F. (1973). *The Man in the Principal's Office: An Ethnography*. Walnut Creek, CA, Altamira Press.

Los textos que componen este libro, basados en un trabajo etnográfico de cuatro décadas realizado en Tarragona, Barcelona y Lisboa, enfatizan una mirada comparativa y, por otro lado, la necesidad de un análisis multiescalar, en que barrio, ciudad y metrópolis constituyen dimensiones interconectadas. La experiencia cotidiana de las personas transita en estas escalas y sirve de base para la construcción de su identidad de lugar.

